ಅಧ್ಯಾಯ
೭

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಪೀಠಿಕೆ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಶ್ರೀಮಂತವೂ ಸಂಪದ್ಭರಿತವೂ ಆದ ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪರಂಪರೆಯಿದೆ. ಕೌಟಿಲ್ಯ ಮುಂತಾದ ಭಾರತೀಯ ಚಿಂತಕರ ಗ್ರಂಥಗಳಲ್ಲಿ, ಹಾಗೂ ಪ್ಲಿನಿ, ಟಾಲೆಮಿ ಮತ್ತು ಆಲ್ಬೆರುನಿಯಂತಹ ವಿದೇಶಿಯರ ಪ್ರವಾಸ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉಲ್ಲೇಖಗಳಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಗೈತಿಹಾಸಿಕ ತಾಣಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ದೊರೆತಿರುವ ಅಶೋಕನ ಹತ್ತಾರು ಶಿಲಾಶಾಸನಗಳು, ಆ ಕಾಲದ ಸಾಮಾಜಿಕ–ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಶಾತವಾಹನ ಅರಸ ಹಾಲನು ರಚಿಸಿರುವ 'ಗಾಥಾಸಪ್ತಸತಿ' ಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಪ್ರಾಚೀನ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಮಂಡ್ಯ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಹಲ್ಲೆಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ದೊರೆತಿರುವ ಗಂಗ ಅರಸ ದೊರೆ ಒಂದನೆಯ ಶಿವಮಾರನ ಕ್ರಿ.ಶ. ೭೧೩ರ ತಾಮ್ರಶಾಸನ, ಕಿಲಿನಿ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮದ ನಡುವೆ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ "ರಾಜಪಥ"ದ ಬಗ್ಗೆ ದಾಖಲಿಸುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಮುಖ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ತೇರದಾಳ ಮತ್ತು ಹಲಸಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಿ.ಶ.೧೧೨೩ರ ಶಾಸನವೊಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಚೋಳ ಶಾಸನವೊಂದು ತಂಜಾವೂರಿನಿಂದ ಆರಂಭಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ರಾಜಪಥವೊಂದು ಚಾಳುಕ್ಯರ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿದ್ದ ಕಲ್ಯಾಣ ಅಂದರೆ, ಇಂದಿನ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣವನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದುದರ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಇನ್ನೊಂದು ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಥವಾ ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗವು ಕೊಂಕಣ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇಂದಿಗೂ ಗೋವಾದ ಗಡಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಈ ಹೆಸರಿನ ಸ್ಥಳವೊಂದಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಸೌಲಭ್ಯವುಳ್ಳ ಅರವಟ್ಟಿಕೆ, ಛತ್ರ ಮತ್ತು ನೆರಳನ್ನು ನೀಡುವ ಮರದ ತೋಪುಗಳು ಇರುತ್ತಿದ್ದವು. ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ನದಿ ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುವುದು ಸರ್ವೇ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಸರಕುಗಳನ್ನು ತಲೆಯ ಮೇಲೆ, ಕಾವಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಎತ್ತು, ಕತ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೋಣಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದ ಕಡೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಬಂಡಿಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ತುಂಗಭದ್ರಾ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಹಂಪೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದ್ದ ಹಳೆಯ ಸೇತುವೆ, ಇಂದು ಕುರುಹಾಗಿಯಷ್ಟೇ ಉಳಿದಿದ್ದು, ಹಿಂದೆ ಹಂಪಿ ಮತ್ತು ಆನೆಗೊಂದಿಯನ್ನು ಇದು ಜೋಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂತಹ ಹಳೆಯ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹರಿಹರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ರಾಮನಗರ, ಶಿವಸಮುದ್ರ, ಪಾಣೆಮಂಗಳೂರು, ಕೂಳೂರು ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿಗೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಮುಂಬೈ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೫೬ರ ನಂತರ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ಪೂನಾ–ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಬೆಳಗಾವಿ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ಧಾರವಾಡ–ಮುಂಡಗೋಡು ಮತ್ತು ಸಿರಸಿ–ಕುಮಟಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖವಾದವು. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಗುಲಬರ್ಗಾದಿಂದ ಫಿರೋಜಾಬಾದಿಗೆ, ಕೊಟನೂರು, ನಂದಿಕೆರೆ,

ಶೀರೂರು ಮತ್ತು ಪರ್ವತಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅದೇ ಕೊಡಗು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೩೪ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಬ್ರಿಟಿಷ್‌ರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಆರಂಭವಾದವು. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೮೩೭–೧೮೪೩ ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡು, ಮದ್ರಾಸು–ಮಂಗಳೂರುಗಳ ನಡುವೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಡಿಕೇರಿ ಮತ್ತು ಸಂಪಾಜೆ ಘಾಟ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಮಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ೧೮೩೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೊಂಕಣ ಮತ್ತು ಮಲಬಾರನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಅತ್ಯಂತ ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಕುಂದಾಪುರ, ಉಡುಪಿ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಾಸರಗೋಡಿನ ಮುಖೇನ ಹಾದಿದ್ದು ನಡುವೆ ಹರಿದಿದ್ದ ಹಲವಾರು ನದಿ ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳನ್ನು ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಇದ್ದು, ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಶಿಕಾರಿಪುರದಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಬಿಜಾಪುರದ ಮುಖೇನ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತೊಂದು ರಸ್ತೆ ಸಮುದ್ರ ತೀರವನ್ನು ನಿಜಾಮನ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಮುಖೇನ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಪಾರಂಪರಿಕ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ

ಆದರೆ ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಇಪ್ಪತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಂಡು ಬಂದಿತು. ಮುಂಬೈ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ೧೯೩೦ ರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ ವರ್ಗ–೧, ವರ್ಗ–೨ಎ, ವರ್ಗ–೨ಬಿ ಮತ್ತು ವರ್ಗ–೩ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು.

ಒಂದನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರತ್ನಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಿಪ್ಲುನ್–ಹೈದರಾಬಾದ್ (ಕ್ಲಾಸ್–೧) ರಸ್ತೆಯು ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುಖೇನ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಮತ್ತೊಂದು ಒಂದನೇ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆ ಬಿಜಾಪುರವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಉತ್ತರ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಪುಣೆ–ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ, ಮುಂಬೈ ಪ್ರಾಂತದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಕಮೀಷನರ್

ಕಬ್ಬನ್‌ರವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಬ್ಬನ್‌ರವರ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨,೫೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ೩೦೯ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು.

ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಪೂರ್ವದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾಗಿ ೧೯೪೩ ರವರೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವರ್ಗೀಕರಣ ದೇಶದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ೧೯೪೩ರ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು–ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಇಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿಯು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡಾಗ ೧,೨೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೩,೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೬,೪೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಮುಂಬೈ ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್–ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೧,೨೬೦ ಮತ್ತು ೨,೪೭೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಸೇರಿತ್ತು. ಅದೇ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ (ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ) ಮತ್ತು ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧೦೯ ಮತ್ತು ೯೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು.

ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ: ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡ ಪ್ರದೇಶವನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೪೩,೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ಬೀದರ್, ಗುಲಬರ್ಗಾ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ, ೧೯೫೬ ರಿಂದ ೧೯೭೮ ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬,೦೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ೨೧,೮೫೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧೬,೩೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಡಾಂಬರ್ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸುಮಾರು ೩೦,೫೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ೪೬೦ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೮೧ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೯೮,೫೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಇದು ೧,೨೧,೨೬೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಏರಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ೧೯೫೬ ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೨,೧೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೬೪,೬೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಏರಿತು. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಸಹ ಸುಧಾರಿಸಿತು. ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್/ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ ೧೯೫೬ ರಲ್ಲಿ ೩,೮೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೬,೦೨೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ೩೬,೨೨೯ ಕಿ.ಮೀಗೆ ಏರಿತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೨,೩೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮಣ್ಣಿನ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೮,೯೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೧೧,೦೮೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೆ ೧೧,೦೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. (೧.೪.೧೯೮೭)

ಸರ್ಕಾರವು ೧೮ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೯೯೨ ರಿಂದ ಸುಮಾರು ೧೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್ತಿನಿಂದ ಪುನಃ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ವರ್ಗಾಯಿಸಿತು. ಇದರ ಉದ್ದೇಶ ಪ್ರತಿ ವಿಧಾನಸಭಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಂತೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದೇ ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಇವುಗಳನ್ನು – ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ (ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು), ನೂತನ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೦–೯೧ ಮತ್ತು ೧೯೯೧–೯೨ ರಲ್ಲಿ ₹ ೬೧.೬೦ ಲಕ್ಷವನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ೧೯೯೦ ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಂತೆ ಪ್ರತಿ ವಿಧಾನಸಭಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ₹ ೧೨ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೯೦–೯೧ ರಲ್ಲಿ ₹ ೮೬೭.೦೮ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ೧೯೯೧–೯೨ ರಲ್ಲಿ ₹ ೧೬೯೪.೩೯ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು.

೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೧,೪೨,೬೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೨೩೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೧,೦೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೮,೩೦೧ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ೧೬೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ೪೨,೭೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ೩೧,೫೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ೯೪೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳು, ಹಾಗೂ ೨,೫೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೮೩೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ನಗರಸಭೆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ೪,೬೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಪೈಕಿ ೯೭,೩೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತವಾಗಿವೆ. ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೨೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಒಂದು ನೂರು ಚದರ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇದೆ. ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಮಾಣವಾದ ೨೩೮.೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ೬೧.೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಂಟನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೨–೯೭) ಯಡಿ ₹ ೪೨,೭೧೭.೨೪ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚಮಾಡಿ ೮,೫೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು, ೩೩೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಡಾಂಬರೀಕರಿಸಲು ಹಾಗೂ ೧೩೨೩ ಬೃಹತ್ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಒಂಭತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (೧೯೯೭–೨೦೦೨) ಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ₹ ೯೫೩ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಕಾದಿರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೦ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ೭೨ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ೧೭ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಬಾರ್ಡ್ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೪ ರಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧,೪೪,೧೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೩,೯೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೭,೨೫೨ ಕಿ.ಮೀ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩೦,೬೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೧,೬೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೪೮,೧೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ೪೨,೪೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇನ್ನಿತರೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೨೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಾಗೂ ೧೦೦ ಚದರ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೬೭,೭೭೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಿದ್ದು (೫೨,೨೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ೧,೧೫,೫೭೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ), ೩೯೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೭,೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ,

ಮತ್ತು ೩೦,೯೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಉಳಿದ ೧,೧೫,೫೭೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಪೈಕಿ ೫೭,೦೬೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ೫೮,೫೦೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೨,೨೨,೪೩೧.೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೭೫,೨೧೯.೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ಮತ್ತು ೧,೪೭,೨೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ಇವು ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ದೇಶದ ಬೃಹತ್ ನಗರಗಳು, ರಾಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿಗಳು, ಬಂದರು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪಟ್ಟಣಗಳೇ ಮುಂತಾದವುಗಳ ನಡುವೆ ದೇಶದಾದ್ಯಂತ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತವೆ. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉದ್ದ ೯೦೦ ಕಿ.ಮೀ., ೧೯೬೧ ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಉದ್ದ ೧,೨೬೯ ಕಿ.ಮೀ, ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೧೩೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ೧೯೮೧ ರಲ್ಲಿ ೧,೯೬೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗೇರಿತ್ತು. ಇವು ಮೊದಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೭೧ ರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗದಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಹಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಏಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟು ೧,೯೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟು ೪,೪೯೦.೭೧ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೪, ೭(ಪ್ರಸ್ತುತ ೪೪), ೬೩, ೨೦೬ ಹಾಗೂ ೨೦೯ರಲ್ಲಿ ೮೬೪.೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ಲೇನ್ ರಸ್ತೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ: ೪ಎ, ೯, ೧೩, ೧೭, ೪೮, ೬೩, ೬೭,೨೦೬, ೨೦೭, ೨೦೯, ೨೧೨, ೨೧೮ ಹಾಗೂ ೨೩೪ ರಲ್ಲಿ ೨೯೫೫.೩೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಲೇನ್ ರಸ್ತೆ ಇರುತ್ತದೆ.

ಕೋಜಿಕೋಡ್–ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಸುಲ್ತಾನ್ ಬತೇರಿ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ನಂಜನಗೂಡು, ಮೈಸೂರು, ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ, ಮೂಗೂರು, ಉತ್ತಂಬಳ್ಳಿ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದುದಲ್ಲದೆ, ಬೆಂಗಳೂರು–ದಿಂಡಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ ಕನಕಪುರ, ಹಲಗೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಸತ್ತೇಗಾಲ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಯಳಂದೂರು, ಸಂತೇಮರಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಇವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ ಗಳೆಂದು ಜೂನ್–ಜುಲೈ ೧೯೯೯ ರಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೦ದಲ್ಲಿ ೧೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬಿಜಾಪುರ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ೧೩ನೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೫೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೩ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಧಾರವಾಡ ಎರಡನೇ ಹಂತದ ಬೈಪಾಸ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಿಲ್ಡ್–ಆಪರೇಟ್–ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ (ಬಿಒಟಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಏಷ್ಯಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಲ ನೆರವು ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ರ ೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಲೇನ್‌ಗಳಿಗೆ (ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊಸೂರಿನ ತಮಿಳುನಾಡು ಗಡಿಯವರೆಗೆ) ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೮ ಅನ್ನು ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಹುಮ್ನಾಬಾದ್ (೨೨೦ ಕಿ.ಮೀ.) ವರೆಗೆ ಗುಲಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜೇವರ್ಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ ಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೫ ಎಂದು ಫೆಬ್ರವರಿ

೨೦೦೪ ರಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರಕಾರ ೩೧.೦೩.೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೪, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೪ಎ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೭ (ಪ್ರಸ್ತುತ ೪೪), ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೯, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೧೩, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೧೭, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೪೮, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೬೩, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೬೭, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೨೦೬, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೨೦೭, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೨೦೯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೨೧೨, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೨೧೮ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೩೪) ರಾಜ್ಯದ ಮೂಲಕ ೪೪೯೦.೭೧ ಕಿ.ಮೀ. (ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾದು ಹೋಗದಿರುವ ಕೊಡಗು, ಯಾದಗಿರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೩೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ಗದಗ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ೭೪ ಕಿ.ಮೀ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಕೆಳಗಿನ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಗೋಲ್ಡನ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲ್ಯಾಟರಲ್ ಹೈವೇ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೪, ಮತ್ತು ಉತ್ತರ–ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡರ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೭ (ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ–೪೪) ಅನ್ನು ಆರು ಲೇನ್‌ವುಳ್ಳ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮೂಲಕ (ಎನ್.ಹೆಚ್.ಎ.) ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೪ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೭ (ಪ್ರಸ್ತುತ–೪೪) ಗಳು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ಅನ್ನು ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೪ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ನಿಡಿದಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಉತ್ತರಭಾರತದ ವಾರಣಾಸಿ(ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ)ಯಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ(ತಮಿಳುನಾಡು) ವರೆಗೆ ೨,೩೬೯ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ದೇಶದ ಆರು (ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡು)ರಾಜ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು–ಕೃಷ್ಣಗಿರಿ ನಡುವಣ ೯೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಗೋಲ್ಡನ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲ್ಯಾಟರಲ್ ಹೈವೇ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ – ೧೭

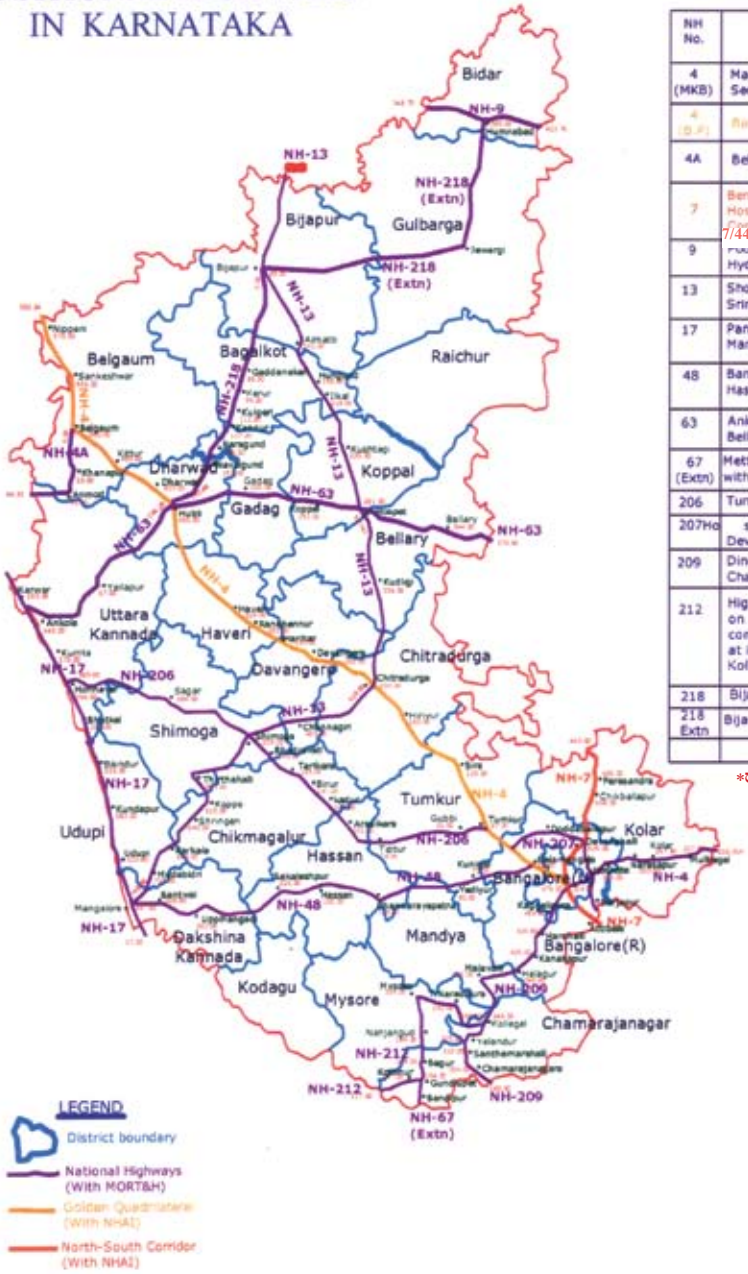
ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ	ರಾ.ಹೆ. ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ವಿವರ	ದೂರ ಕಿ.ಮೀಗಳಲ್ಲಿ
೧	೪	ಮದ್ರಾಸ್–ಕೋಲಾರ–ಬೆಂಗಳೂರು–ತುಮಕೂರು–ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ದಾವಣಗೆರೆ–ಹಾವೇರಿ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಬೆಳಗಾವಿ–ಪುಣೆ–ಬಾಂಬೆ	೬೯೯.೫೯
೨	೪ಎ	ಬೆಳಗಾವಿ–ಖಾನಾಪುರ–ಅನ್‌ಮೊಡ್–ಪಣಜಿ	೮೪.೧೨
೩	೭/೪೪*	ಬನಾರಸ್–ನಾಗಪುರ–ಹೈದರಾಬಾದ್–ಕರ್ನೂಲ್–ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ–ಬೆಂಗಳೂರು–ಹೊಸೂರು–ಕೃಷ್ಣಗಿರಿ–ಮಧುರೈ– ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ	೧೩೪.೦೦
೪	೯	ಪುಣೆ–ಸೊಲ್ಲಾಪುರ–ಹುಮ್ನಾಬಾದ್–ಹೈದರಾಬಾದ್–ವಿಜಯವಾಡ	೭೫.೦೧
೫	೧೩	ಸೊಲ್ಲಾಪುರ–ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ಚನ್ನಗಿರಿ–ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ–ಶೃಂಗೇರಿ–ಕಾರ್ಕಳ–ಮಂಗಳೂರು	೭೧೪.೬೬
೬	೧೭	ಪನವೇಲ್–ಪಣಜಿ–ಕಾರವಾರ–ಕುಂದಾಪುರ–ಉಡುಪಿ–ಮಂಗಳೂರು–ಕಣ್ಣನೂರು–ತಿರಚೂರು	೩೦೦.೧೦
೭	೪೮	ಬೆಂಗಳೂರು–ನೆಲಮಂಗಲ–ಕುಣಿಗಲ್–ಬೆಳ್ಳೂರುಕ್ರಾಸ್–ಹಾಸನ–ಸಕಲೇಶಪುರ–ಮಂಗಳೂರು	೩೧೯.೫೦
೮	೬೩	ಅಂಕೋಲಾ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಹೊಸಪೇಟೆ–ಬಳ್ಳಾರಿ–ಗುತ್ತಿ	೩೬೮.೬೦
೯	೬೭	ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ–ಊಟಿ–ಗೂಡಲೂರು–ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (ರಾ.ಹೆ–೨೧೨)	೨೬.೧೦
೧೦	೨೦೬	ತುಮಕೂರು–ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಹೊನ್ನಾವರ	೩೭೦.೬೩
೧೧	೨೦೭	ಹೊಸೂರು (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೭/೪೪) – ಸರ್ಜಾಪುರ–ದೇವನಹಳ್ಳಿ–ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ–ದಾಬಸ್‌ಪೇಟೆ(ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ –೪)	೧೨೨.೩೮
೧೨	೨೦೯	ದಿಂಡಿಗಲ್–ಪೋಲ್ಲಾಚಿ–ಕೋಯಮತ್ತೂರು–ಅಣ್ಣೂರ–ಸತ್ಯಮಂಗಲ–ಚಾಮರಾಜನಗರ–ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ–ಬೆಂಗಳೂರು	೨೦೩.೫೨
೧೩	೨೧೨	ಕೇರಳದ ಕೊಜಿಕೊಡೆ ಹತ್ತಿರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೧೭ ರಿಂದ ಆರಂಭಿಸಿ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹತ್ತಿರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ ಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತದೆ.	೧೫೧.೦೦
೧೪	೨೧೮	ಹುಮ್ನಾಬಾದ–ಜೇವರ್ಗಿ–ಬಿಜಾಪುರ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ	೪೧೨.೦೦
೧೫	೨೩೪	ಮಂಗಳೂರು–ತಿರುವಣ್ಣಾಮಲೈ ವಿಭಾಗ	೫೦೯.೫೦
		ಒಟ್ಟು	**೪೪೯೦.೭೧**

*ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ಅನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೪ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ಇವು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ರಾಜಧಾನಿಯನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ಇವು ಉತ್ತಮ ಸಂಪರ್ಕಗಳಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೦೫ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೭೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೫೬ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಉದ್ದ ೨೦,೭೬೯.೭೮ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೨೩೪೧ ಕಿ.ಮೀ.ನೊಂದಿಗೆ

NATIONAL HIGHWAYS IN KARNATAKA



NH No.	Description	Length Kms in State
4 (MKB)	Madras-Kolar-Bangalore Section	108
4 (B-P)	Bangalore-Poona Section	592
4A	Belgaum-Khanapur-Anmod-Panjim	84
7	Benaras-Nagpur-Hyd'bad-Bangalore-Hosur-Krishnagiri-Madurai-Cape Comorin	128
9	Pune-Sholapur-Humnabad Hyderabad-Vijayawada	75
13	Sholapur-Chitradurga-Shimoga Sringeri-Karkala-M'lore	715
17	Panvel-Panjim-Karwar-Udupi Mangalore-Cannanore-Trichur	297
48	Bangalore-Nelamangala-Kunigal Hassan-Mangalore	320
63	Ankola-Hubli-Hospet Bellary-Gooty	369
67 (Extn)	Mettupalyam-Ooty-Gudalur -Junction with NH 212 near Gundlupet	27
206	Tumkur-Shimoga-Honnavar	370
207Ho	sur (on NH 7) - Sarjapur - Devanahalli-Dobbespet	122
209	Dindigal-Pollachi-Coimbatore-Annur Chamarajanagar-Kollegal-B'lore	203
212	Highway starting from its junction on NH-17 near Kozhikode in Kerala connecting Mysore & Terminating at its junction with NH 209 near Kollegal in Karnataka.	150
218	Bijapur - Hubli Road	193
218 Extn	Bijapur-Jevargi-Humnabad	220
	Total	3973

*ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ಅನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪ಳಳ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬಿಜಾಪುರ–ಬೆಳಗಾವಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ – ೫೪,

ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ) ಜಿಲ್ಲೆಯು ೯೧.೩೦ಕಿ.ಮೀ.ನೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ರಸ್ತೆ ಅಗಲೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–೧೭ (ಮೈಸೂರು–ಬೆಂಗಳೂರು) ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೯ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ–ಬೀದರ್) ರಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದೊಂದಿಗೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಫಲಿತಾಂಶವನ್ನು ನೀಡಿದೆ.

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೪೯,೯೫೮.೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇವು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿವೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ೩,೭೫೨.೪೮ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು(ಗ್ರಾಮೀಣ) ಜಿಲ್ಲೆಯು ೬೫೬.೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೮೩೬೬ ಕಿ.ಮೀ ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು, ಇವುಗಳನ್ನು ನಗರ/ಪಟ್ಟಣ ಪರಿಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳು, ಸಿಟಿ ಮುನ್ಸಿಪಲ್ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ ಮುಂತಾದವು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ: ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ೧೯೮೪ರವರೆಗೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆನಂತರ ಇದನ್ನೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಗ್ರಾಮೀಣರಸ್ತೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ: ಗ್ರಾಮ–ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಮಾರ್ಚ್೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧,೪೭,೨೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಗಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೪೫,೧೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ, ೨೫,೦೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ, (ಎರಡು ಗಾತ್ರದ ಜಲ್ಲಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮ್ಯಾಕಡಮ್

ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಸ್ಕಾಟ್‌ಲ್ಯಾಂಡ್ ಮೂಲದ ಜಾನ್ ಲೌಡನ್ ಮ್ಯಾಕಡಮ್(೧೭೫೬–೧೮೩೬)ನಿಂದಾಗಿ ಇದನ್ನು 'ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ' ಎಂದೇ ಕರೆಯುವುದು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದೆ.) ಹಾಗೂ ೭೭,೦೧೪ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ, ನಬಾರ್ಡ್ ಯೋಜನೆ, ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ, ನಮ್ಮ ಗ್ರಾಮ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸ್ಥಿತಿಯ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮೀ)	ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮೀ)	ಕಚ್ಚಾ ಮೇಲ್ಮೈ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮೀ)
೨೦೦೮–೦೯	೬೪೧೧೬	೨೭೬೩೦	೫೫೪೫೮
೨೦೦೯–೧೦	೬೫೯೦೪	೨೬೪೫೦	೫೪೮೫೮
೨೦೧೦–೧೧	೬೬೭೯೧	೨೫೮೬೩	೫೪೫೫೮

ಇವಲ್ಲದೆ, ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ, ನೀರಾವರಿ, ಅರಣ್ಯ, ಮಹಾನಗರಪಾಲಿಕೆ, ನಗರಸಭೆ, ಪುರಸಭೆ, ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳೂ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿವೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ: ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ೧೯೫೯–೬೦ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಇದರ ಮೂಲೋದ್ದೇಶ ಪ್ರಮುಖ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಋತು ರ್‍ಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು, ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗಿರುವಂತಹ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಮರುನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ೨೦ ಅಡಿಯ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುವುದೇ ಆಗಿತ್ತು.

ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷಗಳ (೧೯೬೧–೧೯೮೧) ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಥವಾ ಉನ್ನತೀಕರಿಸುವ ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಒತ್ತು ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವತಿಯಿಂದ ೧೯೭೦–೭೧ರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗಳು ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ರಸ್ತೆ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದಿಂದ ೨೬,೨೮೬ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೦,೨೯೯ ಗ್ರಾಮಗಳು ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ ೯,೮೬೫ ಗ್ರಾಮಗಳು ಡಾಂಬರು ರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ ಕೂಡಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೬,೧೨೨ ಗ್ರಾಮಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ.

ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ತುರ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ೧೯೭೨–೭೩ರಲ್ಲಿ ಸಮಗ್ರ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ (Integrated Comprehensive Rural Communication Programme)ಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆರನೆಯ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧,೮೦೩ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳ

ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ₹ ೯.೬೩ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೮೫–೮೬ರಿಂದ ೧೯೯೧–೯೨ರವರೆಗೆ ೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ನೂತನ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ (ಮೊದಲನೆ ಹಂತದ ರಚನೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯ) ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ₹ ೧.೬೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ವ್ಯಯಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಲ್ಲದೆ, ಕನಿಷ್ಟ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (Minimum Needs Programme) ವನ್ನು ೧೯೭೪–೭೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ₹ ೫೩.೭೭ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ೧,೩೯೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಋತು ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧೯೭೪–೭೫ ರಿಂದ ೧೯೯೧–೯೨ ರವರೆಗೆ ಒದಗಿಸಲು ವ್ಯಯ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೧–೯೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ, ೧೨,೬೪೯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಜನವಸತಿ ಹೊಂದಿದ ರಾಜ್ಯದ ೨೭,೦೨೮ ಗ್ರಾಮಗಳ ಒಟ್ಟು ಶೇಕಡಾ ೪೭ರಷ್ಟಿದ್ದು, ೬,೭೪೭ ಗ್ರಾಮಗಳು ಯೋಗ್ಯಋತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಮತ್ತು ೭,೪೩೩ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇಕಡ ೨೫ ಮತ್ತು ೨೭ ಆಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಉಳಿದ ೧೯೯ ಗ್ರಾಮಗಳು ಸಂಪರ್ಕ ರಹಿತ ಗ್ರಾಮಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೧೯೮೪–೮೫ರಲ್ಲಿ ಹಳ್ಳಿ ಹೆದ್ದಾರಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ, ೧೯೯೧–೯೨ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೧೦೦೦ ಮಂದಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ೧೬೭ ಗ್ರಾಮಗಳು ಸರ್ವ ಋತು ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತು. ಇದರ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ₹ ೮೨೭.೨೬ ಲಕ್ಷಗಳು. ೧೯೮೩–೮೪ರಲ್ಲಿ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಕಾಲೋನಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೮೩–೮೪ ರಿಂದ ೧೯೯೧–೯೨ರವರೆಗೆ ೨,೦೯೯ ಕಿ.ಮಿ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ₹ ೩೭.೧೩ ಕೋಟಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೮೬–೮೭ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್ತುಗಳು ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದವು. ೧೯೮೭–೮೮ರಿಂದ ೧೯೯೧–೯೨ರಲ್ಲಿ ₹ ೧೬೧.೫೩ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚಮಾಡಿ ೧೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯ್ತಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉನ್ನತೀಕರಿಸಿ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಅಂಗೀಕಾರ ನೀಡಿದ್ದು, ೧೯೯೫ರಿಂದ ಪ್ರತಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೬ರಿಂದ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕಿನ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ನಬಾರ್ಡ್ ಸಾಲದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತು. ಜೂನ್ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು 'ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ' ವನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ಡ್ ಕಛೇರಿಯೊಂದಿಗೆ ₹ ೨೦೦ ಕೋಟಿ ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಠೇವಣಿಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಹುಡ್ಕೋದ ₹ ೭೫೦ ಕೋಟಿ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಐದು ರಸ್ತೆಗಳ ಉನ್ನತೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿತು. ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ೨೭,೦೬೬ ಜನವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೫,೮೦೦ ಗ್ರಾಮಗಳು ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ೮,೦೨೬ ಗ್ರಾಮಗಳು ಯೋಗ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ೩,೧೩೭ ಗ್ರಾಮಗಳು ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಉಳಿದ ೧೦೩ ಗ್ರಾಮಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ವಿವಿಧ ಕ್ರಮಗಳಿಂದಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಉದ್ದಿಮೆ ಯನ್ನಾಗಿ ೧೯೯೯ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು. ಈ ನಿಗಮದ ವತಿಯಿಂದ ೬೧೩ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದ್ದು, ೮೫೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆ ನಂತರದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ

ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೫೦೦ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಋತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೧ರವರೆಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ₹ ೩೩೭೧.೧೪ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ, ೧೪೭೭೩.೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಡಾಂಬರೀಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ "ಕರ್ನಾಟಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಸ್ಥೆ" ಯನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರದ ಗ್ರಾಮಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ೨೨೩೫ ಜನ ವಸತಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು

'ಸೇತುಬಂಧನ' ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗೇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ೩೦.೪ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಜಲದ ಹರಿವಿರುವ ಸೇತುವೆಗಳು ೩೦೪ ಇತ್ತು. ೧೯೮೫–೮೬ರಲ್ಲಿ ₹ ೯೦.೦೭ ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೪ ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ₹ ೧೫೪.೦೯ ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ೨೫೮ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ೧೯೯೧–೯೨ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿತು. ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ ಜಲಮಾರ್ಗವುಳ್ಳ ಅಡ್ಡ–ಮೋರಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೫–೮೬ರಿಂದ ೧೯೯೧–೯೨ರವರೆಗೆ ೩೪೬ ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೯೧–೯೨ರವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೨೦೪ ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದವು. ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿದ್ದ ೩೩,೦೬೬ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ೩೧.೦೩. ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಧದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ೯೭,೪೭೩ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೮ ರಲ್ಲಿ ೯೭,೭೮೧ ಮೋರಿಗಳು, ೧೩,೯೯೦ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು (೬–೬೦ ಮೀ) ಮತ್ತು ೪೬೯ ಕಿರಿಯ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು (೬೦ ಮೀ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು) ಎಲ್ಲಾ ವಿಧದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೭೨,೪೪೭ ಸೇತುವೆಗಳು (ಅಡ್ಡ–ಮೋರಿಗಳು, ಕಿರು ಮತ್ತು ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದು, ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇವು ೬೨,೭೫೭ ಮೋರಿಗಳು (ಆರು ಮೀಟರ್) ೧೦,೨೪೧ ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳು (೬–೩೦ ಮೀ) ಹಾಗೂ ೩೦ ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ೪೪೯ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಈ ಪೈಕಿ ೬,೦೮೦ ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲೂ, ೨೦,೬೮೩ ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲೂ ಮತ್ತು ೪೫,೬೮೪ ಸೇತುವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೪೮೬ ಬೃಹದ್ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ಇವು ೬೦ ಮೀಟರ್‌ನಿಂದ ೩೦೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಉದ್ದವಾಗಿದ್ದು, ವಿವಿಧ ನದಿಗಳು ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಆ ಪೈಕಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೪ ಸೇತುವೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಉಲ್ಲೇಖಿಸಬಹುದಾದ ಯಾವುದೇ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಅದೇ ೨೦೦೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೫೨೪ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ೩೦೯ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೨೧೫ ಸೇತುವೆಗಳು ಉತ್ತರ ವಲಯದಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೧೮,೩೪೬ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಲೀನಿಯಲ್ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧,೦೧,೫೨೬ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ಆರು ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೬೦ ಮೀಟರ್ ತನಕ ಲೀನಿಯರ್ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧೬,೨೪೫ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, ಮತ್ತು ೬೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಲೀನಿಯರ್ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೫೭೫ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೬,೪೦೦ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ೧,೧೧೫ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, ೬೯ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ, ೨೯,೧೧೬ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ೫,೧೫೭ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, ೨೭೭ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ, ೬೬,೦೧೦ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ೯,೯೮೨ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ೨೨೯ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು.

ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸಾಗಿರುವ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮುಂತಾದವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇರುವ ಒತ್ತಡ, ಬೀರುವ ಪ್ರಭಾವ ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರವಾದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಅವುಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪ್ರತಿ ಐದು ವರ್ಷಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯನ್ನು ಒಂದು ವಾರದ ಕಾಲ ರಾತ್ರಿ ಹಗಲು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆಯ್ದ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ (೪೮ ಗಂಟೆ) ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೊದಲಬಾರಿಗೆ ವಿವರವಾದ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯನ್ನು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಮೊದಲ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೩-೬೪ ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ೨೦೦೯-೧೦ನೇ ಸಾಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ೧೯೭೦-೭೧ರ ಸಾಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ	ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಪಿ.ಸಿ.ಯು(ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯುನಿಟ್)		೧೯೭೦-೭೧ರಿಂದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾವಾರು ಹೆಚ್ಚಳತೆ	ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಏರಿಕೆ
	೧೯೭೦-೭೧	೨೦೦೯-೧೦		
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೨೫೭೨	೨೫೬೧೦	೮೯೫.೭೦	೨೩.೫೭
ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೧೧೧೫	೯೩೨೧	೭೩೫.೯೬	೧೮.೪೦
ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು	೮೦೬	೩೭೦೪	೩೫೯.೫೫	೮.೯೯

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮತ್ತು ಫ್ಲೈ ಓವರ್ಸ್(ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ): ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೃದಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ (ಫ್ಲೈ-ಓವರ್) ಸಿರ್ಸಿ ವೃತ್ತವನ್ನು ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮೂಲಕ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್‌ವರೆಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಏಷ್ಯಾದಲ್ಲಿಯೇ ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದದ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು, ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಿಚ್‌ಮಂಡ್ ವೃತ್ತವನ್ನು ಕೆಂಗಲ್ ಹನುಮಂತಯ್ಯ ಜೋಡಿ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರಂ ಬಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೪ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ (ಕೇಬಲ್ ಸ್ಟೆ ಸೇತುವೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿದ್ದು) ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ, ಡೈರಿ

ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ

ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ (ಗ್ರೇಡ್ ಸೆಪರೇಟರ್), ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಬೆಂಗಳೂರು

ವೃತ್ತದ ಬಳಿ (ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ) ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕಾಲೇಜು, ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ ವೃತ್ತ, ಬಸವೇಶ್ವರ ನಗರ, ಹೆಬ್ಬಾಳ್ ಟ್ಯಾಂಕ್, ಮಾರತ್ ಹಳ್ಳಿ, ಮೇಖ್ರಿವೃತ್ತ (ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ), ಯಶವಂತಪುರ, ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ರಾಜಾಜಿನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಮಾರ್ಗ, ಪ್ಯಾಲೇಸ್ ಗುಟ್ಟಹಳ್ಳಿ, ಕದಿರೇನಹಳ್ಳಿ ಮುಂತಾದೆಡೆ ಇರುವ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆಗಳು ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರವು ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಉದಾಹರಣೆಗಳಾಗಿವೆ. ಅದರಂತೆ ರೈಲ್ವೆ ಕೆಳಸೇತುವೆ (Under bridge)ಯನ್ನು ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಠಾಣೆಯ ಸಮೀಪ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಉಲ್ಲೇಖನೀಯವಾಗಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧೆಡೆ ಮೇಲ್ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಕಲ್ಯಾಣಿ ಗ್ರೂಪ್ಸ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದಿಗೆ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಕಲ್ಯಾಣಿ ಗ್ರೂಪ್ ಕಂಪೆನಿಯು ತನ್ನದೇ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ೩೦ ವರ್ಷ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಈ ಸಂಬಂಧ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಒಪ್ಪಿಗೆಯೊಂದಿಗೆ ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ರಸ್ತೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಅದನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅದು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಹಿಂತಿರುಗಿ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಆ ನಂತರ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸದರಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ವಶಕ್ಕೆ ನೀಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

೧೯೮೯ ರವರೆಗೆ ಇದನ್ನು "ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆ" ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಪರವಾನಗಿಗಳ ವಿತರಣೆ, ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಲೈಸನ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ (೧) ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೮೮ (ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾಯಿದೆ ೫೯, ೧೯೮೮ರಂತೆ), (೨) ಕೇಂದ್ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯ (೩) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯ (೪) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೫೭ (೧೯೫೭ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಯಿದೆ ೩೫ ರಂತೆ) ಮತ್ತು (೫) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೫೭ ರಂತೆ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದು, ಅವರಿಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಆರು ಜನ ಜಂಟಿ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, ಐವರು ಉಪಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, ೪೩ ಜನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರ ಪೂರಕ ಅಧಿಕಾರಿ ವೃಂದ ಹಾಗೂ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗ ಇರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೪೩ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು, ೧೩ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಗಳು ಇರುತ್ತದೆ. ಏಕೀಕರಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨೫,೯೭೬ ನೋಂದಾಯಿತ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ೧೯೯೨–೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭,೧೮,೪೪ಕ್ಕೆ ಏರಿತ್ತು. ಈ ವಾಹನಗಳ ಪೈಕಿ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ೧೨,೩೦,೨೦೦ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು ೧,೫೯,೮೮೮ ಸಂಖ್ಯೆ ಇದ್ದವು. ವಾಣಿಜ್ಯ ವಾಹನಗಳಲ್ಲದೆ, ಕೃಷಿರಂಗದಲ್ಲಿಯೂ ೧೯೫೬–೫೭ರಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೦,೫೬೧ ಇದ್ದು, ೧೯೯೨–೯೩ ರಲ್ಲಿ ಇವು ೫೨,೫೯೨ ಕ್ಕೆ ಏರಿತ್ತು. ೩೧.೦೩.೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧,೮೭,೫೩೭ ಆಗಿದ್ದು, ಅದು ೧,೬೭,೨೦೭ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು, ೨೦,೨೩೭ ಬಸ್ಸುಗಳು (೧೬,೧೯೦ ಕ.ರಾ.ರ.ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ) ಮತ್ತು ೮೧,೮೬೯ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೯೯ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ವೇಳೆಗೆ ೩೨,೬೦,೬೬೩ ನೋಂದಾಯಿತ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈ ಪೈಕಿ ೨೩,೩೮,೦೨೧ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ೩,೦೦,೬೮೭ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು, ೩೮,೯೯೦ ಜೀಪ್‌ಗಳು, ೧೬,೭೧೧

ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು, ೧,೧೬,೪೮೭ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳು, ೨೭,೭೪೩ ಆಮ್ನಿ ಬಸ್‌ಗಳು, ೧,೪೦,೨೩೮ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು, ೨೦,೮೭೬ ಕ.ರಾ.ರ.ಸಾ. ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್‌ಗಳು, ೬೩೦೨ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು, ೯೮,೪೦೬ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ೯೯,೦೧೫ ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು, ೫೭೪ ಗುತ್ತಿಗೆ ವಾಹನಗಳು, ಹಾಗೂ ೫೬,೭೧೩ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ, ಸುಮಾರು ೯.೧೭% ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ೧೯೯೮–೯೯ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ೬೯,೩೯,೭೧೦ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ೨೭,೬೦,೭೬೬ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರವು ೪೫,೫೩೦ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಂತಿಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೯೯,೩೦,೪೮೩ ನೊಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೭,೯೧,೩೧೮ ನೊಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಯಾದಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೫೪೯೯೭ ನೊಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಂತಿಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವ ಪ್ರಮುಖ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದ್ದು, ಕೆಳಕಂಡ ತಃಖ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೯, ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩, ೨೦೦೭, ೨೦೦೮, ೨೦೦೯ ಮತ್ತು ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ೫೬ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ: ೨೫–೦೬–೨೦೦೯ರಿಂದ ಗಣಕೀಕೃತ ದಾಖಲೆಗಳ ವಿತರಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದು, ಮೈಕ್ರೋ ಪ್ರೋಸೆಸರ್ ಆಧಾರಿತ ೧೫ ಕೆಬಿ ಚಿಪ್‌ಅನ್ನು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ ತಯಾರಿಸಿದ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಮತ್ತು ವಾಹನ ನೊಂದಣಿ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೬ಲಕ್ಷ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ ಪರವಾನಗಿ ಮತ್ತು ೧೫ ಲಕ್ಷ ವಾಹನ ನೊಂದಣಿ ಪರವಾನಗಿಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು ೩೧ ಲಕ್ಷ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಕಾರ್ಡುಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು.

ಈ ಇಲಾಖೆಯು ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೮,೧೨,೧೮೩ ಚಾಲಕ ಮತ್ತು ೩,೮೪,೬೭೯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸನ್ಸುಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೫,೫೬,೫೬೦ ಮತ್ತು ೭,೩೦,೭೯೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತ್ತು. ಇದು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಗಿದ್ದು, ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೬೨,೭೧,೫೨೮ ಮತ್ತು ೯,೪೫,೮೬೯ಕ್ಕೆ ಏರಿತ್ತು. ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೪,೬೧,೧೬೧ ಚಾಲಕಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು, ೭೨೩೦೧೬ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೨೦೦೮ರವರೆಗೆ ೨,೪೦,೨೮೫ ನೀಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ೪೦,೭೮೯ ಹಸಿರು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಲಘು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೂ, ೧,೫೩,೨೧೯ ಕೆಂಪು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಹಾಗೂ ಲಘು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ೫೬೬೭ ಖಾಕಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಭಾರಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೂ ೧೯೮೫ ರಿಂದ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ವಿಡಿಯೋ ಇಮೇಜ್ ಬಳಸಿ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ದಾರರಿಗೆ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, ೧೯೮೮ರ ಕಲಂ ೫೬ರ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನ ನೋಂದಾಯಿಸುವಾಗ ಮತ್ತು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಕಾಲಾವಕಾಶದೊಳಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆ	ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೯	ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩	ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೭	ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮	ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೯	ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧
೧.	ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	೧೧,೬೯,೪೬೧	೧೩,೭೦,೨೯೧	೨,೭೦,೦೭೬	೩೦,೦೯,೫೬೫	೩೨,೪೦,೭೪೦	೩೭,೯೧,೩೧೮
೨.	ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ (ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ)	೧,೩೫,೯೮೨	೧,೪೨,೪೦೩	೧,೯೩,೭೭೬	೧,೯೭,೧೫೫	೧,೦೮,೬೩೩	೧,೨೨,೫೯೪
೩.	ರಾಮನಗರ	೧೦-೦೯-೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ರಚನೆಯಾಗಿದೆ			೧,೦೧,೧೮೭	೨,೦೩,೪೫೪	೨,೪೨,೪೭೨
೪.	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೪೨,೮೮೧	೫೯,೪೨೫	೯೨,೮೪೧	೧,೦೫,೦೫೦	೧,೧೯,೫೪೧	೧,೪೮,೯೩೪
೫.	ದಾವಣಗೆರೆ	೯೪,೫೧೪	೧,೩೦,೨೪೪	೧,೮೫,೩೨೨	೨,೦೩,೭೭೨	೨,೪೮,೭೪೪	೨,೮೮,೧೩೨
೬.	ಕೋಲಾರ (ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ)	೮೯,೩೯೧	೧,೧೯,೨೪೬	೧,೮೪,೦೭೩	೧,೩೫,೩೦೭	೧,೪೬,೪೧೪	೧,೪೯,೨೭೦
೭.	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆ	೧೦-೦೯-೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ರಚನೆಯಾಗಿದೆ			೬೨,೨೬೧	೭೧,೫೮೮	೮೮,೧೫೦
೮.	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೧,೦೭,೭೪೩	೧,೫೦,೦೨೫	೨,೧೪,೫೪೨	೨,೩೨,೩೨೦	೨,೨೬,೪೯೯	೨,೮೭,೯೪೪
೯.	ತುಮಕೂರು	೯೮,೫೬೧	೧,೩೬,೬೯೧	೨,೧೪,೩೪೯	೨,೪೧,೮೦೪	೨,೭೦,೧೨೬	೩,೧೫,೧೫೫
೧೦.	ಬೆಳಗಾವಿ	೨,೨೦,೭೮೧	೩,೦೦,೦೮೨	೪,೩೩,೦೩೮	೪,೬೭,೩೫೪	೪,೮೦,೬೯೨	೬,೧೩,೮೯೫
೧೧.	ಬಿಜಾಪುರ	೪೯,೪೩೦	೭೮,೭೦೦	೧,೧೧,೮೨೬	೧,೨೩,೮೮೮	೧,೨೫,೯೧೭	೧,೫೨,೬೦೯
೧೨.	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೫೧,೩೮೩	೭೩,೫೭೩	೧,೧೯,೫೦೭	೧,೩೪,೪೫೮	೧,೫೦,೪೯೪	೧,೮೬,೬೧೧
೧೩.	ಧಾರವಾಡ	೧,೩೦,೫೨೮	೧,೬೯,೬೭೭	೨,೪೩,೭೪೪	೨,೬೫,೦೪೨	೨,೬೨,೯೮೪	೩,೩೮,೪೮೧
೧೪.	ಗದಗ್	೩೨,೯೧೬	೪೨,೫೭೩	೬೧,೯೪೪	೬೭,೮೯೭	೭೫,೦೦೫	೮೯,೩೪೫
೧೫.	ಹಾವೇರಿ	೩೬,೭೩೯	೫೯,೫೮೩	೯೨,೯೬೧	೧,೦೨,೩೯೮	೧,೧೪,೫೨೨	೧,೪೪,೦೧೬
೧೬.	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ	೬೯,೮೭೧	೯೭,೯೫೨	೧,೩೩,೩೬೯	೧,೪೪,೫೮೩	೧,೬೮,೨೦೦	೨,೦೦,೪೮೪
೧೭.	ಬಳ್ಳಾರಿ	೮೯,೨೦೮	೧,೨೦,೮೧೧	೧,೮೮,೦೧೧	೨,೨೦,೧೩೫	೨,೨೮,೨೦೩	೨,೯೨,೬೯೧
೧೮.	ಬೀದರ್	೩೭,೩೧೯	೫೦,೩೪೧	೭೪,೪೫೩	೮೩,೧೬೩	೯೦,೯೬೪	೧,೦೧,೮೩೬
೧೯.	ಗುಲಬರ್ಗಾ (ಯಾದಗಿರಿ* ಜಿಲ್ಲೆ ಸೇರಿದಂತೆ)	೮೦,೬೨೯	೧,೨೧,೧೮೯	೧,೮೩,೬೯೯	೨,೦೪,೩೦೭	೧,೮೩,೨೩೪	೨,೧೨,೭೭೯
೨೦.	ಯಾದಗಿರಿ	೨೦೦೯ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ರಚನೆಯಾಗಿದೆ				೪೫,೧೨೩	೫೪,೯೯೭
೨೧.	ರಾಯಚೂರು	೪೦,೦೫೭	೬೧,೬೮೪	೯೮,೩೬೪	೧,೦೦,೪೩೬	೧,೨೩,೪೪೫	೧,೫೫,೩೦೬
೨೨.	ಕೊಪ್ಪಳ	೨೫,೫೯೪	೩೯,೧೭೯	೬೨,೭೧೬	೬೯,೨೦೩	೭೯,೫೬೧	೯೯,೦೬೩
೨೩.	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೫೩,೩೨೭	೭೧,೨೮೦	೧,೦೫,೦೭೭	೧,೧೬,೮೯೦	೧,೨೮,೦೪೪	೧,೫೬,೨೫೮
೨೪.	ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ	೧,೪೬,೭೦೯	೧,೯೫,೪೪೪	೨,೮೫,೨೪೧	೩,೧೩,೪೬೨	೩,೬೧,೫೦೨	೪,೨೩,೪೦೯
೨೫.	ಉಡುಪಿ	೫೮,೫೩೧	೮೪,೧೪೬	೧,೨೬,೫೬೬	೧,೩೯,೨೨೮	೧,೫೩,೦೪೪	೧,೮೧,೧೮೬
೨೬.	ಹಾಸನ	೬೬,೦೮೯	೮೯,೭೩೭	೧,೩೮,೬೭೫	೧,೫೪,೬೭೯	೧,೭೦,೮೬೪	೨,೦೨,೨೦೩
೨೭.	ಕೊಡಗು	೪೧,೭೬೫	೪೨,೨೬೭	೬೩,೯೩೪	೬೯,೭೨೩	೭೬,೪೧೩	೮೮,೬೩೮
೨೮.	ಮಂಡ್ಯ	೫೧,೯೬೮	೭೧,೨೩೩	೧,೧೧,೧೨೭	೧,೨೯,೨೪೦	೧,೪೬,೩೨೭	೧,೬೮,೮೮೩
೨೯.	ಮೈಸೂರು	೨,೨೦,೨೮೧	೨,೮೧,೬೩೭	೪,೧೪,೦೮೮	೪,೫೩,೫೪೩	**೪,೩೫,೩೫೨**	**೫,೬೪,೭೫೫**
೩೦.	ಚಾಮರಾಜನಗರ	೧೯,೦೦೫	೨೬,೦೯೧೧	೪೫೫೩	೫೨೦೪೮	**೫೮,೫೮೩**	**೬೯,೦೬೯**
	ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆ	**೩೨,೬೦,೬೬೩**	**೪೪,೬೧,೧೦೫**	**೬೯,೩೯,೭೧೦**	**೭೫,೧೯,೦೯೮**	**೮೨,೯೪,೨೦೨**	**೯೯,೩೦,೪೮೩**

ತನಿಖಾಧಿಕಾರಿಗಳು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ ನಿಯಮಾನುಸಾರ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦೩೨೦೮ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದು, ೩,೭೦,೧೪೮ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿ, ಒಟ್ಟು ₹ ೧೯.೦೭ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೮೮ರ ಕಲಂ ೪೧ರ ಪ್ರಕಾರ ನೋಂದಣಿಯಾದ ಸಾರಿಗೇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನೀಡುವ ನೊಂದಣಿ ಪ್ರಪತ್ರವು ೧೫ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುವಾಗಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೯,೮೨೧ ನೋಂದಣಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿದ್ದು, ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದಂಡದ ಮೂಲಕ ₹ ೧.೦೯ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಒಂದು ಅರೆನ್ಯಾಯಾಂಗ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೮೮ರ ಸೆಕ್ಷನ್ ೬೮ರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಇದರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಇಬ್ಬರು ಅಧಿಕಾರಿ ಸದಸ್ಯರನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದು ಪ್ರವಾಸಿಗ ಅಥವಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಇಲ್ಲವೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅಂತರ್–ರಾಜ್ಯ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಈ ಕಛೇರಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಅಥವಾ ನವೀಕರಿಸುವ ಅಥವಾ ರದ್ದುಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳಿಗೆ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದು, ಆರಕ್ಷಕ ಅಧೀಕ್ಷಕರು ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯ ರಹದಾರಿ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ಕೇರಳ ಗೋವಾ ಮತ್ತು ಪಾಂಡಿಚೇರಿ ರಾಜ್ಯ/ಕೇಂದ್ರಾಡಳಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕೌಂಟರ್ ಸಹಿ ಇಲ್ಲದೆ ಸಿಂಗಲ್ ಪಾಯಿಂಟ್ ತೆರಿಗೆ ಪಾವತಿ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪರಸ್ಪರ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ರಹದಾರಿ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೮೮ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ತೆರಿಗೆ ಆದಾಯ ಸೋರಿಕೆಯನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಗಡಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ೧೫ ತನಿಖಾ ಠಾಣೆಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ನಂಗಲಿ, ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ, ಗೌರಿಬಿದನೂರು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ತಲಪಾಡಿ, ಹುಮ್ನಾಬಾದ್, ಆಳಂದ, ಕೊಗ್ಗನಹಳ್ಳಿ (ನಿಪ್ಪಾಣಿ), ರಾಮನಗರ, ಝಳಕಿ, ರಾಯಲ್ ಪಾಡ್, ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ ಡ್ಯಾಂ, ಹಗರಿ, ಕಾಗವಾಡದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಈ ತನಿಖಾ ಠಾಣೆಗಳಲ್ಲಿ ೨೦೧೦–೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ವಸೂಲಾದ ರಾಜಸ್ವ ಒಟ್ಟು ₹ ೬,೯೫೬ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದಿತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೫೭ರ ಮೇರೆಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಸೂಕ್ತವಾದ ಎಲ್ಲಾ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ್ದು, ೫೦೦ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದವರನ್ನು ಫ್ಲೀಟ್ ಮಾಲಿಕರೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಫ್ಲೀಟ್ ವಾಹನಗಳ ಹೊರತಾಗಿ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ಏಕೈಕ ಫ್ಲೀಟ್ ಮಾಲಿಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ೫೫೦೦ ಕೆ.ಜಿ. ವರೆಗಿನ ತೂಕವುಳ್ಳ ವಾಹನಗಳು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೂಂಡೊಯ್ಯುವ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ತ್ರಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳು,

ಕೃಷಿಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್, ಕಾರು, ಜೀಪುಗಳು, ಐದು ಚ.ಮೀ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವುಳ್ಳ ಆಮ್ನಿಬಸ್, ಖಾಸಗಿ ಸೇವಾ ವಾಹನಗಳು ಇವುಗಳಿಗೆ ಜೀವಾವಧಿ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹದಿನೈದು ವರ್ಷ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಸಾರಿಗೇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹಸಿರು ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹವಾದ ಹಸಿರು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಔದ್ಯೋಗೀಕರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡೀಸಲ್ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ಕುರಿತಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಅರಿವು ಮೂಡಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ನವೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳನ್ನು "ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ" ಮಾಸವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ನಾಲ್ಕು ಸ್ಟ್ರೋಕ್ ಇಂಜಿನ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಡಿಜಿಟಲ್ ದರ ಮೀಟರ್ ಇರುವ ಮತ್ತು ಇವುಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಗುರುತಿಸುವುದ್ದಾಗಿ ಮೇಲ್ಭಾಗಕ್ಕೆ ಕೆನೆ ಹಳದಿ ಹಾಗೂ ಕೆಳ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಹಸಿರು ಬಣ್ಣ ಹೊಂದಿರುವ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ೧೯೮೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆಯಂತೆ ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ತಪಾಸಣೆಗಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೩ರಿಂದ ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೬೮ ಹೊಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ೨೮೮ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ಜನವರಿ ೧೯೯೮ರಿಂದ ಸರ್ಕಾರವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಆಟೋ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವುದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಿದೆ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಅಪಘಾತ ಪರಿಹಾರ ನಿಧಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಅಸುನೀಗಿದ ಅಥವಾ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಅಂಗವಿಕಲರಾದ ಆಟೋ ಚಾಲಕರ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ₹ ೫೦,೦೦೦ವನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಧನವಾಗಿ ನೀಡಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇಲಾಖೆಯು ₹ ೨,೫೧೨ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿತ್ತು. ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಗಣಕೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೨೬ ರೇಡಿಯೋ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿದ್ದವು. ಇಂತಹ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಾದ ಮೈಸೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಧಾರವಾಡ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ನಗರಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇತ್ತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆಯಂತೆ ವೇಗನಿಯಂತ್ರಕವನ್ನು (Speed breakers) ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಲು ಇಲಾಖೆಯು ಒತ್ತಾಯಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೨೦೦೮ರಿಂದ ಇದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಅತೃಪ್ತಿ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದರು.

ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦೦೧–೦೨ರಲ್ಲಿ ೩೩,೦೦೦ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದು, ೫೮೦೫ ಸಾವು ಮತ್ತು ೪೨,೧೯೩ ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೪–೦೫ರಲ್ಲಿ ೩೮,೮೬೯ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದು, ೬,೪೯೭ ಮಂದಿಯ ಸಾವು ಮತ್ತು ೫೦,೩೯೫ ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದರಲ್ಲೇ ೯೨೪೯ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದು, ೯೧೨ ಸಾವುಗಳು ಮತ್ತು ೬,೯೯೯ ಗಾಯಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೧೦ ಹಾಗೂ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ೭೭೫ ಹಾಗೂ ೭೫೧ ಮಾರಾಣಾಂತಿಕ ಮತ್ತು ೩೩೬೩ ಹಾಗೂ ೩,೦೦೩ ಮಾರಣಾಂತಿಕವಲ್ಲದ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ

೧೯೪೮ಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಎತ್ತು, ಎಮ್ಮೆ, ಕತ್ತೆ ಮತ್ತು ಕುದುರೆಗಳು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಕಾವಡಿ ಮತ್ತು ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು–ಸರಂಜಾಮು ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ ಮತ್ತು ಕುದುರೆ ಗಾಡಿಗಳು ಜನರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿ ೧೯೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೨೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೦೦ ಆಗಿತ್ತು. ೧೯೩೬ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೈಸೂರು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಹಳೆ ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯನಂತರ, ೧೯೪೮ ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ, ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ (MGRTD)ಯು ೧೨ನೇ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ೨೦ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿತು. ೧೯೪೯ರಲ್ಲಿ ೧೨೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ೮೧ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇವು ಪ್ರತೀದಿನ ೧೫,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸಿ ಸುಮಾರು ೪೦೦೦ ಪ್ರಾಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೩೬ ರಲ್ಲಿಯೇ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ಹೈದರಾಬಾದ್ ನಿಜಾಮ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೩೨ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದರೂ, ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೩೨ರಿಂದ ೧೯೪೮ರವರೆಗೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೫೨–೫೬ರವರೆಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾಗಿ, ಬಾಂಬೆ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವು ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು, ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ಬಾಂಬೆ ಸ್ಟೇಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಶನ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನೊಂದಿಗೆ ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೯೫೬ರ ಏಕೀಕರಣದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ, ೮೨೫ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೭೭೮ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬೊಂಬಾಯಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾಯಿತು. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದು ೧೧೦೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತನ್ನ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಇದು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಕೇಂದ್ರ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮದ ೧೯೫೦ರ ಶಾಸನದ ಪ್ರಕಾರ ಇಲಾಖೆಯು ೦೧–೦೧–೧೯೬೧ ರಲ್ಲಿ ನಿಗಮವಾಯಿತು. ೧೯೭೩ರ ನಂತರ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (K.S.R.T.C.) ಎಂದು ಇದನ್ನು ಹೆಸರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೨ ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಐದನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಗುಲಬರ್ಗಾಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಹೀಗೆ ಐದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೨ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ೬೮ ಡಿಪೋಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಇದು ೫೭೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ೩,೮೫೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳೊಂದಿಗೆ ದಿನ ಒಂದಕ್ಕೆ ೧೧.೨೦ ಲಕ್ಷ ಕಿಮೀ. ಮಾರ್ಗ ಮೈಲೇಜ್‌ನಂತೆ ೨೦.೯ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ನವೆಂಬರ್ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬೀದರ್, ಬಿಜಾಪುರ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿತು. ಕೋಲಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಮತ್ತು ನಗರ) ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗಶ: ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೬ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧೪ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ೯೧ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೭೬೦೨ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು

ಕೊಪ್ಪಳ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

ಗುಲಬರ್ಗಾ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

ಮೈಸೂರು ನಗರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

ಮಡಿಕೇರಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ

೮೮೨೪ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ₹ ೪೦೪.೮೨ ಕೋಟಿ ವಾರ್ಷಿಕ ವರಮಾನ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೯ ವಿಭಾಗಗಳು, ೧೦೯ ಡಿಪೋಗಳೊಂದಿಗೆ ೮೪೯೩ ಷೆಡ್ಯೂಲ್, ೧೩,೨೭೩ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ೯.೪೯ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ೩೧.೦೧ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ದೈನಂದಿನ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯೊಂದಿಗೆ ₹ ೩೫೦.೩೮ ಲಕ್ಷ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫, ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (ಹಳೆ ಮೈಸೂರು–ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರದೇಶ), ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪೋಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ (BMTC) (ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ) ಹಾಗೂ ೧.೧೧.೧೯೯೭ರಿಂದ ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NWKRTC)ಯನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನದೊಂದಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಗದಗ್, ಉತ್ತರಕನ್ನಡ, ಬೆಳಗಾಂ, ಬಿಜಾಪುರ ಮತ್ತು ಬಾಗಲಕೋಟೆ ವಿಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ (BMTC) ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ೧೫.೦೮.೧೯೯೭ರಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗುವ ಮುಂಚೆ, ಇದು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ (ಉತ್ತರ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ವಿಭಾಗಗಳು)ಯ ೧೩ ಡಿಪೋಗಳು, ೧೮೩೯ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು, ೧೯೯೧ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಒಂದು ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದ ಮುಖೇನ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಬಿಎಂಟಿಸಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೨೦೮೮ ಬಸ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ೧೯೩೪ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ (೭೪೦ ನಗರ, ೯೨೫ ಅರೆನಗರ, ಮತ್ತು ೨೬೯ ಪುಷ್ಪಕ್ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು) ೪,೪೨,೯೫೩ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ. ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿದೆ. ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ಅದು ೨೨೮೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ೨೪೧೨ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ೧೭ ಡಿಪೋ, ೩ ಬೃಹತ್ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ೮ ಉಪ ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ಹಾಗೂ ಒಂದು ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ನಿರತವಾಗಿತ್ತು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ದ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ ರೂ.೨೦,೪೨೫.೮೪ ಲಕ್ಷವಾಗಿದ್ದು, ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ೨೦೦೦–೦೧ ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪುನಃ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NEKRTC)ಯು ಹೈದರಾಬಾದ್–ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸ್ವತಂತ್ರ್ಯ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಗುಲಬರ್ಗಾವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಪ್ರಸ್ತುತ, KSRTC, BMTC, NWKRTC ಮತ್ತು NEKRTC ಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇತರೆ ಖಾಸಗಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಿರುವ ದೈನಂದಿನ ಪಾಸ್ ಸೌಲಭ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಪರಿಚಯಿಸಿರುವ ಏಳು ದಿನಗಳ ಪ್ರವಾಸಿ ಪಾಸ್ ಯೋಜನೆಯೂ ಅತ್ಯಂತ ಗಮನಾರ್ಹವಾದುದು.

ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕರ್ನಾಟಕದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದ ೧೭ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಕಾರ್ಯಚರಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ೧೨ ವಿಭಾಗಗಳು, ೬೬ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ೧೦ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳು, ಒಂದು ಮುದ್ರಣಾಲಯ, ಮೂರು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ೧೨೪ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೩,೩೩೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿತ್ತು. ೨೦೦೮–೧೦ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ₹ ೧೭೪೬ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦–೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ₹ ೨೦೭೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿತ್ತು. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಹಾಸನ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದವರೆಗಿನ ವಿವರ

ಸಂಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಸ್ಥಾನ	ಪ್ರತಿ ದಿನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ ಸಂಖ್ಯೆ	ದೈನಂದಿನ ಅನುಸೂಚಿ ಮಾರ್ಗಗಳು	ಪ್ರತಿ ದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕಿ.ಮೀ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರತಿ ದಿನ ಸರಾಸರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಗಣೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (ಕೇಂದ್ರ) ಬೆಂಗಳೂರು	೭೭೮೩	೫೫೩೪	೨೫.೧೦	೨೪
ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಗುಲಬರ್ಗಾ	೩೪೪೧	೩೫೨೯	೧೧.೭೭	೧೨.೭೮
ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ	೪೩೪೭	೪೦೦೨	೧೩.೧೫	೧೯.೧೦
ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರು.	೫೩೫೭	೨೩೬೭	೧೨.೫೫	೪೩.೫೦

ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಗುಲಬರ್ಗಾವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಳವಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಎಂಟು ವಿಭಾಗಗಳು, ೪೩ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ಒಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ, ಎರಡು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ೧೧೩ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ೨೦೦೯–೧೦ರಲ್ಲಿ ೬೬೩ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ೮೬೪ ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು.

ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಳ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಏಳು ವಿಭಾಗಗಳು, ೪೬ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ೧೩೬ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ, ಧಾರವಾಡ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ವಿಜಾಪುರ, ಗದಗ ಹಾಗೂ ಹಾವೇರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ೪೪ ತಾಲ್ಲೂಕಗಳು ಹಾಗೂ ೪೫೯೬ ಗ್ರಾಮಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ೪೪೨೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಜೊತೆಗೆ ವೇಗದೂತ, ರಾಜಹಂಸ, ಮೇಘದೂತ, ಮೋಲ್ವೋ ಹಾಗೂ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ೨೦೦೯–೧೦ರಲ್ಲಿ ₹ ೯೬೧ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ₹ ೧೦೩೨ ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಉಪನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಎಂದು ಎರಡು ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಪೂರ್ವ, ಪಶ್ಚಿಮ, ಉತ್ತರ, ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ವೋಲ್ವೊ ಎಂಬುದಾಗಿ ಐದು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಮಾದರಿಯ ವಾಹನಗಳಾದ, ವಜ್ರ, ವಾಯು ವಜ್ರ, ಪುಷ್ಪಕ, ಸುವರ್ಣ, ಬಿಗ್–೧೦, ಬಿಗ್ ಸರ್ಕಲ್, ಅಟಲ್ ಸಾರಿಗೆ, ಮಾರ್ಕೋ ಪೋಲೊ ಎ.ಸಿ, ಮೆಟ್ರೋಫೀಡರ್ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೩೭ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು ಹಾಗೂ ೪೮ ವಾಹನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೨೦೦೯–೧೦ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ₹ ೧೧೩೧ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ₹ ೧೩೨೯ ಕೋಟಿ ಸಾರಿಗೆ ಆದಾಯ

ಇರುತ್ತದೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರದಟ್ಟನೆ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ನಾಗರೀಕರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಕರೆನೀಡಿ ಫೆಬ್ರವರಿ ೪, ೨೦೧೦ರಂದು ಬಸ್ ದಿನವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸಿದ್ದು, ಅಂದಿನಿಂದ ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ನಾಲ್ಕ ರಂದು ಬಸ್ ದಿನವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಮತ್ತು ಗಣಕೀಕೃತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಮೂಲಕ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ನಗರ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಿಯೋಸ್ಕ್ ಮೂಲಕ ಅಧಿಕೃತ ಮಾಹಿತಿ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು 'AWAAR' ಎಂಬ ಆನ್‌ಲೈನ್ ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಉಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ವಿವಿಧ ಶ್ರೇಣಿಯ ವಜ್ರ, ಐರಾವತ (ವೋಲ್ವೋ), ಮಯೂರ, ರಾಜಹಂಸ, ಸೆಮಿಲಕ್ಷುರಿ, ಮೇಘದೂತ ಸೆಮಿಡಿಲಕ್ಸ್, ಶೀತಲ್, ಅಂಬಾರಿ, ಮರ್ಸಿಡೀಸ್, ಬೆಂಜ್, ಐರಾವತ ಕ್ಲಬ್ ಕ್ಲಾಸ್, ಮೊಫ್ಯುಸಲ್, (Mofussil) ತಡೆರಹಿತ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳ ಮುಖೇನ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ಸ್ ನಿಯಮಿತ

ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರೇ ನಗರಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಲಾರಿ/ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ಸಾಗಣಿದಾರರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೬ರ ಕಂಪನಿಗಳ ಅಧಿನಿಯಮದಡಿ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು, ಧಾರವಾಡ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಟಮಿನಲ್ಸ್‌ನ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಾದ ಹಾಸನ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ರಾಯಚೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಗದಗ, ಕೋಲಾರ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ಸ್ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಯೋಜನೆ (ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ)

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು, ಆಧುನಿಕ ಎಂ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್ (ಮಾಸ್ ರ್‍ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ) ಮುಖೇನ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ನೀಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೋರೈಲ್ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ (ಡಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ) ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿದ್ದು, ಆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ರೈಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಮತ್ತು ಇಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೀಸಸ್ ಮುಖೇನ ಅಧ್ಯಯನ ಕೈಗೊಂಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ೨೦೨೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೦,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒತ್ತಡದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿರ್ದೇಶಿತ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳನ್ನು (Peak hour peak direction Trips) ಪೂರೈಸುವುದಾಗಿ ಇದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಯೋಜಿಸಿ ಎರಡು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿದೆ. ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ಎರಡು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಗುರುತಿಸಿದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ೧೯೮೨ ರಿಂದ ಅನೇಕ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿದ್ದರೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸೂಚನೆಯಂತೆ ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೋ ರೋಡ್ ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್, ರೈಟ್ಸ್ (RITES) ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ಎರಡು ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಆ ಪ್ರಕಾರ ಪೂರ್ವ–ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ–ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಇದು ೪೨.೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಷ್ಟು ಪಸರಿಸಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ

ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು

ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ, ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಏಪ್ರಿಲ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಅಂಗೀಕರಿಸುವ ಮುಖೇನ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಚಾಲನೆ ದೊರೆಯಿತು.

ಎರಡು ಮೆಟ್ರೋ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ, ಪೂರ್ವ–ಪಶ್ಚಿಮ ಕಾರಿಡಾರ್ ೧೮.೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿದ್ದು, ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಹಳೆಯ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ, ಸಿ.ಎಂ.ಎಚ್ ರಸ್ತೆ, ಇಂದಿರಾನಗರ, ಅಲಸೂರು, ಟ್ರಿನಿಟಿ ವೃತ್ತ, ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ, ಕ್ರಿಕೆಟ್ ಸ್ಟೇಡಿಯಂ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಕಾಲೇಜುಗಳ ಮುಖೇನ ಚಲಿಸಿ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಮತ್ತು ಸಿಟಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್‌ನ ಮೂಲಕ ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ, ಟೋಲ್‌ಗೇಟ್, ಹೊಸಹಳ್ಳಿ, ವಿಜಯನಗರ, ಅತ್ತಿಗುಪ್ಪೆ, ದೀಪಾಂಜಲಿ ನಗರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ–ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರ್ ೨೪.೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿದ್ದು, ನಾಗಸಂದ್ರ, ದಾಸರಹಳ್ಳಿ, ಜಾಲಹಳ್ಳಿ, ಪೀಣ್ಯ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ, ಯಶವಂತಪುರ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶ, ಯಶವಂತಪುರ, ಸಾಬೂನು ಕಾರ್ಖಾನೆ, ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಲೇಔಟ್, ರಾಜಾಜಿನಗರ, ಕುವೆಂಪು ರಸ್ತೆ, ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ, ಸಂಪಿಗೆ ರಸ್ತೆ, ಸ್ವಸ್ತಿಕ್ ಹಾಗೂ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಮೂಲಕ ಚಲಿಸಿ, ಚಿಕ್ಕಪೇಟೆ, ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್, ಕೃಷ್ಣರಾಜೇಂದ್ರ ರಸ್ತೆ, ಬಸವನಗುಡಿ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕಾಲೇಜು, ಲಾಲ್‌ಬಾಗ್, ಸೌತ್ ಎಂಡ್ ವೃತ್ತ, ಜಯನಗರ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ಯಾಲಯ ರಸ್ತೆ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿ ಬನಶಂಕರಿ, ಜೆ.ಪಿನಗರದ ಮೂಲಕ ಬಂದು ಪುಟ್ಟೇನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ೪೨.೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಮಾರ್ಗವು ವಿಧಾನಸೌಧ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್, ಸಿಟಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್, ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್, ವಿಧಾನಸೌಧ ಮತ್ತು ಸ್ವಸ್ತಿಕ್ ಬಳಿ ಸುರಂಗ(Under ground) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತದೆ, ಉಳಿದವನ್ನು ಮೇಲ್ಸೇತುವೆ ಟ್ರಾಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುವುದು.

ಒಂದನೇ ರೀಚ್‌ನ ೬.೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ–ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ದಿನಾಂಕ ೨೦–೧೦–೨೦೧೧ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಡಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ೧.೪೩೫ ಮೀಟರ್ ಸ್ಟಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜ್‌ನ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಉತ್ತರ–ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೩೩ ನಿಮಿಷವಾಗಿದ್ದು, ಪೂರ್ವ–ಪಶ್ಚಿಮ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೨೮ ನಿಮಿಷಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಘಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಟ ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದ ಚಲನೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಇದನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ (ಪೀಕ್ ಅವರ್) ೪೦,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಇದನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರ ೨೦೧೧ ರಲ್ಲಿ ೧೦.೨೦ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದು, ೨೦೨೧ಕ್ಕೆ ೧೬.೧೦ ಲಕ್ಷ ಆಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ₹ ೬೯೯೮ ಕೋಟಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಈಕ್ವಿಟಿ, ಸಬ್‌ಆರ್ಡಿನೇಟ್ ಮತ್ತು ಸೀನಿಯರ್ ಟರ್ಮ್ ಸಾಲಗಳೊಂದಿಗೆ ೩೦%, ೨೫% ಮತ್ತು ೪೫% ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಭರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜಿನಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ₹ ೧೧.೬೦೯ ಕೋಟಿ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಬೇಕಾಗುವುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ೨೭೦ ಹಾಗೂ ಸುರಂಗ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ೪೨೫ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ₹ ೩೦.೪೦ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ರೈಲು ಬೋಗಿಯ ಬೆಲೆ ₹ ೩೦ ಕೋಟಿ ಆಗಲಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಅವಶ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿ ೨೦೨.೨೨ ಎಕರೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೧೩೮ ಎಕರೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ್ದು, ೩೨.೨೨ ಎಕರೆಯು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ್ದು ಮತ್ತು ೨೭ ಎಕರೆ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದ ಭೂಮಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಹಳೇ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮದ್ರಾಸ್ (ಬ್ರಾಡ್–ಗೇಜ್‌ಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪೆನಿಯು ರೂಪಿಸಿ, ಆಗಸ್ಟ್ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಅದರ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೭೭–೭೮ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗವಾದ ಸುಮಾರು ೧೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ, ಮೂರು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ₹ ೫೫.೪೮ ಲಕ್ಷಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು–ತುಮಕೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೮೮೨ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೬೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ನಂತರ ಇದನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೮೮೪ ರಲ್ಲಿ ಗುಬ್ಬಿಯವರೆಗೆ ೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ದಕ್ಷಿಣ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆಯು ಹರಿಹರ–ಬೀರೂರು ಮತ್ತು ಬೀರೂರು–ಗುಬ್ಬಿ ಶಾಖೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿ, ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಎರಡೂ ಶಾಖೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಪುಣೆ–ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿ ೧೮೮೭ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಗೋವೆಯನ್ನು ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಲೋಂಡಾ ಜೊತೆ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಹರಿಹರದ ಮೂಲಕ ಪುಣೆ–ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯಿತು. ಬೀರೂರು–ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಬಿದರೆ ಲೈನ್ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಾಗಿದ್ದು, ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಜರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಲೈನ್ ಶಿವಮೊಗ್ಗವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು–ಹರಿಹರ ಶಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜೋಡಿಸುವುದಾಗಿದ್ದು, ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಜೂನ್ ೧೯೧೨ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನ್ (೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ.)ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ೧೯೧೬ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು, ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ

ಪುರಾತನ ರೈಲು ಎಂಜಿನ್, ರೈಲು ವಸ್ತು ಸಂಗ್ರಹಾಲಯ, ಮೈಸೂರು

ಸಂಚಾರ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಆಸಕ್ತಿಯಿಂದಾಗಿ, ೧೯೧೧–೧೨ ರಲ್ಲಿದ್ದ ೬೫೭.೮ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ೧೯೨೩–೨೪ರಲ್ಲಿ ೯೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಏರಿತು. ನಂತರ ಬೀರೂರು–ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಲೈನನ್ನು ತಾಳಗುಪ್ಪವರೆಗೆ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ೧೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. (೧೯೪೦).

ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಗುಲಬರ್ಗಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಗುಂತಕಲ್–ರಾಯಚೂರು–ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ–ಶೋಲಾಪುರ ಶಾಖಾ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ೧೮೬೧–೧೮೭೧ರಲ್ಲಿ ಹಾಕಲಾಗಿದ್ದು, ತನ್ಮೂಲಕ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮತ್ತೊಂದು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವಾದ, ವಾಡಿ–ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮಾರ್ಗವು ಶಹಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಸೇಡಂ ಮೂಲಕ (ಗುಲಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೩ ಕಿ.ಮೀ) ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ೧೮೭೪ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರ ಮೂಲಕ ಹೈದರಾಬಾದ್, ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೮೪ ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ–ಹೊಸಪೇಟೆ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದು, ಇದರ ಬೆನ್ನಲ್ಲೇ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೮೮೫ರಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದು, ಇದು ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿತು. ವಿಕಾರಾಬಾದ್–ಪರ್ಲಿ–ಬೈಜನಾಥ್ ಶಾಖೆಯ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನ್ ೧೯೩೨ರಿಂದ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಇದು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೮.೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರ ಸಾಗುತ್ತದೆ.

೧೯೫೬ಕ್ಕೂ ಹಿಂದಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡವು ಮದ್ರಾಸ್ ಮಾರ್ಗದ ೧೨.೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟಾಗ, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ೧೯೫೧ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆ, ಇಂದಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು ಹಿಂದಿನ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಸದರನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ, ಸೌತ್ ಇಂಡಿಯನ್ ರೈಲ್ವೆ, ಮೈಸೂರ್ ಸ್ಟೇಟ್ ರೈಲ್ವೆ, ನಿಜಾಮ್ ಸ್ಟೇಟ್ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ಗ್ರೇಟ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಪೆನಿನ್ಸುಲಾರ್ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿತ್ತು. ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯವನ್ನು ೧೪.೪.೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ನಗರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ವಲಯವನ್ನು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ನಗರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದ ಸಮಯ (೧೯೫೬)ಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೫೯೫ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು ಆ ಪೈಕಿ ೩೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್, ೨೦೮೦ ಕಿ.ಮೀ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್, ಮತ್ತು ೧೬೩ ಕಿ.ಮೀ. ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಆಗಿತ್ತು. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಆಧುನಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿತು. ಅದರಂತೆ ಯೂನಿ–ಗೇಜ್ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿಯಲ್ಲಿ ೧೭೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ (ಧರ್ಮಾವರಂ–ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ) ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಜನವರಿ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಮೈಸೂರು–ಬೆಂಗಳೂರು ಲೈನ್ ೧೩೮.೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಇದನ್ನು ೧೬ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೯೯೩ ರಲ್ಲಿ ರೂ.೧೩೪.೨೬ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನ ಅಶೋಕಪುರಂ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೋಲಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಆಧುನೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ–ಯಶವಂತಪುರ–ಯಲಹಂಕ (೧೭.೫೦ ಕಿ.ಮೀ), ಬಳ್ಳಾರಿ–ರಾಯದುರ್ಗ (೫೪ ಕಿ.ಮೀ), ಬೆಂಗಳೂರು–ತುಮಕೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ–ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮತ್ತು ರಾಯದುರ್ಗ–ಚಿತ್ರದುರ್ಗ–ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು

ಮಾರ್ಗಗಳು ಹಲವು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ–ಜೋಲಾರ್‌ಪೇಟೆ ಮಾರ್ಗದ ವಿದ್ಯುತೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯವಾಗಿದ್ದು, ೧೯ ಮೇ ೧೯೯೨ ರಂದು ಪ್ರಥಮ ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ರೈಲು ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂತು.

ಕ್ರ.ಸಂ. ರೈಲ್ವೆ	ಮಾರ್ಗ	ಗೇಜ್	ಕಿ.ಮೀ	ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ವರ್ಷ	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ವರ್ಷ
೧.	ಬಾಂಬೆ– ಮದ್ರಾಸ್ (ಶೋಲಾಪುರ–ಗುಲಬರ್ಗಾ–ರಾಯಚೂರು– ಗುಂತಕಲ್)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೨೨೦	೧೮೬೧–೭೧	–
೨.	ಬೆಂಗಳೂರು–ಮದ್ರಾಸ್	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೮೮	೧೮೬೪	–
೩.	ಗುಂತಕಲ್–ಬಳ್ಳಾರಿ	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೪೩	೧೮೭೧	–
೪.	ವಾಡಿ–ಚಿತಾಪುರ್–ಸೇಡಂ–ಸಿಕಂದರಬಾದ್	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೪೩	೧೮೭೪	–
೫.	ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೩೮	೧೮೮೧–೮೨	೧೯೯೩
೬.	ಬೆಂಗಳೂರು–ತುಮಕೂರು–ಗುಬ್ಬಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೮೭	೧೮೮೪	೨೦೦೧
೭.	ಬಳ್ಳಾರಿ–ಹೊಸಪೇಟೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೫೯	೧೮೮೪	೧೯೯೫
೮.	ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಗದಗ್– ಹೊಸಪೇಟೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೪೪	೧೮೮೫	೧೯೯೫
೯.	ಗದಗ್–ಬಿಜಾಪುರ–ಹೊಟಗಿ–ಶೋಲಾಪುರ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೨೪೯	೧೮೮೫	೨೦೦೮
೧೦.	ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಲೋಂಡಾ–ಬೆಳಗಾಂ–ಪುಣೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೧೫	೧೮೮೭	೧೯೯೫
೧೧.	ಹರಿಹರ–ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೨೯	೧೮೮೭	೨೦೦೦
೧೨.	ಲೋಂಡಾ–ಮರ್ಮಗೋವಾ–ವಾಸ್ಕೋ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೫೦	೧೮೮೮	೧೯೯೫
೧೩.	ಹರಿಹರ–ಬೀರೂರು–ಗುಬ್ಬಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೨೨೯	೧೮೮೯	೨೦೦೦
೧೪.	ಯಶವಂತಪುರ–ಹಿಂದೂಪುರ (ಗಡಿಯವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೮೩	೧೮೯೦	೧೯೮೩ಜನವರಿ
೧೫.	ಮೈಸೂರು–ನಂಜನಗೂಡು (ಸುಜಾತ ಮಿಲ್‌ವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೨೪	೧೮೯೧	೨೦೦೮ ಜೂನ್
೧೬.	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ (ಬೌರಿಂಗ್ ಪೇಟೆ) ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೪.೮೪	೧೮೯೪	–
೧೭.	ಸುಜಾತಾ ಮಿಲ್ಸ್–ನಂಜನಗೂಡು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೦.೭೬	೧೮೯೯	೨೦೦೮ ಜೂನ್
೧೮.	ಬೀರೂರು–ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಬಿದರೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೬೧.೧೫	೧೮೯೯	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

೧೯.	ಬಳ್ಳಾರಿ–ರಾಯದುರ್ಗ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೫೩.೬೭	೧೯೦೫	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೦.	ಹೊಸಪೇಟೆ–ಕೊಟ್ಟೂರು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೬೯.೪೬	೧೯೦೫	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೧.	ಗುಂಡಾರೋಡ್ ಜಂಕ್ಷನ್–ಸ್ವಾಮಿಹಳ್ಳಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೨೧	೧೯೦೬–೦೭	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೨.	ಮದ್ರಾಸ್–ಮಂಗಳೂರು (ರಾಜ್ಯದ ಗಡಿಯವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೨.೮೭	೧೯೦೭	–
೨೩.	ಬೌರಿಂಗ್ ಪೇಟೆ (ಬಂಗಾರಪೇಟೆ)–ಕೋಲಾರ	ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್	೧೭.೬೦	೧೯೧೩	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್
೨೪.	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ–ಯಲಹಂಕ	ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್	ಬಿಟ್ಟಿದೆ	೧೯೧೫	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೫.	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ– ಕೋಲಾರ	ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್	ಬಿಟ್ಟಿದೆ	೧೯೧೬	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೬.	ಯಲಹಂಕ–ಯಶವಂತಪುರ–ಬೆಂಗಳೂರು	ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್	೨೫	೧೯೧೮	–
೨೭.	ಮೈಸೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೧೬೫	೧೯೧೮	೧೯೯೮
೨೮.	ದಾಂಡೇಲಿ–ಅಳ್ನಾವರ್	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೩೧.೭	೧೯೧೮	೧೯೯೮
೨೯.	ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು–ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೨೧	೧೯೨೧	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೩೦.	ನಂಜನಗೂಡು–ಚಾಮರಾಜನಗರ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೩೫	೧೯೨೬	೨೦೦೮
೩೧.	ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಬಿದರೆ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೦೬	೧೯೨೯	ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೮
೩೨.	ವಿಕರಾಬಾದ್–ಪಾರ್ಲಿ–ಬೈಜನಾಥ್ (ಬೀದರ್, ಖಾನಾಪುರ, ಕಮಲಾಪುರ)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೭೮.೩೨	೧೯೩೨	–
೩೩.	ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ತಾಳಗುಪ್ಪ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೯೩	೧೯೪೦	ಇನ್ನೂ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್
೩೪.	ಗುಂತ್ಕಲ್–ಹೊಸಪೇಟೆ (ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಲೈನು)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೧೦೨	೧೯೬೬	–
೩೫.	ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೮೯	೧೯೭೯	೨೦೦೫
೩೬.	ಮಂಗಳೂರು–ಮಂಗಳೂರು ಹೊಸ ಬಂದರು	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೧೧	೧೯೮೩	–
೩೭.	ಮಂಗಳೂರು–ರೋಹಾ (ಕೊಂಕಣ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೭೬	೧೯೯೬	–
೩೮.	ಬೆಂಗಳೂರು–ಕುಪ್ಪಂ (ಎರಡು ಲೈನು)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್		೨೦೦೪	–

ಪರಿವರ್ತನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಉಳಿದ ಬಹುಪಾಲು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿವೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ–ಕೋಲಾರ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಲೈನನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಬೇಕಿದೆ. ಇದರ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದೆ.

KARNATAKA RAILWAY MAP
Note: This map is not drawn to scale and for guidance only
National Highways
Other Roads
Rail Routes
Panaji State Capitals
BIJAPUR Major Towns
Halebidu Other Centres
Jog Falls Tourist Centres
NIZAMABAD
Kamareddi
Medhak
BIDAR
Homnabad
SANGAREDDI
Umarga
SOLAPUR
Pandharpur
SATARA
Sangole
MAHARASHTRA
Chincholi
Secunderabad
GULBARGA
HYDERABAD
RATNAGIRI
Jath
Afzalpur
Wadi
Farruknagar
NALGONDA
SANGLI
Miraj
BIJAPUR
Rajapur
KOLAPUR
Basavana Bagevadi
Yadgir
MAHABUBNAGAR
Jadcherla
Devarkonda
Kudachi
Nippani
Mudhol
Almatti
Shorapur
Krishna
ANDHRA
KUDAL
Gokak
Aivalli
Lingsugar
RAICHUR
Hungund
BELGAUM
Badami
Pattadakal
Mantralayam
KURNOOL
PANAJI
MARGAO
Londa
DHARWAD
Kushtaji
Adoni
PRADESH
Gadag
Nandyal
GOA
Dandeli
Hubli
Hampi
Hospet
BELLARY
Guntakal
Yellapur
Gooty
KARWAR
Swamihalli
Sirsi
Harpanahalli
Kotturu
ANANTHAPUR
Kumta
Davengere
CUDAPPAH
Jog Falls
Talguppa
Dharmavaram
CHITRADURGA
Chikjajur
Puttaparti
Batkal
Penukonda
Kollur
SHIMOGA
Hosdurga
Kundapura
Lepakshi
Sira
Sringeri
Udupi
CHIKMANGLUR
Arsikere
TUMKUR
Horsely Hills
Nandi
Chik Ballapur
Kudremukh
Belur
Halebidu
Kibbanahalli
Dharmastala
HASSAN
BANGALORE
KOLAR
MANGALORE
Puttur
Sravanabalagola
Subramanya
Hosur
KASARGOD
MADIKERI
MANDYA
Krishnagiri
Jolarpet
Hosdurg
Tale Kaveri
Srirangapattana
MYSORE
Sivasamudram
TIRUVANNAMALAI
Payyannur
Nanjangud
Hoganakal
DHARMAPURI
KANNUR
Talassery
Chamrajnagar
Mettur
Bandipur
SALEM
KALPATTA
Mudumalai
Bhavani
KERALA
UDAGAMANDALAM
KOZHIKODE
ERODE
PERAMBUR
Avanashi
MALAPURAM
COIMBATORE
NAMAKKAL
TAMIL NADU
ARABIAN SEA

ಹೂಟಗಿ ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪುರ ಮಧ್ಯದ ೬೭.೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಮೇ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಬಿಜಾಪುರ–ಬಾಗಲಕೋಟೆ–ಗದಗ್ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಜನವರಿ ೨೦೦೯ ರಿಂದ ರೈಲುಗಳು ಓಡಾಡಲು ಶುರುವಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ ಲೈನ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೧೯೯೮ ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೯೫ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯವು ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪುತ್ತೂರಿನವರೆಗೆ (ಮಂಗಳೂರು ಕಡೆ) ಮತ್ತು ಸಕಲೇಶಪುರ (ಹಾಸನದ ಕಡೆ) ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಅಭಿಪ್ರಾಯದೊಂದಿಗೆ ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಲೈನನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೮, ೨೦೦೭ರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಯಶವಂತಪುರ–ಮಂಗಳೂರು–ಕಣ್ಣಾನೂರು ನಡುವೆ ಮೈಸೂರು–ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ, ದೈನಂದಿನ ರಾತ್ರಿ ಸೇವೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ತುಮಕೂರು–ಅರಸೀಕೆರೆ–ಹಾಸನ–ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಹಗಲು ರೈಲು ಸೇವೆಯೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ದಿನಬಿಟ್ಟು ದಿನ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರನ್ನು ರೋಹಾಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಆಶಾದಾಯಕ ಕೊಂಕಣ–ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ೧೯೯೬ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಂಗಳೂರು–ಉಡುಪಿವರೆಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಕುಂದಾಪುರದವರೆಗೆ ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಸುಮಾರು ೭೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿ ನಡುವಣ ದೂರ ೧,೨೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾದುದಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರು–ದೆಹಲಿಯ ನಡುವಣ ದೂರ ೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತು. ೧೯೯೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೩,೨೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ೨,೭೦೬ ಮತ್ತು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ೫೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ನೈರುತ್ಯ (South western) ರೈಲ್ವೆ ವಲಯವು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ನೂತನವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು, ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಿರೋಧದಿಂದಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಸ್ಥಾನವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕುಪ್ಪಂ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ರಚನಾಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೩೧, ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ೩,೨೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೨,೭೬೧ ಕಿ.ಮೀ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೫೦೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಲೈನ್ ಆಗಿದ್ದವು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೫೪ ರೈಲ್ವೇ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ (ಜನವರಿ ೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ) ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ತಾಳಗುಪ್ಪ ಲೈನನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಲೈನುಗಳು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿವೆ. ಮೈಸೂರು–ನಂಜನಗೂಡು ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು–ನಂಜನಗೂಡು ಕಾಮಗಾರಿಯು ಜೂನ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ನಂಜನಗೂಡು–ಚಾಮರಾಜನಗರ ನಡುವಣ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಅದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಾಯಿತು.

ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿಲ್ಲ. ಹಿಂದಿದ್ದ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ–ಕೋಲಾರ–ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಟ್ರಾಕನ್ನು ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು,

ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರ ಒತ್ತಡದ ಮೇರೆಗೆ ಇದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ (ಜನವರಿ ೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ) ಕೊಡಗನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲೂ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬಹುಕಾಲದ ಬೇಡಿಕೆಯಂತೆ ಮೈಸೂರು–ಮಡಿಕೇರಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಅಂಕೋಲಾ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನಾಗಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರಾಮನಗರದವರೆಗೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಬಿಡದಿಯವರೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸೇವೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಉಳಿದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ, ರಾಮನಗರದವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ತೆರವು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಮನಗರ–ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು ಸೇವೆಗೆ ತೆರೆಯಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು–ಹಾಸನ ಮಧ್ಯದ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಹಾಕುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನೆಲಮಂಗಲ, ಯಡಿಯೂರು, ಬೇಲೂರು, ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ಮತ್ತು ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ಮುಖೇನ ಇದು ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹಾಸನ–ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳಗಳ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಉಳಿದ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಮುಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು–ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಕನಕಪುರ, ಮಳವಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಮುಖೇನ ನೂತನ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಹೊಸದಾಗಿ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಮಧ್ಯೆ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಾಕಿ ಇರುವ ಚಾಮರಾಜನಗರ–ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಈರೋಡ್ ಮುಖೇನ ಜೋಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಗಮನ ಸೆಳೆದಿದೆ.

೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ, ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ 'ವೀಲ್ ಮತ್ತು ಆ್ಯಕ್ಸಲ್' ಘಟಕವನ್ನು (ರಾಷ್ಟ್ರದ ಏಕೈಕ ಯೂನಿಟ್) ಯಲಹಂಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಘಟಕವು ರೈಲಿನ ಗಾಲಿ ಮತ್ತು ಆ್ಯಕ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಸ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ತಯಾರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಪ್ರಗತಿಯತ್ತ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಇದು ೧.೩೫ ಲಕ್ಷ ಯೂನಿಟ್ ಗಾಲಿ ಮತ್ತು ಆ್ಯಕ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೭೦,೦೦೦ ಯೂನಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರದೇಶಗಳಿಂದ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೮–೦೯ ರಿಂದ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ರೂ.೨೦೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಇದರ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಎರಡು ಲಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಖಾನೆಯು ₹ ೫.೩೧ ಕೋಟಿ ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ವೀಲ್ ಆ್ಯಕ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಆಫ್ರಿಕ, ಸೆನೆಗಲ್, ಅಮೇರಿಕ, ಲ್ಯಾಟಿನ್ ಅಮೇರಿಕ ಮತ್ತು ಇತರ ದೇಶಗಳಿಗೆ ರಫ್ತು ಮಾಡಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬಿಹಾರ್ ರಾಜ್ಯದ ಚಪಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಯೂನಿಟ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಘಟಕವನ್ನು ಸದ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮ್ಯೂಸಿಯಂ ಇದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾದ ಸಂಗ್ರಹಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಸಂಬಂಧಿತ ರೋಲಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಕ್‌ನ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವಿಂದು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ.

ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳು: ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿ ಬೆಂಬಲ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೮–೦೯ರ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ₹ ೧೦೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೊಸ ಪಾಲುಗಾರಿಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕಾದಿರಿಸಿದ್ದು, ಇದರ ಒಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೨/೩ ಭಾಗ

ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಸೋಲಾಪುರ–ಗದಗ್ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಯೋಜನೆಗೆ (೫೦:೫೦ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ) ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಬಾಗಲಕೋಟೆ–ಗದಗ್ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ರೈಲುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ತಾಳಗುಪ್ಪ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆಯ ೫೦:೫೦ ಬಂಡವಾಳ ಪಾಲುಗಾರಿಕೆ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ₹ ೧೦೦ ಕೋಟಿ ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು–ಹರಿಹರ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ (೬೭ ಕಿ.ಮೀ.) ಲೈನು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೨/೩:೧/೩ ರ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು–ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಜೋಡಿಯಾಗಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ. ಬೀದರ್–ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ (೧೦೪ ಕಿ.ಮೀ) ನೂತನ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು (೫೦:೫೦) ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಮುನಿರಾಬಾದ್–ಮೆಹಬೂಬ್ ನಗರ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು (೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ.) ೫೦–೫೦ ವೆಚ್ಚ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ತುಮಕೂರು–ರಾಯದುರ್ಗ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದಿದ್ದು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರೇಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ೫೦:೫೦ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಅಂಕೋಲ, ತಾಳಗುಪ್ಪ–ಶಹಾಬಾದ್, ಬಿಜಾಪುರ–ಶಹಾಬಾದ್, ಧಾರವಾಡ–ಬೆಳಗಾವಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಾಲಯವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲದೇ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ನಡುವೆ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದಡಿ ಹಾಸನ–ಬೆಂಗಳೂರು, ಕಡೂರು–ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಕೋಲಾರ–ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಕುಡಚಿ–ಬಾಗಲಕೋಟ, ತುಮಕೂರು–ದಾವಣಗೆರೆ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ–ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ವೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್–ಕೋಲಾರಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೯ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೩೨೨೩–೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್, ೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ೩೬೭ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಇದ್ದವು.

ವಾಯು ಸಾರಿಗೆ

ಜನವರಿ ೧೯೧೧ ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ವಾಯುಸಂಚಾರವನ್ನು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೯೩೨ ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಬಾರಿಗೆ ಟಾಟಾ ಅಂಡ್ ಸನ್ಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ವಿಮಾನ ಯಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಈ ಸಂಚಾರವು ಕರಾಚಿ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ಮಧ್ಯೆ ಇದ್ದು, ಅಹಮದಾಬಾದ್, ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆ ಇರುತ್ತಿತ್ತು. ನಂತರ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಸರ್ಕಾರದ ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಹೈದರಾಬಾದ್‌ನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ೧೯೪೬ ರಿಂದ ಪ್ರತಿದಿನ ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು.

೧ನೇ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೯೫೩ ರಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಏರ್‌ಲೈನ್‌ಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡು, ಸರ್ಕಾರಿ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿದ್ದ, ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿತು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ 'ಓಪನ್ ಸ್ಕೈ' (ಮುಕ್ತ ಆಕಾಶ) ನೀತಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೊಂಬಾಯಿ, ದೆಹಲಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮುಂತಾದೆಡೆ ವಿಮಾನಗಳ ಹಾರಾಟದ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯವನ್ನು ಅಂತ್ಯಗೊಳಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮಗಾಗಿ ಕಿಂಗ್‌ಫಿಷರ್, ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್, ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಸಹಾರ, ಈಸ್ಟ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಏರ್‌ಲೈನ್, ಡಮಾನಿಯಾ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಮತ್ತು ಮೋದಿ ಲುಫ್ಟ್ ನಂತಹ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇಂದು ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಲ್ಲದೆ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರಗಳೂ ದೇಶದ ವಿಮಾನ ಭೂಪಟದಲ್ಲಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಇದನ್ನು ಹೆಚ್.ಎ.ಎಲ್ ಮತ್ತು ಏರ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಥಾರಿಟಿ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾಗೆ ಸೇರಿದ ೮೬೫ ಎಕರೆ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಆದಾಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಐದನೆಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿತ್ತು. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಹೆಯಾನ ಸರಾಸರಿ ೬೦,೦೦೦ ಒಳಬರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ೬೦,೦೦೦ ಹೊರಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿದ್ದು, ಒಳಗೆ ಬರುವ ಮತ್ತು ಹೊರಗೆ ಹೋಗುವ ಸರಕು ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೫,೧೦೪ ಮತ್ತು ೬,೭೧೧ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಾಗಿತ್ತು. ಅದೇ ರೀತಿ ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ಒಳಗೆ ಬರುವ ಮತ್ತು ಹೊರಗೆ ಹೋಗುವ ಸರಕು ಪ್ರಮಾಣ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೯೯ ಮತ್ತು ೫೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಾಗಿತ್ತು.

೧೯೯೫ ರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಪರ್ತ್ (ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾ) ಮತ್ತು ಸಿಂಗಪುರಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ವಿಮಾನ ಸೌಲಭ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೪೮ರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ 'ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಸ್ಕೂಲ್' (ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆ) ಯುವಕರಿಗೆ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟದ ತರಬೇತಿ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಶಾಲೆಯು ಮನೋರಂಜನಾ ಹಾರಾಟ, ಬಾಡಿಗೆ ನಿಗದಿತ ಹಾರಾಟ ಮತ್ತು ರಕ್ಷಣಾ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ, ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳಿಗೆ ಹಾರಾಟದ ಸೌಲಭ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿದೆ. ೧೯೯೧–೯೨ರಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಮಂದಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ಪೈಲೆಟ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗೆ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವರ ಪೈಕಿ, ಮೂರು ಮಂದಿ ಕೋರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪಾಸಾಗಿದ್ದರು. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಪೈಲೆಟ್ ಕೋರ್ಸ್‌ಗಾಗಿ ೯೮ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯುತಿದ್ದರು.

೨೦ ಎಕರೆ ವ್ಯಾಪಿಸಿದ್ದ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಾಗರೀಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ (೭೦೦ ಹೊರ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಯೋಗ್ಯವಾದ) ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂತರ್‌ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು (೭೦೦ ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಗೂ ೬೦೦ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಆಗಮನವನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ನಿಭಾಯಿಸುವ) ಪೂರ್ಣ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣದೊಂದಿಗೆ ₹ ೨೧.೮೩ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಐದು ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳು, ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಎಲಿವೇಟರ್‌ಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಆಧುನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ (೨೦೦೮, ಮೇ) ಉದ್ಘಾಟನೆಯೊಂದಿಗೆ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನದಿಂದ ೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಬಜ್ಪೆಯಲ್ಲಿದೆ. ೧೪೦ ಎಕರೆ ಜಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ೧೯೫೧ ರಲ್ಲಿ ನಾಗರೀಕ ವಿಮಾನ ಯಾನ ಇಲಾಖೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಡಕೋಟಾ ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದೊಂದಿಗೆ (೧೯೫೬) ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಮುಂಬೈಗೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ವಿಮಾನಯಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಆ್ಯವ್‌ರೋಸ್ ಫ್ಲೈಟ್ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೨ ರಲ್ಲಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಮುಖೇನ ಪ್ರತಿದಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಮುಖೇನ ೧೪ ವಿಮಾನಗಳು ಹಾದು ಹೋಗುವಂತಾಯಿತು. ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಒಂದು ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮುಂಬೈ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇಂಡಿಯನ್

ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಜೆಟ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ಗಳು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅಂತರ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನಯಾನಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ನಾಗರೀಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (Indian Civil Aviation Authority)ವು ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವ ಹೊಸ ರನ್‌ವೇಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಅಂತರ್‌ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರ್‌ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಮೇ ೨೪, ೨೦೦೮ ರಿಂದ ದೇವನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರ್‌ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೪೦೦೦ ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜುಲೈ ೨೦೦೫ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಭಾರತೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು (Airport Authority of India) ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಅಂತರ್‌ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯಕವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸುಮಾರು ೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ₹ ೨೪೭೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿಯಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲೇ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲ ಹಚ್ಚ ಹಸಿರಿನ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಮೇ ೨೦೦೮ ರಿಂದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೯.೮ ದಶಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿದ್ದು, ಈಗ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಸುಮಾರು ೭೦೦೦೦ ಚದರ ಮೀಟರ್‌ನಷ್ಟು ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡ ಹಾಗೂ ೪೦೦೦ ಮೀಟರ್ ವಿಮಾನದ ಓಟದ ದಾರಿಯನ್ನು (ರನ್ ವೇ) ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಕಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ನಗರದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಿತ ವಿದ್ಯುತ್ ದೀಪ ಮುಕ್ತ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು (Signal Free Traffic Service) ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೫,೬೩,೭೪೮ ಜನ ಪ್ರಯಣಿಸಿದ್ದು, ೧,೦೮,೮೫೨ ಟನ್ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಬಹುಬೇಗ ಮೆಟ್ರೋ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ದೇವನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ (BIA) ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದೆ. ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸರ್ಕಾರವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಗ್ರೀನ್ ಫೀಲ್ಡ್ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಿಲ್ಲದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೧ ವಿಮಾನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ನಿರ್ಧಾರ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದು ದಾವಣಗೆರೆ, ರಾಯಚೂರು, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ, ಮಡಿಕೇರಿ–ಕುಶಾಲನಗರ, ಗೋಕರ್ಣ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ಹಾವೇರಿ, ಗದಗ್ ಮತ್ತು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಗಳಲ್ಲಿ 'ಏರ್‌ಸ್ಟ್ರಿಪ್'(ವಿಮಾನ ರಸ್ತೆ)ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ರೂಪಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಛೇರಿ: ಚೆನ್ನೈನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಛೇರಿ (೧೯೫೪)ಯಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಸ್ವತಂತ್ರ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೨ ಜೂನ್ ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದು ರಾಜ್ಯ ಜನತೆಗೆ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ೧೯೭೮ ರಲ್ಲಿ ಇದು ವಿತರಿಸಿದ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭,೧೪೬. ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೧,೨೩,೧೫೦ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸ್ವೀಕೃತವಾಗಿರುವ ೧,೩೧,೭೬೯ ಹೊಸ ಅರ್ಜಿಗಳಲ್ಲಿ ೧,೨೮,೯೪೩

ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹೊಸ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲು ೩೦–೪೦ ದಿನಗಳು ಹಿಡಿಯುತ್ತದೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ಶುಲ್ಕ ಪಡೆಯುವುದರೊಂದಿಗೆ ತ್ವರಿತವಾಗಿ ವಿತರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹಳೆಯ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ನವೀಕರಣ, ಕಳೆದು ಹೋದ ಹಾಗೂ ಹರಿದು ಹೋದ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ಬದಲು ನಕಲು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಣೆ ಹಾಗೂ ಎಮಿಗ್ರೇಷನ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಟೆಲಿ ವಿಚಾರಣೆ ವಿಶೇಷ ಕೌಂಟರ್ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು 'ಟಚ್ ಸ್ಕ್ರೀನ್ ಕಿಯೋಸ್ಕ್'ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧೆಡೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದು ಒದಗಿಸಿರುವ 'ಅನ್‌ಲೈನ್' ನೋಂದಣಿ ಸೇವೆಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪ್ರಶಂಸೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ತನ್ನದೇ ಆದ ವೆಬ್‌ಸೈಟನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಅರ್ಜಿಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಾದರ ಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ. ೧೯೯೬ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೦೦ಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೧ ರಿಂದ ಸ್ಪೀಡ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆಯ್ದ ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರನ್ನು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಛೇರಿಯು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ತಲುಪಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಸುಲಭ ಮತ್ತು ಆನ್‌ಲೈನ್ ಮುಖೇನ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳ ವಿಲೇವಾರಿಯಿಂದಾಗಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿದಾರರು ೨೦೦೫ರಿಂದ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಎರಡು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೂ, ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತವೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ವಿತರಿಸಬೇಕೆನ್ನುವ ಸದುದ್ದೇಶದೊಂದಿಗೆ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ಪಂಜಾಬ್ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಆರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟ, ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ದೇಶದುದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆ ವಿದೇಶಾಂಗ ಮಂತ್ರಾಲಯಕ್ಕೆ ಇದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಕಾಂಕ್ಷಿಗಳಿಗೆ ಮೂರು ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೯ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ೧೨೨೬ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳು ಸ್ವೀಕರಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದು, ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣವು ೧೭೦೦ಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯು ನಿರಂತರ ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅಧಿಕೃತ ಟ್ರಾವೆಲ್ ಏಜಂಟುಗಳ ಮೂಲಕವಾಗಿಯೂ ಸಹಾ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ೨೦೧೧ ಏಪ್ರಿಲ್ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಅಂಗೀಕೃತಗೊಂಡ ೧೦೪ ಅಧಿಕೃತ ಟ್ರಾವೆಲ್ ಏಜೆಂಟ್ಸ್ ಇದ್ದರು. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಲಾದ ಶುಲ್ಕದ ವಿವರ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

೧) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೩೬ ಪುಟಗಳ ನವ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ₹ ೧,೦೦೦/–

೨) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೬೦ ಪುಟಗಳ ನವ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ₹ ೧,೫೦೦/–

೩) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೩೬ ಪುಟಗಳ ನವ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಪ್ರಾಪ್ತ ವಯಸ್ಸಿನವರಿಗಾಗಿ (೧೮ ವರ್ಷಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮ ವಯಸ್ಸು) ಶುಲ್ಕ ₹ ೬೦೦/–

೪) ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಳೆದು ಹೋದಲ್ಲಿ, ಹಾನಿಗೊಳಗಾದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಳುವಾದಲ್ಲಿ ೩೬ ಪುಟಗಳ ಅಥವಾ ೩೦ ಪುಟಗಳ ನಕಲು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ₹ ೨,೫೦೦/–

೫) ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿಳಾಸ, ಹೆಸರು, ಹುಟ್ಟಿದ ಸ್ಥಳ, ಮುಖಚಹರೆ, ಪತಿ/ಪತ್ನಿ ಹೆಸರು, ತಂದೆತಾಯಿ ಹೆಸರು, ಪೋಷಕರ ಹೆಸರು ಬದಲಾವಣೆಗಾಗಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಶುಲ್ಕ ₹ ೧,೦೦೦/–

ಜಲ ಸಾರಿಗೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ನಿಡಿದಾದ ಕಡಲ ತೀರವು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಹಂಚಿಹೋಗಿದ್ದು, ಇದು ೨೮೭ ನಾಟಿಕಲ್ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಲನ್ನು ಆವರಿಸಿದೆ. ಒಳನಾಡ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾಗರ ಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆದಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಅಗ್ಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನದಿತೊರೆಗಳನ್ನು ನಾಡದೋಣಿ, ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ಹರಿಗೋಲುಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಯಾಂತ್ರಿಕ ದೋಣಿ ಹಾಗೂ ಲಾಂಚ್‌ಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ತೀರಪ್ರದೇಶ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿವೆ. ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಪ್ರವಾಸ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಿ ದೋಣಿಗಳು ಬಾರಕೂರು, ಬಸರೂರು, ಗೇರುಸೊಪ್ಪೆ ಮತ್ತು ಕದ್ರಗಳವರೆಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಸಮುದ್ರಯಾನವು ರಾಜ್ಯದ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿರದ ಅಂತರದವರೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ನದಿ ಮತ್ತು ಉಪನದಿಗಳ ಹಿನ್ನೀರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಂಗಾವಳಿ, ಅಘನಾಶಿನಿ, ಕಾಳಿ ಮತ್ತು ಶರಾವತಿಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ನೌಕಾಯಾನಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿವೆ. ನೌಕಾಯಾನದ ಭಾಗಗಳು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಾಲಾಡಿ, ಕುಬ್ಜ, ಚಕ್ರ ಮತ್ತು ಕೊಲ್ಲೂರು ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉದ್ಯಾವರ, ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ.

ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ: ಹಡಗು ಮತ್ತು ದೋಣಿ ಸಂಚಾರಗಳ ಮೇಲೆ ಸೂಕ್ತ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಮತ್ತು ಹಿಡಿತ ಸಾಧಿಸಲು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಶಾಖೆಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಕಾರವಾರದಲ್ಲಿ ಬಂದರು ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ದೋಣಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ನೇರವಾಗಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

೧೯೮೧–೮೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ೬೭೩ ದೋಣಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ದೋಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೭೭ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ₹ ೬೦.೦೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ದೋಣಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೨೦೦೦ನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೩೭೮ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವು. ಈ ಪೈಕಿ ೨೬ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ೪೨ನ್ನು ಹರಾಜಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಸಂಬಂಧ ₹ ೨,೭೩,೧೧೦ಗಳ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ ರಲ್ಲಿ ೩೩೪ ಕಡವು/ದೋಣಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ

ಹರಿಗೋಲು

ಪ್ರಯಾಣಿಕ ದೋಣಿ

೧೫ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೪೭ನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಹರಾಜಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ಕಡವು/ದೋಣಿಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್/ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ/ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ನಡೆಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು.

ವಿವರ	೧೯೯೯-೨೦೦೦	೨೦೦೩-೦೪	೨೦೦೬-೦೭	೨೦೧೦-೧೧
ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	೧೧,೪೧,೯೫೪	೩೯,೭೬,೫೭೦	೭,೮೮,೭೨೭	೧೫,೦೪,೪೯೨
ಸ್ಕೂಟರ್/ಮೋಟಾರ್	೮,೨೧೭	೩೨,೮೧೨	೩೫,೩೮೭	೫೪,೧೬೫
ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳು	೪೬	೬೭	೦೪	–
ಕಾರುಗಳು	೨,೨೪೮	೨,೮೩೭	೧೦,೨೩೮	೨೬,೫೩೭
ವ್ಯಾನ್‌ಗಳು	೯೪೦	೧,೮೦೬	೧,೩೨೨	೩,೮೫೦
ಟ್ರಕ್‌ಗಳು	೬೭	೬೮	೮೮೨	೩೨೦
ಬಸ್‌ಗಳು	೭,೫೭೧	೫,೩೨೯	೬,೪೪೨	೭,೮೯೯
ಗಾಡಿಗಳು	೪೭	–	–	–
ಜೀಪ್‌ಗಳು	೨,೪೨೮	೩,೦೧೭	೬,೨೯೮	೧೨,೯೦೪
ಸೈಕಲ್‌ಗಳು	೮,೮೨೭	೩೨,೮೧೨	೨೭,೪೭೦	೩೮,೧೪೧
ಪ್ರಾಣಿಗಳು	೨,೩೫೬	೭೧೯	೬೭೭	೩೪೭
ಸರಕು (ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	೮,೪೦೪	೭,೬೮೨.೫	೬,೭೨೫.೫೦	೭೧೫.೪೫
ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	–	–	೪೫,೪೦,೭೫೧	೭೧,೬೬,೬೬೪
ನಿರ್ವಹಣೆ	–	–	೪೬,೦೧,೦೧೫	೪೯,೪೪,೧೨೨
ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಣೆ	೧೭,೬೦,೯೮೪	೨೨,೦೨,೩೫೪	೨೧,೯೦,೬೨೫	೩೪,೧೫,೧೦೧
ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	–	–	೪೫,೫೦,೭೫೧	
ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ	–	–	೪೬,೦೧,೦೧೫	

ಕಡಲ ಸಾರಿಗೆ: ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಂದರುಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರು ದಿವಾನರಾಗಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಭಟ್ಕಳ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಯಿತು. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ೧೯೨೩ರಲ್ಲಿ ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ ಬಂದರುಗಳೊಂದಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕವು ೧೮ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಬಂದರುಗಳು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಕಡಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅವು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಭಟ್ಕಲ್, ಶಿರಾಡಿ, ಮುರ್ಡೇಶ್ವರ, ಮಂಕಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಕುಮಟಾ, ತದ್ರಿ, ಅಂಕೋಲಾ, ಬೆಳಿಕೇರಿ, ಚೆಂಡಿಯಾ, ಬಿನಗ, ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಮಜಲಿ; ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು (ಹಳೆಯ ಬಂದರು), ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು (ಪಣಂಬೂರು), ಮಲ್ಪೆ; ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಂಗರಕಟ್ಟಾ, ಕುಂದಾಪುರ ಮತ್ತು ಬೈಂದೂರು. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳಾದ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಕೊಚ್ಚಿನ್ (ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟ) ಮತ್ತು ಪೋರ್ಚುಗೀಸರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದ ಗೋವಾಗಳಿಂದಾಗಿ ಈ ಬಂದರುಗಳು ಹಿಂದೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆದಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ₹ ೧೮ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಕನಿಷ್ಟ ಬಂದರು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕಾರವಾರ, ಬೆಳಿಕೇರಿ ಮತ್ತು ಹೊನ್ನಾವರ ಬಂದರುಗಳು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯೫೭ ಮತ್ತು ೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ರಫ್ತು ಮಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಮೂರನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ವೆಚ್ಚ ₹ ೨೮೦.೩ ಲಕ್ಷ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಪೆಣಂಬೂರು ಹೊಸ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಸರ್ವಋತು

ಬಂದರಾಗಿ ರೂಪಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಿತು. ಮೂರನೇ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರವನ್ನು ಸರ್ವಋತು ಬಂದರಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತು. ನಾಲ್ಕನೆಯ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚ ₹ ೧೨೮ ಲಕ್ಷಗಳು. ಕಿರಿಯ ಬಂದರುಗಳಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಕು, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೧೪.೪೩ ಲಕ್ಷಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಸಾಧಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿನ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ₹ ೮೫೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ತೊಡಗಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ₹ ೨೫೭.೨೪ ಲಕ್ಷ ಅನುದಾನ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿತ್ತು. ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ–ಬಂದರು ಕಾಪು (ತಡೆಗೋಡೆ) ಮತ್ತು ಬಂದರು ಕಟ್ಟೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಹೂಳೆತ್ತುವ ಯಂತ್ರಗಳ ಖರೀದಿ, ನೌಕಾಯಾನದ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಒಂಬತ್ತು ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ೧೧ ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳಿಗೂ ಮೀರಿತ್ತು.

ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ರಾಜ್ಯದ ಅನುದಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ ₹ ೮.೫ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿ ಸರ್ವಋತು ಬಂದರಾಗಿ ಕಾರವಾರ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಬೆಳಿಕೇರಿ, ತದ್ರಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಕಳ್, ಕುಂದಾಪುರ, ಹಂಗರಕಟ್ಟೆ, ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಮಲ್ಪೆ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಎಂಟನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ₹ ೧೭೫೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಒಂಬತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (೧೯೯೭–೨೦೦೨) ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ₹ ೪೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿತ್ತು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ₹ ೩೫೦ ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ₹ ೨೭೬.೧೨ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಮ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ೧೦ ಮಧ್ಯಮ ದರ್ಜೆಯ ಕಿರಿಯ ಬಂದರುಗಳನ್ನು – ಮಂಗಳೂರು (ಹಳೆಯ), ಪಡುಬಿದ್ರಿ, ಮಲ್ಪೆ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಕುಂದಾಪುರ, ಭಟ್ಕಳ್, ಹೊನ್ನಾವರ, ತದ್ರಿ, ಬೆಳಿಕೇರಿ, ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ (ಸದಾಶಿವಗಡ ಸೇರಿದಂತೆ) ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಬೃಹತ್ (ನವ ಮಂಗಳೂರು) ಬಂದರನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು.

ಸಮುದ್ರದ ಮುಖೇನ ನಡೆದ ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರದ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಆಮದು		ರಫ್ತು	
	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
೨೦೦೮–೦೯	೫೪,೮೬೩	೬,೦೯೩	೪೭,೨೫,೪೪೪	೧,೬೪,೮೧೮
೨೦೦೯–೧೦	೧,೦೦,೦೩೮	೧,೩೩,೮೫೯	೮೧,೭೩,೨೫೫	೩,೧೭,೬೧೮
೨೦೧೦–೧೧	೮೪,೪೮೨	೨,೦೩,೯೭೬	೨೭,೭೮,೧೧೬	೧,೫೭,೩೧,೫೪೬

ಬಂದರುಗಳಿಂದ ಸಂಚರಿಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಂಕಿಅಂಶ

ವರ್ಷ	ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ		ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು
	ಹಡಗು ಹತ್ತಿದವರು	ಹಡಗಿನಿಂದ ಇಳಿದವರು	
೨೦೦೮–೦೯	೧,೪೯೨	೧,೪೮೭	೨,೯೭೯
೨೦೦೯–೧೦	೭೯೧	೩೭೭	೧,೧೬೮
೨೦೧೦–೧೧	೨,೨೭೭	೨,೩೧೦	೪,೫೮೭

ರಾಜ್ಯದ ಕಡಲು ಮೂಲಕ ವ್ಯವಹರಿಸಿದ ಆಮದು ಮತ್ತು ರಫ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ

ವರ್ಷ	ಆಮದು		ರಫ್ತು	
	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
೨೦೦೮–೦೯	೯೨,೮೩೪	೨೦,೩೧,೨೦೩	೯೪,೯೮೧	೬,೧೯೯
೨೦೦೯–೧೦	೧೧,೦೧,೭೩೬	೧೩,೧೨೯	೯೯,೫೫೫	೪,೩೮೧
೨೦೧೦–೧೧	೯೯,೭೬೬	೨೧,೫೬೬	೧,೩೨,೯೭೦	೭,೭೨೯

ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ

(ಸಾವಿರ ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)

ಬಂದರು	ವರ್ಷ		
	೨೦೦೮–೦೯	೨೦೦೯–೧೦	೨೦೧೦–೧೧
ಹಳೇಮಂಗಳೂರು	೮೮.೦೦	೭೫.೧೦	೧೨೪.೯೦
ಕಾರವಾರ	೨,೯೫೬.೧೦	೨,೨೩೭.೬೦	೧,೧೨೬.೬೦
ಬೇಲಿಕೇರಿ	೧,೯೦೭.೭೨	೬,೨೭೩.೮೦	೧,೮೩೦.೬೦
ಮಲ್ಪೆ	೬.೦೦	೨.೦೮	೧.೩೭

ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಂದರುಗಳು

ಕಾರವಾರ ಬಂದರು: ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಉತ್ತಮ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ೧೯೯೫–೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಈ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಸಂಚಾರವು ಏಳು ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಮುಖ ರಫ್ತು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳೆಂದರೆ– ಕಬ್ಬಿಣ/ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರು, ಗ್ರಾನೈಟ್ ಬ್ಲಾಕ್‌ಗಳು, ಕೃಷಿ, ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಜಲಚರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು. ಆನಂತರ ಇದನ್ನು ಸುಂಕ ಮತ್ತು ಸರ್ವಋತು ಬಂದರೆಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ನೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ಆಮದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ೪,೫೯,೪೦೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ವಹಿವಾಟು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರಿಂದ ೩,೨೫,೮೪೫ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೬,೨೬,೩೫೨ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ(೨೦೦೬–೦೭)ಯಲ್ಲಿ ₹ ೨೮೦೦ ಕೋಟಿಯನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ

ಕಾರವಾರ ಬಂದರು

ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ₹ ೭೮೧.೧೧ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವ್ಯಯ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ₹ ೨೯೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಇದು ₹ ೧೩.೩೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿತ್ತು. ೨೦೦೭–೦೮ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨,೭೧೬ ಸಾವಿರ ಟನ್ ಸರಕು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೯,೫೮,೪೧೬ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ರಫ್ತು ೧,೬೮,೫೪೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ಆಮದು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ₹ ೯,೭೨,೩೯,೩೨೫ ಗಳ ನೇರ ಆದಾಯ ಗಳಿಕೆಯಾಗಿತ್ತು.

ಬೆಳಿಕೇರಿ ಬಂದರು: ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ೬೦,೮೯೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಕಬ್ಬಿಣ/ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ₹ ೯೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಕಾರವಾರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ೩೦ ಕಿಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಅಂಕೋಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿದೆ. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೯೬,೯೬೦ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ₹ ೬.೫೮ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬–೦೭ ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ₹ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೧೮,೩೦,೬೨೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಕಬ್ಬಿಣ ಅದಿರು ರಫ್ತಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತದ್ರಿ ಬಂದರು: ಈ ಬಂದರು ಕಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ಅಘನಾಶಿನಿ ನದಿಮುಖಜ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದು, ಹೊನ್ನಾವರದಿಂದ ೫೪ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೨,೭೯೦ ಟನ್ ಸಿಲಿಕಾ ಮರಳನ್ನು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದು ೬೧೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ೮೧೫ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ₹ ೧೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ₹ ೧೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಹಡಗಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರು: ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಗಂಗೊಳ್ಳಿ ನದಿಯ ಸಂಗಮದಲ್ಲಿದೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಗೊಳ್ಳುವ ಮುಂಚೆ ಈ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಚಾರವಿತ್ತು. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೫,೫೩೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಇಲ್ಲಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೪೬,೪೪೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಂಚಾರವಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ₹ ೧೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ದಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

ಭಟ್ಕಲ್ ಬಂದರು: ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದು ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಹೆಸರಾದ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಬಂದರಾಗಿತ್ತು. ಈ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರು, ವಿಜಯನಗರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರಾಗಿತ್ತು. ಭಟ್ಕಳವು ಹೊನ್ನಾವರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಶರಾವತಿ ನದಿಮುಖದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ಈ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ₹ ಎಂಟು ಲಕ್ಷವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ₹ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷವನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಹೊನ್ನಾವರ: ಇದು ಶರಾವತಿ ನದಿಮುಖಜ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರವಾರದ ನಂತರದ ಎರಡನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು. ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಈ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೧,೬೦೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ರಫ್ತನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ₹ ೧೨.೮೫ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೬–೦೭ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲು ₹ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಮಲ್ಪೆ: ಮಲ್ಪೆ ಬಂದರು ಉದ್ಯಾವರ ನದಿಯ ಸಂಗಮದಲ್ಲಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಐದು ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೧೭,೭೭೦ ಟನ್ ಸಿಲಿಕಾ ಮರಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೧,೨೨೩ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಆಮದು ಮತ್ತು ೯,೬೫೦ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ₹ ೧೪೮.೬೭ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನೇ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ₹ ೬೬ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಬಂದರಿನ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೭–೦೮ ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೧೪ ಸಾವಿರ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಕಡಲು ವಾಣಿಜ್ಯ ಮಾತ್ರ ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ: ಈ ಬಂದರು ಉಡುಪಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು ಸೀತಾನದಿಯ ಮುಖದಲ್ಲಿ ಕುಂದಾಪುರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ೨೨ ಕಿ.ಮೀ.ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೮೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ₹ ಎರಡು ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ದಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಬಂದರಿನ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ₹ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಪಡುಬಿದ್ರಿ: ಇದು ಹೊಸದಾಗಿ ಘೋಷಿತವಾದ ಬಂದರಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಬಂದರಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಇರುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರು: ಹಿಂದಿನ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ, ಯಾವುದೇ ಮುಖ್ಯ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಳೆಯ ಬಂದರು ಹೊಸ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಹತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದು, ಗುರುಪುರ ನದಿಯ ದಡದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಗುರುಪುರ, ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳು ಸಮುದ್ರ ಸೇರುವ ಸ್ಥಳದ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಬಂದರಿನ ವಹಿವಾಟು ಹಾಗೂ ನೌಕಾ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ, ಈ ಬಂದರನ್ನು ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ₹ ೧೨.೫ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಿ, ಹಡಗು ಕಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಒಳ ಕಾಲುವೆಯ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಂಡು ಪೂರೈಸಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೫೮,೩೭೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಂದರು ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಸಮುದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರಿಂದ ೧೨,೦೨೫ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೯೪,೮೦೮ ಟನ್ ರಫ್ತನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ₹ ೪೫೫.೧೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಗೊಳಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಿಂದ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಕಂಟೈನರ್ಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ೧,೩೫,೮೮೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ವಹಿವಾಟು ನಡೆಸಿ ₹ ೧,೭೩,೮೬,೨೯೬/– ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು

೧೯೯೯–೨೦೦೦ದಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ, ಬೆಳಿಕೇರಿ, ತದ್ರಿ, ಮಲ್ಪೆ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಕಳ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೩.೧೨ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮತು ೨.೨೭ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಆಮದನ್ನು ಮಾಡಲು ಕ್ರಮ ವಹಿಸಿವೆ. ೨೦೦೩–೦೪ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೮.೨೮ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಮತ್ತು ೩.೩೯ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ನಷ್ಟು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಯಿತು. ೨೦೦೬–೦೭ ರಲ್ಲಿ ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ₹ ೧.೨೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿತು. ೧೮,೨೩೩ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ.

೨೦೦೩–೦೪ರಲ್ಲಿ ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ₹ ೯೯,೦೦೦ ಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೭–೦೮ರಲ್ಲಿ ೭೬,೦೦೦ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ₹ ೨೩೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು: ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಬಂದರನ್ನು ಸರ್ವಋತು ಬಂದರಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಿದೆ. ೧೯೭೪ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಒಂಭತ್ತನೆಯ ಮುಖ್ಯ ಬಂದರಾಗಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಹಲವಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಂಟನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಈ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ₹ ೬೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಕಚ್ಚಾತೈಲ, ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು, ಎಲ್.ಪಿ.ಜಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದು, ಇದರ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳು ಒಪ್ಪಿವೆ. ಈ ಬಂದರು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಟ್ರಸ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನ ಆಡಳಿತದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೭೪–೭೫ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೭೭ ಹಡಗುಗಳ ಮೂಲಕ ೦.೦೯ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದು, ೧೯೮೪–೮೫ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩.೩೮ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಮತ್ತು ೩೪೨ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ೧೯೯೪–೯೫ ರಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕು ಮತ್ತು ೩೪೨ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸಿದೆ. ೨೦೦೪–೦೫ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೩.೮೯ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಏರಿದ್ದು, ಸರಕು ತುಂಬಿದ ೧೦೫೭ ಹಡಗುಗಳು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದವು. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಇದು ೮೨.೦೪ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸಂಚಾರದೊಂದಿಗೆ ೧೭.೯೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೧೪.೧೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೬–೦೭ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ೧,೦೧೫ ಹಡಗುಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೮ ಜನ ಸಂಚಾರಿ ಹಡಗನ್ನು ಸಹಾ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ೨೦೦೭–೦೮ ರಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ, ಮಲ್ಪೆ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದಂತೆ ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳು ೬೦೮೫ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದವು. ೨೦೦೯–೧೦ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗೆ ₹ ೩೬೩.೧೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಬಂದಿದ್ದು, ₹ ೨೩೮.೫೧ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ, ₹ ೧೨೮.೬೬ ಕೋಟಿ ನಿವ್ವಳ ಲಾಭಗಳಿಸಿತ್ತು. ಇದೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೧೫.೬೮ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ೧೨೯.೫೯ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೧೧–೧೨ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧೦.೬೬ ಹಾಗೂ ೧೦೪.೮೪ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್ನುಗಳಾಗಿದ್ದ ಅಂಶ ವರದಿಯಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಮುದ್ರದ ಸವೆತ: ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಲ ತೀರದಲ್ಲಿ ೨೪೦.೫೪ ಕಿ.ಮೀ. ನಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಸಮುದ್ರ ಸವೆತ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಅಲೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಕಾಳಿ, ಅಘನಾಶಿನಿ, ಗಂಗಾವಳಿ, ಶರಾವತಿ, ಕೊಲ್ಲೂರು, ಸೀತಾ, ಗುರುಪುರ, ನೇತ್ರಾವತಿ, ಬೆಳಕೇರಿ ಮುಂತಾದ ನದಿಗಳ ನದಿಪಾತ್ರ ಸವಕಳಿಗೆ ತುತ್ತಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೭ರವರೆಗೆ ಪೂರ್ವಭಾವಿ ರಕ್ಷೆಯಾಗಿ ಸುಮಾರು ೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸವೆತ ನಿಯಂತ್ರಣ

ಕಡಲ ಕೊರೆತ, ಮಂಗಳೂರು

ರಕ್ಷಣೆ ಗೋಡೆಯನ್ನು ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ₹ ೬೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಶಾಶ್ವತ ಪರಿಹಾರ ನೀಡಲು ₹ ೨೯೨ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜಿನೊಂದಿಗೆ ಭಾರತ ಜಲ ಕಮೀಷನ್‌ಗೆ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕಡಲ ಕೊರೆತ ರಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಸಿ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಆರ್.ಎಸ್. ಪೂಣೆ ಹಾಗೂ ಕೆ.ಇ.ಆರ್.ಎಸ್. ಮಂಡ್ಯ ಇವರು ನೀಡಿದ ವಿನ್ಯಾಸ ಅನುಸಾರ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ₹ ೧೦೩೮.೬೯ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿದ್ದು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೦೦ ಮೀಟರ್ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೫೦ ಮೀಟರ್ ಕಡಲ ತೀರವನ್ನು ರಕ್ಷಣಾ ಗೋಡೆ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸಂರಕ್ಷಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಅಂಚೆ ಸೇವೆ

ಸುಮಾರು ೧೭ನೇ ಶತಮಾನದಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ಮಹಾರಾಜ ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಯ ಒಡೆಯರು 'ಅಂಚೆ' ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಪ್ರಚಾರಗೊಳಿಸಿದ್ದರು. 'ಅಂಚೆ ಎಂಬುದು, 'ಹಂಸ' ಎಂಬುದರ ಅಪಭ್ರಂಶ ರೂಪವಾಗಿದ್ದು, ಇದು ನಳ ಮತ್ತು ದಮಯಂತಿಯರ ಸಂದೇಶವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಒಡೆಯರ್ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದು ಗುಪ್ತಚಾರ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿಯು ಇದರ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಬ್ರಿಟಿಷರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಹುಣಸೂರು ಮತ್ತು ತುಮಕೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ, ಇಂಪೀರಿಯರ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ್ದವು. ಆಗ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಎರಡು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಬೆಂಗಳೂರು–ಬೊಂಬಾಯಿ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗವು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು

ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಸೇರಿದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ಪಾಂಡವಪುರ (ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್)ಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಮೊದಲ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿ–ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಎರಡನೆ ಮತ್ತು ಮೂರನೇ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದ್ದರು. ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ೧೮೩೩ರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೮೦(೧೮೨೨)ರಿಂದ ೪೧೨(೧೮೮೬)ಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಏರಿತು. ಕಾಲಾಣೆ ಪೋಸ್ಟ್ ಕಾರ್ಡನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ (ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ ಶಾಹಿ) ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯೊಂದಿಗೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ವಿಲೀನವಾಗುವವರೆಗೂ ಅತ್ಯಂತ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರನ್ನರ್‌ಗಳು ಕೊಂಡ್ಯೊಯ್ದು ನಿಗಧಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಮದ್ರಾಸ್–ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದ ನಂತರ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಆದಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಜನರಲ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸ್ (ಜಿ.ಪಿ.ಓ) ೧೮೦೦ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತದ ಮದ್ರಾಸ್ ಜಿ.ಪಿ.ಓ ನಂತರದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಯಾಗಿತ್ತು. ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದು ಸದ್ದರ್ ಅಥವಾ ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಇದರ ಅಧೀನದ ಕಛೇರಿಗಳೆಂದರೆ–ಪಾಂಡವಪುರ (ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್) ಹುಣಸೂರು, ಹರಿಹರ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಮೈಸೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು. ೧೮೭೦ ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ

ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ–೨, ಬೆಂಗಳೂರು

800
INDIA
25
TIPU SULTAN
500
60
60
35
60
100
100
KIRLOSKAR CENTENARY
100
100
200
100
100

(ಕಂಟೋನ್ಮೆಂಟ್) ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸ್ವೀಕೃತಿ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೮೮೯ ರಲ್ಲಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲವು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೮೯೧ ಮನಿಆರ್ಡರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಖಜಾನೆಯಿಂದ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಯಿತು.

ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಳೆಯ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ವಿರಾಜಪೇಟೆ(೧೮೬೪), ಮಡಿಕೇರಿ(೧೮೭೦) ಮತ್ತು ಅಮ್ಮತ್ತಿ(೧೮೭೧)ಯಲ್ಲಿವೆ. ೧೮೯೪ರಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಗೆ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪಿಎಂಜಿ (PMG) ಮದ್ರಾಸ್ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವು ಅಂದಿನ ಸಂಪೂರ್ಣ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲದೆ ಇಂದಿನ ಕೇರಳದ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಒಂದು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೮೮೩ರಲ್ಲಿ ಕುಮಟಾ ಮತ್ತು ಕಾರವಾರಗಳಲ್ಲಿ ೩೦ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದಲ್ಲದೆ ೧೭ ಉಪ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೧೧ ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ನಿಜಾಮ್ ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನದೇ ಆದ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಸರ್ಕಾರಿ ಸೇವಾ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಒಯ್ದು ತಲುಪಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆರ್ಡರ್ಲಿಗಳು ಅಥವಾ ಸವಾರರು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ೧೮೬೯ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಅಂಚೆಚೀಟಿಯನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೦೭ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವಿಮಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಹುಮ್ನಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಇತ್ತು. ೧.೪.೧೯೫೦ರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡಿತು. ೧೯೫೯–೬೦ರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಗುಲಬರ್ಗಾ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದಡಿಯಲ್ಲಿದೆ.

೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಸದರನ್ ಮರಾಠಾ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು ಬಿಜಾಪುರ, ಕಲಾದಗಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೪೦ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಮತ್ತು ಒಂದು ತಂತಿ (Telegraph) ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದು ಬೆಳಗಾವಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಬೊಂಬಾಯಿನಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಅಂಚೆಯನ್ನು ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಸ್ಟೀಮರ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೮೦೩ರಲ್ಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್‌ಗಳ ಮಧ್ಯೆ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಧಾರವಾಡ, ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಮುಖೇನ ಒಂದು ರನ್ನರ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ೨೩೦ ರನ್ನರ್‌ಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ರನ್ನರ್ ಮಾರ್ಗವು ಮಲಬಾರ್‌ನಿಂದ ಬೊಂಬಾಯಿಗೆ ಹೊನ್ನಾವರ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾದು ಹೋಗಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಚೀಲಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

೧೯೨೧–೨೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮಧ್ಯೆ ಸಮನ್ವಯ (Liasion) ಸಾಧಿಸಲು ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಇಲಾಖೆ–ಇವರನ್ನು ಸಮನ್ವಯಾಧಿಕಾರಿ (Liasion officer) ಆಗಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೨೩–೨೪ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧೦೯ ಉಪ ಕಛೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೩೭೬ ಶಾಖಾ ಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

೧.೪.೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ವೃತ್ತವು ರಚನೆಯಾದ ನಂತರ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ (ಹೈದರಾಬಾದ್ ವೃತ್ತ), ಧಾರವಾಡ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳು (ಬೊಂಬಾಯಿ ವೃತ್ತ), ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಭಾಗಗಳು (ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತ) ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಬೆಂಗಳೂರಿನ (ಕ್ಯು ವಿಭಾಗ) ಒಂದು ರೈಲ್ವೆ ಮೇಲ್ ಸರ್ವೀಸ್ (RMS) ವಿಭಾಗವು ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತದಿಂದ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇದರಡಿಯಲ್ಲಿ ಆರು ಆರ್.ಎಂ.ಎಸ್. ಅಂಚೆ ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಕಛೇರಿಗಳು ಚಲಿಸುವ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತವು ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ಅಂಚೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ೧.೪.೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ೩೯೬೬ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದು, ಸರಾಸರಿ ೪೮.೩೮ ಚದುರ ಕಿಮೀ. ಮತ್ತು ೫,೯೩೪ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದು ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಇತ್ತು. ೧.೭.೧೯೬೫ರಿಂದ ತುರ್ತು ಅಂಚೆ ಸೇವೆ (QMS)ಯು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ದೆಹಲಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ನಂತರ ಇದನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ಸ್ಪೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದರಲ್ಲಿಯೇ ೩೩ ಸ್ಪೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಬುಕಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಇದಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಸ್ಥಳದಿಂದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸ್ಪೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವು ಅನೇಕ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಸ್ಪೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಸ್ಪೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಸೇವೆಯಿಂದ ₹ ೧೨,೪೨,೧೧,೯೮೪ ಆದಾಯ ಬಂದಿದೆ. ೩೧.೩.೧೯೯೨ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶದಂತೆ ೯೭೦೭ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಸರಾಸರಿ ೧೯.೮೦ ಚದುರ ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ೪,೬೮೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತ ಕಛೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಂದಿಗೆ ಮೊದಲ ಎರಡಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕೊನೆಯದಕ್ಕೆ ಧಾರವಾಡವು ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿದ್ದು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೯,೮೭೩ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು, ೭೦ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧,೭೮೫ ಉಪ ಅಂಚೆಕಛೇರಿಗಳು ೨೯೬ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಇಲಾಖಾ ಉಪಕಛೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೭,೭೨೨ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಇಲಾಖಾ ಶಾಖಾಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೧,೨೩,೩೪,೦೧೧ ನೋಂದಾಯಿತ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ೯,೯೦೮ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಇದು ೯,೮೨೬ ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೯,೮೨೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದು, ೨೦೧೦–೧೧ರಲ್ಲಿ ೯,೭೭೨ ಇರುತ್ತವೆ. ಬೆಳಗಾವಿ, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ೫೬೬ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೪೭ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು.

ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದವುಗಳು ೧) ಸಾಮಾನ್ಯ ಅಂಚೆ ೨) ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ (ಸ್ಪೀಡ್ ಪೋಸ್ಟ್) ೩) ನೇರ ಅಂಚೆ (Direct Post) ೪) ಇ–ಪೇಮೆಂಟ್ ೫) ಬಿಸಿನೆಸ್ ಪೋಸ್ಟ್ ೫) ಮೀಡಿಯಾ ಪೋಸ್ಟ್ ೬) ಹೊರ ದೇಶಗಳಿಂದ ತರಿಸುವ ಸೇವೆ (WIMT) ೮) ಐಎಂಓ (ತಕ್ಷಣ ಹಣಕಳಿಸುವ ವಿಧಾನ) ೯) ಇ–ಪೋಸ್ಟ್.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಉಳಿತಾಯ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ವಿಶ್ವಾಸವಿರಿಸಿ ಹಣ ತೊಡಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಲಭ್ಯವಿರುವ ಉಳಿತಾಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಈ ಮುಂದಿನಂತಿವೆ. ೧) ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆ ೨) ಐದು ವರ್ಷಗಳ ರಿಕರಿಂಗ್ ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಖಾತೆ ೩) ಅವಧಿ ಬದ್ದ ಠೇವಣಿ ಯೋಜನೆ ೪) ತಿಂಗಳ

ಆದಾಯ ಯೋಜನೆ ೫) ೧೫ ವರ್ಷಗಳ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭವಿಷ್ಯ ನಿಧಿ ಯೋಜನೆ ೬) ಐದು ವರ್ಷದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉಳಿತಾಯ ಪತ್ರ ಯೋಜನೆ (ಎಂಟನೇ ಮಾಲಿಕೆ) ೭)ಹತ್ತು ವರ್ಷದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉಳಿತಾಯ ಪತ್ರಯೋಜನೆ (ಒಂಭತ್ತನೇ ಮಾಲಿಕೆ) ೮) ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರ ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆಗಳು.

೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ೮೫೫೭ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ೨೭,೩೪೮ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು, ಕಳೆದ ದಶಕಗಳಿಗಿಂತ ೩೧೯% ಹೆಚ್ಚಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ ದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೧೦೫ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೨೨,೨೬೨ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ, ೮೦೬೦ ಬಾಡಿಗೆ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳು, ೪೦೧ ಅಂಚೆ ಚೀಲಗಳು, ೧೭೭, ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ: ಚೀಲಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟು ₹ ೧೩,೦೫,೭೦೧ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೆ ರಾತ್ರಿ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು (೨), ಮೈಸೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ, ಹಂಪನಕಟ್ಟೆ (ಮಂಗಳೂರು), ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಎರಡು ಫಿಲಿಟೆಲಿಕ್ ಬ್ಯೂರೋ (ಅಂಚೆಚೀಟಿ ಕೇಂದ್ರ)ಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದು, ಒಂದು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿ.ಪಿ.ಒ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೦೦ದಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಫಿಲಿಟೆಲಿಕ್ ಕೌಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ೧೧,೪೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ೧,೦೦,೪೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ, ೧೨,೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ರನ್ನರ್‌ಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ೩೨,೩೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರೆ ವಿಧಾನಗಳಿಂದ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇಲಾಖೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಗಳಿಸಿದ ಆದಾಯ ₹ ೧೩೫.೧೨ ಕೋಟಿ ಆಗಿದ್ದು, ಕಾರ್ಯ ವೆಚ್ಚ ₹ ೨೧೮.೪೪ ಕೋಟಿಗಳು. ಮೈಸೂರಿನ ಪೋಸ್ಟಲ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರವು ಹೊಸದಾಗಿ ನೇಮಕಗೊಂಡ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್‌ಗಳು, ಸಾರ್ಟರ್‌ಗಳು, ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಮತ್ತಿತರರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಉದಾರೀಕರಣದ ಭಾಗವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಕೋರಿಯರ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ, ವಿಆರ್‌ಎಲ್, ಪ್ರೋಪೆಷನಲ್, ಡಿಟಿಡಿಸಿ, ಫ್ರಾಂಚ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಈಗಲ್ ಫ್ಲೈ ಫ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ (ತಂತಿ)

ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ ರಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೮೫೬ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೮೯–೯೦ರಲ್ಲಿ ಮಲಬಾರಿನ ಕರಾವಳಿ ತಂತಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಕಣ್ಣಾನೂರಿಗೆ ಮಡಿಕೇರಿ ಮೂಲಕ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಯು ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿತ್ತು. ೧೮೬೫ರಲ್ಲೇ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಶಾಖಾ ಲೈನ್ ಒಂದಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ಒಂದು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೮೯೦–೯೧ರಲ್ಲಿ ಎರಡು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳು – ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಬ್ರಿಟಿಷರು ಸಹ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನಗಳಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡುಪ್ರದೇಶ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಿಗೆ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದರು. ೨೦೦೦ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೪೦೩೨ ಮಿಶ್ರ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೨೫೩ ಸ್ವತಂತ್ರ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದು, ೮೧ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದೇವನಾಗರಿ ಲಿಪಿಯಲ್ಲಿರುವ ಟೆಲಿಗ್ರಾಂಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಕಳುಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ದೂರವಾಣಿ ಮತ್ತು ಸೆಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ, ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್‌ನ ಬಳಕೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೂ, ಇಂದಿಗೂ ಕನಿಷ್ಟ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದೆ.

ದೂರವಾಣಿ

ಮದ್ರಾಸ್(ಇಂದಿನ ಚೆನ್ನೈ)ನಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿದ ಬೆನ್ನಲ್ಲೇ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪಡೆದ ಮೊದಲ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಕಾಕನಕೋಟೆಯಲ್ಲಿ ಖೆಡ್ಡಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹುಣಸೂರು ಮತ್ತು ಕಾಕನಕೋಟೆ ನಡುವೆ ೩೬ ಮೈಲಿ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೯೬ ರಲ್ಲಿ ಹೆಸರಘಟ್ಟ ಜಲಸಂಗ್ರಹಾಲಯ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಬಾಣಾವರ ಮಧ್ಯೆ ೧೭ ಕಿಮೀ.ನ ಮತ್ತೊಂದು ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೮೯೮ರಲ್ಲಿ ಪ್ಲೇಗ್ ಪಿಡುಗು ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಾಗ, ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ದೂರವಾಣಿ ಲೈನನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ಲೇಗ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ೫೦ ಸರ್ಕಾರಿ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೯೦೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದ್ದು, ನಂತರ ೧೯೧೧–೧೨ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ಲೈನುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೮೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ ಅವಳಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೩೬ರಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಬಳಕೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ೫೦ ಸಂಪರ್ಕಗಳುಳ್ಳ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರ(Telephone Exchange)ವನ್ನು ೩೧.೦೩.೧೯೩೬ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು, ಬೆಳಗಾವಿ ನಗರವು ೧೯೩೦ರಲ್ಲೇ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ.

ಬಳ್ಳಾರಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ೫೦ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಡಿಕೇರಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೨.೧.೧೯೫೫ ರಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಬಳಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಥಮ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ೫.೨.೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ೪೩ ಸಂಪರ್ಕಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯೫೫ ಮತ್ತು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತವು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಗಳ ಆಡಳಿತವು ಹೊಸದಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಿದ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ೧.೯.೧೯೭೪ರಿಂದ ಎರಡನ್ನೂ ಬೇರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತಕ್ಕೆ ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಸ್ಟರ್ ಜನರಲ್ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಟೆಲಿಕಮ್ಯೂನಿಕೇಷನ್ ವೃತ್ತಕ್ಕೆ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದರು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ದೂರವಾಣಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಒಬ್ಬ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರರನ್ನು ನೇಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಟೆಲಿಫೋನ್‌ಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೨೩.೭.೧೯೭೬ರಂದು ಇದನ್ನು ಬೃಹದ್ ದೂರವಾಣಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಟೆಲಿಕಾಂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅದ್ಭುತವಾಗಿದೆ. ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೩,೩೦೦ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ೪೪,೮೦೦ ಮತ್ತು ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೫೭,೬೫೮ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ೮೫,೪೭೫ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿತ್ತು.

೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೩ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು ೭೩೧೦ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿತ್ತು. ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿಯೇ ೪೨೦೦ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೮೦–೮೧ರಲ್ಲಿ

೧೮,೭೫೩ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿದ್ದು, ಇದರ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೯೧–೯೨ರಲ್ಲಿ ೧,೩೯,೫೦೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧,೩೦,೨೩೦ ದೂರವಾಣಿಗಳಿದ್ದು, ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೨,೦೧೧ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು.

೧೯೮೨ರಿಂದ ೧೯೯೨ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೮೩,೨೫೮ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೩,೭೫,೦೪೩ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೧೮,೨೯,೪೦೦ ದೂರವಾಣಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೬,೦೮,೧೦೩ ದೂರವಾಣಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ೨೭,೫೩,೪೯೯ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೭೩೯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೧೭೦೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೯೨ ಹೊಸ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು, ಆಗ ಒಟ್ಟು ೧೭೯೯ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨,೩೫೪ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨೬೯೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಭಾರತ್ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ ಹೊರತಾಗಿ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳು ಸಹ ಕೋಶಿಯ (ಸೆಲ್ಯೂಲರ್) ಫೋನ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್) ಫೋನ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಫೋನ್‌ಗಳು

(ಚಂದಾದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ)

ವಿವರ	೨೦೦೭–೦೮	೨೦೦೮–೦೯	೨೦೦೯–೧೦
ಭಾರತ್ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ	೨೦,೮೫,೪೩೨	೨೭,೪೩,೫೧೧	೩೯,೪೧,೮೩೩
ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಬಳಕೆದಾರರು	೮೦,೮೭,೪೪೬	೧,೦೭,೯೯,೧೭೫	೨೦,೫೪,೭೫೨೫
ಒಟ್ಟು	೧,೦೧,೭೨,೮೭೮	೧,೩೫,೪೨,೬೮೬	೨,೪೪,೮೯,೩೫೮

ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆ (ಬಿಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಕೋಶಿಯ (ಸೆಲ್ಯೂಲರ್) ಬಳಕೆದಾರರು) ವಿವರ

ಸೇವಾ ಕ್ಷೇತ್ರ	ಗ್ರಾಮೀಣ ದೂರ ಸಾಂದ್ರತೆ	ನಗರ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆ	ಒಟ್ಟು ದೂರಸಾಂದ್ರತೆ
ತಮಿಳುನಾಡು	೫೧.೬೫	೧೫೮.೨೮	೧೧೦.೩೭
ಕೇರಳ	೫೫.೦೧	೨೪೬.೦೪	೧೦೩.೭೯
ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ	೪೮.೨೭	೧೪೪.೨೧	೯೨.೯೬
ಕರ್ನಾಟಕ	೩೫.೩೩	೧೮೩.೨೧	೯೦.೪೮
ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ	೩೫.೩೩	೧೮೨.೮೪	೭೬.೩೮
ಅಖಿಲ ಭಾರತ	೩೫.೬೦	೧೬೩.೧೩	೭೩.೯೭

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು (೧೮೩–೨೧) ಗಮನಿಸಿದರೆ ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ದೂರ ಸಾಂದ್ರತೆಗಿಂತ (೧೬೩.೧೩) ಜಾಸ್ತಿ, ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕವು ನಗರ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ, ಗ್ರಾಮೀಣ ದೂರಸಾಂದ್ರತೆಯಲ್ಲಿ ಐದನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಇರುತ್ತದೆ.

ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯು ಹೆಚ್ಚಾದರೂ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, ಈ ಇಳಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೊಬೈಲ್ ಸಂಪರ್ಕದ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವು ಭಾಗಶಃ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿಗಳು
೨೦೦೮–೦೯	೨,೬೫೧	೨೩,೨೬,೫೩೨
೨೦೦೯–೧೦	೨,೬೯೪	೨೧,೮೭,೮೦೨
೨೦೧೦–೧೧	೨,೭೮೯	೨೦,೪೦,೪೫೬

ಭಾರತ್ ಸಂಚಾರ್ ನಿಗಮ (BSNL): ಭಾರತ್ ಸಂಚಾರ್ ನಿಗಮವು ರಾಷ್ಟ್ರಾದ್ಯಂತ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳೂ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿವೆ. ಭಾರತದ ಟೆಲಿಕಾಂ ವಲಯವನ್ನು ಜಾಗತಿಕ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿದ ಬಳಿಕ ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಸೇವೆಯು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಗ್ರಾಹಕರು ಇದರ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಜನರನ್ನು ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರ ತರುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಎಸ್‌ಎಂಎಸ್, ಕ್ಯಾಮರಾ, ಗೇಮ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನುಳ್ಳ ಮೊಬೈಲ್ ಉಪಕರಣಗಳು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೫೯೦ ಎಸ್‌ಟಿಡಿ/ಐಎಸ್‌ಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲದೆ ೧೫೯ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಎಸ್‌ಟಿಡಿ ಜಾಲ ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೯೯೨–೯೩ರಲ್ಲಿ ೭೬೭ ಎಸ್‌ಟಿಡಿ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ದೂರವಾಣಿ ಇಲ್ಲದ ಜನರ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ಒಟ್ಟು ೨,೮೦೦ ಎಸ್‌ಟಿಡಿ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳಿದ್ದವು. ೧,೨೦೭ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳಿಗೆ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕ ನೀಡಿರುವುದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೫,೬೪೪ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು ದೂರವಾಣಿ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ

೨೦೭ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರವಾಣಿಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೯೯ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦,೯೩೩ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಬೂತ್‌ಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ೫೯೮ ಬುಡಕಟ್ಟು ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ೪೮ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಉಚಿತ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲ್ಲೂಕು ಮತ್ತು ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಜಾಲದಲ್ಲಿ ತರಲಾಗಿದ್ದು, ಬಹುಪಾಲು ಗ್ರಾಮಗಳು ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ನಾಣ್ಯಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ದೂರವಾಣಿ ಬಳಸುವ ಕಾಯಿನ್ ಬೂತ್‌ಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ, ಜನ ಸಾಮಾನ್ಯರು ಇದನ್ನು ಬಳಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಸೆಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ಟೆಲಿಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿದ್ದು, ಖಾಸಗಿ ಕಂಪೆನಿಗಳಾದ ಏರ್‌ಟೆಲ್, ರಿಲೆಯೆನ್ಸ್, ವೋಡೋಫೋನ್, ಏರ್‌ಸೆಲ್, ಐಡಿಯಾ, ಟಾಟಾ–ಇಂಡಿಕಾಂ, ಡೋಕೋಮೋ ಮುಂತಾದವು, ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಬಿಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಸೆಲ್ ಕಂಪೆನಿಗಳಾದ ಸೋನಿ, ನೋಕಿಯಾ, ಸ್ಯಾಂಸಂಗ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರತರುತ್ತಿವೆ.

೧೯೬೩ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಥಮ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ನಂತರ ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಬೆಳಗಾವಿ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಒಂಭತ್ತು ಹೊಸ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೩,೦೭೯ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೪೬೨ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಫ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೇವೆ, ಇ–ಮೇಲ್, ಮತ್ತು ಆಂತರಿಕ ಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ ತುರ್ತು ಮತ್ತು ಅಗ್ಗದ ದರದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಇಲಾಖೆಯು ಬ್ರಾಡ್‌ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೌಲಭ್ಯದೊಂದಿಗೆ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ನಾನಾ ಬಗೆಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಆಕಾಶವಾಣಿ

೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯದಲ್ಲಿ ಮನಃಶಾಸ್ತ್ರ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರಾಗಿದ್ದ ಡಾ॥ ಎಂ.ವಿ. ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರು 'ಆಕಾಶವಾಣಿ' ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಿಂದ ರೇಡಿಯೋ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ನಂತರ ಜನವರಿ ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಸ್ಟೇಷನ್ನನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ನಂತರ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಇದನ್ನು ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವು ಒಂದು ಅತಿ ಪ್ರಬಲ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್ ಮೂಲಕ ಪ್ರಸಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ೮ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೫೦ರಂದು ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಥಮ ಆಕಾಶವಾಣಿ (A.I.R) ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಭಾರತಿ(CBS)ಯನ್ನು ಧಾರವಾಡ ಘಟಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ವರ ನೀಡಿದಂತಾಗಿದೆ. ೧೯೬೫ ಮತ್ತು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಪೂರಕ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಭದ್ರಾವತಿ ಮತ್ತು ಗುಲಬರ್ಗಾಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧೪ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೭೪ರಂದು ಮತ್ತೊಂದು ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕೇಂದ್ರವನ್ನಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೪ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೭೬ರಂದು ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಗಿದೆ.

೧೯೯೦ರ ನಂತರ ಏಳು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ (A.I.R)ಗಳನ್ನು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಹಾಸನ (೧೯೯೧), ಹೊಸಪೇಟೆ (೧೯೯೨), ಮಡಿಕೇರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು (೧೯೯೩), ಕಾರವಾರ (೧೯೯೪),

ಬಿಜಾಪುರ (೧೯೯೭) ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ (೨೦೦೩)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಇವು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೪ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಈ ಪೈಕಿ ಧಾರವಾಡ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಭದ್ರಾವತಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ೨x೧೦೦ ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ಗಳು; ಗುಲಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ೨x೧೦ ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು; ಹಾಸನ ಮಡಿಕೇರಿ, ರಾಯಚೂರು, ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪುರಗಳು ೨x೩ ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು, ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಕೇವಲ ಒಂದು ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ನೊಂದಿಗೆ ದೈನಂದಿನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಕಾಸ್ಟ್ ಮಾಡಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ಭಾರತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಬಿತ್ತರಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಎರಡೂ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಾರ್ತಾ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಪ್ರತಿದಿನ ಮೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕನ್ನಡ ವಾರ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಿತ್ತರಿಸುತ್ತಿವೆ. ರೇಡಿಯೋ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ೯೬%ರಷ್ಟು ಜನರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದೆ. ಎಫ್‌ಎಂ (FM-Frequency Module) ಕೇಂದ್ರಗಳು–ಬೆಂಗಳೂರು (ಎಫ್‌ಎಂ ರೇನ್‌ಬೋ, ಅಮೃತವರ್ಷಿಣಿಗಳು) ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಬಿಜಾಪುರ ಮತ್ತಿತರ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ರಂಜಿಸುತ್ತಿವೆ. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಎಫ್‌ಎಂ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಆಕರ್ಷಕ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿಯು ವಿವಿಧ ಭಾರತಿ (CBS) (೧೯೭೨), ಎಫ್‌ಎಂ ರೇನ್‌ಬೋ (೨೦೦೧) ಅಮೃತವರ್ಷಿಣಿ, (೨೦೦೪) (ಶಾಸ್ತ್ರೀಯ ಸಂಗೀತದ ಚಾನೆಲ್) ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರ ಸ್ಥಳೀಯ ಆರ್ಕೈವ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರರಂಗ, ಸಂಗೀತ, ರಾಜಕೀಯ, ಸಮಾಜಸೇವೆ, ವಿಜ್ಞಾನ, ವ್ಯವಹಾರ, ಕಲೆ, ಸಾಹಿತ್ಯ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ೧೩೦೦ ಗಣ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ೫೦ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದಿನ ಧ್ವನಿ ಮುದ್ರಣ ಸಂಗ್ರಹವನ್ನು ನಿಲಯದಲ್ಲಿ ಸಂರಕ್ಷಿಸಿ ಇಡಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೧ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೧೯ ಆಕಾಶವಾಣಿ (ಬೆಂಗಳೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಭದ್ರಾವತಿ, ಬಿಜಾಪುರ, ಬೂದಿಕೋಟೆ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಧಾರವಾಡ, ಗುಲಬರ್ಗಾ, ಹಾಸನ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಕಾರವಾರ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಮಂಗಳೂರು, ಮಣಿಪಾಲ, ಮೈಸೂರು, ರಾಯಚೂರು, ಶೃಂಗೇರಿ, ತುಮಕೂರು, ಉಡುಪಿ) ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಇದಲ್ಲದೆ ರೇಡಿಯೋ ಸಿಟಿ, ರೇಡಿಯೋ ಇಂಡಿಗೋ, ಬಿಗ್ ೯೨.೭ ಎಫ್.ಎಂ., ರೆಡ್ ಎಫ್.ಎಂ., ರೇಡಿಯೋ ಮಿರ್ಚಿ, ರಮಣ ವಾಯ್ಸ್, ರೇಡಿಯೋ ಆಕ್ಟೀವ್ ಫೀವರ್ ೧೦೪ ಎಫ್.ಎಂ., ಗ್ಯಾನ್ ವಾಣಿ, ರೇಡಿಯೋ ಯೂನಿವರ್ಸಲ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಖಾಸಗಿ ಎಫ್.ಎಂ. ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯಚರನೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ದೂರದರ್ಶನ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೫, ೧೯೫೯ರಂದು ದೆಹಲಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದರೂ, ಇದು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಗುಲಬರ್ಗಾದ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ನಂತರದಲ್ಲೇ. ಇದನ್ನು ೩.೯.೧೯೭೭ ರಂದು ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸುತ್ತಳತೆಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಮತ್ತು ಗುಲಬರ್ಗಾಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮೂಹಿಕ ವೀಕ್ಷಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ಸಾಮೂಹಿಕ ದೂರವಾಣಿ ವೀಕ್ಷಣಾ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಗುಲಬರ್ಗಾ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೧.೧.೧೯೮೧ ರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ದೂರದರ್ಶನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ವಾರದಲ್ಲಿ ಆಯ್ದ ಕೆಲವು ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಸೀಮಿತ ಅವಧಿಗೆ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಿ, ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೮೩ ರಿಂದ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ,

ಬಿಜಾಪುರ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಗದಗ್, ರಾಯಚೂರು, ಧಾರವಾಡ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನವನ್ನು ೧೯೮೮ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಕೇಂದ್ರವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು.

೧.೩.೧೯೯೦ರಿಂದ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಭಾಷಾ ಉಪಗ್ರಹ ಸೇವೆಯಿಂದ ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ೧.೧೧.೧೯೯೦ರಿಂದ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಸಕ್ರಮಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೨.೧.೧೯೯೨ರಂದು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ೧೦ ಕಿ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ನ ಹೊಂದಿತು. ಎಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಲ್ಲದೆ, ಕೇಂದ್ರವು ತಮಿಳು, ತೆಲುಗು, ಮರಾಠಿ, ಉರ್ದು, ಕೊಡವ, ಕೊಂಕಣಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೯೩–೯೪ರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ೭೨% ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ೮೬% ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ವಿಸ್ತರಿಸಿತು. ೧೫.೮.೧೯೯೪ ರಿಂದ ಡಿಡಿ ೯ (ಚಂದನ) ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನನ್ನು ಕೇಂದ್ರವು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಕನ್ನಡ ಮೂವೀ ಕ್ಲಬ್ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸೇವಾ ಡಿಡಿಯನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು(HPT), ೩೯(LPT) ಮತ್ತು ಒಂದು(OT)ಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೬ ಟಿ.ವಿ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ಗಳಿತ್ತು. ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಹಾಸನ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಎಲ್‌ಪಿಟಿಯಿಂದ ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿಗೆ (೧೦ಕಿ.ವ್ಯಾ.) ಉನ್ನತೀಕರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಹೊಸ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳನ್ನು ಹಿರಿಯೂರು, ಹೊಸದುರ್ಗ ಮತ್ತು ದಾಂಡೇಲಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಾದಾಮಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಯನ್ನು ನಿಯುಕ್ತಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಅರೆಕಾಲಿಕ ಕನ್ನಡ ಚಾನೆಲ್ ಡಿಡಿ–೯ ಅನ್ನು ೨೪ ಘಂಟೆಗಳ ಕನ್ನಡ ಚಾನೆಲ್ (ಚಂದನ) ಆಗಿ ೧೨ ಘಂಟೆಗಳ ಪುನರಾವರ್ತನೆಯೊಂದಿಗೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯಿಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು, ಸಾಮಾಜಿಕ–ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ೩೦% ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೮–೯೯ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ರೂ. ೧೯,೬೧,೬೭೧೦೦ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಯೋಜಿತ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿದ್ದು, ೧೯೯೯–೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಆದಾಯವು ₹ ೧೨,೦೫,೮೭,೯೭೫ಕ್ಕೆ ಇಳಿಮುಖವಾಯಿತು. ಇದುವರೆವಿಗೆ ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರದೇಶದ ೭೫.೯% ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ೬೯.೮% ಭಾಗಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸರಾಸರಿ ೮೮.೫% ಮತ್ತು ೭೫.೫%ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ೨.೮ ಕೋಟಿ ಜನ ನಿಯಮಿತವಾಗಿ ಟಿ.ವಿ.ಯನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸುವರೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಎಲ್‌ಪಿಟಿಯಿಂದ ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿಗೆ ಉನ್ನತೀಕರಿಸುವ ಹಾಗೂ ಮುಧೋಳ ಮತ್ತು ಸಿಂಧನೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇತ್ತು. ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿ, ೪೬ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು ಮತ್ತು ಮೂರು ವಿಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಡಿಡಿ–೧, ಡಿಡಿ–೨ ಮತ್ತು ಚಂದನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ದೂರದರ್ಶನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಿಂದ ಡಿ.ಡಿ.೧, ಚಂದನಗಳಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ಉಪಗ್ರಹ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಉದಯ, ಉದಯ–೨, ಉದಯ ಮೂವೀಸ್, ಉದಯ ವಾರ್ತೆಗಳು, ಉಷೆ, ಟಿವಿ–೯, ಸುವರ್ಣ, ಕಸ್ತೂರಿ, ಈ ಟಿವಿ ಕನ್ನಡ, ಜೀ ಟಿವಿ, ಸಮಯ ನ್ಯೂಸ್, ಜನಶ್ರೀ ನ್ಯೂಸ್; ತಮಿಳು ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಸನ್, ರಾಜ್, ಮತ್ತು ವಿಜಯಾ; ತೆಲುಗು ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಈನಾಡು, ಜೆಮಿನಿ ಟಿ.ವಿ.; ಹಿಂದಿ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಜೀ, ಸ್ಟಾರ್ ಹೋಂ ಮತ್ತು ಸೋನಿ; ಮಲಯಾಳಂ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಸೂರ್ಯ ಮತ್ತು ಏಷಿಯಾನೆಟ್;

ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಇತರೆ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಇಎಸ್‌ಪಿಎನ್, ಟೆನ್ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್, ಬಿಬಿಸಿ, ಡಿಸ್ಕವರಿ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಜಿಯಾಗ್ರಫಿಕ್, ಎಫ್‌ಟಿವಿ, ಎಲ್‌ಟಿವಿ, ಚಾನೆಲ್-ಗಿ ಪೋಗೋ, ಕಾರ್ಟೂನ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್, ಸಿಎನ್‌ಎನ್ ಇತ್ಯಾದಿ ವಿವಿಧ ಬಗೆಯ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಿಂದ ಮನೋರಂಜನೆಯನ್ನು ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸ್ಥಳೀಯ ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳು ಹಲವಾರು ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಮುಖೇನ, ಆಯಾಯ ನಗರ ಮಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಡಿಟಿಹೆಚ್ (DTH-Direct to Home) ಸೇವೆಯಿಂದಾಗಿ ಟಿ.ವಿ. ವೀಕ್ಷಕರು ತಮಗೆ ಬೇಕಾದ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಅಭಿರುಚಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಡಿ.ಟಿ.ಹೆಚ್. ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಟಿ.ವಿ. ವಾಹಿನಿಗಳ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ಅಂಕೀಕೃತಗೊಳಿಸಿ, ಕುಗ್ಗಿಸಿ ಉನ್ನತ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಉಪಗ್ರಹಗಳ ಮೂಲಕ ಬಿತ್ತರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಕೇಬಲ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮೇಲುಗೈ ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಡಿ.ಡಿ. ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಪ್ಲಸ್ ಅನ್ನು ದೂರದರ್ಶನವು ೧೬ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೪ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಪ್ರಥಮ ಉಚಿತ ಡಿಟಿಹೆಚ್ (DTH) ಸೇವೆಯಾಗಿದ್ದು, ೩೩ ಟಿವಿ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೧೨ ರೇಡಿಯೋ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ದೂರದರ್ಶನವು ಬೆಂಗಳೂರು (೧೯೮೩) ಮತ್ತು ಗುಲಬರ್ಗಾ (೧೯೯೪)ಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ, ಬಿಜಾಪುರ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಗುಲಬರ್ಗಾ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಗುಲಬರ್ಗಾ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟುಡಿಯೋಗಳಿವೆ. ೫೫ (ಎಂಟು ಎಚ್‌ಪಿಟಿ, ೪೭ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು, ಆರು(ನಾಲ್ಕು ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿ ಮತ್ತು ಎರಡು ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು) ಹೊಸ ಚಾನೆಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಏಳು ವಿಎಲ್‌ಪಿಟಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಇದು ಡಿ.ಡಿ.-೧ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳ ಮುಖೇನ ರಾಜ್ಯದ ೭೬.೨% ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮತ್ತು ೮೨.೪% ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತಲುಪಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನವರಿ-ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನದ ಚಂದನ ಚಾನೆಲನ್ನು ೪೦,೭೮,೦೦೦ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ವೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆಯೊಂದು ವರದಿ ಮಾಡಿತ್ತು.