

ಅಧ್ಯಾಯ-೦೨

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ



ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಶ್ರೀಮಂತವೂ ಸಂಪದ್ಧರಿತವೂ ಆದ ಆರ್ಥಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪರಂಪರೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ನಾಡು. ಕೌಟಿಲ್ಯ ಮುಂತಾದ ಭಾರತೀಯ ಚಿಂತಕರ ಗ್ರಂಥಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಪ್ಲಿನಿ, ಟಾಲೆಮಿ ಮತ್ತು ಆಲ್ಬೆರುನಿಯಂತಹ ವಿದೇಶಿಯರು ಬರೆದಿರುವ ತಮ್ಮ ಪ್ರವಾಸ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಉಲ್ಲೇಖಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಕೃತಿಕಾಸಿಕ ತಾಣಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ದೊರೆತಿರುವ ಅಶೋಕನ ಹತ್ತಾರು ಶಿಲಾಶಾಸನಗಳು, ಆ ಕಾಲದ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳ ಬಗೆಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಶಾತವಾಹನ ಅರಸ ಹಾಲನು ರಚಿಸಿರುವ 'ಗಾಥಾಸಪ್ತಸತಿ' ಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗೆಗೆ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಪ್ರಾಚೀನ ಕರ್ನಾಟಕದ ರಸ್ತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಮಂಡ್ಯ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಹಲ್ಲೆಗೆರೆ ಯಲ್ಲಿ ದೊರೆತಿರುವ ಗಂಗ ದೊರೆ ಒಂದನೆಯ ಶಿವಮಾರನ ಕ್ರಿ.ಶ. ೭೧೩ರ ತಾಮ್ರಶಾಸನದಲ್ಲಿ ಕಿಆನಿ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮದ ನಡುವೆ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ "ರಾಜಪಥ"ದ ಬಗೆಗೆ ದಾಖಲೆ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಮುಖ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದ ತೇರದಾಳ ಮತ್ತು ಹಲಸಿ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಯೊಂದು ಇತ್ತು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕ್ರಿ.ಶ.೧೧೨೩ರ ಶಾಸನವೊಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಚೋಳರ ಕಾಲದ ಶಾಸನವೊಂದು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ತಂಜಾವೂರಿನಿಂದ ಆರಂಭಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ರಾಜಪಥವೊಂದು ಕಲ್ಯಾಣಿ ಚಾಳುಕ್ಯರ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿದ್ದ ಕಲ್ಯಾಣ ಅಂದರೆ, ಇಂದಿನ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣವನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದ್ದ ಬಗೆಗೆ ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಇನ್ನೊಂದು ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಥವಾ ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗವು ಕೊಂಕಣ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇಂದಿಗೂ ಗೋವಾದ ಗಡಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಈ ಹೆಸರಿನ ಒಂದು ಸ್ಥಳ ಇದೆ.

ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಅರವಟ್ಟಕೆ, ಭತ್ತಗಳು, ಧರ್ಮಶಾಲೆಗಳು ಹಾಗೂ ನೆರಳನ್ನು ನೀಡುವ ನೆಡುತೋಪುಗಳು ಇರುತ್ತಿದ್ದವು. ರಸ್ತೆಗಳು ಇಲ್ಲದ ಕಡೆ ನದಿ ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ದೋಣಿಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆಯ ಸಾಧನವನ್ನಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸರಕುಗಳನ್ನು ತಲೆಯ ಮೇಲೆಹೊತ್ತು, ಕಾವಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಎತ್ತು, ಕತ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೋಣಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದ ಕಡೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಬಂಡಿಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಹಂಪಿ ಮತ್ತು ಆನೆಗೊಂದಿ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ತುಂಗಭದ್ರಾನದಿಗೆ ಹಂಪಿಯ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸೇತುವೆಯೊಂದು ಕೇವಲ ಗುರುತಾಗಿ ಉಳಿದಿರುವುದನ್ನು ಇಂದಿಗೂ ಕಾಣಬಹುದು. ಈ ರೀತಿಯ ಹಳೆಯ ಅನೇಕ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹರಿಹರ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಬದನೂರು(ನಗರ) ರಾಮನಗರ, ಶಿವನಸಮುದ್ರ, ನಂಜನಗೂಡು, ಪಾಣಿ ಮಂಗಳೂರು, ಕೂಳೂರು ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿಗೂ ಕಾಣಬಹುದು.

ಮುಂಚೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೫೭ರ ನಂತರ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ಪೂನಾ-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಬೆಳಗಾವಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ಧಾರವಾಡ-ಮುಂಡಗೋಡು ಮತ್ತು ಸಿರಸಿ-ಕುಮಟಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖವಾದವು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಲಬುರಗಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಕಲಬುರಗಿ (ಗುಲಬರ್ಗಾ)ದಿಂದ ಫಿರೋಜಾಬಾದಿಗೆ, ಕೊಟನೂರು, ನಂದಿಕೆರೆ, ಶೀರೂರು ಮತ್ತು ಪರ್ವತಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ.

ಕಳೆದ ಎರಡು ಮೂರು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದೆ ವಿಜಯಪುರ (ಬಿಜಾಪುರ) ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಇದ್ದು, ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಶಿಕಾರಿಪುರದಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ವಿಜಯಪುರದ (ಬಿಜಾಪುರ) ಮೂಲಕ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತೊಂದು ರಸ್ತೆ ಕರಾವಳಿ (ಸಮುದ್ರ) ತೀರವನ್ನು ನಿಜಾಮನ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಕೊಡಗು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಗಲಿಬರವು ಹಿಂದೆಯೇ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದವು. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗಲಿಬರ-ಗಲಿಬರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಘಟ್ಟಗಳ ನಡುವೆ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡು, ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸು)-ಮಂಗಳೂರುಗಳ ನಡುವೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಡಿಕೇರಿ ಮತ್ತು ಸಂಪಾಜೆ ಘಟ್ಟಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಮಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಗಲಿಬರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಂಕಣ ಮತ್ತು ಮಲಬಾರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಅತ್ಯಂತ ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಕುಂದಾಪುರ, ಉಡುಪಿ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಾಸರಗೋಡಿನ ಮುಖಾಂತರ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದು ನಡುವೆ ಬರುವ ಹಲವಾರು ನದಿ ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳನ್ನು ತೆಪ್ಪು ಮತ್ತು ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ಇದು ಪ್ರಾಚೀನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾರಿಗೆಯ ಸ್ಥಿತಿಗಿತ್ತಿಯಾದರೆ ಇಪ್ಪತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಜನಪರವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಆರಂಭವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ಭಾಗಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕಾಣುವಂತಾಯಿತು. ಮುಂಬೈ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ೧೯೩೦ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ವರ್ಗ-೧, ವರ್ಗ-೨ಎ, ವರ್ಗ-೨ಬಿ ಮತ್ತು ವರ್ಗ-೩ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಒಂದನೆಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರತ್ನಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಿಪ್ಪುನ್-ಹೈದರಾಬಾದ್ (ಕ್ಲಾಸ್-೧) ರಸ್ತೆಯು ವಿಜಯಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಒಂದನೇ ವರ್ಗದ ಮತ್ತೊಂದು ರಸ್ತೆ ವಿಜಯಪುರವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಉತ್ತರ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ, ಮುಂಬೈ ಪ್ರಾಂತದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯಾಗಿತ್ತು. ಕಮೀಷನರ್ ಕಬ್ಬನ್‌ರವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಗಲಿಬರ ಕಬ್ಬನ್‌ರವರ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯ ಕೊನೆಯ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨,೫೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ೩೦೯ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯನಿಧಿ (ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ) ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ನಿಧಿ (ಜಿಲ್ಲಾಡಳಿತ) ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉತ್ತಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದ್ದರೆ ದೇಶದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೪೩ ರವರೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವರ್ಗೀಕರಣ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ವಿಚಾರ. ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೪೩ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು-ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ(ಮುಖ್ಯ) ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು.

ಇಂದಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದೊಂದಿಗೆ ವಿಲೀನಗೊಂಡಾಗ ೧,೨೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೩,೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೬,೪೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಮುಂಬೈ ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೧,೨೬೦ ಮತ್ತು ೨,೪೨೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ (ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ) ಮತ್ತು ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧೦೯ ಮತ್ತು ೯೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖಾ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸ್ವತಂತ್ರ ವಲಯಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಇಲಾಖಾ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿಗೆ ತಗಲುವ ಸಂಪೂರ್ಣ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ದುರಸ್ತಿಗೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ : ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ರಾಜ ಪಥಗಳು ಎಂದು ಬಣ್ಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಉತ್ತಮ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು / ಮಾರ್ಗಗಳು. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾಗಿರುವ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಹಜವಾಗಿಯೇ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗುತ್ತವೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಓಡಾಟಕ್ಕೂ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಗತ್ಯವಾಗಿವೆ.

೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡ ವಿಶಾಲ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೩,೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದವು. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಭಾಗವಾದ ಜೇದರ್, ಕಲಬುರಗಿ(ಗುಲಬರ್ಗಾ), ಬಳ್ಳಾರಿ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿತ್ತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೫೬ ರಿಂದ ೧೯೬೮ ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬,೦೫೯ ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ೨೧,೮೫೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೧೬,೩೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಡಾಂಬರ್ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸುಮಾರು ೩೦,೫೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ೪೬೦ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೩೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ) ೩೧.೩.೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು ೨,೪೦,೧೩೧ ಕಿ.ಮೀಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

೧೯೮೧ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೮೮,೫೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ೧೯೯೨ ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೧,೨೧,೨೬೬ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ೧೯೫೬ ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೨,೧೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ೬೪,೬೨೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಏರಿಕೆಯಾದವು ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಸಹ ಸುಧಾರಿಸಿತು. ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್/ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ ೧೯೫೬ ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩,೮೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೬,೦೨೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ೩೬,೨೨೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೨,೩೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮಣ್ಣಿನ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ೮,೯೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೧೧,೦೮೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಇದಲ್ಲದೆ ೧.೪.೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ೧೧,೦೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್‌ನ ಆಡಳಿತ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು.

ಸರ್ಕಾರವು ೧೮ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೯೯೨ ರಿಂದ ಸುಮಾರು ೧೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಪರಿಷತ್ತಿನ ನಿಯಂತ್ರಣದಿಂದ ಪುನಃ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ವರ್ಗಾಯಿಸಿತು. ಇದರ ಉದ್ದೇಶ ಪ್ರತಿ ವಿಧಾನಸಭಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಂತೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದೇ ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಇವುಗಳನ್ನು- ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಕಲಬುರಗಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ (ಕಲಬುರಗಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು) ನೂತನ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೦-೯೧ ಮತ್ತು ೧೯೯೧-೯೨ ರಲ್ಲಿ ೬೧.೬೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಂತೆ ಪ್ರತಿ ವಿಧಾನಸಭಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ೧೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೯೦-೯೧ ರಲ್ಲಿ ೮೬೭.೦೮ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ೧೯೯೧-೯೨ ರಲ್ಲಿ ೧೬೯೪.೩೯ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೪೨,೬೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೨೩೩೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧೧,೦೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೮,೩೦೧ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ೧೬೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರೆ 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. ಇದರಲ್ಲಿ ೮೩೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನಗರಸಭೆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ೪,೬೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಪೈಕಿ ೯೭,೩೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲ್ಮೈಯುಳ್ಳ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೇಲ್ಮೈರಹಿತವಾಗಿವೆ. ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸರಾಸರಿ ೨೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದರೆ ಒಂದು ನೂರು ಚದರ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸರಾಸರಿ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದವು. 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)ಯಲ್ಲಿ ೮,೫೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನೂತನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು, ೩೩೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಡಾಂಬರೀಕರಿಸಲು ಹಾಗೂ ೧೩೨೩ ಬೃಹತ್ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ೪೨,೭೧೭.೨೪ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಒಂಬತ್ತನೆಯ 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.

ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೪ ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 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. ಇತರೆ 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 ರಲ್ಲಿ 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 ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೨,೨೨,೪೩೧.೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೭೫,೨೧೯.೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ೧,೪೬,೨೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆಗಳ ಜಾಲವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ಸೇರಿದಂತೆ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತಿ ಮತ್ತು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್, ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ (ಅಂದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು) ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚದರ ಕಿ.ಮೀ ವಿಸ್ತೀರ್ಣಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದ ೪೦.೦೭ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದವು ೭೦.೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದವು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು, ೨೬.೦೨ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ ವಿಸ್ತೀರ್ಣಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ಚಾಮರಾಜನಗರ, ರಾಯಚೂರು, ಬೀದರ್, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ವಿಜಯಪುರ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಯಾದಗಿರಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಕೊಡಗು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಕೋಲಾರ, ಕೊಪ್ಪಳ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತವೆ.

೨೦೧೧-೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೭೫,೧೭೦.೭೪ ಕಿ.ಮೀಗಳು ಇದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೧೫೨.೩೮ ಕಿ.ಮೀ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ೬೯,೬೬೧.೮೨ ಕಿ.ಮೀ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ, ೩,೫೫೦.೭೩ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ, ೧,೨೧೬.೧೦ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರ್ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ಮತ್ತು ೫೮೯.೬೧ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಲಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು.

೨೦೧೨-೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೭೫,೧೨೪.೦೫ ಕಿ.ಮೀ ಗಳು ಇದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ೨೨೩.೯೬ ಕಿ.ಮೀ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ೭೦೧೬೨.೫೦ ಕಿ.ಮೀ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ,

೩,೨೯೫.೩೪ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ, ೯೨೯.೦೭ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ೫೧೩.೧೮ ಕಿ.ಮೀ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಲಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು.

೨೦೧೩-೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೭೫,೧೪೫.೨೬ ಕಿ.ಮೀ ಗಳು ಇದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ೨೭೪.೦೭ ಕಿ.ಮೀ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ೭೦,೮೦೫.೧೮ ಕಿ.ಮೀ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ, ೨,೭೮೯.೫೦ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ, ೮೨೨.೪೬ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆ, ೪೫೪.೦೫ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಲಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ೨೦೧೪-೧೫ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೭೬,೨೨೧.೪೬ ಕಿ.ಮೀ ಗಳು ಇದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ೪೫೪.೫೧ ಕಿ.ಮೀ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ೭೨,೩೪೦.೭೬ ಕಿ.ಮೀ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ, ೨,೧೮೦.೩೨ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ, ೭೦೫.೦೫ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆ, ೭೦೫.೦೫ ಕಿ.ಮೀ ಮೋಟಾರು ಸಂಚರಿಸಲಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ೬,೫೭೨.೧೫ ಕಿ.ಮೀ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೯,೭೨೦.೯೫ ಕಿ.ಮೀ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೪೯೯೨೮.೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೭೬,೨೨೧.೪೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದವು.

ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಬಹುಪಾಲು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು (ಶೇ ೯೯.೪) ಹಾಗೂ ಶೇ ೯೩ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಡಾಂಬರು ಮೇಲ್ಮೈ ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ (ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್ ವಿಡ್ತ್) ಶೇ ೧೯ ರಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ಶೇ ೧ ರಷ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಶೇ.೨ ರಷ್ಟು ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಚತುಷ್ಪಥವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ.೬೭ ರಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಶೇ ೧೭ ರಷ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಶೇ ೧.೪ ರಷ್ಟು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ದ್ವಿಪಥ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ಆಯ್ದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ

ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ	೧೯೫೬	೧೯೬೬	೧೯೭೬	೧೯೮೬	೧೯೯೬	೨೦೦೬	೨೦೧೪	೨೦೧೫
೧) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೮೬೪	೧೨೬೯	೧೯೬೮	೧೯೬೮	೧೯೯೭	೩೯೭೩	೪೬೬೮	೬೫೭೨.೧೫
೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೫೯೮೩	೬೬೪೦	೭೫೫೪	೭೯೧೨	೧೧೩೯೫	೧೭೪೦೫	೨೦೫೭೭	೧೯೭೨೦
೩) ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	೭೦೦೬	೧೩೧೮೦	೧೨೯೮೦	೧೫೯೯೯	೨೮೩೧೧	೩೨೫೭೨	೪೯೯೦೬	೪೯೯೨೮.೩೬
೪) ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರಸ್ತೆಗಳು	-	-	-	-	-	೮೩೬೬	೮೩೬೬	೮೩೬೬
೫) ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು						-	೧೪೬೭೧೩	೧೫೫೫೪೫*
ಒಟ್ಟು	೧೩೮೫೩	೨೧೦೮೯	೨೨೫೦೨	೨೫೮೭೯	೪೧೭೦೩	೨೦೯೦೧೪	೨೩೯೦೫೫	೨೪೦೧೩೧
ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲ್ಮೈವಿವರ								
೧) ಸಿಮೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ	೩೫೮೪	೧೩೧೧೭	೧೯೪೮೩	೨೨೪೭೬	೩೩೧೩೯	೫೦೬೫೧	೬೯೮೧೩	೪೬೬೨೪.೦೨
೨) ಮರಮು ಜಿಲ್ಲರಸ್ತೆ	೧೦೧೦೬	೭೨೦೯	೨೮೨೫	೩೧೫೯	೮೦೭೫	೨೬೨೪	೩೫೫೨	೨೮೮೨.೨೪
೩) ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ	೧೬೩	೭೬೩	೧೯೪	೨೪೪	೪೮೯	೬೫೭	೧೮೦೬	೧೨೨೨.೧೦

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ. *ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿವೆ.

೨೦೧೪ರಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಘೋಷಣೆಯಿಂದ ಉದ್ಭವು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಏರಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉದ್ದವು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದದಲ್ಲ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ಇವು ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ದೇಶದ ಬೃಹತ್ ನಗರಗಳು, ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗಳು, ಬಂದರು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳ ನಡುವೆ ದೇಶದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತವೆ. ೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಉದ್ದ ೮೩೪ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು, ೧೯೬೧ ರವೇಳಿಗೆ ೧,೨೬೯ ಕಿ.ಮೀಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೧೩೭೭ ಕಿ.ಮೀ., ೧೯೮೧ ರಲ್ಲಿ ೧,೯೬೮ ಕಿ.ಮೀ ಏರಿತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮೊದಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದವು, ೧೯೭೧ ರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯಗಳ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗದಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುದಾನದ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಏಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟು ೧,೯೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಈಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು "ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಭೂ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಾಲಯ"ಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ.

ದ್ವಿಪಥವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಬಹಳಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸುಮಾರು ೭೫,೦೦೦ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೫,೮೪೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಟಲ್ ಬಹಾರಿ ವಾಜಪೇಯಿ ನೇತೃತ್ವದ (ಎನ್‌ಡಿಎ)ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಆರಂಭಿಸಿದ "ಸುವರ್ಣ ಚತುಷ್ಪಥ" ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಮಧ್ಯೆ ವಿಭಜಕಗಳಿಂದ (ದಿವೈಡರ್ಸ್) ಕೂಡಿದ ೪,೮೮೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಅತಿವೇಗದ ರಸ್ತೆಗಳೂ(ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೈವೇಸ್) ಇವೆ. ಅತಿಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಹೊಂದಿರುವ ನಗರಗಳ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೆ ಸಮೀಪವಿರುವ ಕಡೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಎಂಟು ಪಥಗಳಿಂದಲೂ ಕೂಡಿವೆ. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಶೇ.೨ ಇದ್ದು, ಸುಮಾರು ಶೇ.೪೦ ಭೂ ಸಾರಿಗೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೧೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಇವು ರಾಜ್ಯಾದ್ಯಂತ ಒಟ್ಟು ೪,೪೯೦.೭೧ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೪, ೭(ಪ್ರಸ್ತುತ ೪೪), ೭೩, ೨೦೬ ಹಾಗೂ ೨೦೯ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೮೩೪.೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ಲೇನ್ (ಚತುಷ್ಪಥ) ರಸ್ತೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ: ೪ಎ, ೯, ೧೩, ೧೭, ೪೮, ೭೩, ೭೭, ೨೦೬, ೨೦೭, ೨೦೯, ೨೧೨, ೨೧೮ ಹಾಗೂ ೨೩೪ ರಲ್ಲಿ

ಒಟ್ಟು ೨,೯೫೫.೩೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಎರಡು ಲೇನ್(ದ್ವಿಪಥ) ರಸ್ತೆ ಇರುತ್ತವೆ.

ಕೋಜಿಪೇಡ್-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಸುಲ್ತಾನ್ ಬತೇರಿ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ನಂಜನಗೂಡು, ಮೈಸೂರು, ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ, ಮೂಗೂರು, ಉತ್ತಂಬಳ್ಳಿ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಂಡಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ ಕನಕಪುರ, ಹಲಗೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ಸತ್ತೇಗಾಲ, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಯಳಂದೂರು, ಸಂತೇಮರಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ ಗಳೆಂದು ಜೂನ್-ಜುಲೈ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೧೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ವಿಜಯಪುರ(ಬಜಾಪುರ)-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ೧೩ನೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಒಟ್ಟು ೩,೫೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೩ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ ಎರಡನೇ ಹಂತದ ಬೈಪಾಸ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬೆಲ್ಟ್-ಆಪರೇಟ್-ಫ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ (ಬಿಒಒ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಏಷ್ಯಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಲ ನೆರವು ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ರ ೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು (ಚತುಷ್ಪಥ) ಲೇನ್‌ಗಳಿಗೆ(ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊಸೂರಿನ ತಮಿಳುನಾಡು ಗಡಿಯವರೆಗೆ) ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೮ ಅನ್ನು ವಿಜಯಪುರದಿಂದ ಹುಮ್ಮಾಬಾದ್ (೨೨೦ ಕಿ.ಮೀ.)ವರೆಗೆ ಕಲಬುರಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜೇವರ್ಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಲಬುರಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ ಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸುವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೫ ಎಂದು ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೩೧.೦೩.೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು ಇವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೪,೪೯೦.೭೧ ಕಿ.ಮೀಗಳಿಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲರುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾದ 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-೭೩, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭೭, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೬, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೭, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೦೯, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೨, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೮ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೩೪, ಕೊಡಗು, ಯಾದಗಿರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೩೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ, ಗದಗ ಮತ್ತು ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೭೪ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾಗೂ

೭೩ ಕಿ.ಮೀ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಗೋಲ್ಡನ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲ್ಯಾಟರಲ್ ಹೈವೇ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೪ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡರ್ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭ (ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೪೪) ಅನ್ನು ಆರು ಲೇನ್‌ಗಳ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮೂಲಕ (ಎನ್.ಹೆಚ್.ಎ.) ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭ನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ ಪ್ರಸ್ತುತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೪ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ನಿಡಿದಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಉತ್ತರಭಾರತದ ವಾರಣಾಸಿ(ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ)ಯಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ(ತಮಿಳುನಾಡು) ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೪,೫೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ದೇಶದ ಆರು (ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡು)ರಾಜ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೧೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲ ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೃಷ್ಣಗಿರಿ ನಡುವಣ ೧೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು “ಗೋಲ್ಡನ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲ್ಯಾಟರಲ್ ಹೈವೇ” ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ೨೦೧೧ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ನೀಡಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯೆಂದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ. ೪೭ಎ. ಇದರ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೫.೯ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಕೊಚ್ಚಿ ನಗರದಲ್ಲರುವ ಮರಡುವಿನ ಕುಂದನೂರು ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಿಂದ ವಿಲ್ಲಂಗ್ಡನ್ ಧ್ವೀಪದಲ್ಲರುವ ಕೊಚ್ಚಿಯ ಪೋರ್ಟ್‌ಅನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತದೆ. ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಯೇ ಅತಿ ಎತ್ತರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಾದ ಮನಾಲಯಿಂದ ಕಾಶ್ಮೀರದ ಲಡಾಕ್‌ನಲ್ಲರುವ ಲೇಹ್‌ವರೆಗೆ ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ ಎನ್ನುವ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಭಾರತವು ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ.

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಭೂಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಇಲಾಖೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಏಳು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ೩,೨೪೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ತಾತ್ಕಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ರೂ ೨೫,೦೦೦ ಸಾವಿರ ಕೋಟಿಯನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮುಂಬರುವ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಭೂ-ಸ್ವಾಧೀನ ಕಾರ್ಯ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯ ನಡೆಯಲಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿ ರೂಪಾಂತರಗೊಳ್ಳುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೫೦ರಲ್ಲಿ ೭೮೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್. ಇದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭೧ನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪೮ಕ್ಕೆ ಬದಲಿಸಿ, ಹುಮ್ಮಾಬಾದ್, ಕಲಬುರಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಲಕ್ಷ್ಮೀನಗರಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೫೦ಎ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೫೦ಕ್ಕೆ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ನಂಜನಗೂಡನ್ನು, ಜೇವರ್ಗಿ ಇಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರದವರೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು

ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೭೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಸೀಕೆರೆಯ ಮೂಲಕ ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೭, ಇದು ೨೦೩ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭೩ ಮೂಡಿಗೇರೆಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಡೂರಿಗೆ ೭೨ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೭೫ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಂಟ್ವಾಳದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುವ ೩೭೭ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೩೭೭ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕುಕನೂರಿನಿಂದ ಗದನಕೇರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ೧೫೭ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆ, ಅಭಸಲ್‌ಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಲಬುರಗಿಯಿಂದ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಕ್ಕಲಕೋಟೆಯ ೧೦೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ೧೫೦ಇ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಆಗುಂಬೆಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಉಡುಪಿಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ೧೭೯ ಏ ಸಂಖ್ಯೆಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸೇರಿವೆ. ಈಗ ಅಂದರೆ ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೭೫೭೨.೧೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಒಟ್ಟು ೨೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಇವೆ.

ಗೋಲ್ಡನ್ ಕ್ವಾಡ್ರಿಲ್ಯಾಟರಲ್ ಹೈವೇ (ಚತುಷ್ಕೋನ, ಜಿ.ಕ್ಯೂ ೫,೮೪೭ ಕಿ.ಮೀ)ದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಾದ ರಾಷ್ಟ್ರದ ರಾಜಧಾನಿ ದೆಹಲಿ, ಮುಂಬಯಿ, ಚೆನ್ನೈ ಮತ್ತು ಕಲ್ಕತ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಮುಖ ಮೆಟ್ರೋ ನಗರಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಈ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೩೦೦ ಬಿಲಿಯನ್ ಆಗಿದ್ದು ಹೆದ್ದಾರಿ ಉದ್ದ ೫,೮೪೭ ಕಿ.ಮೀ ಇದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾದ ಬಹಳಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸಲಾದ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ಹಣದ ಜೊತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾಲವಾಗಿ ಪಡೆದ ಹಣವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಾಷ್ಟ್ರದ ನಾಲ್ಕು ದಿಕ್ಕಿನ ನಾಲ್ಕು ಉದ್ದೇಶಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ: ಉತ್ತರದ ಶ್ರೀನಗರದಿಂದ, ದಕ್ಷಿಣದ ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಯನ್ನು ಸೇಲಂ ಸೇರಿದಂತೆ (ಕೊಯಮತ್ತೂರು, ಕೊಚ್ಚಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ) ಮತ್ತು ಪೂರ್ವದ ಸಿಲ್ಚಾರ್‌ನಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮದ ಪೋರ್ಟ್‌ಬಂದರ್ ಅನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲದ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೭,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದು ಬಂದರು ಮತ್ತು ೧,೧೫೭ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಇತರ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ರೂ ೩೫೦ ಬಿಲಿಯನ್ ವೆಚ್ಚದ ಯೋಜನೆ ೨೮-೨-೨೦೦೯ರಂದು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ.

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ಸುವರ್ಣ ಚತುಷ್ಪಥ ಹೆದ್ದಾರಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಘೋಷಿಸಿದ್ದು, ಇವು ೨೦೧೨ ಏಪ್ರಿಲ್ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ ೮೪.೨೮ ಕಾಮಗಾರಿ ಮುಗಿದಿದ್ದು ೧೫.೭ ಯೋಜನಾ ಕೆಲಸ ಬಾಕಿಯಿದ್ದು ಈಗ ಅವುಗಳೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿವೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ೩೧-೩-೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ವಿವರ	ದೂರ ಕಿ.ಮೀ ಗಳಲ್ಲಿ	ಸಿಂಗಲ್ ಲೇನ್	ಇಂಟರ್ ಮೀಡಿಯೇಟ್ ಲೇನ್	ಎರಡು ಲೈನು	ನಾಲ್ಕು ಲೈನು
೧	೪	ಚೆನ್ನೈ-ಕೋಲಾರ-ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹಾವೇರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಳಗಾವಿ-ಪುಣೆ-ಮುಂಬೈ.	೩೬೬.೫೬	೦	೦	೦	೩೬೬.೫೬
೨	೪ಎ	ಬೆಳಗಾವಿ-ಖಾನಾಪುರ-ಅನ್‌ಮೋಡ್-ಪಣಜಿ	೮೪.೧೨	೦	೦	೮೪.೧೨	೦
೩	೭/೪೪*	ಬನಾರಸ್-ನಾಗಪುರ-ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟ-ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ-ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೊಸೂರು-ಕೃಷ್ಣಗಿರಿ-ಮಧುರೈ-ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ	೧೩೪.೦೧	೦	೦	೦	೧೩೪.೦೧
೪	೬	ಪುಣೆ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಹುವ್ಯಾಬಾದ್-ಹೈದರಾಬಾದ್-ವಿಜಯವಾಡೆ	೭೫.೦೧	೦	೦	೭೫.೦೧	೦
೫	೧೩	ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಚನ್ನಗಿರಿ-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ-ಶೃಂಗೇರಿ-ಕಾರ್ಕಳ-ಮಂಗಳೂರು	೭೧೪.೩೩	೨೧.೩೦	೨೦೪.೭೦	೪೮೮.೩೩	೦
೬	೧೭	ಪನವೇಲ್-ಪಣಜಿ-ಕಾರವಾರ-ಕುಂದಾಪುರ-ಉಡುಪಿ-ಮಂಗಳೂರು-ಕಣ್ಣನೂರು-ತಿರಚೂರು	೩೦೦.೧೦	೦	೦	೩೦೦.೧೦	೦
೭	೪೮	ಬೆಂಗಳೂರು-ನೆಲವಂಗಲ-ಕುಣಿಗಲ್-ಬೆಳ್ಳೂರುಕ್ರಾಸ್-ಹಾಸನ-ಸಕಲೇಶಪುರ-ಮಂಗಳೂರು	೩೧೬.೫೦	೦	೦	೧೩೨.೫೦	೧೮೪.೦೦
೮	೩೩	ಅಂಕೋಲಾ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುತ್ತಿ	೩೩೮.೩೦	೦	೦	೩೩೨.೨೦	೬.೪೦
೯	೩೭	ವೆಂಟ್ಕುಪಾಳ್ಯಂ-ಊಟ-ಗೂಡಲೂರು-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೨)	೨೩.೧೦	೦	೧೫.೮೪	೧೦.೨೬	೦
೧೦	೨೦೩	ತುಮಕೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹೊನ್ನಾವರ	೩೭೦.೩೩	೧೪.೦೦	೪೪.೦೦	೨೬೨.೪೩	೨೦.೨೦
೧೧	೨೦೭	ಹೊಸೂರು (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೭/೪೪)-ಸರ್ಜಾಪುರ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ-ದಾಬಸ್‌ಪೇಟೆ (ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ -೪)	೧೨೧.೩೦	೦	೦	೧೨೧.೩೦	೦
೧೨	೨೦೬	ದಿಂಡಿಗಲ್-ಪೋಲ್ಲಾಚಿ-ಕೊಯಮತ್ತೂರು-ಅಣ್ಣೂರ-ಸತ್ಯಮಂಗಲ-ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ-ಬೆಂಗಳೂರು	೨೦೩.೫೨	೦	೩೦.೨೦	೧೭೬.೩೦	೪.೦೨
೧೩	೨೧೨	ಕೇರಳದ ಕೊಜಿಕೊಡೆ ಹತ್ತಿರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೧೭ ರಿಂದ ಆರಂಭಿಸಿ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹತ್ತಿರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೬ ಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತದೆ.	೧೫೧.೦೦	೦	೩೭.೦೦	೧೧೪.೦೦	೦
೧೪	೨೧೮	ಹುಮ್ಮಾಬಾದ್-ಜೇವರ್ಗಿ-ವಿಜಯಪುರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ	೪೧೨.೦೦	೦	೦	೪೧೨.೦೦	೦
೧೫	೨೩೪	ಮಂಗಳೂರು-ತಿರುವಣ್ಣಾಮಲೈ ವಿಭಾಗ	೫೦೬.೫೦	೧೮.೦೦	೨೪೫.೦೮	೨೪೩.೪೨	೦
೧೬	೫೦	ಕರ್ನಾಟಕ-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಗಡಿಭಾಗ-ಲಕ್ಷ್ಮೀನಗರ	೨೩೦.೮೧	೦	೨೩೦.೮೧	೦	೦

೧೭	೧೫೦	ಕಲಬುರಗಿ-ವಾಡಿ-ಯಾದಗಿರಿ ಪ್ರದೇಶ)	ಕೃಷ್ಣ(ಆಂಧ್ರ	೧೨೫.೩೦	೦	೧೨೫.೩೦	೦	೦
೧೮	೧೫೦೫	ಜೇವರ್ಗಿ-ಚಾಮರಾಜನಗರ		೬೧೮.೬೨	೦	೦	೬೧೮.೬೨	೦
೧೯	೧೫೦೩	ಕಲಬುರಗಿ-ಅಕ್ಕಲಕೋಟಾ ರಸ್ತೆ		೭೪.೦೦	೦	೭೪.೦೦	೦	೦
೨೦	೧೬೭	ಹಗರಿ-ಆಲೂರು-ಅದೋನಿ-ಮಂತ್ರಾಲಯಂ-ರಾಯಚೂರು-ಮೆಹಬೂಬ್ ನಗರ-ಜಡಚರ್ರಾ		೭೪.೦೦	೦	೦	೭೪.೦೦	೦
೨೧	೧೬೯೫	ತೀರ್ಥಹಳ್ಳಿ-ಉಡುಪಿ ರಸ್ತೆ		೮೭.೬೦	೦	೦	೮೭.೬೦	೦
೨೨	೧೭೩	ಮೂಡಿಗೇರೆ-ಕಡೂರು ರಸ್ತೆ		೭೨.೧೦	೦	೦	೭೨.೧೦	೦
೨೩	೨೭೫	ಬಂಟ್ವಾಳ-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ		೩೭೬.೪೬	೦	೦	೨೪೨.೪೬	೧೨೫.೦೦
೨೪	೩೬೭	ಖಾನಾಪುರ-ಗದ್ದನಕೆರೆ ರಸ್ತೆ		೧೫೬.೬೨	೦	೦	೧೫೬.೬೨	೦
೨೫	೭೬೬ಸಿ	ಬೈಂದೂರು-ರಾಣಿಬೆನ್ನೂರು ರಸ್ತೆ		೨೪೬.೦೦	೦	೨೪೬.೦೦	೦	೦
		ಒಟ್ಟು		೬೫೭೨.೧೫	೫೩.೩೦	೧೨೮೨.೬೩	೪೦೮೯.೭೦	೧೧೪೬.೨೨

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯದವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೫೭೨.೧೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೮೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ೨೦೧೩ರಿಂದ ೨೦೧೫ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ರಾಜ್ಯದ ೨೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರವು ತಾತ್ಕಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು: ಇವು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ರಾಜಧಾನಿಯನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕಗಳಾಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ಇವು ಉತ್ತಮ ಸಾಧನಗಳಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೦೫ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೭೨೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೫೬ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೨೦,೭೬೯.೭೮ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ೨೦೧೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೫೭ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೨೦,೭೭೩ ಕಿ.ಮೀ ಇರುತ್ತದೆ. ೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೬೧ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೯೭೨೦ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಟ್ಟು

೨೩೫೧ ಕಿ.ಮೀಟರ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ) ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೧೬ ಕಿ.ಮೀಟರ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೧೭ರ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ (ಇದನ್ನು ಆರುಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕರಡು ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ) ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೯ರ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಜೇದರ್ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲಕರಣ ಕೆಲಸ ಉತ್ತಮ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದೊಂದಿಗೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಫಲತಾಂಶವನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ 'ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ'ಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಮೊದಲ ಮತ್ತು ಎರಡನೆಯ ಕಂತಾಗಿ ರೂ ೩೦೧೮.೮೨ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೦೭೭ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ'ದಡಿ ಖಾಸಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ೭೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಯಲಹಂಕ ಮತ್ತು ಹಿಂದೂಪುರ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್‌ಯಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುವ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 'ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ'ದಡಿ ರೂ ೧೧೨೦.೫೭ ಕೋಟಿಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ೩೧೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೨ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ ೩೧ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೫ ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೆಸರುಗಳು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀಗಳಲ್ಲಿ)
೧	ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ	೧೪೭.೦೦	೧೧೭.೭೦	೭೨೫.೭೯	೯೮೯.೪೯
೨	ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾ)	೨೦೫.೦೦	೨೦೭.೭೦	೭೭೭.೮೦	೧೦೭೯.೪೦
೩	ರಾಮನಗರ	೯೩.೦೦	೨೭೩.೭೭	೧೫೫೩.೭೦	೧೯೨೦.೨೭
೪	ತುಮಕೂರು	೩೯೦.೪೫	೭೮೭.೩೮	೩೭೮೫.೭೫	೪೮೭೫.೫೮
೫	ಕೋಲಾರ	೧೩೭.೪೦	೩೦೫.೫೨	೧೨೨೪.೫೦	೧೭೭೭.೪೨
೬	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೧೪೮.೦೦	೨೭೩.೮೮	೯೨೮.೦೪	೧೩೪೯.೯೨
೭	ಮೈಸೂರು	೨೩೭.೭೩	೫೯೧.೭೮	೨೭೦೩.೦೯	೩೪೩೨.೪೦
೮	ಚಾಮರಾಜನಗರ	೨೦೧.೨೪	೩೧೯.೭೭	೯೯೫.೨೧	೧೫೧೬.೨೨
೯	ಮಂಡ್ಯ	೨೦೭.೨೧	೩೫೧.೭೭	೨೮೮೧.೮೭	೩೪೩೯.೭೫
೧೦	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೩೯೮.೧೦	೯೫೩.೯೨	೨೧೧೫.೮೩	೩೪೬೭.೮೫
೧೧	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೨೮೭.೭೦	೪೩೯.೫೧	೨೦೯೭.೧೦	೨೮೨೨.೩೧
೧೨	ದಾವಣಗೆರೆ	೧೮೭.೪೨	೭೩೧.೦೫	೧೭೦೨.೫೦	೨೫೨೦.೯೭
೧೩	ಹಾಸನ	೨೫೨.೧೭	೯೯೭.೦೩	೩೧೩೧.೩೭	೪೩೯೭.೫೫
೧೪	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೨೭೭.೭೧	೫೩೫.೭೧	೧೭೩೨.೮೨	೨೪೩೭.೦೪
೧೫	ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ	೩೧೦.೪೦	೪೫೫.೮೦	೭೭೪.೮೫	೧೫೪೧.೦೫
೧೬	ಉಡುಪಿ	೨೧೮.೪೦	೨೯೮.೫೧	೭೯೦.೦೮	೧೩೦೭.೯೯
೧೭	ಕೊಡಗು	೭೨.೧೯	೪೭೭.೩೧	೮೫೫.೫೦	೧೩೯೪.೦೦
	ದಕ್ಷಿಣವಲಯ	೩೭೪೮.೯೧	೮೦೦೪.೭೦	೨೮೩೭೫.೭೯	೪೦೧೧೯.೨೦
೧೮	ಧಾರವಾಡ	೧೯೧.೯೦	೪೮೪.೪೧	೧೩೮೯.೫೦	೨೦೭೫.೮೧
೧೯	ಗದಗ	೧೦೩.೫೭	೭೮೩.೪೨	೧೧೭೯.೧೯	೧೯೬೬.೧೮
೨೦	ಹಾವೇರಿ	೧೫೭.೯೦	೫೮೮.೧೪	೧೮೩೮.೭೨	೨೫೮೪.೭೬
೨೧	ಉತ್ತರಕನ್ನಡ	೩೫೯.೩೨	೧೨೩೫.೭೧	೨೦೩೮.೫೭	೩೬೩೩.೫೯
೨೨	ಬೆಳಗಾವಿ	೨೦೧.೦೦	೨೩೫೧.೮೧	೩೦೪೫.೯೭	೫೫೯೮.೭೮
೨೩	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೧೭೭.೯೧	೮೧೪.೫೭	೧೫೮೭.೨೦	೨೫೭೭.೭೭
೨೪	ವಿಜಯಪುರ	೨೯೭.೦೭	೭೯೮.೦೨	೨೪೦೨.೫೧	೩೩೯೭.೬೦
೨೫	ಬಳ್ಳಾರಿ	೩೯೪.೭೩	೯೨೯.೯೧	೧೮೦೪.೫೪	೩೧೨೯.೧೮
೨೬	ರಾಯಚೂರು	೧೭೩.೦೦	೮೫೦.೫೨	೧೫೦೭.೮೧	೨೫೨೦.೩೩
೨೭	ಕೊಪ್ಪಳ	೧೭೨.೭೯	೭೭೩.೨೦	೧೪೪೯.೧೭	೨೨೪೫.೦೭
೨೮	ಕಲಬುರಗಿ	೨೭೯.೧೪	೧೩೩೩.೧೧	೧೨೪೭.೩೫	೨೮೫೮.೬೦
೨೯	ಯಾದಗಿರಿ	೧೩೭.೨೦	೪೨೧.೩೨	೧೨೦೫.೮೭	೧೭೬೩.೩೯
೩೦	ಬೀದರ್	೨೦೯.೮೧	೭೫೨.೨೨	೮೭೯.೩೮	೧೭೬೧.೪೧
	ಉತ್ತರವಲಯ	೨೮೨೩.೨೪	೧೧೭೧೭.೩೫	೨೧೫೭೨.೭೭	೩೬೧೦೨.೨೭
	ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	೭೫೭೨.೧೫	೧೯೭೨೦.೯೫	೪೯೯೨೮.೩೭	೭೭೨೨೧.೪೭

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ.

೨೦೧೫ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ (ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್ ವಿಡ್ತ್) ಸಿಂಗಲ್ ಲೇನ್ ೫೭೩೮.೯೫ ಕಿ.ಮೀ, ಇಂಟರ್ ಮೀಡಿಯೆಟ್ ಲೈನ್ ೧೦೪೪೭.೪೨ ಕಿ.ಮೀ, ಎರಡು ಲೇನ್

೩೩೬೯.೦೩ ಕಿ.ಮೀ, ನಾಲ್ಕು ಲೇನು ಗೃಹಗಳ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ಒಟ್ಟು ೧೯೭೨೦.೯೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ ೧೪೮.೨೯ ಕಿ.ಮೀ, ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ ೧೯೪೫೦.೮೧ ಕಿ.ಮೀ, ಜಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ೯೮.೦೮, ಕಿ.ಮೀ.ಕಟ್ಟಾ ರಸ್ತೆ ೨೩.೭೭ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ರಾಜ್ಯಗಳ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩: ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ವಿವರ (೩೧.೦೩.೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತೆ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆ	ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ	ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ (ಸಿ.ಸಿ)	ಡಾಂಬರು (ಬಿ.ಬಿ)	ಜಲ್ಲ ರಸ್ತೆ/ಡಬ್ಲ್ಯೂಐ.ಎಂ)	ಕಟ್ಟಾ ರಸ್ತೆ/ಅನ್ಸರ್ಪೆಸ್	ಸಿಂಗಲ್ ಲೇನು/ಎಸ್.ಎಲ್	ಇಂಟರ್ ಮೀ.ಲೇನು	೨ಲೇನು	೪ಲೇನು
೧	ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ	೧೧೬.೭೦	೦.೦೦	೧೧೬.೭೦	೦	೦	೨.೫೦	೧೫.೧೦	೯೩.೯೦	೫.೨೦
೨	ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾ)	೨೦೭.೬೦	೦	೨೦೭.೬೦	೦	೦	೨೧.೦೫	೫೯.೦೫	೧೨೭.೫೦	೦.೦೦
೩	ರಾಮನಗರ	೨೭೩.೬೬	೦.೦೦	೨೭೩.೬೬	೦	೦	೭.೦೦	೧೬೧.೦೪	೧೦೫.೬೨	೦
೪	ತುಮಕೂರು	೬೮೭.೩೮	೧.೧೯	೬೮೬.೧೯	೦	೦	೨೭೮.೪೪	೩೬೬.೫೨	೪೨.೪೨	೦
೫	ಕೋಲಾರ	೩೦೫.೫೨	೦.೯೫	೩೦೪.೦೭	೩.೫೦	೦	೨೬.೧೬	೨೨೭.೭೮	೪೪.೭೧	೬.೮೬
೬	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೨೬೩.೮೮	೦	೨೬೩.೮೮	೦	೦	೧೦೬.೩೧	೧೦೩.೪೫	೫೦.೮೨	೩.೩೦
೭	ಮೈಸೂರು	೫೯೧.೬೮	೦.೩೦	೫೮೭.೦೮	೪.೩೦	೦	೧೭೫.೪೮	೨೦೫.೭೨	೨೦೧.೪೫	೫.೦೩
೮	ಜಾಮರಾಜನಗರ	೩೧೯.೭೭	೦.೬೦	೩೧೯.೧೭	೨.೨೦	೦	೯೩.೭೦	೨೦೭.೧೭	೧೭.೦೦	೧.೯೦
೯	ಮಂಡ್ಯ	೩೫೧.೬೭	೦	೩೫೧.೬೭	೦	೦	೪.೪೦	೨೦೨.೪೩	೧೩೯.೩೮	೫.೪೬
೧೦	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೯೫೩.೯೨	೧೪.೬೭	೯೩೯.೦೫	೨.೨೦	೦	೧೮೨.೫೩	೬೦೫.೫೮	೧೪೫.೮೦	೨೦.೦೧
೧೧	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೪೩೯.೫೧	೦	೪೩೯.೯೧	೦	೦	೧೦೧.೦೮	೩೦೬.೪೮	೩೦.೮೫	೧.೦೧
೧೨	ದಾವಣಗೆರೆ	೭೩೧.೦೫	೪.೩೮	೭೨೬.೬೭	೦	೦	೧೫೫.೪೧	೪೩೦.೭೪	೧೩೯.೪೮	೫.೪೨
೧೩	ಹಾಸನ	೯೯೬.೦೩	೧೬.೧೮	೯೮೦.೦೭	೧೬.೭೮	೦	೧೮೯.೪೫	೪೫೯.೦೭	೩೩೫.೧೩	೨೧.೩೮
೧೪	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೪೫೩.೫೧	೪.೧೭	೪೫೧.೪೪	೦	೦	೧೩೬.೮೮	೩೮೮.೩೧	೧೦.೪೨	೦
೧೫	ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ	೪೫೫.೮೦	೦.೮೫	೪೫೪.೯೫	೦	೦	೯.೧೨	೪೧೩.೭೧	೧೪.೯೭	೦
೧೬	ಉಡುಪಿ	೨೯೮.೫೧	೯.೪೮	೨೮೯.೦೩	೦	೦	೧೮.೩೬	೨೫೦.೫೫	೨೯.೨೦	೦.೦೪
೧೭	ಕೊಡಗು	೪೭೬.೩೧	೪.೪೯	೪೭೧.೮೨	೦	೦	೮೬.೬೯	೩೪೩.೫೦	೪೬.೧೨	೦
	ದಕ್ಷಿಣವಲಯ ಒಟ್ಟು	೮೦೦೪.೬೦	೫೭.೨೭	೭೯೧೭.೫೬	೨೮.೭೮	೦	೧೫೮೫.೫೬	೪೭೬೮.೨೦	೧೫೭೪.೭೭	೭೬.೦೭
೧೮	ಧಾರವಾಡ	೪೮೪.೪೧	೨.೫೦	೪೮೬.೪೯	೦	೧೫.೪೨	೧೦೫.೩೭	೩೦೨.೯೦	೭೬.೧೪	೦
೧೯	ಗದಗ	೬೮೩.೪೨	೦.೮೦	೬೮೦.೧೨	೦	೨.೫೦	೧೬೭.೯೦	೪೦೬.೪೬	೧೦೩.೧೬	೫.೯೦
೨೦	ಹಾವೇರಿ	೫೮೮.೧೪	೨.೩೪	೫೮೫.೮೦	೦	೦	೧೧೩.೬೧	೪೨೮.೧೯	೪೨.೯೧	೩.೪೩
೨೧	ಉತ್ತರಕನ್ನಡ	೧೨೩೫.೭೧	೧೨.೫೧	೧೨೦೦.೨೦	೧೯.೮೦	೩.೨೦	೪೬೧.೯೪	೭೩೯.೧೦	೩೪೬.೭೭	೦
೨೨	ಬೆಳಗಾವಿ	೨೩೫೧.೮೧	೦.೬೦	೨೩೪೮.೪೫	೦.೮೦	೧.೯೬	೮೮೫.೫೦	೧೦೨.೯೫	೩೫೮.೫೪	೫.೮೨
೨೩	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೮೧೪.೫೬	೨.೨೮	೮೧೧.೮೯	೦	೦.೩೯	೨೬೩.೪೧	೩೭೩.೫೦	೧೭೦.೫೬	೭.೦೯
೨೪	ವಿಜಯಪುರ	೬೯೮.೦೨	೨.೨೧	೬೯೫.೮೧	೦	೦	೧೯೬.೪೪	೩೯೭.೧೫	೧೦೪.೪೩	೦
೨೫	ಬಳ್ಳಾರಿ	೯೨೯.೯೧	೫.೯೪	೯೨೩.೯೭	೦	೦	೨೧೩.೫೩	೬೦೮.೦೪	೮೮.೧೩	೨೦.೨೧
೨೬	ರಾಯಚೂರು	೮೫೦.೫೨	೧.೦೦	೮೪೯.೭೭	೪೧.೭೫	೦	೪೦೧.೬೩	೯೫.೭೯	೩೪೯.೩೫	೩.೭೫
೨೭	ಕೊಪ್ಪಳ	೬೭೩.೨೦	೦	೬೭೩.೨೦	೦	೦	೨೭೧.೩೧	೨೮೮.೭೬	೧೦೬.೯೫	೬.೧೮
೨೮	ಕಲಬುರಗಿ	೧೩೩೩.೧೧	೭.೮೫	೧೩೨೫.೨೬	೦	೦.೩೦	೭೦೪.೭೨	೩೭೧.೯೩	೨೫೨.೩೬	೪.೧೦
೨೯	ಯಾದಗಿರಿ	೪೨೧.೩೨	೦.೨೦	೪೧೯.೧೨	೬.೯೫	೦	೧೩೬.೭೩	೨೨೫.೧೯	೫೭.೪೦	೨.೦೦
೩೦	ಬೀದರ್	೬೫೨.೨೨	೦.೮೦	೬೫೧.೪೨	೦	೦	೨೩೨.೩೦	೩೩೯.೨೬	೪೯.೬೬	೩೧.೦೦
	ಉತ್ತರವಲಯ ಒಟ್ಟು	೧೧೭೧೬.೩೫	೯೧.೦೩	೧೧೫೩೨.೨೫	೬೯.೩೦	೨೩.೭೭	೪೧೫೩.೩೯	೫೭೭೯.೨೨	೧೭೯೪.೨೬	೮೯.೪೮
	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಒಟ್ಟು	೧೯೭೨೦.೯೫	೧೪೮.೨೯	೧೯೫೫೦.೮೧	೯೮.೦೮	೨೩.೭೭	೫೭೩೮.೯೫	೧೦೪೪೭.೪೨	೩೩೬೯.೦೩	೧೬೫.೫೫

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೪೯,೯೨೮.೩೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇವು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲವೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಟ್ಟು ೩,೭೮೭.೭೫ ಕಿ.ಮೀ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು(ಗ್ರಾಮೀಣ) ಜಿಲ್ಲೆಯು ೩೬೬.೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೮೩೬೬ ಕಿ.ಮೀ ಮುನಿಸಿಪಲ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಇದ್ದು, ಇವುಗಳನ್ನು ನಗರ/ಪಟ್ಟಣ ಪರಿಮಿತಿಗಳಲ್ಲ ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಗಳು, ಸಿಟಿ ಮುನ್ಸಿಪಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮುಂತಾದವು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

೨೦೧೫ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಗೆ ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ರಸ್ತೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ (ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್ ವಿಡ್ತ್) ಸಿಂಗಲ್ ಲೇನ್ ೪೧೧೦೯.೨೯ ಕಿ.ಮೀ, ಇಂಟರ್ ಮೀಡಿಯೆಟ್ ಲೈನ್ ೮೦೧೦.೯೬ ಕಿ.ಮೀ, ಎರಡು ಲೇನ್ ೬೯೦.೨೮ ಕಿ.ಮೀ, ನಾಲ್ಕು ಲೇನ್ ೧೧೭.೮೩ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ಒಟ್ಟು ೪೯೯೨೮.೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ ೩೦೬.೨೨ ಕಿ.ಮೀ, ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ ೪೩೩೧೭.೮೦ ಕಿ.ಮೀ, ಜಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ೨೦೮೨.೨೪ ಕಿ.ಮೀ.ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ ೧೨೨೨.೧೦ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ಒಟ್ಟು ೪೯೯೨೮.೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪: ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು (೩೧.೦೩.೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತೆ)

ಕ್ರ.ಸ	ಜಿಲ್ಲೆ	ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ	ಸಿ.ಸಿ/ ಸಿಮೆಂಟು	ಬಿ.ಟಿ/ ಟಾರು	ಡಬ್ಲ್ಯೂ ಬಿ.ಎಂ/ ಜಲ್ಲ ರಸ್ತೆ	ಅನ್ಸರ್ಪೆಸ್	ಎಸ್.ಎಲ್	ಇಂಟರ್ ಮೀ.ಲೇನು	೨ಲೇನು	೪ಲೇನು
೧	ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ	೭೨೫.೭೯	೭.೬೪	೬೯೮.೯೩	೧೯.೨೨	೦	೩೭೪.೨೧	೧೭೭.೧೭	೧೬೭.೨೧	೭.೨೦
೨	ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಂತರ	೬೬೬.೮೦	೦.೮೦	೬೬೬.೦೦	೦	೦	೪೧೯.೦೦	೨೨೭.೮೦	೧೭.೦೦	೩.೦೦
೩	ರಾಮನಗರ	೧೫೫೩.೬೦	೭.೩೦	೧೪೦೮.೩೦	೧೩೭.೨೭	೦	೧೨೦೦.೩೫	೩೦೮.೨೫	೩೩.೪೦	೧೧.೬೦
೪	ತುಮಕೂರು	೩೭೮೭.೭೫	೨೮.೯೫	೩೪೪೪.೦೧	೧೯೪.೭೯	೧೨೦.೦೦	೩೧೮೨.೨೪	೫೫೨.೨೪	೫೦.೮೭	೨.೪೦
೫	ಕೋಲಾರ	೧೨೨೪.೫೦	೪.೩೮	೧೨೨೦.೧೨	೦	೦	೯೧೭.೪೪	೨೭೯.೯೭	೧೫.೦೧	೧೨.೦೮
೬	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೯೨೮.೦೪	೧.೮೧	೯೦೪.೨೦	೫.೮೦	೧೫.೮೩	೬೨೭.೪೪	೧೭೬.೩೦	೧೮.೦೦	೬.೩೦
೭	ಮೈಸೂರು	೨೬೦೩.೦೯	೩.೨೮	೨೨೪೯.೧೯	೩೦೩.೨೬	೪೭.೩೬	೨೨೭೩.೩೭	೨೭೪.೦೫	೫೦.೮	೪.೮೭
೮	ಚಾಮರಾಜ ನಗರ	೯೯೫.೨೧	೦	೯೧೫.೬೪	೭೯.೫೭	೦	೭೬೪.೧೭	೨೩೧.೪	೦	೦
೯	ಮಂಡ್ಯ	೨೮೮೧.೮೭	೨.೫೫	೨೫೫೪.೮೮	೩೨೪.೪೪	೦	೨೦೯೯.೧೩	೭೦೨.೫೫	೭೧.೪೪	೮.೭೫
೧೦	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೨೧೧೫.೮೩	೫.೩೫	೨೦೫೨.೦೩	೩೧.೬೫	೨೬.೮೦	೧೮೩೬.೪೧	೨೬೪.೬೨	೪.೪೦	೧೦.೪೦
೧೧	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೨೦೯೬.೧೦	೧.೪೫	೧೯೧೧.೭೨	೨೫.೫೧	೧೫೭.೪೨	೧೮೨೯.೭೪	೨೪೨.೩೩	೧೭.೪೩	೬.೬೦
೧೨	ದಾವಣಗೆರೆ	೧೬೦೨.೫೦	೧೭.೨೯	೧೪೧೩.೭೧	೧೦೬.೩೦	೬೫.೨೦	೧೩೬೫.೭೫	೨೨೯.೦೫	೨.೫೦	೫.೨೦
೧೩	ಹಾಸನ	೩೧೩೧.೩೬	೩೬.೭೫	೨೮೩೦.೯೧	೯೮.೭೫	೧೬೪.೯೫	೨೮೯೩.೩೧	೧೬೬.೬೩	೬೦.೫೫	೧೦.೮೭
೧೪	ಚಿಕ್ಕ ಮಗಳೂರು	೧೬೩೨.೮೨	೬.೩೦	೧೪೯೪.೭೨	೮೭.೯೦	೪೩.೯೦	೧೪೨೯.೪೫	೧೯೮.೩೭	೫.೦೦	೦
೧೫	ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ	೭೭೪.೮೫	೧.೪೧	೭೬೨.೩೧	೨.೧೩	೦	೩೭೮.೨೫	೩೯೨.೩೫	೩.೨೦	೧.೦೫
೧೬	ಉಡುಪಿ	೭೯೦.೦೮	೨೪.೭೮	೭೬೪.೭೫	೦.೫೫	೦	೪೩೬.೯೭	೩೪೭.೩೧	೫.೮೦	೦
೧೭	ಕೊಡಗು	೮೫೫.೫೦	೫.೯೮	೮೦೭.೧೨	೧೧.೦೦	೩೧.೪೦	೬೩೮.೮೦	೨೧೩.೨೦	೩.೫೦	೦
	ದಕ್ಷಿಣವಲಯ	೨೮೩೬೫.೬೯	೧೬೫.೦೨	೨೬೦೯೯.೨೪	೧೪೨೮.೫೭	೬೭೨.೮೬	೨೨೬೬೬.೦೩	೫೦೮೩.೨೩	೫೨೬.೧೧	೯೦.೩೨
೧೮	ಧಾರವಾಡ	೧೩೮೯.೫೦	೧೬.೧೮	೧೧೫೧.೯೬	೪೦.೧೭	೧೮೧.೧೯	೧೨೦೬.೧೬	೧೬೯.೯೪	೧೩.೪೦	೦
೧೯	ಹಾವೇರಿ	೧೮೩೮.೬೨	೨೬.೦೩	೧೭೭೨.೬೨	೩೬.೨೫	೩.೭೨	೧೪೫೯.೯೨	೩೫೮.೫೬	೧೬.೨೩	೩.೯೧
೨೦	ಗದಗ	೧೧೭೯.೧೯	೫.೬೫	೧೧೨೨.೮೪	೦	೫೦.೭೦	೧೦೬೧.೭೦	೧೦೮.೧೯	೭.೫೦	೧.೮೦
೨೧	ಉತ್ತರಕನ್ನಡ	೨೦೩೮.೫೬	೧೧.೩೭	೧೭೪೨.೪೮	೫೦.೭೭	೨೩೩.೯೪	೧೯೧೨.೯೬	೨೧೩.೬೦	೨.೦೦	೦
೨೨	ಬೆಳಗಾವಿ	೩೦೪೫.೯೭	೦.೮೪	೩೦೨೧.೪೩	೧೧.೮೦	೧೧.೯೦	೨೫೧೪.೬೬	೪೮೮.೮೨	೩೩.೪೯	೯.೦೦
೨೩	ವಿಜಯಪುರ	೨೪೦೨.೫೧	೩.೫೫	೨೨೪೫.೩೨	೧೪೩.೫೯	೧೦.೦೫	೨೧೭೭.೪೪	೨೧೬.೧೬	೮.೯೧	೦

೨೪	ಬಾಗಲ ಕೋಟೆ	೧೫೮೩.೨೦	೧೧.೩೪	೧೫೨೮.೫೦	೧೩.೦೦	೩೦.೨೯	೧೧೨೨.೩೨	೩೯೫.೦೨	೧೮.೪೩	೦
೨೫	ಬಳ್ಳಾರಿ	೧೮೦೪.೫೪	೩೩.೨೪	೧೩೩೯.೯೫	೯೩.೯೦	೨.೪೫	೧೪೨೪.೯೧	೨೯೮.೮೩	೨೫.೨೨	೫.೫೦
೨೬	ರಾಯಚೂರು	೧೫೦೩.೮೧	೫.೨೨	೧೩೪೧.೪೦	೧೩೦.೧೪	೦	೧೩೩೯.೦೨	೧೫೩.೨೦	೧೨.೯೪	೧.೧೦
೨೭	ಕೊಪ್ಪಳ	೧೪೪೯.೧೨	೫.೯೩	೧೩೯೧.೩೪	೪೯.೯೦	೦	೧೧೯೧.೦೯	೨೪೮.೫೧	೯.೫೨	೦
೨೮	ಕಲಬುರಗಿ	೧೨೪೩.೩೫	೧೫.೦೦	೧೧೮೪.೩೦	೨೩.೨೫	೨.೦೦	೧೧೨೩.೩೫	೧೦೩.೨೨	೧೩.೮೦	೨.೨೦
೨೯	ಯಾದಗಿರಿ	೧೨೦೫.೮೨	೪.೩೦	೧೧೮೩.೫೨	೧೮.೦೦	೦	೧೪೪.೪೨	೩೧.೪೫	೦	೦
೩೦	ಬೀದರ್	೮೩೯.೩೮	೨.೫೦	೮೩೦.೪೮	೩.೪೦	೦	೩೩೧.೩೩	೨೦೧.೧೫	೨.೩೦	೪.೦೦
	ಉತ್ತರ ವಲಯ	೨೧೫೩೨.೩೨	೧೪೧.೨೦	೨೦೨೧೮.೫೩	೩೫೩.೩೨	೫೪೯.೨೪	೧೮೪೪೩.೨೩	೨೯೨೨.೨೩	೧೩೪.೧೨	೨೨.೫೧
	ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ	೪೯೯೨೮.೩೩	೩೦೩.೨೨	೪೩೩೧೨.೮೦	೨೦೮೨.೨೪	೧೨೨೨.೧೦	೪೧೧೦೯.೨೯	೮೦೧೦.೯೩	೩೯೦.೨೮	೧೧೨.೮೩

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆ.

ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ: ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಉಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ೧೯೮೪ರವರೆಗೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅನಂತರ ಇದನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಇತರೇ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿ ಈಗ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ಒಟ್ಟು ೧,೫೫,೫೪೫ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ: ಗ್ರಾಮ-ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮೊದಲನಿಂದಲೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೪೨,೨೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ೧,೪೮,೪೧೨ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ೨೦೧೫ ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೩೨,೦೨೦.೮೩ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯೆಲ್ಲ ೩೦,೩೨೫.೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರ್ ರಸ್ತೆ, ೨೩,೮೯೩.೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು/ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ, (ಎರಡು ಗಾತ್ರದ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ರಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ೧೮೨೦ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಸ್ಕಾಟ್‌ಲ್ಯಾಂಡ್ ಮೂಲದ ಜಾನ್ ಲೌಡನ್ ಮ್ಯಾಕಡಮ್(೧೭೫೩-೧೮೩೩)ನಿಂದಾಗಿ ಇದನ್ನು 'ಮ್ಯಾಕಡಮ್ ರಸ್ತೆ' ಎಂದೇ ಕರೆಯುವುದು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದೆ.) ಹಾಗೂ ೨೨,೪೯೮.೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. 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. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೫ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೫: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸ್ಥಿತಿಯ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಸರ್ವಮತು ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮಿಗಳಲ್ಲಿ)	ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮಿಗಳಲ್ಲಿ)	ಕಚ್ಚಾ ಮೇಲ್ಮೈ ರಸ್ತೆಗಳು (ಕಿ.ಮಿಗಳಲ್ಲಿ)	ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಗ್ರಾಮಗಳು
೨೦೦೮-೦೯	೩೪೧೧೩	೨೨೩೩೦	೫೫೪೫೮	೧೨೧೮
೨೦೦೯-೧೦	೩೫೯೦೪	೨೩೪೫೦	೫೪೮೫೮	೨೨೩೫
೨೦೧೦-೧೧	೩೩೨೯೧	೨೫೮೩೩	೫೪೫೫೮	೨೨೩೫
೨೦೧೧-೧೨	೩೮೩೪೯	೨೪೨೪೮	೫೪೫೫೮	೨೨೩೫
೨೦೧೨-೧೩	೩೯೮೧೩	೩೫೫೨೨	೧೮೦೩	೨೨೩೫
೨೦೧೩-೧೪	೩೯೮೧೩	೩೫೫೨೨	೧೮೦೩	೧೨೨೧
೨೦೧೪-೧೫	೩೯೮೧೩	೩೫೫೨೨	೧೮೦೩	೧೨೨೧

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಇವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ, ನೀರಾವರಿ, ಅರಣ್ಯ, ಮಹಾನಗರಪಾಲಿಕೆ, ನಗರಸಭೆ, ಪುರಸಭೆ, ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಇವೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ: ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ೧೯೫೯-೬೦ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಇದರ ಮೂಲೋದ್ದೇಶ ಪ್ರಮುಖ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು. ಬಟ್ಟು ಹೋಗಿರುವಂತಹ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಮರುನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ೨೦ ಅಡಿಯ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖಾ 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 ನಡೆಸಿದ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗಳು ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳ ಬಗೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ೨೬,೨೮೬ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೦,೨೯೯ ಗ್ರಾಮಗಳು ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ, ೯,೮೬೫ ಗ್ರಾಮಗಳು ಡಾಂಬರು ರಹಿತ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದಲೂ ಕೂಡಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ೬,೧೨೨ ಗ್ರಾಮಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿತು.

ಈ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಆದರಿಸಿ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ವೇಗವಾದ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಪಕ 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 ರೂ 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 ರೂ ೧.೬೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಲ್ಲದೆ, ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (Minimum Needs Programme)ವನ್ನು ೧೯೭೪-೭೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೪-೭೫ ರಿಂದ ೧೯೯೧-೯೨ ರವರೆಗೆ ರೂ ೫೩.೭೭ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ವಿನಿಯೋಗ ಮಾಡಿ ೧,೩೯೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೯೧-೯೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ, ೧೨,೬೪೯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಜನವಸತಿ ಹೊಂದಿದ ರಾಜ್ಯದ ೨೭,೦೨೮ ಗ್ರಾಮಗಳ ಒಟ್ಟು ಶೇಕಡಾ ೪೭ರಷ್ಟಿದ್ದು, ೬,೭೪೭ ಗ್ರಾಮಗಳು ಡಾಂಬರು (ಯೋಗ್ಯತೆ) 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 ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದವು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ರೂ ೮೨೭.೨೬ ಲಕ್ಷಗಳು. ೧೯೮೩-೮೪ರಲ್ಲಿ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿಯ ಕಾಲೋನಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೮೩-೮೪ ರಿಂದ ೧೯೯೧-೯೨ರವರೆಗೆ ೨,೦೯೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ರೂ 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 ರೂ ೧೬೧.೫೩ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚಮಾಡಿ ೧೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯ್ತಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಮಧ್ಯೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉನ್ನತೀಕರಿಸಿ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಅಂಗೀಕಾರ ನೀಡಿ, ೧೯೯೫ರಿಂದ ಪ್ರತಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೬ರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ 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 ರೂ ೨೦೦ ಕೋಟಿ ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಠೇವಣಿಯೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಹುಡ್ಕೋ (HUDCO) ರೂ. ೭೫೦ ಕೋಟಿ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವಿನಿಂದ ಐದು ರಸ್ತೆಗಳ ಉನ್ನತೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿತು. ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ೨೭,೦೬೬ ಜನವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೧೫,೮೦೦ ಗ್ರಾಮಗಳು ಸರ್ವತೋಮುಖ 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. ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಕೈಗೊಂಡ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣವಾಗಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ರೂಪುಗೊಂಡಿವೆ. ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ೨೪೭೧೦ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆಯನ್ನು, ೬೫೪೦ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ೩೩೭೬ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಕಚ್ಚಾ ಮೇಲ್ಮೈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಕೇವಲ ೧೭ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯವು ೬೬೭೯೧ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ, ೨೫,೮೬೩ ಕಿ.ಮೀ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ, ಮತ್ತು ೫೪೫೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯವು ೬೮೬೪೯ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ, ೨೪೭೪೮ ಕಿ.ಮೀ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ, ಮತ್ತು ೫೩೮೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ೨೨೩೫ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದೆ

ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ವಂಚಿತವಾಗಿವೆ. ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೬೨೦೭೦.೮೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ೬೦೬೭೫.೫೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಪಕ್ಕಾ (ಡಾಂಬರು)ರಸ್ತೆ ಇದ್ದು, ೨೩೮೯೬.೩೩ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಜಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. ೭೭೪೯೮.೬೮ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಕಚ್ಚಾ (ಜಲ್ಲ ಮತ್ತು ಮಣ್ಣಿನ) ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಉದ್ದಿಮೆಯನ್ನಾಗಿ ೧೯೯೯ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು. ಈ ನಿಗಮದ ವತಿಯಿಂದ ೬೧೩ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದ್ದು, ೮೫೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅನಂತರದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದು, ೫೦೦ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನವಸತಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸರ್ವತೋಮುಖ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦೦೦ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೧೫ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರೂ ೪೨೩೩.೯೬ ಕೋಟಿಯನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಿ ಒಟ್ಟು ೧೭೩೯೧.೬೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಡಾಂಬರಿಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಜನವರಿ ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ “ಕರ್ನಾಟಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಸ್ಥೆ” ಯನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರದ ಗ್ರಾಮಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ೨೦೧೧ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ೨೨೩೫ ಜನ ವಸತಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು: ‘ಸೇತುವೆಗಳ’ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖಾ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ೩೦.೪ ಮೀ. ಉದ್ದದ ನೀರಿನ ಒಳಹರಿವಿರುವ ಸೇತುವೆಗಳು ೩೦೪ ಇದ್ದವು. ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ರೂ ೯೦.೦೭ ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೪ ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ರೂ ೧೫೪.೦೯ ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ೨೫೮ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ೧೯೯೧-೯೨ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ ಜಲಮಾರ್ಗವುಳ್ಳ ಅಡ್ಡ-ಮೋರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೫-೮೬ರಿಂದ ೧೯೯೧-೯೨ರವರೆಗೆ ೩೪೬ ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೯೧-೯೨ರಲ್ಲಿ 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 ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೭೨,೪೪೭ ಸೇತುವೆಗಳು (ಅಡ್ಡ-ಮೋರಿಗಳು, ಕಿರು ಮತ್ತು ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಇದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೬೨,೭೫೭ ಮೋರಿಗಳು (ಆರು ಮೀಟರ್) ೧೦,೨೪೧ ಕಿರು ಸೇತುವೆಗಳು (೬-೩೦ ಮೀ) ಹಾಗೂ ೩೦ ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ೪೪೯ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳು ಸೇರಿವೆ. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ೬,೦೮೦ ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲೂ, ೨೦,೬೮೩ ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲೂ ಮತ್ತು ೪೫,೬೮೪ ಸೇತುವೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೪೮೬ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ಇವು ೬೦ ಮೀಟರ್‌ನಿಂದ ೩೦೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಉದ್ದವಾಗಿದ್ದು, ವಿವಿಧ ನದಿಗಳು ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೪ ಸೇತುವೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಉಲ್ಲೇಖಿಸಬಹುದಾದ ಯಾವುದೇ ಬೃಹತ್ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಅದೇ ೨೦೦೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 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 ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧,೦೧,೫೨೬ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ಆರು ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೬೦ ಮೀಟರ್ ತನಕ ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧೬,೨೪೫ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, ಮತ್ತು ೬೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಅನಿಯಂತ್ರಿತ 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 ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೧೮,೩೪೬ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧,೦೧,೫೨೬ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ಆರು ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೬೦ ಮೀಟರ್ ತನಕ ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೧೬,೨೪೫ ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, ಮತ್ತು ೬೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೩೪೭ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು, ೯೧.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೧೫೨ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೧೭೮ ಸೇತುವೆಗಳು, ೧೫೨.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೩೦೪ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೯೬ ಸೇತುವೆಗಳು, ೩೦೪.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ೪೨ ಸೇತುವೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೬೬೩ ಇದ್ದವು

೨೦೧೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಅನಿಯಂತ್ರಿತ ವಾಟರ್‌ವೇ ಇರುವ ೩೨೭ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ೯೧.೦೧ ಮೀಟರ್

ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೧೫೨ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೧೮೧ ಸೇತುವೆಗಳು, ೧೫೨.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೩೦೪ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೯೫ ಸೇತುವೆಗಳು ೩೦೪.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೪೩ ಸೇತುವೆಗಳು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೬೪೬ ಇರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬: ೩೧ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೩ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಇದ್ದ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳ, ಸಣ್ಣ ಮತ್ತು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳ ವಿವರ:

ಕ್ರ. ಸಂ.	ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ	ಅಡ್ಡ ಮೋರಿಗಳು ೨.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ	೨.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ೧೨ಮೀ ಕಡಿಮೆ	೧೨.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ೧೮ಮೀ ಕಡಿಮೆ	೧೮.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ೨೪ಮೀ ಕಡಿಮೆ	೨೪.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ೩೦ಮೀ ಕಡಿಮೆ	೩೦.೧೦ ಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ೬೦ಮೀ ಕಡಿಮೆ	ಒಟ್ಟು	ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು ೬೦ಮೀ ಹೆಚ್ಚು	ಒಟ್ಟು
೧	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	೬೨೨೯	೭೬೦	೧೯೨	೯೧	೪೨	೮೧	೧೧೬೬	೭೬	೭೪೭೧
೨	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	೩೧೧೯೭	೩೧೩೨	೧೦೧೭	೩೬೭	೨೯೭	೪೪೫	೫೨೫೮	೩೨೨	೩೬೭೭೭
೩	ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	೭೬೭೧೭	೬೪೦೫	೧೪೬೬	೮೧೦	೫೨೪	೬೮೦	೯೮೮೫	೨೪೭	೮೬೮೪೯
	ಒಟ್ಟು	೧೧೪೧೪೩	೧೦೨೯೭	೨೬೭೫	೧೨೬೮	೮೬೩	೧೨೦೬	೧೬೩೦೯	೬೪೫	೧೬೧೦೯೭

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಬೆಂಗಳೂರು

೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೬೦ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಅನಿಯಮಿತ ವಾಹನವೇ ಇರುವ ೩೦೮ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು, ೯೧.೦೧ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೧೫೨ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೧೬೯ ಸೇತುವೆಗಳು, ೧೫೨.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೩೦೪ ಮೀಟರ್ ವರೆಗಿನ ೯೫ ಸೇತುವೆಗಳು, ೩೦೪.೦೧ ಮೀಟರ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ೩೬ ಸೇತುವೆಗಳು ಇದ್ದು ಒಟ್ಟು ೬೦೬ ಸೇತುವೆಗಳು ಇರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸಾಗುವ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ, ಸರಕು ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮುಂತಾದವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇರುವ ಒತ್ತಡ, ಬರುವ 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 ಹಗಲುರಾತ್ರಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆಯ್ದು ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ (೪೮ ಗಂಟೆ) ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಮೊದಲಬಾರಿಗೆ ವಿವರವಾದ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯನ್ನು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತು ಮೊದಲ ಮಾದರಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ೧೯೬೩-೬೪ ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೯-೧೦ನೇ ಸಾಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯ ವಿವರಗಳನ್ನು ೧೯೭೦-೭೧ರ ಸಾಲಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಗಣತಿಯ ಹೋಲಿಕೆ ಮತ್ತು ೨೦೧೩ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ	ಸರಾಸರಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಪಿ.ಸಿ.ಯು (ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯುನಿಟ್)			೧೯೭೦-೭೧ರಿಂದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದಲ್ಲ ಶೇಕಡಾವಾರು ಹೆಚ್ಚಳತೆ	ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಏರಿಕೆ
	೧೯೭೦-೭೧	೨೦೦೯-೧೦	೨೦೧೧-೧೨		
ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೨೫೭೨	೨೫೬೧೦	೧೫೯೩೧	೬೧೯.೪೦	೨೧.೨೦
ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	೧೧೧೫	೯೩೨೧	೯೩೧೦	೭೩೫.೦೦	೧೭.೫೦
ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	೮೦೬	೩೭೦೪	೩೭೨೦	೩೬೧.೫೦	೮.೬೧

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮತ್ತು ಫ್ಲೈ ಓವರ್ಸ್ (ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ): ಬೆಂಗಳೂರು ಭಾರತದ ಮೂರನೆಯ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ನಗರ ಮತ್ತು ಮಹಾನಗರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಐದನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು ವರ್ತಮಾನ ರಸ್ತೆ, ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆ, ಉಪ ಪ್ರಧಾನ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಸತಿಗೃಹಗಳ ಬಳಿ ಇರುವ ಬೀದಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ೩೦೦೦ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವನ್ನು ಮೀರುತ್ತದೆ ಎಂದು ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರಭಾಗಕ್ಕೆ (ರೇಡಿಯಲ್) ಅನೇಕ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಬೆಸೆಯುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತರದಿಂದ ಹೊಸೂರು ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಪಶ್ಚಿಮದಿಂದ ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆ, ದಕ್ಷಿಣದ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯, ಕನಕಪುರ ರಸ್ತೆ,

ಬನ್ನೆರುಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ, ಮತ್ತು ಪೂರ್ವದಿಂದ ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್. ನ ಹಳೆಯ ವಿಮಾನ ರಸ್ತೆ, ಹಳೆ ಮದರಾಸು(ಚೆನ್ನೈ) ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರಿವೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಹಳಷ್ಟು ಹಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿ ರೂಪಾಂತರಗೊಂಡಿವೆ. ಬಿ.ವಿ.ಕೆ ಐಯ್ಯಂಗಾರ್ ರಸ್ತೆಯು ಚಿಲ್ಲರೆ ವ್ಯಾಪಾರದ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದರೆ, ಮಹಾತ್ಮಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ, ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಸ್ಟ್ರೀಟ್, ಮತ್ತು ಬ್ರಿಗೇಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿ, ಮನರಂಜನಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಾಗಿ, ಕಾರ್ಪೊರೇಟ್ ಕಚೇರಿಗಳ ಸ್ಥಳಗಳಾಗಿ ರೂಪಾಂತರಗೊಂಡಿವೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಯಿತು. ವೈಟ್ ಫಿಲ್ಡ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿಯಲ್ಲರುವ ಐ.ಐ. ಬಿ.ಐ ಕಂಪನಿಗಳು, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲರುವ ಗ್ಲೋಬಲ್ ವಿಲೇಜ್, ಹೆಬ್ಬಾಳದ ಸಮೀಪವಿರುವ ಮಾನ್ಯತಾ ಟಿಕ್ ಪಾರ್ಕ್ ಮೊದಲಾದ ಕಡೆ ಇರುವ ಐ.ಐ. ಬಿ.ಐ ಕಂಪನಿಗಳು, ಇಲ್ಲಯ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು, ಅವರುಗಳನ್ನು ಗುರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಿರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆದ ಪ್ಲಾಟ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಸುತ್ತುವರೆದು ಇರುವ ಸಿದ್ಧ ಉಡುಪು ತಯಾರಿಕಾ ಘಟಕಗಳು ಮತ್ತು ಇವರ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಆರಂಭವಾದ ಮಾಲ್‌ಗಳು, ಮಲ್ಟಿಪ್ಲೆಕ್ಸ್ ಸಿನಿಮಾ ಹಾಲುಗಳು, ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳು ಅಳತೆ ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಹೋದವು. ಇದಲ್ಲದೆ ವಿದೇಶೀ ಕಂಪನಿಗಳು ಅಗತ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಮೀರಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಸಗಟು ವ್ಯಾಪಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ ಮೆಟ್ರೋ, ಫಿನಿಕ್ಸ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಸಿಟಿ. ಗೋಪಾನ್ ಮಾಲ್, ರಿಲಯನ್ಸ್ ಔಟ್‌ಲೆಟ್, ಓರಿಯನ್ ಮಾಲ್, ಮಂತ್ರಿ ಮಾಲ್, ಬರ್ಗಬಜಾರ್‌ಗಳು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಾಣಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಎಲ್ಲ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲೂ ಬೆಳೆಯಿತು. ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮಿತಿಮೀರಿ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ವಿದೇಶೀ ಕಂಪನಿಗಳು ದುಬಾರಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಗಳಿಸಿದರು. ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು ಆಕರ್ಷಕ ಬಡ್ಡಿದರದಲ್ಲ ಮುಂಗಡನೀಡಿ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಮಾರುವ ಸ್ಪರ್ಧೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿದರು. ಒಂದು ಕಾರು ಇದ್ದ ಮನೆಯಲ್ಲ ಮೂರು ಕಾರುಗಳು ಬಂದವು. ಇದರಿಂದ ೧.೭ ಮಿಲಿಯನ್ ವಾಹನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲ ಇದ್ದು, ದೆಹಲಿಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ನಗರ ಎನ್ನುವ ಕೀರ್ತಿಗೆ ಪಾತ್ರವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದವು. ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದ ಓಡಾಡುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಯಿತು. ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಅಗಲಿಸುವ, ವಿಸ್ತರಿಸುವ, ಏಕಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸುವ, ಮೇಲ್ ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು, ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ, ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ಗಳನ್ನು, ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವ ಕೆಲಸ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಜನರ ಓಡಾಟಕ್ಕಾಗಿ ಮೀಸಲಿರಿಸಿದ ಪುಬ್ ಪಾತ್‌ಗಳು ಕಿರಿದಾದವು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಓಡಾಡುವ ಕೆಲವುಕಡೆ ಸಬ್‌ವೇಗಳನ್ನು, ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು, ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ಗಳನ್ನು, ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ರೀತಿಯ ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್ ಮತ್ತು ಸಬ್ ವೇಗಳು ಮೊದಲು ಆರಂಭವಾದುದು ನಗರದ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಸಿಟಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿ. ಈಗ ನಗರದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲೂ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸಬ್‌ವೇಗಳನ್ನು, ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು, ಸ್ಕೈವಾಕ್‌ಗಳನ್ನು, ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು

ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ವಾಹನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಲು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಾಲ್ಕರ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ ಮತ್ತು ಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪೀಣ್ಯಾದ ಬಳಿ ಬಸವೇಶ್ವರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಮೂಲಕ ಕೇರಳ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಮಡಿಕೇರಿ, ಚಾಮರಾಜನಗರದ ಕಡೆಯಿಂದ ಬರುವ ಅಂತರ್ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲು ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯ ಗಾಳಿ ಆಂಜನೇಯ ಸ್ವಾಮಿ ದೇವಾಲಯದ ಸಮೀಪ ಸ್ಯಾಟಲೈಟ್ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕ್ಷಿಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು. ನಗರದ ಹಲವು ಭಾಗದ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಏಕಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಲಾಯಿತು. ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ರಿಂಗ್‌ರೋಡ್‌ಗಳನ್ನು, ಬ್ರಡ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು, ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನ ಸಂಚಾರವಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಪೊರೇಟ್ ಕಂಪನಿಗಳ ಮತ್ತು ಹಲವು ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಇನ್ಫೋಸಿಸ್ ಕಂಪನಿಯ ಪ್ರಾಯೋಜಕತ್ವದಲ್ಲ ಹೊಸೂರು ಮತ್ತು ಸಿದ್ದಾಪುರ ಜಂಕ್ಷನ್ ಅನ್ನು, ಟಾಟಾ ಕಂಪನಿಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್. ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇಂದಿರಾ ನಗರದಿಂದ ಕೋರಮಂಗಲಕ್ಕೆ ಹಾದು ಹೋಗುವ ನೂರು ಅಡಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಮಧ್ಯಂತರ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೬ರ ನಂತರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಕೆಲವು ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಏಕಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಶಮನಗೊಳಿಸಿದವು. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ೭ ರಿಂದ ೧೦ಶೇರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಯಿತು. ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಲು ಔಟರ್ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತಾದರೂ ನಗರದಿಂದ ಹೊರಭಾಗದಲ್ಲ ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಬೆಳೆದ ವಸತಿ ಸಮುಜ್ಜಯಗಳಿಂದ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯೇನೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನಗರ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು (ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು) ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಹೊರವಲಯದ ೧೦೮.೬ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಸಮಾನಾಂತರ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಪೆರಿಫಿರಲ್ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭ರ ಭಾಗವಾದ ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆಯು ಸದಾ ಭಾರೀ ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಹೃದಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ವೇತುವೆ (ಫ್ಲೈ-ಓವರ್) ಸಿಸಿ ವೃತ್ತವನ್ನು ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮೂಲಕ ಟೌನ್‌ಹಾಲ್‌ವರೆಗೆ ಜೋಡಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಏಷ್ಯಾದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದದ ಮೇಲ್ವೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು, ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗಿದೆ. ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣದ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೬೭ ಕೋಟಿ. ಇದರ ಉದ್ದ ೨.೬೫ ಕಿ.ಮೀ ಇದ್ದು ಇದನ್ನು ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಸಮರ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಮೇಲ್ವೇತುವೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಿಚ್‌ಮಂಡ್ ವೃತ್ತವನ್ನು ಕೆಂಗಲ್ ಹನುಮಂತಯ್ಯ ಜೋಡಿ ರಸ್ತೆಯೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ವೇತುವೆ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರಂ ಬಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೪ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ (ಕೇಬಲ್ ಸ್ಟೇ ಸೇತುವೆಯಿಂದಾಗಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿದ್ದು) ಮೇಲ್ವೇತುವೆ, ಡೈರಿ ವೃತ್ತದ ಬಳಿ (ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ) ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಮೇಲ್ವೇತುವೆ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕಾಲೇಜು, ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ ವೃತ್ತ, ಬಸವೇಶ್ವರ ನಗರ, ಹೆಬ್ಬಾಳ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಹೆಬ್ಬಾಳ ಫ್ಲೈ ಓವರ್, ಮಾರತ್‌ಹಳ್ಳಿ, ಮೇಘ ವೃತ್ತ (ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆ), ಯಶವಂತಪುರ, ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ರಾಜಾಜಿನಗರ ಪ್ರವೇಶ ಮಾರ್ಗ, ಪ್ಯಾಲೇಸ್ ಗುಟ್ಟಹಳ್ಳಿ, ಕದಿರೇನಹಳ್ಳಿ, ದೊಮ್ಮಲೂರು, ಕೋರಮಂಗಲ ಸೋನಿ ವರ್ಲ್ಡ್, ಕಗ್ಗದಾಸಪುರ, ಮಡಿವಾಳ ಚಕ್ರೋಸ್ಡ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ, ನಾಗವಾರ ಜಂಕ್ಷನ್ ರಿಂಗ್‌ರಸ್ತೆಯ ಇಂಟರ್‌ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನ ಹೊರವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆ, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ನಾಯಂಡಳ್ಳಿಯ ಬಳಿ ಇರುವ ಮೇಲ್ವೇತುವೆಗಳು ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರವು ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಉದಾಹರಣೆಗಳಾಗಿವೆ. ಅದರಂತೆ ರೈಲ್ವೆ ಕೆಳಸೇತುವೆ (Under bridge)ಯನ್ನು ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ತಾಣಿಯ ಸಮೀಪ ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಉಲ್ಲೇಖನೀಯವಾಗಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ವೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪ್ರದೇಶವು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ಯೋಜಿತವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು (ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಡಿ.ಎ.) ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಇತರ ಇಲಾಖೆಗಳ ಜೊತೆ ಸಮನ್ವಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅನೇಕ ಉದ್ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಜೊತೆಗೆ ಕೆಳಕಂಡ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧) ಬೆಂಗಳೂರು (ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರದೇಶ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೨) ನೆಲಮಂಗಲ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೩) ಮಾಗಡಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೪) ಕನಕಪುರ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೫) ರಾಮನಗರ-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೬) ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಇನ್ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ಪ್ರದೇಶ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (ಭಾಗಶಃ ಪ್ರದೇಶ) ೭) ಆನೇಕಲ್ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ೮) ಹೊಸಕೋಟೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು (ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಡಿ.ಎ.)ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಸಮನ್ವಯದೊಂದಿಗೆ ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದೆ. ಇದರ ಯೋಜನಾ ನಕ್ಷೆಯಂತೆ ಎರಡು ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ಕೆಲವು ರೇಡಿಯಲ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪ್ರದೇಶ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮಗುಣಮಟ್ಟದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಚಾರದಿಂದ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಬೇರ್ಪಡಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲು ಅನುಕೂಲಮಾಡುವುದು.

ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಡಿ.ಎ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಈಗ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ವರ್ತುಲ ರಸ್ತೆಗಳು:

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗ	ಜೋಡಣೆ	ವಿಸ್ತೀರ್ಣ
೧	ಉತ್ತರ	ಡಾಬನ್ ಪೇಟೆ, ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ, ದೇವನಹಳ್ಳಿ	೮೮.೫
೨	ಪೂರ್ವ	ದೇವನಹಳ್ಳಿ, ಹೊಸಕೋಟೆ, ಸರ್ಜಾಪುರ, ಅತ್ತಿಬೆಲೆ (ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ)	೭೮.೦
೩	ದಕ್ಷಿಣ	ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ಅನೇಕಲ್, ಕನಕಪುರ ರಾಮನಗರ	೧೨೮.೮
೪	ಪಶ್ಚಿಮ	ರಾಮನಗರ, ಮಾಗಡಿ, ದಾಬನ್ ಪೇಟೆ.	೭೦.೦
		ಒಟ್ಟು	೩೬೫.೩

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

೨೦೦೫ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಜವಾಹರಲಾಲ್ ನೆಹರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ನವೀಕರಣ ಮಿಷನ್ ಭಾರತದ ೬೫ ನಗರಗಳನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಆಯ್ಕೆಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ ಆಯ್ಕೆಯಾಗಿವೆ. ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಚರಂಡಿ ಮರುವಿನಾಸ, ಅಂಡರ್ ಪಾಸ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಗ್ರೇಡ್ ಸೆಪರೇಟರ್ ಮತ್ತು ಸೈವಾಕ್ಸ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸಗಳು ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ನಡೆದಿವೆ.

ಬೃಹತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಗ್ಗಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಿಗ್ನಲ್ ಪ್ರೀ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಡಾ. ರಾಜಕುಮಾರ್ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸೋಪ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಿಂದ ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆಯ ಡಿವಿಜನ್ ಜಂಕ್ಷನ್‌ವರೆಗೆ ದಿನಾಂಕ ೧೬.೦೫.೨೦೧೪ರಂದು ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಔಟರ್ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಯ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಸಿಲ್ವ್ ಬೋರ್ಡಿನಿಂದ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆವರೆಗೆ ೫ ಗ್ರೇಡ್

ಸೆಪರೇಟರ್ ಮತ್ತು ಕಾರಿಡಾರ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ೦೧.೦೬.೨೦೧೫ರಂದು, ಇದೇ ರೀತಿ ಹಳೆ ವಿಮಾನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎಎಸ್ಸಿ ಸೆಂಟರ್‌ನಿಂದ ಕುಂದನ್ನಳ್ಳಿ ಜಂಕ್ಷನ್‌ವರೆಗೆ ಗ್ರೇಡ್ ಸೆಪರೇಟರ್ ಮತ್ತು ಕಾರಿಡಾರ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ದಿನಾಂಕ ೧೬.೦೨.೨೦೧೫ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೆತ್ರಿ ವೃತ್ತದ ಕಾರಿಡಾರ್ ನಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೬೦೮ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ವೈಟ್‌ಫಿಲ್ಡ್ ಮತ್ತು ಹೋ ಫಾರಂ ಜಂಕ್ಷನ್‌ವರೆಗೆ ಒಗ್ರೇಡ್ ಸೆಪರೇಟರ್ ಮತ್ತು ಕಾರಿಡಾರ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ದಿನಾಂಕ ೧೦.೦೭.೨೦೧೫ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೫೦೦ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಕಲ್ಯಾಣಿ ಗ್ರೂಪ್ಸ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದಿಗೆ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಕಲ್ಯಾಣಿ ಗ್ರೂಪ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯು 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.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರನ್ನು ೬೬ ನಿಮಿಷದಲ್ಲೇ ತಲುಪಬಹುದಾದ ೧೧೧ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಛರಿಯಿಂದ ೬ಲೇನಿಸ ಟೋಲ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಮಾಲಕತ್ವದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು(ಐಎಂಐಸಿ) ಅಶೋಕ್ ಕೇಣಿ ಮಾಲಕತ್ವದ ನಂದಿ ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಕಾರಿಡಾರ್ ಎಂಟರ್‌ಪ್ರೈಸಸ್(ನೈಸ್) ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆ ಇದೆ. ಈಗ ನೈಸ್ ಫೆರಿಪಿರಲ್ ರಸ್ತೆಯು ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಟೋಲ್ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುವ ಕೆಲವು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯು ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಸ್ತುಪ್ರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ (ಇಂಟರ್ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಎಗ್ರಿಜಷನ್ ಸೆಂಟರ್) ಆರಂಭವಾಗಿ ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ, ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಬನ್ನೇರಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ, ಕನಕಪುರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಡ್ಡಹಾಯ್ದು ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ೪೧ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಈ ರಸ್ತೆಯು ಬಹಳಷ್ಟು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಅಗಾಧವಾದ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನ ಕಿರಿಕಿರಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಭಾರೀ ಗಾತ್ರದ ಸರಕು ವಾಹನಗಳ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಹಾಯವಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನೈಸ್ ಕಂಪನಿಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ೩.೩.೧೯೫೫ ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ(೨೭.೮.೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ) ಇದನ್ನು ೧೯೮೬ರವರೆಗೆ 'ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆ'ಯೆಂದು ಕರೆದು ಆನಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯೆಂದು ಮರು ನಾಮಕರಣ

ಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಲಾಖೆಯ ಉಗಮವಾದಾಗಿನಿಂದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆ ಮತ್ತು ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ರಾಜಸ್ವವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದು ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ, ಶಬ್ದಮಾಲಿನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳ ಕಾಯ್ದೆ ಮತ್ತು ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಕ್ರಮಬದ್ಧ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಪರವಾನಗಿಗಳ ವಿತರಣೆ, ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ನವೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಕಾಯ್ದೆಗಳು:

- (೧) ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೮೮ (ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾಯ್ದೆ ೫೬, ೧೯೮೮ರಂತೆ),
- (೨) ಕೇಂದ್ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯
- (೩) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯
- (೪) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೫೭ (೧೯೫೭ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಯ್ದೆ ೩೫ ರಂತೆ)
- (೫) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೫೭.

ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದು, ಅವರಿಗೆ ನೆರವಾಗಲು ೪ ಜನ ಹೆಚ್ಚುವರಿ(ಅಡಿಷನಲ್) ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, (ಆಡಳಿತ, ಜಾರಿ, ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಮತ್ತೊಬ್ಬರು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ) ಒಬ್ಬರು ಜಂಟಿ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು, (ಜಾರಿ) ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಐವರು ಜಂಟಿ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ, ಮೈಸೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಕಲಬುರಗಿ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ೧೫ ಜನ ಉಪ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು/ ಹಿರಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ೨೯ ಜನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ೧೫ ಜನ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ೧೫ ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ೧೫ ಜನ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಪೂರಕ ಅಧಿಕಾರಿ ವೃಂದ ಹಾಗೂ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದವರು ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ೫೯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ/ಸಹಾಯಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಏಕೀಕರಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨೫,೯೭೬ ನೋಂದಾಯಿತ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿದ್ದವು, ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೯೨-೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭,೧೮,೪೯೪ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಈ ವಾಹನಗಳ ಪೈಕಿ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು

೧೨,೩೦,೨೦೦ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು ೧,೫೯,೮೮೮ ಇದ್ದವು. ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಳಕೆಯ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಕೃಷಿ ರಂಗದಲ್ಲೂ ೧೯೫೩-೫೪ರಲ್ಲಿ ೨೦,೫೩೧ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಇದ್ದು, ೧೯೯೨-೯೩ ರಲ್ಲಿ ಇವು ೫೨,೫೯೨ ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾದವು. ೩೧.೦೩.೧೯೯೪ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧,೮೨,೫೩೨ ಆಗಿದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೩೨,೨೦೨ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು, ೨೦,೨೩೨ ಬಸ್ಸುಗಳು (೧೩,೧೯೦ ಕ.ರಾ.ರ.ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ) ಮತ್ತು ೮೧,೮೩೯ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೯೯ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ವೇಳೆಗೆ ೩೨,೩೦,೩೩೩ ನೋಂದಾಯಿತ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ೨೩,೩೮,೦೨೧ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ೩,೦೦,೩೮೨ ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು, ೩೮,೯೯೦ ಜೀಪ್‌ಗಳು, ೧೩,೨೧೧ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ೧,೧೩,೪೮೨ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳು, ೨೨,೨೪೩ ಆಮ್ನಿ ಬಸ್‌ಗಳು, ೧,೪೦,೨೩೮ ಆರೋ ರಿಕ್ಷಾಗಳು, ೨೦,೮೨೩ ಕ.ರಾ.ರ.ಸಾ. ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್‌ಗಳು, ೩೩೦೨ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು, ೯೮,೪೦೩ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ೯೯,೦೧೫ ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು, ೫೨೪ ಗುತ್ತಿಗೆ ವಾಹನಗಳು, ಹಾಗೂ ೫೩,೨೧೩ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ೧೯೯೮-೯೯ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೯.೧೨ಶೇ ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೨ರ ವೇಳೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೩೯,೩೯,೨೧೦ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದು, ಒಂಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ೨೨,೩೦,೨೩೩ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರವು ೪೫,೫೩೦ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ೨೫,೧೯.೦೯೮ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೦೦೯೫೩೫ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಗ್ರಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರವು ೫೨೦೪೮ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಂತಿಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲತ್ತು. ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ೯೯,೩೦,೪೮೩ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ ೩೨,೯೧,೩೧೮ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಯಾದಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೫೪೯೯೨ ನೋಂದಾಯಿತ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಂತಿಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲತ್ತು. ೨೦೧೨-೧೩ರಿಂದ ೨೦೧೫ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿರುವ ವಾಹನಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚು ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳು ನಂತರದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲ ಕಾರುಗಳು ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೧,೪೨,೮೪,೯೩೧ವಾಹನಗಳ ಪೈಕಿ ೧೪೦೪೩೨೩ ವಾಹನಗಳು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ೧೩೩೮೦೩೩೫ ಸಾರಿಗೆತರ ವಾಹನಗಳ ಪೈಕಿ ೧೦೩೪೪೩೩೮ ವಾಹನಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅಧಿಕ ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವ ಪ್ರಮುಖ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨, ೨.೮, ೨.೯ ಹಾಗೂ ೨.೧೦ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ರಂದು ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿದ್ದ ೧೫೮ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳ ಪೈಕಿ ೧೫೮೬ ವಾಹನಗಳು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ೧೪೩೮೬ ವಾಹನಗಳು ಸಾರಿಗೆಯೇತರ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು

ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ಶೇಕಡ ೮೦ರಷ್ಟು ಅಥವಾ ೧೧೫ ಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ಏಪ್ರಿಲ್ ೨೦೧೫ರಿಂದ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೦.೮೧ಲಕ್ಷ ಹೊಸ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨: ೨೦೧೨-೧೩, ೨೦೧೩-೧೪ ಮತ್ತು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ರವರೆಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯಾಬಲ (ಸಂಚಿತ)

(ಸಾವಿರಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಾಹನಗಳು	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ ರವರೆಗೆ
೧	ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನ	೮೫೨೫	೯೫೩೪	೧೧೪೨೮
೨	ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು	೧೪೨೧	೧೫೨೨	೧೮೩೪
೩	ಜೀಪ್‌ಗಳು	೪೩	೪೪	೪೩
೪	ಒಮನಿ ಬಸ್‌ಗಳು	೧೧೨	೧೨೦	೧೨೩
೫	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು	೩೮೩	೪೧೩	೪೩೨
೬	ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು	೨೩೨	೨೮೩	೩೧೨
೭	ನಿರ್ಮಾಣ ಉಪಕರಣ ವಾಹನ	೮	೯	೧೦
೮	ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೩೫	೨೦	೨೪
	ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆಯೇತರ	೧೦೮೮೨	೧೨೦೪೫	೧೪೩೩೨
೧	ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್	೩೩	೩೮	೪೦
೨	ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು	೧೨	೧೩	೧೩
೩	ಒಪ್ಪಂದದ ವಾಹನಗಳು	೨	೨	೩
೪	ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್	೧೨	೧೩	೧೮
೫	ಇತರೆ ಬಸ್	೮	೮	೯
೬	ಸರಕು ವಾಹನಗಳು	೫೦೩	೫೫೫	೬೩೪
೭	ಆರೋರಿಕ್ಸಾಗಳು	೨೮೩	೩೧೨	೩೩೫
೮	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು	೧೩೩	೧೮೧	೨೩೩
೯	೪ ರಿಂದ ೩ ಆಸನಗಳ ವಾಹನಗಳು	೩೫	೩೨	೪೧
೧೦	ಇತರೇ ವಾಹನಗಳು	೧೨೧	೧೩೧	೧೩೪
	ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ	೧೧೮೧	೧೨೯೦	೧೪೯೩
	ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆಯೇತರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು	೧೨೦೩೩	೧೩೩೩೫	೧೫೮೩೫

ಆಧಾರ: ಕರ್ನಾಟಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ ೨೦೧೫-೧೬

ಕೋಷ್ಟಕ: ೭.೮. ೨೦೧೬ ಏಪ್ರಿಲ್ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿ ಜಾಲಿಯಲ್ಲರುವ ವರ್ಗಾವಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಾಹನಗಳು	ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ*	ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ*	ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಿಭಾಗ*	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ*	ಕಲಬುರಗಿ ವಿಭಾಗ*	ರಾಜ್ಯ
೧	ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ	೪೨೫೫೪೩೦	೧೧೨೮೬೭೧	೧೩೬೮೨೮೧	೧೭೪೫೮೦೧	೨೧೬೮೮೫೩	೧೧೯೨೮೭೨	೧೧೮೫೯೯೦೮
೨	ಮೋಟಾರು ಕಾರುಗಳು	೧೨೦೦೭೮೮	೯೬೪೪೪	೧೫೧೭೭೭	೨೫೩೨೦೩	೧೬೨೦೨೧	೬೭೪೧೬	೧೯೩೧೬೪೯
೩	ಜೀಪ್‌ಗಳು	೭೪೮೫	೧೨೪೩	೮೦೧೩	೧೩೩೦೯	೭೫೧೯	೮೩೯೩	೪೫೯೬೨
೪	ಒಮನಿ ಬಸ್‌ಗಳು	೪೮೪೧೪	೫೪೪೭	೧೧೨೧೧	೧೨೫೮೨	೩೩೨೮೪	೧೬೫೧೬	೧೨೭೪೫೪
೫	ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು	೯೮೮೪	೬೮೦೩೩	೬೧೭೪೧	೯೧೩೧೮	೧೪೯೮೪೧	೯೧೫೦೭	೪೭೨೩೨೪
೬	ಟ್ರೇಲರ್‌ಗಳು	೭೭೫೨	೪೨೨೩೦	೩೮೫೩೯	೬೧೬೧೩	೧೧೭೫೪೭	೫೧೪೦೬	೩೧೯೦೮೭
೭	ನಿರ್ಮಾಣ ಉಪಕರಣ ಸಾಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳು	೨೦೨೪	೧೬೦೩	೬೫೮	೪೦೪೯	೧೪೬೯	೮೬೧	೧೦೬೬೪
೮	ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೨೫೭೪೨	೮೩೧೫	೧೭೩೪೭	೨೧೧೦೭	೧೪೭೩೯	೫೮೮೦	೯೩೧೩೦
	ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆಯೇತರ	೫೫೫೭೫೧೯	೧೩೫೧೯೮೬	೧೬೫೭೫೬೭	೨೨೦೨೯೮೨	೨೬೫೫೨೭೩	೧೪೩೪೮೫೧	೧೪೮೬೦೧೭೮
	ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು	-						
೧	ಮಲ್ಲ ಆಕ್ಸೆಲೆ ವಾಹನ	೩೯೩೬೭	೩೮೧೭	೨೭೪೪	೭೫೮೭	೯೦೯೬	೪೮೭೮	೬೭೪೮೯
೨	ಟ್ರಕ್ ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳು	೫೯೨೯೪	೧೭೨೪೯	೨೪೧೫೬	೫೨೭೫೯	೪೩೫೭೨	೨೭೩೨೮	೨೨೪೩೫೮
	ಒಟ್ಟು	೯೮೬೬೧	೨೧೦೬೬	೨೬೯೦೦	೬೦೩೪೬	೫೨೬೬೮	೩೨೨೦೬	೨೯೧೮೪೭
	ಎಲ್.ಎಂ.ವಿ ಗೂಡ್ಸ್	-						
೧	ನಾಲ್ಕು ಚಕ್ರ ವಾಹನ	೭೧೫೧೧೩	೨೨೬೮೨	೩೦೦೧೪	೩೮೫೩೫	೪೮೪೬೩	೨೩೭೫೪	೨೩೪೯೬೧
೨	ಮೂರು ಚಕ್ರ ವಾಹನ	೪೨೫೮೫	೧೫೨೦೮	೧೯೩೮೮	೨೦೩೭೩	೨೧೮೦೪	೧೫೪೮೪	೧೩೪೮೪೨
	ಒಟ್ಟು	೧೧೪೦೯೮	೩೭೮೯೦	೪೯೪೦೨	೫೮೯೦೮	೭೦೨೬೭	೩೯೨೩೮	೩೬೯೮೦೩
೩	ಬಸ್ಸುಗಳು	-						
೪	ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್	೧೪೪೮೭	೩೪೦೯	೪೮೪೪	೫೩೭೮	೮೦೦೦೦	೩೦೯೫	೪೦೨೧೩
೫	ಒಪ್ಪಂದದ ವಾಹನಗಳು	೧೬೬೧	೩೪೫	೧೨೩	೨೯೦	೩೨೩	೨೦೯	೨೯೫೧
೬	ಖಾಸಗಿ ಸೇವಾ ವಾಹನಗಳು	೧೦೪೫೯	೭೬೯	೪೪೮	೩೪೦೯	೬೮೨	೬೦೧	೧೬೩೬೮
೭	ಶಾಲಾ ವಾಹನಗಳು	೮೭೫೭	೩೫೩೧	೧೩೬೨	೧೪೫೦	೧೩೮೬	೧೪೮೮	೧೭೯೭೪
೮	ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೪೨೨೮	೯೫೩	೧೬೨	೨೦೮೮	೫೬೮	೨೪೨	೯೪೪೧
	ಒಟ್ಟು	೪೦೭೯೨	೯೦೦೭	೬೯೩೯	೧೨೬೧೫	೧೧೯೫೯	೫೬೩೫	೮೬೯೩೭
	ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು	-	-	-	-	-	-	-

೯	ಮೋಟಾರು ಕ್ಯಾಬ್	೩೩೨೨೫	೧೪೨೩೩	೧೩೦೫೮	೨೩೩೩೨	೧೯೦೩೩	೧೦೮೮೩	೧೪೯೮೩೪
೧೦	ಮ್ಯಾಕ್ಸಿ ಕ್ಯಾಬ್	೩೩೧೯೯	೩೧೩೮	೩೯೫೩	೧೩೩೨೮	೧೨೧೩೫	೩೩೩೩	೮೩೫೦೦
೧೧	ಇತರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು	೧೧೦೯೩	೨೨೮೦	೮೫೧	೯೪೦	೫೪	೨೪೩	೧೫೪೩೯
	ಒಟ್ಟು	೧೧೦೫೨೧	೨೨೩೯೧	೨೧೮೩೩	೪೩೩೪೦	೩೧೨೮೨	೧೮೮೦೩	೨೪೮೮೦೩
	ಲಘು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	-	-	-	-	-	-	-
೧೨	ಮೂರು ಆಸನಗಳ ವಾಹನ(ರಿಕ್ಷಾ)	೧೩೩೯೯೫	೩೧೨೩೩	೩೩೦೩೩	೩೪೩೩೩	೫೦೨೨೩	೩೨೨೪೫	೩೩೫೧೫೩
೧೩	೪ರಿಂದ ೩ ಆಸನಗಳ ವಾಹನ	೩೦೩೨೫	೧೮೯೩	೧೮೮೪	೩೯೩೦	೨೩೨೧	೧೩೯೧	೪೨೧೩೮
	ಒಟ್ಟು	೧೯೪೩೨೦	೩೩೧೩೪	೩೪೯೩೧	೩೮೨೯೩	೫೨೯೪೩	೩೩೩೩೩	೪೧೩೩೩೧
೧೪	ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೪೪೪೪೨	೯೦೪೦	೧೩೩೪೧	೨೯೩೯೩	೨೪೩೫೧	೧೩೩೫	೧೩೮೨೦೨
	ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು	೩೦೨೮೩೪	೧೩೨೮೩೯	೧೫೩೪೦೯	೨೩೩೧೯೫	೨೪೩೪೩೪	೧೪೩೧೫೩	೧೫೫೨೯೩೪
	ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಯೇತರ	೩೧೩೦೩೫೩	೧೪೮೪೮೫೫	೧೮೧೦೯೩೩	೨೪೩೩೧೩೩	೨೮೯೮೩೪	೧೫೮೨೦೦೪	೧೩೪೧೩೧೧೨

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

- *ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು: ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ, ತುಮಕೂರು, ಕೋಲಾರ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ರಾಮನಗರ (೦೩).
- *ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು: ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ (೦೩).
- *ಕಲಬುರಗಿ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು: ಕಲಬುರಗಿ, ಯಾದಗಿರಿ,ರಾಯಚೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಕೊಪ್ಪಳ, ಜೇದರ್ (೦೩).
- *ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು: ಬೆಳಗಾವಿ, ಗದಗ, ಧಾರವಾಡ, ಹಾವೇರಿ, ವಿಜಯಪುರ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ಕಾರವಾರ (೦೩).
- *ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು: ಮೈಸೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಚಾಮರಾಜನಗರ, ಹಾಸನ (೦೫).

ಕೋಷ್ಟಕ ೩.೯: ೨೦೦೮ ರಿಂದ ೨೦೧೩ರ ವರೆಗಿನ ಆದಾಯದ ವಿವರ

(ಕೋಟಿ ರೂಗಳಲ್ಲಿ).

ವರ್ಷ	ರಾಜಸ್ವದ ಗುರಿ	ವಸೂಲಾದ ರಾಜಸ್ವ	ವಸೂಲಾದ ಶೇಕಡೆ ವಾರು ರಾಜಸ್ವ	ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ	ವಸೂಲಾತಿಯ ಮೇಲೆ ವೆಚ್ಚ ಶೇಕಡಾವಾರು
೨೦೦೮-೦೯	೧೫೯೦-೦೦	೧೩೪೩-೦೦	೧೦೩.೪೮	೫೧-೦೨	೨.೮೩
೨೦೦೯-೧೦	೧೩೩೩.೧೩	೧೮೯೨.೦೦	೧೦೪.೫೨	೫೧.೫೩	೨.೮೪
೨೦೧೦-೧೧	೨೧೩೫.೩೦	೨೫೧೧.೩೩	೧೧೫.೪೪	೫೯.೩೨	೨.೩೩
೨೦೧೧-೧೨	೨೩೧೦.೩೯	೨೯೮೫.೦೩	೧೧೦.೧೩	೩೨.೦೦	೨.೪೧
೨೦೧೨-೧೩	೩೧೩೩.೩೩	೩೫೩೩.೯೨	೧೧೨.೩೪	೧೧೧.೦೯	೩.೧೧
೨೦೧೩-೧೪	೩೩೮೩.೩೩	೩೩೩೧.೦೯	೯೩.೦೨	೧೪೦.೧೫	೩.೮೨
೨೦೧೪-೧೫	೩೯೮೪.೦೦	೪೧೪೫.೦೦	೧೦೪.೦೦	೧೦೩.೦೦	೨.೫೩
೨೦೧೫-೧೬	೪೩೯೩.೦೩	೪೩೦೮.೫೮	೧೦೪.೮೧	೧೨೧.೦೪	೨.೩೨

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೦: ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿವಾರು ಒ.ಗ.ಒ.೨೦೧೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿ ಜಾಲಿಯರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಕಚೇರಿ ಹೆಸರು	ಒ.ಗ.ಒ.೨೦೧೬ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ವಾಹನಗಳು	೨೦೧೬-೧೭ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳು	ಒ.ಗ.ಒ.೨೦೧೬ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳು
೧	ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರ	೭೦೭೮೭೧	೭೭೮೮೦	೭೭೮೭೮೮
೨	ಬೆಂಗಳೂರು ಪಶ್ಚಿಮ	೮೮೫೫೭	೭೫೦೧೭	೮೫೦೧೭೫
೩	ಬೆಂಗಳೂರು ಪೂರ್ವ	೮೩೨೧೮೩	೮೨೧೭೨	೧೦೧೫೩೫೫
೪	ಬೆಂಗಳೂರು ಉತ್ತರ	೮೭೭೨೦೮	೭೨೩೭೮	೮೩೮೫೭೭
೫	ಬೆಂಗಳೂರು ದಕ್ಷಿಣ	೮೧೫೩೦೨	೮೭೦೧೧	೧೦೧೦೩೧೩
೬	ಕೆ.ಆರ್.ಪುರ	೩೩೫೦೭೭	೫೦೧೭೫	೩೮೫೨೫೧
೭	ಜ್ಞಾನಭಾರತಿ	೨೫೮೨೩೩	೩೦೧೭೮	೨೮೮೪೧೨
೮	ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ	೪೨೭೭೨೭	೭೧೭೮೨	೪೮೮೪೧೮
೯	ಯಲಹಂಕ	೧೮೨೧೫೦	೧೭೭೨೩	೧೮೮೮೭೩
೧೦	ನಲಮಂಗಲ	೪೮೨೩೪	೮೮೭೮	೫೮೨೦೨
೧೧	ಆಟೋರಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ರಹದಾರಿ	೧೭೧೦	೨೫	೧೭೩೫
೧೨	ದೇವನಹಳ್ಳಿ	೧೭೩೩೩೩	೧೧೨೭೭	೧೭೪೫೮೮
೧೩	ರಾಮನಗರ	೩೦೧೩೮೫	೧೭೦೮೭	೩೧೭೪೮೨
೧೪	ತುಮಕೂರು	೩೩೩೦೨೩	೩೩೭೫೦	೩೩೭೭೭೩
೧೫	ತಿಪಟೂರು	೧೪೧೦೦೭	೧೦೭೮೨	೧೫೧೭೮೮
೧೬	ಮಧುಗಿರಿ	೨೦೨೮೭	೧೭೦೦೭	೩೭೩೦೩
೧೭	ಕೋಲಾರ	೧೨೧೪೭೪	೧೨೮೦೭	೧೩೪೨೭೧
೧೮	ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್	೧೧೪೭೨೭	೧೦೧೧೧	೧೨೪೮೩೭
೧೯	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೧೪೮೭೧೫	೧೭೨೪೩	೧೬೫೮೫೮
೨೦	ಮೈಸೂರು ಪಶ್ಚಿಮ	೪೦೮೭೭೩	೪೦೮೮೮	೪೫೦೭೭೧
೨೧	ಮೈಸೂರು ಪೂರ್ವ	೨೭೮೭೮೫	೧೪೮೧೨	೨೮೪೫೮೭
೨೨	ಹುಣಸೂರು	೧೩೦೮೭೭	೧೮೩೪೩	೧೪೮೩೦೮
೨೩	ಚಾಮರಾಜನಗರ	೧೧೨೧೮೭	೧೩೫೧೧	೧೨೫೭೦೭
೨೪	ಮಂಡ್ಯ	೨೦೮೨೮೮	೨೪೦೭೩	೨೩೨೩೫೨
೨೫	ನಾಗಮಂಗಲ	೫೩೪೩೮	೭೦೭೧	೬೦೫೧೦
೨೬	ಮಡಿಕೇರಿ	೧೨೮೫೧೮	೧೨೩೫೮	೧೪೦೮೭೮
೨೭	ಹಾಸನ	೨೨೫೨೩೪	೩೧೧೨೮	೨೫೭೩೭೨
೨೮	ಸಕಲೇಶಪುರ	೮೮೮೪೪	೭೧೪೮	೮೫೮೮೩
೨೯	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೨೮೧೧೧೧	೨೭೫೦೮	೩೦೭೭೧೮
೩೦	ಸಾಗರ	೧೪೭೩೦೮	೧೭೭೭೫	೧೬೫೦೮೩
೩೧	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೨೩೧೩೫೩	೨೭೮೫೩	೨೫೮೨೦೭
೩೨	ದಾವಣಗೆರೆ	೪೨೩೫೮೮	೪೧೮೮೨	೪೬೫೪೭೧
೩೩	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೨೩೮೦೦೭	೨೫೭೨೨	೨೬೪೭೨೮
೩೪	ಮಂಗಳೂರು	೪೦೮೩೮೫	೪೩೨೮೫	೪೫೨೬೮೦
೩೫	ಉಡುಪಿ	೨೮೪೩೦೮	೩೨೪೭೩	೨೩೭೭೭೧
೩೬	ಪುತ್ತೂರು	೨೦೦೭೦೭	೧೭೮೫೮	೨೧೭೫೭೫
೩೭	ಬೆಳಗಾವಿ	೩೦೩೧೧೩	೩೧೦೨೩	೩೩೪೧೩೬

೩೮	ಚಿಕ್ಕೋಡಿ	೨೬೪೨೭೧	೩೦೭೭೦	೨೯೫೦೪೧
೩೯	ಬೈಲಹೊಂಗಲ	೧೮೮೭೨೮	೧೩೬೨೧	೨೦೨೩೪೯
೪೦	ಗೋಕಾಕ್	೧೩೯೪೬೮	೧೨೬೪೨	೧೫೨೧೧೦
೪೧	ಗದಗ	೧೩೮೯೩೧	೧೫೨೩೨	೧೫೪೧೬೩
೪೨	ಧಾರವಾಡ	೪೬೧೬೩೭	೪೧೬೦೬	೫೦೩೨೪೩
೪೩	ಹಾವೇರಿ	೨೩೫೧೧೦	೨೮೩೮೪	೨೬೩೪೯೪
೪೪	ವಿಜಯಪುರ	೨೭೩೪೧೩	೪೦೬೪೨	೩೧೪೦೫೫
೪೫	ಜಮಖಂಡಿ	೧೩೧೨೯೪	೧೫೬೯೨	೧೪೬೯೮೬
೪೬	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೧೫೬೯೨೭	೧೮೪೬೫	೧೭೫೩೯೨
೪೭	ದಾಂಡೇಲ	೪೨೬೧	೪೩೪೪	೮೦೬೫
೪೮	ಕಾರವಾರ	೧೦೮೫೦೯	೬೨೧೦	೧೧೪೭೧೯
೪೯	ಹೊನ್ನಾವರ	೧೫೬೧೪	೧೧೩೩೧	೧೧೬೮೪೫
೫೦	ಶಿರಸಿ	೮೬೯೨೯	೧೧೯೯೩	೯೮೯೨೨
೫೧	ಕಲಬುರಗಿ	೩೨೬೪೮೯	೨೮೧೧೧	೩೫೪೬೦೦
೫೨	ಯಾದಗಿರಿ	೧೦೧೯೫೪	೧೨೪೧೭	೧೧೪೩೭೧
೫೩	ರಾಯಚೂರು	೨೫೬೮೯೮	೨೮೧೬೧	೨೮೫೦೫೯
೫೪	ಬಳ್ಳಾರಿ	೨೧೭೮೩೧	೧೪೯೧೯	೨೩೨೭೫೦
೫೫	ಹೊಸಪೇಟೆ	೨೦೨೪೯೪	೧೯೮೫೦	೨೨೨೩೪೪
೫೬	ಕೊಪ್ಪಳ	೧೬೭೩೦೭	೨೨೮೮೫೯	೧೯೦೧೬೬
೫೭	ಬೀದರ್	೬೮೯೬೯	೮೬೦೮	೭೭೫೭೭
೫೮	ಭಾಲ್ಕಿ	೫೧೪೪೩	೪೯೯೯	೫೬೪೪೨
೫೯	ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ	೩೪೩೫೯	೩೭೩೭	೩೮೦೯೬
ಒಟ್ಟು		೧೪೭೮೪೯೬೧	೧೫೦೧೪೭೯	೧೬೨೯೧೯೮೪

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಪರಸ್ಪರ ರಹದಾರಿ ಒಪ್ಪಂದ

ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸಲು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಪರಸ್ಪರ ರಹದಾರಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಪ್ರಕಾರ ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳಾದ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಕೇರಳ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಗೋವಾ ಮತ್ತು ಪಾಂಡಿಚೇರಿ ರಾಜ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್ ವಾಹನಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೧: ಅಂತರರಾಜ್ಯ ಪರವಾನಗಿ ಹೊಂದಿರುವ ವಾಹನಗಳ ವಿವರ.

ವರ್ಷ	ಬಸ್ಸುಗಳು (ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜು ಗಳು)	ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳು (ಮಾಕ್ಸಿ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳು)	ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಒಮ್ಮಿಗಳು	ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ವಾಹನಗಳು (ಪ್ರವಾಸ)	ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜ್‌ಗಳು ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯ ಪರವಾನಗಿ (ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳು)	ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಪರವಾನಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು	ಇಂಟ್ರಾ ಸ್ಟೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು
೨೦೧೨	೧೯೩೪	೨೪೫೦೪	೨೩೨೨	೨೨೨೦೭	೪೦೦	೪೦೭೨	೭೯೬೨
೨೦೧೩	೨೩೪೮	೨೫೫೩೨	೨೩೮೦	೨೮೧೨೮	೪೦೦	೪೧೧೭	೯೧೯೪
೨೦೧೪	೨೪೮೨	೨೬೦೧೫	೨೩೯೪	೩೧೭೧೨	೪೦೦	೪೧೫೯	೧೧೪೯೦
೨೦೧೫	೨೭೮೭	೨೭೮೪೦	೨೦೨೭	೩೮೬೯೭	೪೦೦	೪೧೮೯	೧೧೮೫೮

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿಗಳು: ದೇಶದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸಲು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಇದರ ಪ್ರಕಾರ ವಲಯ ರಹದಾರಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರದ್ದುಪಡಿಸಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ರಹದಾರಿ ಯೋಜನೆಯ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಮುಂದುವರೆಸಿದ್ದು ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೫,೪೪೪ ರಹದಾರಿಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ೩೧.೩.೨೦೧೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೫,೭೧೮ ರಹದಾರಿಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿವೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ೫೭ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ:೨೫-೦೭-೨೦೦೯ರಿಂದ ಗಣಕೀಕೃತ ದಾಖಲೆಗಳ ವಿತರಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದು, ಮೈಕ್ರೋ ಪ್ರೋಸೆಸರ್ ಆಧಾರಿತ ೧೫ ಕೆಬಿ ಚಿಪ್‌ಅನ್ನು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ ತಯಾರಿಸಿದ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೭ ಲಕ್ಷ ವಾಹನ ಚಾಲನೆ ಪರವಾನಗಿ ಮತ್ತು ೧೫ ಲಕ್ಷ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪರವಾನಗಿಗಾಗಿ ಒಟ್ಟು ೩೧ ಲಕ್ಷ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು.

ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ೧೫ ಜನ ಉಪ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಮತ್ತು ಹಿರಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಗಳು, ೨೯ ಜನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಗಳು, ೧೫ ಜನ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿಗಳು ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು(ತನಿಕಾ ರಾಣಿಗಳನ್ನು) ಗಣಕೀಕರಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಉಪ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರ, ಹಿರಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮತ್ತು ಸಹಾಯಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ (ಬಯೋಮೆಟ್ರಿಕ್)ಆಧಾರಿತ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ವಿತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಯೋಜನೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಈಗ ರಾಜ್ಯದ ೫೯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿದೆ.

೨೦೧೩-೧೪ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಆಧಾರಿತ ೨೦,೦೧,೧೨೪ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರ ಹಾಗೂ ೧೪,೧೩,೪೦೮ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಆಧಾರಿತ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ, ಸದರಿ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೪,೪೩,೪೭೧ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ೭೫,೩೭,೪೯೯ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೪-೧೫ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಆಧಾರಿತ ೨೨೯೭೫೮೦ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರ ಹಾಗೂ ೧೫೭೮,೭೩೦ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೭೦,೧೨,೨೦೧ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ೮೮,೩೪,೦೭೯ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೫-೧೬ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಆಧಾರಿತ ೨೨,೩೩,೦೭೮ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರ ಹಾಗೂ

೮೫,೧೦,೧೭೨ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಅನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ಈವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೮೫,೧೦,೧೭೨ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ೧೪,೬೭,೬೭೧ ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್ ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು-ಒನ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ನಾಗರಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ಆರ್.ಸಿ (ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ) ಮತ್ತು ಡಿ.ಎಲ್(ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಅನ್ನು ನೀಡುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧-೧೨-೨೦೧೨ ಮತ್ತು ೦೪-೦೩-೨೦೧೪ ರಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಾಗರಿಕರು ಬೆಂಗಳೂರು-ಒನ್ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ-ಒನ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವುದೇ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ೨೦೧೫-೧೬ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೮,೦೭,೬೮೨ ಆರ್.ಸಿ. ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಮತ್ತು ೭೨೮೩ ಡಿ.ಎಲ್ ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಚಾಲಕರು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೮,೧೨,೧೮೩ ಚಾಲಕ ಮತ್ತು ೩,೮೪,೭೭೯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೫,೫೭,೫೭೦ ಮತ್ತು ೭,೩೦,೭೯೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಾ ಹೋಗಿದ್ದು, ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೭೨,೭೧,೫೨೮ ಮತ್ತು ೯,೪೫,೮೭೯ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೨೦೧೧ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೯೪,೭೧,೧೭೧ ಚಾಲಕಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು, ೭೨೩೦೧೭ ನಿರ್ವಾಹಕರ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ವಿತರಿಸಿದೆ. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೨,೪೦,೨೮೫ ನೀಲ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಸವಾರರಿಗೂ, ೪೦,೭೮೯ ಹಸಿರು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಲಘು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸವಾರರಿಗೂ, ೧,೫೩,೨೧೯ ಕೆಂಪು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನ ಸವಾರರು ಹಾಗೂ ಲಘು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸವಾರರಿಗೂ ಮತ್ತು ೫೭೭೭೭ ಖಾಕಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಭಾರಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೂ ೧೯೮೫ ರಿಂದ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ವಿಡಿಯೋ ಇಮೇಜ್ ಬಳಸಿ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ದಾರರಿಗೆ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸ್ಮಾರ್ಟ್‌ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡ್ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ವಾಹನ ಚಲಾವಣೆಗಾಗಿ ನೀಡಿರುವ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ೨೦೧೧-೧೨ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೦೫೪೩೩೨೨, ೨೦೧೨-೧೩ಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೧೭೦೭೮೨೧, ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೨೫೫೧೫೧೦, ೨೦೧೪-೧೫ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೧೯೩೪೪೯೨ ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಒಂದರಲ್ಲೆಯೇ ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೩೯೯೧೧೦೭ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ, ೫೭೯೦೭ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ ಇವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ೧೨೯೧ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಚಲನಾ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ೪೯೮, ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರದಲ್ಲಿ ೧೧೦, ಮೈಸೂರು ವಲಯದಲ್ಲಿ ೧೫೫, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಲಯದಲ್ಲಿ ೩೦೩, ಬೆಳಗಾವಿ ವಲಯದಲ್ಲಿ ೧೫೭ ಹಾಗೂ ಕಲಬುರಗಿ ವಲಯದಲ್ಲಿ ೭೫ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳು ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಆಸಕ್ತರಿಗೆ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ವಾಹನ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗಾಗಿ (ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು) ನೀಡುವ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ೯೪೭೨೯೯, ೨೦೧೨-೧೩ರಲ್ಲಿ ೯೮೨೩೩೨, ೨೦೧೩-೧೪ರಲ್ಲಿ ೯೯೯೪೯೫, ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ೧೦೧೩೫೪೯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಒಂದರಲ್ಲಿಯೇ ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೧೫೭೨೧ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ, ೪೫೮೨ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳು ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ ಇವೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, ೧೯೮೮ರ ಕಲಂ ೫೩ರ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು (ಆರ್.ಸಿ) ಹೊಂದಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನ ನೋಂದಾಯಿಸುವಾಗ ಮತ್ತು ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಕಾಲಾವಕಾಶದೊಳಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತನಿಖಾಧಿಕಾರಿಗಳು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ ನಿಯಮಾನುಸಾರ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨,೦೩,೨೦೮ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದು, ೩,೭೦,೧೪೮ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿ, ಒಟ್ಟು

೧೯.೦೭ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ೧,೦೩,೩೩೯ ನೋಂದಣಿ ಪತ್ರವನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನವೀಕರಿಸಿದ್ದು ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದಂಡದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫.೨೫ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೫-೧೬ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨,೯೨,೭೨೧ ಅರ್ಹತಾ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಿದ್ದು ಮತ್ತು ೫,೭೩,೪೩೮ ಅರ್ಹತಾಪತ್ರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿದ್ದು, ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದಂಡದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೩.೭೪ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೮೮ರ ಕಲಂ ೪೧ರ ಪ್ರಕಾರ ನೋಂದಣಿಯಾದ ಸಾರಿಗೆಯೇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ನೀಡುವ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಪತ್ರವು ೧೫ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುವಾಗಿದ್ದು, ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೯,೮೨೧ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಪತ್ರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿದ್ದು, ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದಂಡದ ಮೂಲಕ ರೂ.೧.೦೯ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೨೦೧೩-೧೪ ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೭೦,೪೩೭ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ನವೀಕರಿಸಿರುತ್ತಾರೆ ಹಾಗೂ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ದಂಡದ ಮೂಲಕ ರೂ. ೨.೪೭ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹವಾಗಿದೆ. ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧,೦೩,೩೩೭ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಪತ್ರವನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನವೀಕರಿಸಿದ್ದು, ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ದಂಡದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೂ ೫.೨೫ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಹದಿನೈದು ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಹಳೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಮತ್ತೆ ಐದು ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೮೦,೧೫೧ ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ನೋಂದಣಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನವೀಕರಿಸಿ ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದಂಡದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೂ ೫.೯೧ ಕೋಟಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೨ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೨: ೨೦೧೧-೧೨ ರಿಂದ ೨೦೧೫-೧೬ರವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ.

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆ	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫	೩೧-೦೩-೨೦೧೬
೧	ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	೧೪೧೭೧೪	೩೧೫೮೧೩೩	೩೪೭೯೨೦೮	೫೫೫೯೭೩೦	೩೧೧೨೮೯೭
೨	ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾ)	೪೩೯೦	೧೦೫೩೩೪	೧೧೪೧೭೩	೧೩೩೩೩೩೩	೧೭೪೫೯೯
೩	ರಾಮನಗರ	೧೩೪೮೫	೧೯೦೫೨೫	೨೦೧೭೨೩	೩೦೧೩೯೫	೩೧೭೪೮೨
೪	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೧೫೨೩೯	೧೨೧೨೪೨	೧೩೯೩೦೩	೨೩೧೩೫೩	೨೫೯೨೦೩
೫	ದಾವಣಗೆರೆ	೯೩೫೪	೨೫೪೭೪೭	೨೮೨೭೦೦	೪೨೩೫೮೯	೪೩೫೪೭೧
೬	ಕೋಲಾರ	೭೩೩೨	೧೩೩೩೫೯	೧೫೪೩೩೯	೨೩೩೦೯೦	೨೫೯೦೦೮
೭	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೩೨೩೫	೮೩೦೧೧	೯೫೯೫೨	೧೪೯೩೧೫	೧೩೫೮೪೮
೮	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೯೨೦೫	೨೭೩೮೪೨	೩೦೨೫೭೨	೪೨೪೮೨೨	೪೭೨೭೦೨
೯	ತುಮಕೂರು	೭೩೮೧	೩೦೩೧೩೪	೩೪೫೨೮೧	೪೯೪೩೨೭	೫೫೪೩೭೫
೧೦	ಬೆಳಗಾವಿ	೨೪೩೩	೫೪೭೦೩೮	೩೦೮೧೫೪	೮೯೫೫೮೦	೯೮೩೩೩೩
೧೧	ವಿಜಯಪುರ	೫೩೧೦	೧೪೧೭೨೮	೧೩೯೪೭೮	೨೭೩೪೧೩	೩೧೪೦೫೫
೧೨	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೫೦೦೯	೧೫೯೩೧೦	೧೮೧೪೧೫	೨೮೮೨೨೧	೩೨೨೩೭೮
೧೩	ಧಾರವಾಡ	೨೧೩೪೮	೨೩೩೩೧೯	೨೮೪೦೩೩	೪೩೧೩೩೩	೫೦೩೨೪೩
೧೪	ಗದಗ	೪೦೩೧	೭೫೧೭೪	೮೩೯೭೭	೧೩೮೯೩೧	೧೫೪೧೩೩

೧೫	ಹಾವೇರಿ	೫೯೦೩	೧೩೪೨೭೯	೧೫೪೪೩೩	೨೩೧೧೧೦	೨೭೩೪೯೪
೧೬	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ	೮೨೦೦	೨೦೦೫೨೦	೨೨೩೯೪೪	೩೦೫೩೧೩	೩೩೯೦೯೧
೧೭	ಬಳ್ಳಾರಿ	೧೨೮೫೪	೨೭೭೮೧೬	೨೯೨೩೯೯	೪೨೦೩೨೫	೪೫೫೦೯೪
೧೮	ಬೀದರ್	೭೦೧೬	೯೨೯೭೭	೧೦೪೨೩೩	೧೫೪೭೭೧	೧೭೨೧೧೫
೧೯	ಕಲಬುರಗಿ	೧೦೨೯೩	೧೯೫೬೬೧	೨೨೦೧೬೪	೩೨೬೪೮೯	೩೫೪೬೦೦
೨೦	ಯಾದಗಿರಿ	೨೨೧೯	೫೦೨೪೭	೫೯೯೩೭	೧೦೧೯೫೪	೧೧೪೩೭೧
೨೧	ರಾಯಚೂರು	೪೦೪೪	೧೩೭೭೮೦	೧೬೨೨೮೭	೨೫೬೮೯೮	೨೮೫೦೫೯
೨೨	ಕೊಪ್ಪಳ	೩೯೩೫	೮೮೩೪೦	೧೦೩೧೧೩	೧೬೭೩೦೭	೧೯೦೧೬೬
೨೩	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೭೭೦೫	೭೦೮೪೪	೭೯೫೬೧	೧೧೨೧೯೬	೨೬೪೭೨೮
೨೪	ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ	೨೬೭೯೬	೩೧೧೫೫೬	೩೪೩೬೦೮	೬೧೦೦೦೨	೬೭೦೨೫೫
೨೫	ಉಡುಪಿ	೯೭೪೬	೧೬೩೮೪೭	೧೮೫೭೭೨	೨೯೪೩೦೮	೩೨೬೭೭೧
೨೬	ಹಾಸನ	೯೦೫೦	೧೭೬೩೦೬	೧೯೮೫೯೫	೩೧೫೦೭೮	೩೫೨೩೫೫
೨೭	ಕೊಡಗು	೪೬೯೭	೫೦೯೦೪	೫೬೬೪೦	೧೨೮೫೧೯	೧೪೦೮೭೮
೨೮	ಮಂಡ್ಯ	೮೭೯೫	೧೫೯೧೫೫	೧೭೮೭೭೯	೨೬೧೭೨೬	೨೯೨೮೬೨
೨೯	ಮೈಸೂರು	೧೫೬೪೦	೫೩೧೫೪೭	೫೮೫೯೭೧	೮೧೦೩೨೪	೮೮೪೪೭೭
೩೦	ಚಾಮರಾಜನಗರ	೩೩೭೮	೭೦೮೪೪	೭೯೫೬೧	೧೪೯೬೧೫	೧೨೫೭೦೭

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦೧೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರವರೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ೧೬೨೯೧೯೮೪ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಒಂದು ಅರೆನ್ಯಾಯಕ (ನ್ಯಾಯಾಂಗ) ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೮೮ರ ಸೆಕ್ಷನ್ ೬೮ರ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 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 ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲಾಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲಾ ಪೊಲೀಸ್ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟ್ (superintendent) ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ತನಗೆ ದತ್ತವಾಗಿರುವ ಅಧಿಕಾರದ ಪ್ರಕಾರ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಾಹನ ವರ್ಗ	೩.೧.೦೩.೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಹದಾರಿಗಳು.	೨೦೧೫-೧೬ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ನೀಡಿದ ರಹದಾರಿಗಳು.	ಒಟ್ಟು ರಹದಾರಿಗಳು.	ರದ್ದು ಗೊಳಿಸಿರುವ ರಹದಾರಿಗಳು	೩.೧.೦೩.೨೦೧೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ರಹದಾರಿಗಳು.
೧	ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಾಹನಗಳು	೧೬೦೪೭	೭೪೦	೧೬೭೮೭	೧೪೫	೧೬೬೪೨
೨	ಮೋಟಾರ್ ಕ್ಯಾಬ್ ಗಳು	೧೧೪೨೭೦	೨೭೬೨೪	೧೪೧೮೯೪	೮೨೦೦	೧೩೩೬೯೪
೩	ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು	೩೧೫೦೪೮	೩೦೮೩೪	೩೪೫೮೯೧	೫೨೩೧	೩೪೦೬೬೦
೪	ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳು	೪೩೯೯೦೨	೧೫೪೪೪	೪೫೫೩೪೬	೬೫೩೦	೪೪೯೦೧೬
೫	ಎ.ಐ.ಟಿ.ಐ.ಐ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಾಹನಗಳು	೨೦೨೭	೩೩೫	೨೩೬೨	೩೦೭	೨೦೫೫
೬	ಮ್ಯಾಕ್ಸಿ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳು	೩೧೯೮೮	೭೨೯೨	೩೯೨೮೦	೪೧೩೭	೩೫೧೪೩
೭	ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟಿ	೩೮೬೯೭	೧೯೧೫೬	೫೭೮೫೩	೬೧೩೬	೫೧೭೧೭
೮	ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಮ್ಯಾಕ್ಸಿ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳು	೨೭೮೪೦	೬೬೮೫	೩೪೫೨೫	೩೮೬೦	೩೦೬೬೫

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

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.

ಅಂತರರಾಜ್ಯ ರಹದಾರಿ ಒಪ್ಪಂದ ಅನ್ವಯ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಒಪ್ಪಂದವಾಗಿರುವ ರಾಜ್ಯಗಳು	ಒಪ್ಪಂದವಾಗಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	೧.೪.೧೫ ರಿಂದ ೩.೧.೨೦೧೬ವರೆಗೆ ನೀಡಲಾಗಿರುವ ರಹದಾರಿಗಳು	೩.೧.೨೦೧೬ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಜಾಲಯಲ್ಲರುವ ರಹದಾರಿಗಳು	೩.೧.೨೦೧೬ವರೆಗೆ ಮೇಲು ರುಜುವಾಗಿರುವ ರಹದಾರಿಗಳು
೧	ತಮಿಳುನಾಡು	೩೯೩	೦	೭೭೪	೫೨೧
೨	ಕೇರಳ	೧೭೨	೦	೭೭೧	೨೭೮
೩	ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ	೭೨೪	೦	೧೮೫೪	೧೪೭೦
೪	ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ	೪೨೧	೦	೮೩೩	೭೩೭
೫	ಗೋವಾ	೧೧೮	೦	೧೫೨	೮೫
೬	ಪಾಂಡಿಚೇರಿ	೩	೦	೫	೨

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಮೇಲ್ಕಾಣಿಸಿದ ರಹದಾರಿಯ ಜೊತೆಗೆ ೩.೧.೨೦೧೬ರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೩೧೦೩ ಒಪ್ಪಂದ ವಾಹನ ರಹದಾರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರವರ್ತಿಸಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಅಂತರರಾಜ್ಯ ರಹದಾರಿ ಒಪ್ಪಂದ ಅನ್ವಯ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿರುವ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಒಪ್ಪಂದವಾಗಿರುವ ರಾಜ್ಯಗಳು	ಒಪ್ಪಂದವಾದ ಕೋಟಾ	೩.೧.೨೦೧೬ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಜಾಲಯಲ್ಲರುವ ರಹದಾರಿಗಳು	೩.೧.೨೦೧೬ವರೆಗೆ ಮೇಲು ರುಜುವಾಗಿರುವ ರಹದಾರಿಗಳು
೧	ತಮಿಳು ನಾಡು	೧೫೦೦೦	೧೫೦೦೦	೧೫೦೦೦
೨	ಕೇರಳ	೩೦೦೦	೨೮೯೦	೨೮೯೦
೩	ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ	೩೦೦೦೦	೧೫೦೦೦	೧೫೦೦೦
೪	ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ	೨೦೦೦೦	೧೫೦೦೦	೧೫೦೦೦
೫	ಗೋವಾ	೨೫೦೦	೨೫೭೫	೨೫೭೫

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೮೮ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ತೆರಿಗೆ ಆದಾಯ ಸೋರಿಕೆಯನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಗಡಿಭಾಗದಲ್ಲ ೧೫ ತನಿಖಾ ತಾಣಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ, ನಂಗಲ, ಬಾಗೇಪಲ್ಲ, ಗೌರಿಬದನೂರು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ತಲಪಾಡಿ, ಹುಮ್ಮಾಬಾದ್, ಆಳಂದ, ಕೊಗ್ಗನಹಳ್ಳಿ (ನಿಪ್ಪಾಣಿ), ರಾಮನಗರ, ಝಳಕಿ, ರಾಯಲ್‌ಪಾಡ್, ಚಿಕ್ಕಹೊಳೆ ಡ್ಯಾಂ, ಹಗರಿ, ಕಾಗವಾಡಗಳಿಲ್ಲವೆ. ಈ ತನಿಖಾ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ೨೦೧೦-೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ವಸೂಲಾದ ರಾಜಸ್ವ ಒಟ್ಟು ರೂ ೭೯೫೭ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದಿತು. ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರಾಜಸ್ವ ರೂ ೭೮೩೩.೫೫೮೬ ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ

ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ ೭೭೮೫.೫೭ ಲಕ್ಷ ಮತ್ತು ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ ೭೩೩೫.೪೯ ಲಕ್ಷ ರಾಜಸ್ವವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯ್ದೆ ೧೯೫೭ರ ಮೇರೆಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡಲು ಯೋಗ್ಯವಾದ ಎಲ್ಲಾ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ್ದು, ೫೦೦ ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದವರನ್ನು ಪ್ಲೀಟ್ ಮಾಲೀಕರೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇವರಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ಲೀಟ್ ವಾಹನಗಳ ಹೊರತಾಗಿ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ಏಕೈಕ ಪ್ಲೀಟ್ ಮಾಲಕರು, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮಗಳ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಟ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಶೇ ೫ ರಂತೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗಿದೆ. ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು, ೫೫೦೦ ಕೆ.ಜಿ. ವರೆಗಿನ ತೂಕವುಳ್ಳ ವಾಹನಗಳು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯುವ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ತ್ರಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳು, ಕೃಷಿಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್, ಕಾರು, ಜೀಪುಗಳು, ಐದು ಚ.ಮೀ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವುಳ್ಳ ಒಮ್ಮಿಬಸ್, ಖಾಸಗಿ ಸೇವಾ ವಾಹನಗಳು ಇವುಗಳಿಗೆ ಜೀವಾವಧಿ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಹದಿನೈದು ವರ್ಷ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಸಾರಿಗೆತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹಸಿರು ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹವಾದ ಹಸಿರು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಔದ್ಯೋಗೀಕರಣಗಳಿಂದಾಗಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡೀಸೆಲ್ ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ಕುರಿತಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಅರಿವು ಮೂಡಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ನವೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳನ್ನು “ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ” ಮಾಸ ಎಂದು ಆಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ನಾಲ್ಕು ಸ್ಟ್ರೀಟ್ ಇಂಜಿನ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಡಿಜಿಟಲ್ ದರ ಮೀಟರ್ ಇರುವ ಮತ್ತು ಇವುಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಗುರುತಿಸುವುದಾಗಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಕೆನೆ ಹಳದಿ ಹಾಗೂ ಕೆಳ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಹಸಿರು ಬಣ್ಣ ಹೊಂದಿರುವ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಬಯೋಡೀಸೆಲ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ತಿರುಳುವುದು ವಾಯು ಮಾಲಾನ್ಯವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ೧೯೮೯ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆಯಂತೆ ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ತಪಾಸಣೆಗಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೩ರಿಂದ ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೭೩ ಹೊಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ತಪಾಸಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ೩೩೩ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಹೊರಗೆ ೩೪೦(೨೦೧೫-೧೬ರಲ್ಲಿ)ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧.೬೨ ಕೋಟಿ ವಾಹನಗಳು ತಪಾಸಣೆಗೆ ಒಳಪಡುತ್ತವೆ. ದಿನಾಂಕ ೦೧.೦೪.೨೦೧೫ರಿಂದ ೩೧.೦೩.೨೦೧೫ರ ವರೆಗೆ ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ಮಾಡುವ ವಾಹನಗಳ ವಿರುದ್ಧ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಿ ೧೬೫೫೩೪೭ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ ೨೮೩೩೦ ವಾಹನಗಳ ವಿರುದ್ಧ ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿ ರೂ ೧.೬೦ ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ದಂಡವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೫-೧೬ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ವಾಯುಮಾಲಾನ್ಯ ಮಾಡುವ ವಾಹನಗಳ ವಿರುದ್ಧ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಿ ೧೩೦೬೫೪೨ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ ೩೫,೨೮೪

ವಾಹನಗಳ ವಿರುದ್ಧ ಪ್ರಕರಣವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿ ರೂ ೨.೬೧ ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ದಂಡವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜನವರಿ ೧೯೯೮ರಿಂದ ಸರ್ಕಾರವು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಆಟೋ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವುದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಿದೆ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರ ಅಪಘಾತ ಪರಿಹಾರ ನಿಧಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ಅಸುನೀಗಿದ ಅಥವಾ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಅಂಗವಿಕಲರಾದ ಆಟೋ ಚಾಲಕರ ಕುಟುಂಬಗಳಿಗೆ ರೂ. ೫೦,೦೦೦ಗಳನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಧನವಾಗಿ ನೀಡಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಗಣಕೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. 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 ವೇಗ ನಿಯಂತ್ರಕವನ್ನು (Speed breakers) ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಲು ಇಲಾಖೆಯು ಒತ್ತಾಯಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೨೦೦೮ರಿಂದ ಇದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದರು.

ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦೧೧-೦೨ರಲ್ಲಿ ೩೩,೦೦೦ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದು, ಈ ಅಪಘಾತದಲ್ಲಿ ೫೮೦೫ ಸಾವು ಮತ್ತು ೪೨,೧೯೩ ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೪-೦೫ರಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ೩೮,೮೬೯ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ೬,೪೯೭ ಮಂದಿ ಮೃತಪಟ್ಟು ೫೦,೩೯೫ ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದರಲ್ಲೇ ೯೨೪೯ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿ ೯೧೨ ಮಂದಿ ಸಾವನ್ನಪ್ಪಿ ೬,೯೯೯ ಮಂದಿಗೆ ಗಾಯಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೧೦ ಹಾಗೂ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ೭೭೫ ಹಾಗೂ ೭೫೧ ಮಾರಣಾಂತಿಕ ಮತ್ತು ೩೩೬೩ ಹಾಗೂ ೩,೦೦೩ ಮಾರಣಾಂತಿಕವಲ್ಲದ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೧೧-೧೨ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೪೪೨೨೦, ೨೦೧೨-೧೩ ರಲ್ಲಿ ೪೪೦೯೭, ೨೦೧೩-೧೪ರಲ್ಲಿ ೪೩೭೭೧, ೨೦೧೪-೧೫ ರಲ್ಲಿ ೪೨೭೨೧ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೯೦೫೪, ೯೫೮೭, ೯೭೬೮ ಹಾಗೂ ೧೦೧೫೨ ಮಾರಣಾಂತಿಕವೂ ೫೮೧೦೩, ೫೮೫೯೯, ೫೮೩೯೬, ೫೬೩೬೨ ಮಾರಣಾಂತಿಕವಲ್ಲದ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಇದ್ದು, ೪೪೧೧ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿವೆ. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೯೬ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ೭೦೧ ಮಾರಣಾಂತಿಕವು ೪೨೩೬ ಮಾರಣಾಂತಿಕವಲ್ಲದ ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಆ ವರ್ಷ ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೫೦ ಮಾರಣಾಂತಿಕ ಅಪಘಾತಗಳು ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೬೩ ಮಾರಣಾಂತಿಕ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸಿವೆ.

ಜನವರಿ ೨೦೧೫ ರಿಂದ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಗರ/ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಪಘಾತಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರಮ ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಹೆಸರು	ಮಾರಣಾಂತಿಕ	ಮಾರಣಾಂತಿಕ ವಲ್ಲದ	ಒಟ್ಟು
೧	ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	೬೯೦	೪೧೪೪	೪೮೩೪
೨	ಮೈಸೂರು ನಗರ	೧೨೯	೭೧೩	೮೪೨
೩	ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ ನಗರ	೧೧೩	೪೬೫	೫೭೮
೪	ಮಂಗಳೂರು ನಗರ	೧೬೩	೧೦೯೩	೧೨೫೬
೫	ಬೆಳಗಾವಿ ನಗರ	೧೩೩	೭೨೧	೮೫೪
೬	ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ	೫೭೯	೧೬೯೦	೨೨೬೯
೭	ರಾಮನಗರ	೩೭೫	೧೪೩೦	೧೮೦೫
೮	ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೩೭೭	೧೪೪೭	೧೮೨೪
೯	ದಾವಣಗೆರೆ	೨೨೮	೯೨೦	೧೧೪೮
೧೦	ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್	೫೭	೯೭	೧೫೪
೧೧	ಕೋಲಾರ	೧೮೭	೪೫೩	೬೪೦
೧೨	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೨೨೬	೪೭೩	೬೯೯
೧೩	ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೩೨೬	೧೬೧೧	೧೯೩೭
೧೪	ತುಮಕೂರು	೫೧೯	೧೪೮೭	೨೦೦೬
೧೫	ಬೆಳಗಾವಿ (ಜಿಲ್ಲೆ)	೫೧೩	೧೩೧೮	೧೮೩೧
೧೬	ವಿಜಯಪುರ	೩೮೫	೮೦೮	೧೧೯೩
೧೭	ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೩೫೪	೬೦೨	೯೫೬
೧೮	ಧಾರವಾಡ (ಜಿಲ್ಲೆ)	೧೯೬	೩೬೮	೫೬೪
೧೯	ಗದಗ	೧೪೫	೩೦೧	೪೪೬
೨೦	ಹಾವೇರಿ	೨೧೩	೬೪೨	೮೫೫
೨೧	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ	೨೪೩	೧೦೯೧	೧೩೩೪
೨೨	ಬಳ್ಳಾರಿ	೩೧೭	೭೭೪	೧೦೯೧
೨೩	ಬೀದರ್	೨೫೯	೧೨೦೧	೧೪೬೦
೨೪	ಕಲಬುರಗಿ	೩೩೫	೧೨೧೩	೧೫೪೮
೨೫	ಯಾದಗಿರಿ	೧೩೭	೩೦೯	೪೪೬
೨೬	ರಾಯಚೂರು	೨೭೭	೫೯೫	೮೭೨
೨೭	ಕೊಪ್ಪಳ	೨೧೯	೫೨೦	೭೩೯
೨೮	ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೨೦೦	೮೪೯	೧೦೪೯
೨೯	ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ	೧೪೪	೮೦೬	೯೫೦
೩೦	ಉಡುಪಿ	೨೦೧	೧೦೭೮	೧೨೭೯
೩೧	ಹಾಸನ	೪೧೩	೧೬೫೭	೨೦೭೦
೩೨	ಕೊಡಗು	೮೩	೫೪೯	೬೩೨
೩೩	ಮಂಡ್ಯ	೩೬೭	೧೪೯೬	೧೮೬೩
೩೪	ಮೈಸೂರು(ಜಿಲ್ಲೆ)	೨೯೪	೮೧೩	೧೧೦೭
೩೫	ಚಾಮರಾಜನಗರ	೧೪೬	೩೯೯	೫೪೫
	ಒಟ್ಟು	೯೫೪೩	೩೪೧೪೫	೪೩೬೮೮

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ

೧೯೮೪ಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದಲ್ಲತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲ, ಎತ್ತು, ಎಮ್ಮೆ, ಕತ್ತೆ ಮತ್ತು ಕುದುರೆಗಳು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಕಾವಡಿ ಮತ್ತು ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮು ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ ಮತ್ತು ಕುದುರೆ ಗಾಡಿಗಳು ಜನರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಸಾಧನಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಆನಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಯಾಯಿತು. ಯಂತ್ರಚಾಲಿತ ವಾಹನಗಳು ರಸ್ತೆಗಿಳಿದವು. ೧೯೧೧ರಲ್ಲ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೨೦ರ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೩೫ರಲ್ಲ ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೦೦ ಆಗಿತ್ತು. ೧೯೩೬ರಲ್ಲ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೈಸೂರು ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಹಳೆ ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ, ೧೯೪೮ರಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಪಶ್ಯುಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ (MGRTD) ಯು ೧೨ನೇ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೯೪೮ರಲ್ಲ ೨೦ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿತು. ೧೯೪೯ರಲ್ಲ ೧೨೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ೮೧ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇವುಗಳು ಪ್ರತಿದಿನ ೧೫,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸಿ ಸುಮಾರು ೪೦೦೦ ಪ್ರಾಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಅಪಶ್ಯುಕತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿದ್ದವು. ನಿಜಾಮರ ಆಡಳಿತದ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ೧೯೩೬ ರಲ್ಲಯೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆರಂಭವಾಗಿತ್ತು. ಹೈದರಾಬಾದ್ ನಿಜಾಮ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ೧೯೩೨ರಲ್ಲ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದರೂ ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೩೨ರಿಂದ ೧೯೪೮ರವರೆಗೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೯೫೨-೫೩ರವರೆಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲತ್ತು. ಬಾಂಬೆ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವು ೧೯೪೮ರಲ್ಲ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು, ೧೯೫೦ರಲ್ಲ ಬಾಂಬೆ ಸ್ಟೇಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನೊಂದಿಗೆ ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೯೫೬ರಲ್ಲ ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡಾಗ ೮೨೫ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೭೭೮ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬೊಂಬಾಯಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಪಡೆಯಲಾಯಿತು. ೧೯೫೭ರಲ್ಲ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದು ೧೧೦೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತನ್ನ ಅಧೀನದಲ್ಲ ಇದು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಕೇಂದ್ರ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮದ ೧೯೫೦ರ ಶಾಸನದ ಪ್ರಕಾರ ಇಲಾಖೆಯು ೦೧-೦೧-೧೯೬೧ ರಲ್ಲ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಿಗಮವಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ೧೯೭೩ರ ನಂತರ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (K.S.R.T.C.) ಎಂದು ಹೆಸರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೨ ರಲ್ಲ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲ ಐದನೆಯ ಸ್ಥಾನ ಇತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು

ನಗರದಲ್ಲಿ ಎರಡು, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಹೀಗೆ ಐದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೨ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ೩೮ ಡಿಪೋಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಇದು ೫೭೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ೩,೮೫೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳೊಂದಿಗೆ ದಿನ ಒಂದಕ್ಕೆ ೧೧.೨೦ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗ ಮೈಲೇಜ್‌ನಂತೆ ೨೦.೯ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ನವೆಂಬರ್ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ಕಲಬುರಗಿ, ಬೀದರ್, ವಿಜಯಪುರ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿತು. ಕೋಲಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ) ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗಶಃ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ೧೯೯೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೩ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧೪ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ೯೧ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೭೩೦೨ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ೮೮೨೪ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ರೂ 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 ರೂ ೩೫೦.೩೮ ಲಕ್ಷ ದೈನಂದಿನ ಆದಾಯ ಹೊಂದಿತ್ತು.

ಕರ್ನಾಟಕವು ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜನರಿಗೆ ರಾಜ್ಯದೆಲ್ಲೆಡೆ ಹಾಗೂ ನೆರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ದಕ್ಷ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಥ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಮರ್ಥ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಹಂಚಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಗತ್ಯಗನುಗುಣವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನಾಗಿ/ನಿಗಮಗಳನ್ನಾಗಿ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫, ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (ಹಳೆ ಮೈಸೂರು-ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರದೇಶ), ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ (BMTC) (ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ) ಹಾಗೂ ೧.೧೧.೧೯೯೭ರಿಂದ ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NWKRTC)ಯನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನದೊಂದಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಗದಗ, ಉತ್ತರಕನ್ನಡ, ಬೆಳಗಾವಿ, ವಿಜಯಪುರ(ಬಿಜಾಪುರ) ಮತ್ತು ಬಾಗಲಕೋಟೆ ವಿಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೦-೦೧ ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪುನಃ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NEKRTC)ಯು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕಲಬುರಗಿಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಪ್ರಸ್ತುತ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (KSRTC), ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ (BMTC), ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ(NWKRTC), ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NEKRTC) ಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇತರೆ ಖಾಸಗಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳೊಂದಿಗೆ

ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಿರುವ ದೈನಂದಿನ ಪಾಸ್ ಸೌಲಭ್ಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಉತ್ತಮ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ ದೊರೆತಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪರಿಚಯಿಸಿರುವ ಏಳು ದಿನಗಳ ಪ್ರವಾಸಿ ಪಾಸ್ ಯೋಜನೆಯೂ ಅತ್ಯಂತ ಗಮನಾರ್ಹವಾದುದು.

ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೦ರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಒಂದು ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಅನೇಕ ಸಾಮಾಜಿಕ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ, ಶಾಲಾ ಕಾಲೇಜು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ, ಸಾಹಿತಿ ಕಲಾವಿದರಿಗೆ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪುರಸ್ಕೃತರಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಿಯಾಯಿತಿ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೋರಾಟಗಾರರಿಗೆ, ಅಂಗವಿಕಲರಿಗೆ ಉಚಿತ/ರಿಯಾಯಿತಿ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಇದರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿಯೂ ಭಾರತೀಯ ಆಡಳಿತ ಸೇವೆಗೆ ಸೇರಿದ ಅಧಿಕಾರಿ ಇದರ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರಾಗಿಯೂ ಆಡಳಿತದ ಚುಕ್ಕಾಣಿ ಹಿಡಿದಿರುತ್ತಾರೆ. ಸುಗಮ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಇವರಿಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇವರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಸ್ಥೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NWKRTC), ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NEKRTC)ಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಇಂದು ನಾಲ್ಕು ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮಗಳಿಂದ ಪ್ರತಿ ದಿನ ೧ ಕೋಟಿ ೨೫ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ೨೦೧೫-೧೬ನೆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೨೪೯೯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ನಿಗಮಗಳಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೨೩೩೩೦ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನೇಮಕಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ/ನಿಗಮ

ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾಗದ ೧೭ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ (ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ, ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ, ರಾಮನಗರ, ಕೋಲಾರ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ತುಮಕೂರು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ, ಹಾಸನ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಕೊಡಗು, ಮೈಸೂರು, ಮಂಡ್ಯ, ಚಾಮರಾಜ ನಗರ) ತನ್ನ ಕಾರ್ಯಚರಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತುತ ೧೫ ವಿಭಾಗಗಳು-೧೪ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವಿಭಾಗಗಳು (ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರ, ರಾಮನಗರ, ಕೋಲಾರ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ತುಮಕೂರು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ, ಪುತ್ತೂರು, ಹಾಸನ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಕೊಡಗು, ಮೈಸೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ, ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ, ಮಂಡ್ಯ, ಚಾಮರಾಜ ನಗರ) ಮತ್ತು ಒಂದು ಕೇಂದ್ರ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ೩೩ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ೧೦ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳು,

ಒಂದು ಮುದ್ರಣಾಲಯ, ಮೂರು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ೧೨೪ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೧೩.೩೩೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೯-೧೦ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೨೪೩ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦-೧೧ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ ೨೦೨೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿತ್ತು. ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೫ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು, ೨೯ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು, ಎರಡು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್‌ಗಳನ್ನು, ಎರಡು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು, ಒಂದು ಕೇಂದ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ಎರಡು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ತರಬೇತಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಒಂದು ಮುದ್ರಣಾಲಯವನ್ನೂ ಮತ್ತು ಒಂದು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯು ೨೫೨೫ ಅನುಸೂಚಿಯಂತೆ ೮೯೦ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಪ್ರತಿ ದಿನ ೨೨.೧೩ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ ಸಂಚರಿಸಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ರೂ ೮೦೪.೪೨ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸುತ್ತಿದೆ. ೩೨೨೩೨ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ರಾಜ್ಯದ ೨೪.೪೩ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ ರೂ ೨೧೯೨.೨೩ ಕೋಟಿ (೩೧.೧೨.೨೦೧೫ರ ವರೆಗೆ) ದೇಶದ ಇತರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ/ನಿಗಮಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ನಿಗಮವು ಗಾತ್ರದಲ್ಲ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ ಇದೆ.

ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಹಾಸನ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ನಗರ/ಉಪನಗರ ಸೇವೆಗಳು ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಭದ್ರಾವತಿ, ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಚಾಮರಾಜನಗರ, ರಾಮನಗರ, ಮಂಗಳೂರು, ಪುತ್ತೂರು, ಉಡುಪಿ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆಗಳಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮಕ್ಕೆ ೨೦೧೫ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲ ೧೮೩ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವು ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಮಾಧ್ಯಮವನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗೂ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ವಿಶ್ವ ದರ್ಜೆಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವುದು ಕನ್ನಡಿಗರೆಲ್ಲರೂ ಹೆಮ್ಮೆ ಪಡಬೇಕಾದ ವಿಚಾರ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಭಾರತದ ಇತರ ರಾಜ್ಯದ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿವೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವು ದೇಶದ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮಗಳಲ್ಲಿ ಅಗ್ರಗಣ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವೆಂದು ಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಆಯಾಮವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಭಾರತೀಯ ಆಡಳಿತ ಸೇವೆಗೆ ಸೇರಿದವರು ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಸುಗಮ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಇವರಿಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇವರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ. (ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ (BMTCL))

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ೧೫.೦೮.೧೯೯೨ರಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲ್ಪಟ್ಟು ಒಂದು ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಚೇರಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬೇರೆ ಆಗುವ ಮೊದಲು ೧೯೭೧ರಿಂದ ಇದು

ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ/ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಂಗ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದ ನಂತರ ೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗಳು, ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಪೊರೇಟ್ ಕಚೇರಿಗಳೆಂದು ಮೂರು ಹಂತದ ಶ್ರೇಣಿಗೆ ಬದಲಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಮೆಟ್ರೋ, ಕೆ.ಆರ್. ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಶಿವಾಜಿನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪ್ರಮುಖ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ೩೪ ಬಸ್ ತಂಗುದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ 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 (೨೪೦ ನಗರ, ೯೨೫ ಅರೆನಗರ, ಮತ್ತು ೨೩೯ ಪುಷ್ಪಕ್ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳು) ೪,೪೨,೯೫೩ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗ ಕಿ.ಮೀ. ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿದೆ. ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ೨೨೮೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ೨೪೧೨ ಬಸ್‌ಗಳೊಂದಿಗೆ ೧೭ ಡಿಪೋ, ೩ ಬೃಹತ್ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು, ೮ ಉಪ ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಹಾಗೂ ಒಂದು ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ನಿರತವಾಗಿದೆ. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ ರೂ.೨೦,೪೨೫.೮೪ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಉಪನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಎಂದು ಎರಡು ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಪೂರ್ವ, ಪಶ್ಚಿಮ, ಉತ್ತರ, ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ವೋಲ್ಟೆಜ್ ಎಂಬುದಾಗಿ ಐದು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಮಾದರಿಯ ವಾಹನಗಳಾದ, ವಜ್ರ, ವಾಯುವಜ್ರ, ಪುಷ್ಪಕ, ಸುವರ್ಣ, ಬಗ್-೧೦, ಬಗ್ ಸರ್ಕಲ್, ಅಟಲ್ ಸಾರಿಗೆ, ಮಾರ್ಕೋ ಪೊಲೊ, ಎ.ಸಿ, ಮೆಟ್ರೋಫೀಡರ್ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೯-೧೦ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ ೧೧೩೧ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧೩೨೯ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಇರುತ್ತದೆ. ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟನೆ, ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ನಾಗರಿಕರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಕರೆನೀಡಿ ಫೆಬ್ರವರಿ ೪, ೨೦೧೦ರಂದು ಬಸ್ ದಿನವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸಿದ್ದು, ಅಂದಿನಿಂದ ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ನಾಲ್ಕರಂದು ಬಸ್ ದಿನವನ್ನಾಗಿ ಆಚರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ನೆಲ್‌ವರ್ಕ್ 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 (ವೋಲ್ಟೆಜ್), ಮಯೂರ, ರಾಜಹಂಸ, ಸೆಮಿಲಕ್ಷುರಿ, ಮೇಘದೂತ ಸೆಮಿಡಿಲಕ್ಸ್, ಶೀತಲ್, ಅಂಬಾರಿ, ಮರ್ಸಿಡೀಸ್ ಬೆಂಜ್, ಐರಾವತ, ಕ್ಲಬ್ ಕ್ಲಾಸ್, ಮೊಘುಸಿಲ್,

(Mofussil) ತಡೆರಹಿತ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮತ್ತು ಉಪನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಸುತ್ತಾ ಮುತ್ತಾ ಸುಮಾರು ೨೫ ಕಿ.ಮೀ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯು ಈಗ ೫ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು, ೪೦ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಎರಡೂ ಕೇಂದ್ರೀಯ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೩೬೮೪೮ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ೬೫೨೨ ವಾಹನಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಮೀಸಲಾದ್ದು ಸುಮಾರು ೧೨.೩೩ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀಗಳಷ್ಟು ಕ್ರಮಿಸಿ ೫೨ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸಿ ಪ್ರತಿದಿನ ರೂ ೫.೪೬ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದೊಂದು ಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯಾದುದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಸಾರಿ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಲಾಭ-ನಷ್ಟದ ಲೆಕ್ಕವಿಲ್ಲದೆ ದುಡಿಯುವ ಸಂಸ್ಥೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೯೭ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊಸದಾಗಿ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿವೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಭಾರತೀಯ ಆಡಳಿತ ಸೇವೆಗೆ ಸೇರಿದವರು ನಿರ್ದೇಶಕರಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಸುಗಮ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಇವರಿಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇವರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಾರೆ

ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NWKRTC)

ವಾಯವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದು ೭ ವಿಭಾಗಗಳು, ೪೩ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ೧೩೬ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ, ಕಾರವಾರ(ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ), ಕುಮಟ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ರಾಣಿಬೆನ್ನೂರು, ವಿಜಯಪುರ, ಗದಗ-ಬೆಟಗೆರಿ ಹಾಗೂ ಹಾವೇರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ೪೪ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳು ಹಾಗೂ ೪೫೯೬ ಗ್ರಾಮಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದು, ೪೪೨೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಗರ ಮತ್ತು

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರಿಗೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಜೊತೆಗೆ ವೇಗದೂತ, ರಾಜಹಂಸ, ಮೇಘದೂತ, ವೋಲ್ಟೋ ಹಾಗೂ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ೨೦೦೯-೧೦ರಲ್ಲಿ ರೂ ೬೬೧ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧೦೩೨ ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು. ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯವು ೨೦೧೧-೧೨ ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೦೧,೮೬೪.೮೧ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೨-೧೩ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೧೫,೭೨೨.೯೦ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೩-೧೪ ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೩೫,೦೪೬.೦೨ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೫೧,೦೯೧.೫೧ ಲಕ್ಷ ಇತ್ತು.

ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ (NEKRTC)

ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಕಲಬುರಗಿಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಳವಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ೯ ವಿಭಾಗಗಳು, ೪೮ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳು, ಒಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ, ಎರಡು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ೧೧೩ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕಲಬುರಗಿ, ಯಾದಗಿರಿ, ರಾಯಚೂರು, ಬೀದರ್, ಕೊಪ್ಪಳ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರ ಈ ಏಳು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಸಂಚರಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಎಲ್ಲಾಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕಲಬುರಗಿ, ಯಾದಗಿರಿ, ರಾಯಚೂರು, ಬೀದರ್, ಕೊಪ್ಪಳ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಸೇಡಂ ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರ, ಗಂಗಾವತಿ, ಸಿಂದನೂರುಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಈ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಡಿಜಿಟಲ್ ಬೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯ ೨೦೦೯-೧೦ರಲ್ಲಿ ರೂ ೬೬೩ ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ರೂ ೮೬೪ ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು. ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪ್ರತಿವರ್ಷನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಚೇತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯವು ೨೦೧೧-೧೨ ರಲ್ಲಿ ರೂ ೯೧,೧೩೩.೮೧ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೨-೧೩ ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೦೨,೧೬೭.೫೭ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೩-೧೪ ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೧೮,೪೦೪.೨೦ ಲಕ್ಷ, ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧,೩೦,೨೮೦.೧೨ ಲಕ್ಷ ಇತ್ತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ / ನಿಗಮವು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು (ಕೇಂದ್ರ) ಬೆಂಗಳೂರು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
೧	ರಸ್ತೆಯಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಿಸಿದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	೬೯೬೯.೦೦	೭೧೮೪.೦೦	೭೫೩೩.೦೦	೭೫೭೨.೦೦
೨	ದಿನವಹಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಂಡ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ, ಕಿ.ಮೀಗಳು(ಲಕ್ಷದಲ್ಲಿ)	೩೬೨.೦೦	೩೫೯.೦೦	೩೫೯.೦೦	೩೫೭.೦೦
೩	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ದೂರ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	೯೬೯೧.೫೬	೯೮೫೬.೩೨	೧೦೩೨೭.೫೮	೧೦೩೧೨.೦೮
೪	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	೮೮೬೬.೭೧	೯೩೯೦.೯೩	೯೫೬೫.೪೫	೧೦೧೨೯.೭೫
೫	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಬಂದ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	೨೧೧೧೩೫೦.೪೩	೨೩೧೭೦೬.೬೯	೨೬೦೮೩೫.೪೦	೨೮೪೦೫೬.೬೨

ಆಧಾರ: ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ.

ವಾಯುವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ/ನಿಗಮ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು (ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
೧	ರಸ್ತೆಯಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಿಸಿದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	೩೬೪೯.೦೦	೪೨೦೯.೫೦	೪೩೮೫.೧೦	೪೫೦೭.೦೦
೨	ದಿನವಹಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಂಡ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕಿ.ಮೀಗಳು (ಲಕ್ಷದಲ್ಲ)	೩೪೨.೦೦	೩೪೩.೦೦	೩೪೪.೦೦	೩೪೯.೦೦
೩	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಚಲಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ದೂರ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೫೦೮೧.೫೮	೫೪೦೦.೭೭	೫೭೪೭.೫೦	೫೮೭೦.೫೦
೪	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೭೩೮೭.೦೦	೮೦೩೦.೦೦	೭೮೪೭.೫೦	೮೩೦೩.೭೫
೫	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಬಂದ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೧೦೧೮೭೪.೮೧	೧೧೫೭೨೨.೯೦	೧೩೫೦೪೭.೦೨	೧೫೧೦೯೧.೫೧

ಆಧಾರ: ವಾಯುವ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ.

ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ/ನಿಗಮ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು (ಕಲಬುರಗಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
೧	ರಸ್ತೆಯಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಿಸಿದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	೩೫೫೪.೫೦	೩೭೩೦.೮೯	೩೭೯೩.೮೪	೩೭೯೪.೭೯
೨	ದಿನವಹಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಂಡ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕಿ.ಮೀಗಳು(ಲಕ್ಷದಲ್ಲ)	೩೪೩.೦೦	೩೩೯.೦೦	೩೩೦.೦೦	೩೨೮.೦೦
೩	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಚಲಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ದೂರ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೪೩೩೭.೯೮	೪೩೮೭.೭೫	೪೮೧೭.೨೪	೪೭೪೯.೦೮
೪	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೪೭೭೩.೩೦	೪೮೩೨.೭೦	೪೮೭೨.೭೫	೪೮೯೧.೦೦
೫	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಬಂದ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ (ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೯೧೧೩೩.೮೧	೧೦೧೯೭೫.೭೯	೧೧೮೪೦೪.೨೦	೧೩೦೨೮೦.೧೨

ಆಧಾರ: ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ. (BMTC)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
೧	ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಿಸಿದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರಾಸರಿ ಸಂಖ್ಯೆ	೫೭೫೮.೦೦	೫೭೪೫.೧೦	೬೦೨೨.೦೦	೬೦೧೪.೨೦
೨	ದಿನವಹಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಂಡ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಕಿ.ಮೀಗಳು(ಲಕ್ಷದಲ್ಲ)	೨೨೪.೭೦	೨೨೧.೧೦	೨೧೮.೨೦	೨೧೮.೨೦
೩	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಚಲಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ದೂರ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೪೮೫೪.೩೪	೪೮೧೪.೭೨	೫೦೦೦.೭೭	೪೯೦೨.೭೩
೪	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೧೭೭೫೧.೦೦	೧೭೮೮೫.೦೦	೧೮೦೭೭.೫೦	೧೮೩೪೧.೨೫
೫	ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಬಂದ ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ(ರೂ.ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲ)	೧೩೮೭೨೪.೭೧	೧೫೧೭೦೦.೧೭	೧೭೭೫೫.೩೭	೧೯೯೭೮೩.೩೧

ಆಧಾರ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ. (BMTC)

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 ಸಾಂಖ್ಯೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮ (ಕೇಂದ್ರ) ಬೆಂಗಳೂರು	೭೭೮೩	೫೫೩೪	೨೫.೧೦	೨೪
ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ, ಕಲಬುರಗಿ (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	೨೩೭೭	೧೨.೫೫	೪೩.೫೦

ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿಯಮಿತ

ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರೆ ನಗರಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಲಾರಿ/ಟ್ರಕ್‌ಗಳ ಸಾಂಖ್ಯೆದಾರರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೭ರ ಕಂಪನಿಗಳ ಅಧಿನಿಯಮದಡಿ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಅಮಿಟೆಡ್ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು ಇವು ಕಾರ್ಯಚರಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಉತ್ತರ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ದಾಸನಪುರದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೪ರಲ್ಲಿ ೧೩.೨೮ ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೨೦.೪೮ಕೋಟಿ ರೂಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದಿದೆ. ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನ ಅಮರಾವತಿಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಅನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜನೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು ವಿವರವಾದ ಯೋಜನೆಗೆ ಹೊಸಪೇಟೆ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ದೊರೆತಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾರಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯಿಂದ ೩೭.೮೨ ಎಕರೆ ಜಮೀನನ್ನು ೧೨.೪೮ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಖರೀದಿಸಿದ್ದು ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಅಂಚೆಗೇರಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಮಂಜೂರಾಗಿರುವ ೫೭.೧೩ ಎಕರೆ ಭೂ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಪಾರ್ಕ್‌ನ ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೬೩ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಶಿಥಿಲಕರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಇತರ ಉನ್ನತ ದರ್ಜೆಯ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಪಾರ್ಕ್‌ನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಾದ ಹಾಸನ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ರಾಯಚೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಕಲಬುರಗಿ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಗದಗ, ಕೋಲಾರ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ವಿಜಯಪುರ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಟ್ರಕ್ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಯೋಜನೆ (ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ)

ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಭಾರತದ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಚಿತ್ರಣವನ್ನೇ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ.

ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಏರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸಮೂಹ ಮತ್ತು ಶೀಘ್ರಸಾರಿಗೆ ಪದ್ಧತಿಗಳು ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ವೇಗವಾದ, ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ಆರಾಮದಾಯಕವಾದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಸ್ವಂತವಾಹನದಿಂದ ಬಡುಗಡೆಯನ್ನು ಪಡೆದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಬಳಸಲು ಅನುಕೂಲವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಎಂದರೆ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು, ಆಧುನಿಕ ಎಂ.ಆರ್.ಟಿ.ಎಸ್ (ಮಾಸ್ ರ್ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಿಸ್ಟಂ) ಮೂಲಕ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ನೀಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ದೆಹಲಿ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ (ಡಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ) ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿದ್ದು, ಆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ರೈಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಮತ್ತು ಎಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೀಸಸ್ ಮೂಲಕ 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 ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್, ರೈಟ್ಸ್ (RITES) ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ಎರಡು ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ೩೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಇದು ೪೨.೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಷ್ಟು ಪಸರಿಸಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಈ

ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಏಪ್ರಿಲ್ ೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ಅಂಗೀಕರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಚಾಲನೆ ದೊರೆಯಿತು. ಯೋಜನೆಯ ಮೊದಲ ಹಂತವು ೨೦೦೭ ಏಪ್ರಿಲ್ ಮಧ್ಯದಲ್ಲೇ ಆರಂಭವಾಯಿತು.

ಎರಡು ಮೆಟ್ರೋ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ, ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಕಾರಿಡಾರ್ ೧೮.೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿದ್ದು, ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಹಳೆಯ ಮದ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ, ಸಿ.ಎಂ.ಎಚ್ ರಸ್ತೆ, ಇಂದಿರಾನಗರ, ಹಲಸೂರು, ಟ್ರನಿಟಿ ವೃತ್ತ, ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ, ಚಿನ್ನಸ್ವಾಮಿ ಕ್ರಿಕೆಟ್ ಸ್ಟೇಡಿಯಂ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಕಾಲೇಜುಗಳ ಮೂಲಕ ಚಲಿಸಿ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಮತ್ತು ಸಿಟಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್‌ನ ಮೂಲಕ ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ, ಟೋಲ್‌ಗೇಟ್, ಹೊಸಹಳ್ಳಿ, ವಿಜಯನಗರ, ಅತ್ತಿಗುಪ್ಪೆ, ದೀಪಾಂಜಲಿ ನಗರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನಾಯಂಡನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ (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.ಪಿ.ನಗರದ ಮೂಲಕ ಬಂದು ಪುಟ್ಟೇನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ೪೨.೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಒಂಬತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಮಾರ್ಗವು ವಿಧಾನಸೌಧ, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್, ಸಿಟಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್, ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್, ವಿಧಾನಸೌಧ ಮತ್ತು ಸ್ವಸ್ತಿಕ್ ಬಳಿ ಸುರಂಗ (Under ground) ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಉಳಿದವನ್ನು ಮೇಲ್ಮೈಯೇ ಟ್ರಾಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗುವುದು.

ಒಂದನೇ ರೀಜ್‌ನ ೭.೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ - ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಆರು ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ೭.೭೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ದಿನಾಂಕ ೨೦-೧೦-೨೦೧೧ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಡುವೆ ೭.೫೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಆರು ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳ ಮಾರ್ಗವು ೧೭ನವೆಂಬರ್ ೨೦೧೫ರಂದು ಕಾರ್ಯಾರಂಭಿಸಿದೆ. ಎಂ.ಜಿ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆವರೆಗಿನ ಕಾಮಗಾರಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆವರೆಗಿನ ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮದ ಕಾರಿಡಾರ್ ೧೮.೧೦ ಕಿ.ಮೀ

ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ಮೊದಲ ಹಂತದ ಒಂದನೇ ರೀಜ್ ಅನ್ನು ೩೦-೪-೨೦೧೭ರಂದು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮದ ಕಾರಿಡಾರ್ ಒಂದು ತುದಿಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ತುದಿಯನ್ನು ೪೦ ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ ತಲುಪುತ್ತದೆ.

ಉತ್ತರದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರ್‌ನ ಭಾಗವಾದ ಪೀಣ್ಯದಿಂದ ಸಂಪಿಗೆ ರಸ್ತೆವರೆಗಿನ ೧೦ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ೧೦.೩ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೀಜ್ ಓಹಾಗೂ ಓಐ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧.೦೩.೨೦೧೪ರಿಂದ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪೀಣ್ಯ ವಿಲೇಜ್ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನಾಗಸಂದ್ರವರೆಗಿನ ೩ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿರುವ ೨.೫ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೀಜ್ ಓಐ ಇದರ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾದ ಓಐ ಅನ್ನು ಅಂದರೆ ಜಾಲಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ನಾಗಸಂದ್ರವರೆಗೆ ೧.೫.೨೦೧೫ರಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಳಕೆಗೆ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ (ಒತ್ತಡದ ಅವಧಿ/ ಪೀಕ್‌ಅವರ್) ೪೦,೦೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಇದನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ದೈನಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರ ೨೦೧೧ ರಲ್ಲಿ ೧೦.೨೦ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದು, ೨೦೨೧ಕ್ಕೆ ರೂ ೧೭.೧೦ ಲಕ್ಷ ಆಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ರೂ ೭೩೬೮ ಕೋಟಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಈಕ್ವಿಟಿ, ಸಬ್‌ಸಿಡಿಯೇಟ್ ಮತ್ತು ಸೀನಿಯರ್ ಟರ್ಮ್ ಸಾಲಗಳೊಂದಿಗೆ ಶೇ.೩೦, ಶೇ.೨೫ ಮತ್ತು ಶೇ.೪೫ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಭರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜಿನಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ರೂ ೧೧,೭೦೯ ಕೋಟಿ, ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಬೇಕಾಗುವುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ. ಮೇಲು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ರೂ ೨೭೦ ಹಾಗೂ ಸುರಂಗ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ರೂ ೪೨೫ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚವಾಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ರೂ ೩೦.೪೦ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ರೈಲು ಬೋಗಿಯ ಬೆಲೆ /ರೂ ೩೦ ಕೋಟಿ ಆಗಲದೆ 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. ಮಾರ್ಗ ಹಾಗೂ ರೀಜ್ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ೧.೪೩೫ ಮೀಟರ್ ಸ್ಟಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜ್‌ನ ಟ್ರಾಕ್ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೩೩ ನಿಮಿಷವಾಗಿದ್ದು, ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೨೮ ನಿಮಿಷಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಘಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದ ಚಲನೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಇದನ್ನು ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩ ಹಾಗೂ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೪ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೩: ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ವಿವರ

ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿವರ			ಮೆಟ್ರೋ ಸಾಗಿಬಂದ ದಾರಿ		
	ಮೊದಲ ಹಂತ	ಎರಡನೇ ಹಂತ	ವರ್ಷ	ಆದಾಯ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದವರ ಸಂಖ್ಯೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
ಉದ್ದ	೪೨.೩೦ ಕಿ.ಮೀ	೭೨.೧ ಕಿ.ಮೀ	೨೦೧೧-೧೨ (ಅಕ್ಟೋಬರ್-ಏಪ್ರಿಲ್)	೭೧೭.೮೮	೪೧,೭೫,೭೧೧

ಎತ್ತರಿಸಿದ ಮಾರ್ಗ	೩೩.೪೮ ಕಿ.ಮೀ	೫೭.೮೨ ಕಿ.ಮೀ	೨೦೧೨-೧೩	೮೭೦.೭೬	೬೬.೩೬.೨೭೦
ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗ	೮.೮೨ ಕಿ.ಮೀ	೧೩.೭೯ ಕಿ.ಮೀ	೨೦೧೩-೧೪	೯೮೬	೭೨.೫೫.೭೭೪
ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	೪೦	೬೧	೨೦೧೪-೧೫	೧೭೮೩.೧೮	೧.೧೪.೯೩.೭೪೨
ವೆಚ್ಚ(ಕೋಟಿ ರೂ ಗಳಲ್ಲಿ)	೧೩.೮೦೦	೨೬.೪೦೦	೨೦೧೫-೧೬	೨,೮೨೮.೯೫	೧.೬೮.೧೦.೨೩೦
			೨೦೧೬-೧೭ (ನೆಪ್ಪಂಬರ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ)	೫೧೧೬.೧೪.	೨.೪೭.೫೩.೬೪೨
ಒಟ್ಟು				೧೨,೨೦೨.೯೨	೭,೧೧.೧೫.೩೬೯

ಆಧಾರ: ವಿವಿಧ ಮೂಲಗಳಿಂದ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೪: ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ಮಾರ್ಗದ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವಿವರ:

ಕ್ರ.ಸಂ.	ಮಾರ್ಗ	ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ	ಆರಂಭವಾದ ದಿನಾಂಕ
೧	ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ	೬.೭	೨೦.೧೦.೨೦೧೧
೨	ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ-ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ	೬.೪	೧೬.೧೧.೨೦೧೫
೩	ಮಹಾತ್ಮ ಗಾಂಧಿ ರಸ್ತೆ- ಮಾಗಡಿ ರಸ್ತೆ	೪.೮	೩೦.೪.೨೦೧೬
೪	ಸಂಪಿಗೆ ರಸ್ತೆ-ಯಶವಂತಪುರ	೫.೧	೧.೩.೨೦೧೪
೫	ಯಶವಂತಪುರ-ಪೀಣ್ಯ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್	೪.೮	೧.೩.೨೦೧೪
೬	ಪೀಣ್ಯ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್-ನಾಗಸಂದ್ರ	೨.೫	೧.೫.೨೦೧೫

ಆಧಾರ: ವಿವಿಧ ಮೂಲಗಳಿಂದ

ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳು; ಎರಡನೆ ಹಂತ:

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯ ಎರಡನೆ ಹಂತಕ್ಕೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೦೧೪ರಂದು ಮಂಜೂರಾತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಪ್ರಸ್ತುತ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ವಿಸ್ತರಣೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎರಡು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ೬೧ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೊಂದಿಗೆ (೪೯ ನೆಲದಮೇಲೆ, ೧೨ ನೆಲದಡಿಯ) ಒಟ್ಟು ೭೨.೦೯ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವನ್ನು (ಎತ್ತರಿಸಿದ ಮಾರ್ಗ ೫೭.೮೨ ಕಿ.ಮೀ, ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗ ೧೩.೭೯ ಕಿ.ಮೀ) ಎರಡನೇ ಹಂತದ ಯೋಜನೆ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ರೂ ೨೬.೪೦೦ ಕೋಟಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ನಗರದ ಹೊರಭಾಗದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿದ್ಯಾಲಯ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬೊಮ್ಮನಂದ್ರವರೆಗಿನ (ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ) ಮಾರ್ಗ ೧೮.೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗವು ೧೬ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. (ಆರ್.ವಿ.ರಸ್ತೆ, ರಾಗಿಗುಡ್ಡದೇವಾಲಯ, ಜಯದೇವ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಬಿ.ಟಿ.ಎಂ. ಬಡಾವಣೆ, ಸಿಲ್ಕ್ ಬೋರ್ಡ್ ಜಂಕ್ಷನ್, ಎಚ್.ಎಸ್.ಆರ್ ಲೇಔಟ್, ಆಕ್ಸ್‌ಫರ್ಡ್ ಕಾಲೇಜು, ಮುನೇಶ್ವರ ಬ್ಲಾಕ್, ಚಿಕ್ಕಬೇಹೂರು, ಬಸಾಪುರ ರೋಡ್, ಹೊಸೂರು ರಸ್ತೆ, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ೧, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸಿಟಿ ೨, ಹುಸ್ಕೂರ್ ರೋಡ್, ಹೆಬ್ಬಗೋಡಿ ಮತ್ತು ಬೊಮ್ಮನಂದ್ರ) ಇದರ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ರೂ ೫೭.೪೪ ಬಿಲಿಯನ್ (೯೯೦ ಯು ಎಸ್ ಮಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್) ನಿಲ್ಲಸಲಾಗಿದೆ.

ನಾಗವಾರ ಮತ್ತು ಗೊಟ್ಟಗೆರೆ-ಬಿಬಿಎಂ-ಬಿ ಮಾರ್ಗವು ಆರು ಮೇಲ್ಮೇಲೆತುಪೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ೧೮ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ೧೨ ಸುರಂಗ

ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಗೊಟ್ಟಗೆರೆ, ಹುಳಮಾವು, ಬಿಬಿಎಂ-ಬಿ. ಜಿ.ಪಿ-ನಗರದ ಟನೆಯ ಫೇಸ್, ಜಯದೇವ ಹಾಸ್ಟೆಲರ್ ಮತ್ತು ಸ್ಟಾಗತ್ ಕ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಮೇಲೆತುಪೆಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದೆ. ಡೈರಿ ಸರ್ಕಲ್, ಮೈಕೂ ಬಾಷ್, ಲಾಂಗ್ ಟೌನ್, ವೆಲ್ಲಾರ ಜಂಕ್ಷನ್, ಎಂ.ಜಿ.ರಸ್ತೆ, ಶಿವಾಜಿನಗರ, ಕಂಪೋನ್‌ಮೆಂಟ್ ರೈಲ್ವೇಸ್ಟೇಷನ್, ಪಾಟರಿ ಟೌನ್, ಟ್ವಾನರಿ ರಸ್ತೆ, ವೆಂಕಟೇಶ್ ಪುರ, ಅರಾಬಕ್ ಕಾಲೇಜ್ ಮತ್ತು ನಾಗವಾರದ ನಡುವೆ ೧೨ ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುವುದು. ಈ ಕಾರಿಡಾರಿನ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ ರೂ ೧೧೦.೧೪ ಬಿಲಿಯನ್ (೧.೯೦೦ ಯು ಎಸ್ ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್) ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಈಗ ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬೈಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ವೈಟ್ ಫಿಲ್ಡ್‌ವರೆಗೆ (ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಮಾರ್ಗದ ಮುಂದುವರಿಕೆ) ಮುಂದುವರೆಸಲಾಗುವುದು. ಇದರ ಉದ್ದ ೧೫.೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ಕಾರಿಡಾರ್ ಜೋತಿಪುರ, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರ, ನಾರಾಯಣಪುರ, ಮಹಾದೇವ ಪುರ, ಗರುಡಾಚಾರ್‌ಪಾಳ್ಯ, ದೊಡ್ಡನಕುಂಡಿ, ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟ್, ಕುಂದನಹಳ್ಳಿ, ವೈದೇಹಿ ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಸತ್ಯನಾಯಿ ಮೆಡಿಕಲ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ (ಆಸ್ಪತ್ರೆ), ಕಾಡುಗೋಡಿ, ಉಜ್ಜಲ ವಿದ್ಯಾಲಯ ಮತ್ತು ವೈಟ್ ಫಿಲ್ಡ್‌ವರೆಗೆ ೧೩ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನಿಂದ ಕೆಂಗೇರಿವರೆಗೆ ೬.೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದವಿದ್ದು ಇದು ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಮಾರ್ಗದ ಮುಂದುವರಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾರಿಡಾರ್ ಮಾರ್ಗವು

ನಾಯಂಡಳ್ಳಿ, ರಾಜರಾಜೇಶ್ವರಿನಗರ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಕ್ರಾಸ್, ಆರ್.ವಿ. ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಕಾಲೇಜ್ ಹಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಹೆಸರುಘಟ್ಟ ಕ್ರಾಸ್‌ನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಸ್ತು ಪ್ರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದವರೆಗೆ(ಬಿಇಇಸಿ) ತುಮಕೂರು ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ (ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಮಾರ್ಗದ ಮುಂದುವರಿಕೆ) ಮಂಜುನಾಥನಗರ, ಜಿಂದಾಲ್ ಮತ್ತು ಬಿಇಇಸಿ ಟರ್ನಿಂಗ್ ವರೆಗೆ ಮೂರು ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಸ್ತು ಪ್ರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು (ಬಿಇಇಸಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ (ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ) ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಮಾರ್ಗದ ಮುಂದುವರಿಕೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಾನುಭವಿಯಾದುದರಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣದ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಭಾಗಿಯಾಗುವಂತೆ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚದ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗವನ್ನು ಭರಿಸುವಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ ಕಂಪನಿಯು (ಬಿ.ಎಂ.ಆರ್.ಸಿ)ಯು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ.

ಮುಟ್ಟೇನಳ್ಳಿ ಕ್ರಾಸ್‌ನಿಂದ ಕನಕಪುರ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಅಂಜನಾಪುರದ ಬಳಿ ಇರುವ ನೈಸ್ ರಸ್ತೆಯ ಕ್ರಾಸ್‌ವರೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮಾರ್ಗ ೬.೨೯ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದವಿದ್ದು ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಕಾರಿಡಾರ್ ರಸ್ತೆಯು ಅಂಜನಾಪುರ ಕ್ರಾಸ್ ರಸ್ತೆ, ಕೃಷ್ಣಾಪುರ ಪಾರ್ಕ್,(ಇನ್ಸಾನ್) ವಾಜರಹಳ್ಳಿ, ತಲಘಟ್ಟಪುರ ಮತ್ತು ಅಂಜನಾಪುರ ಟೌನ್ ಶಿಪ್ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಮೂರನೆಯ ಹಂತದ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರಸ್ತಾವ: ಎರಡನೆ ಹಂತದ ಯೋಜನೆಯ (ಫೇಸ್ ೨) ತಾತ್ಕಿಕ ಒಪ್ಪಿಗೆಯು ಮುಗಿಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನಗರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂರನೆಯ ಹಂತದ 'ಮಾಸ್ ರ್ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್' ಯೋಜನೆಗಳ ಚರ್ಚಿಸಲು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ವ್ಯಾಪಾರ ಸ್ಥಳ, ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ನೌಕರಿ/ಉದ್ಯೋಗ/ಕೆಲಸಮಾಡುವ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಿಂಗ್ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಹೊರವಲಯದಲ್ಲ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕನಿಷ್ಠವೆಂದರೆ ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಅಗತ್ಯವಿದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ

ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ನಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿಯೇ ನಡೆದಿತ್ತು. ಹಳೇ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಜೋಲೂರ್ ಪೇಟೆ ಮೂಲಕ ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್)ವರೆಗೆ ಬ್ರಾಡ್-ಗೇಜ್‌ಗೆ(೧,೬೭೬ ಎಂ.ಎಂ ಅಥವಾ ೫ ಅಡಿ ೬ ಇಂಚ್) (ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯು)ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ಆಗಸ್ಟ್ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಅದರ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಆಗಿನ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಭೂಮಿ ನೀಡಿತ್ತು. ೧೮೭೭-೭೮ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗವಾದ ಸುಮಾರು ೧೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ (೧೦೦೦ ಎಂ.ಎಂ ಅಥವಾ ೩ ಅಡಿ ೩.೩೮ ಇಂಚ್) ಲೈನನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು.ಆಗಿನ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ರೂ ೩೮.೩೨ಲಕ್ಷ ಹಣವನ್ನು ನೀಡಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದವರೆಗೆ ೧೮೮೧

ಫೆಬ್ರವರಿ ೧ರಿಂದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅದೇ ವರ್ಷದ ಮಾರ್ಚ್ ೨೫ರಿಂದ ಮಂಡ್ಯದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಮೂರು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಂಡ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ರೂ ೫೫.೪೮ ಲಕ್ಷಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೮೮೨ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೬೯ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ನಂತರ ಇದನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೮೮೪ ರಲ್ಲಿ ಗುಂಪಿಯವರೆಗೆ ೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ದಕ್ಷಿಣ ಮರಾಠಿ ರೈಲ್ವೆಯ ಹರಿಹರ-ಬೀರೂರು ಮತ್ತು ಬೀರೂರು-ಗುಂಪಿ 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 ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಯಿತು. ಬೀರೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬದರೆ ಲೈನ್ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದಾಗಿದ್ದು ಇದನ್ನು ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಮಹಾರಾಜರ ಆಜ್ಞೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಮಾರ್ಗವು ಶಿವಮೊಗ್ಗವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು.

ರೈಲ್ವೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಜೂನ್ ೧೯೧೨ರಲ್ಲಿ ನೂತನ 'ಸ್ಟೇಟ್ ರೈಲ್ವೆ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್' ಕಂಪನಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಅನೇಕ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದವರೆಗೆ ಕಿರು ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದಿಂದ ಯಲಹಂಕದವರೆಗೆ ೧೯೧೫ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಯಶವಂತಪುರದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಯಲಹಂಕ-ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲು, ದೇವನಹಳ್ಳಿ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲು, ಯಲಹಂಕ-ಯಶವಂತಪುರ ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲು ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದವು.

ಮೈಸೂರು - ಅರಸೀಕೆರೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ (೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ.) ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ೧೯೧೬ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು, ೧೯೧೮ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಯಿತು. ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಆಸಕ್ತಿಯಿಂದಾಗಿ, ೧೯೧೧-೧೨ ರಲ್ಲಿದ್ದ ೬೫೭.೮ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ೧೯೨೩-೨೪ರಲ್ಲಿ ೯೧೩ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಇದಾದ ನಂತರ ಬೀರೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತಾಳಗುಪ್ಪದವರೆಗೆ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ೧೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. (೧೯೪೦).

ಈ ಮಧ್ಯೆ ಕಲಬುರಗಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಗುಂತಕಲ್-ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರಗಿ-ಶೋಲಾಪುರ ಶಾಖಾ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು

೧೮೬೧-೧೮೭೧ರಲ್ಲಿ ಹಾಕಲಾಗಿದ್ದು, ತನ್ನೂಲಕ ಮುಂಬೈ (ಬೊಂಬಾಯಿ) ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ (ಮದ್ರಾಸ್) ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಮತ್ತೊಂದು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ ಮಾರ್ಗವಾದ, ವಾಡಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಶಹಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಸೇಡಂ ಮೂಲಕ (ಗುಲಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೩ ಕಿ.ಮೀ) ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ೧೮೭೪ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಾಯಿತು. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಹೈದರಾಬಾದ್, ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ಮತ್ತು ಮುಂಬೈ(ಬೊಂಬಾಯಿ)ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೮೪ ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು, ಇದರ ನಂತರ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ೧೮೮೫ರಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದು, ಇದು ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿತು. ವಿಕಾರಾಬಾದ್-ಪರ್ಲಿ-ಬೈಜನಾಥ್ ಶಾಖೆಯ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ೧೯೩೨ರಿಂದ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಇದು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೭೮.೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರ ಸಾಗುತ್ತದೆ.

೧೯೫೬ಕ್ಕೂ ಹಿಂದಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡವು ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ಮಾರ್ಗದ ೧೨.೮೭ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ೧೯೫೧ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆ, ಇಂದಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು ಹಿಂದಿನ ಚೆನ್ನೈ (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. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯವನ್ನು ೧೪.೪.೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ನಗರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅಕ್ಟೋಬರ್

೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ವಲಯವನ್ನು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ನಗರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದ ಸಮಯದಲ್ಲ (೧೯೫೬) ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೫೯೫ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೩೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ, ೨೦೮೦ ಕಿ.ಮೀ ಮೀಟರ್‌ಗೆಜ್ಜೆ ಮತ್ತು ೧೬೩ ಕಿ.ಮೀ ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವಿದ್ದವು. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಆಧುನಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿತು. ಅದರಂತೆ ಯೂನಿ-ಗೆಜ್ಜೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿಯಲ್ಲಿ ೧೭೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್‌ಗೆಜ್ಜೆ (ಧರ್ಮಾವರಂ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯ) ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ 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 ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನ ಅಶೋಕಪುರಂ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ ರೋಟಂಗ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಆಧುನೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆಗೆ 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 ಬಂದಿತು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೫ರನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೫: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿವರ.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ	ಗೆಜ್ಜೆ	ಕಿ.ಮೀ	ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ವರ್ಷ	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ವರ್ಷ
೧.	ಬಾಂಬೆ-ಮದ್ರಾಸ್ (ಶೋಲಾಪುರ-ಕಲಬುರಗಿ(ಗುಲಬರ್ಗಾ)-ರಾಯಚೂರು- ಗುಂತಕಲ್)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ	೨೨೦	೧೮೬೧-೭೧	-
೨.	ಬೆಂಗಳೂರು-ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ	೮೮	೧೮೬೪	-
೩.	ಗುಂತಕಲ್-ಬಳ್ಳಾರಿ	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ	೪೩	೧೮೭೧	-
೪.	ವಾಡಿ-ಚಿತ್ತಾಪುರ್-ಸೇಡಂ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜೆ	೪೩	೧೮೭೪	-
೫.	ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೩೮	೧೮೮೧-೮೨	೧೯೯೩
೬.	ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು-ಗುಬ್ಬಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೮೭	೧೮೮೪	೨೦೦೧

೭.	ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೫೯	೧೮೮೪	೧೯೯೫
೮.	ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ- ಹೊಸಪೇಟೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೪೪	೧೮೮೫	೧೯೯೫
೯.	ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ-ಹೊಸಗಿ- ಶೋಲಾಪುರ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೨೪೯	೧೮೮೫	೨೦೦೮
೧೦.	ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ-ಬೆಳಗಾಂ-ಪುಣೆ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೧೫	೧೮೮೭	೧೯೯೫
೧೧.	ಹರಿಹರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೨೯	೧೮೮೭	೨೦೦೦
೧೨.	ಲೋಂಡಾ-ಮರ್ಮಗೋವಾ-ವಾಸ್ಕೋ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೫೦	೧೮೮೮	೧೯೯೫
೧೩.	ಹರಿಹರ-ಬೀರೂರು-ಗುಜ್ಜಿ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೨೨೯	೧೮೮೯	೨೦೦೦
೧೪.	ಯಶವಂತಪುರ-ಹಿಂದೂಪುರ (ಗಡಿಯವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೮೩	೧೮೯೦	೧೯೮೩ಜನವರಿ
೧೫.	ಮೈಸೂರು-ನಂಜನಗೂಡು (ಸುಜಾತೆ ಮಿಲ್‌ವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೨೪	೧೮೯೧	೨೦೦೮ ಜೂನ್
೧೬.	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ (ಬೌರಿಂಗ್ ಪೇಟೆ) ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೪.೮೪	೧೮೯೪	-
೧೭.	ಸುಜಾತಾ ಮಿಲ್ಸ್-ನಂಜನಗೂಡು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೦.೭೬	೧೮೯೯	೨೦೦೮ ಜೂನ್
೧೮.	ಬೀರೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬದರೆ	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.	ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) -ಮಂಗಳೂರು (ರಾಜ್ಯದ ಗಡಿಯವರೆಗೆ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	೧೨.೮೭	೧೯೦೭	-
೨೩.	ಬಂಗಾರಪೇಟೆ(ಬೌರಿಂಗ್ ಪೇಟೆ) -ಕೋಲಾರ	ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್	೧೭.೬೦	೧೯೧೩	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್
೨೪.	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಯಲಹಂಕ	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	ಬಿಟ್ಟಿದೆ	೧೯೧೫	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೫.	ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ- ಕೋಲಾರ	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	ಬಿಟ್ಟಿದೆ	೧೯೧೬	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೨೬.	ಯಲಹಂಕ-ಯಶವಂತಪುರ- ಬೆಂಗಳೂರು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೨೫	೧೯೧೮	-
೨೭.	ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ / ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೬೫	೧೯೧೮	೧೯೯೮
೨೮.	ದಾಂಡೇಲ-ಅಳ್ವಾವರ್	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೩೧.೭	೧೯೧೮	೧೯೯೮
೨೯.	ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೨೧	೧೯೨೧	ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ.
೩೦.	ನಂಜನಗೂಡು-ಚಾಮರಾಜನಗರ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೩೫	೧೯೨೬	೨೦೦೮
೩೧.	ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬದರೆ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್	೦೬	೧೯೨೯	ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೮

೩.೨.	ವಿಕರಾಬಾದ್-ಪಾಲಗ-ಬೈಜನಾಥ್ (ಬೀದರ್, ಬಾನಾಪುರ, ಕಮಲಾಪುರ)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೭೮.೩೨	೧೯೩೨	-
೩.೩.	ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ	ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್/ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೯೩	೧೯೪೦	ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೨೦೧೨
೩.೪.	ಗುಂತ್ಕಲ್-ಹೊಸಪೇಟೆ (ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಲೈನು)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೧೦೨	೧೯೭೭	-
೩.೫.	ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್/ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್	೧೮೯	೧೯೭೯	೨೦೦೫
೩.೬.	ಮಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಹೊಸ ಬಂದರು	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೧೧	೧೯೮೩	-
೩.೭.	ಮಂಗಳೂರು-ರೋಹಾ (ಕೊಂಕಣ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್)	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	೭೭	೧೯೯೭	-
೩.೮.	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. ಈಗ ಇವು ಕೂಡಾ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿವೆ.

ಹೂಟಗಿ ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರ(ಬಜಾಪುರ) ಮಧ್ಯದ ೭೭.೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಮೇ ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ವಿಜಯಪುರ(ಬಜಾಪುರ)-ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಗದಗ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಜನವರಿ ೨೦೦೯ ರಿಂದ ರೈಲುಗಳ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಲೈನ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೧೯೯೮ ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೯೫ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯವು ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪುತ್ರೂರಿನವರೆಗೆ (ಮಂಗಳೂರು ಕಡೆ) ಮತ್ತು ಸಕಲೇಶಪುರ (ಹಾಸನದ ಕಡೆ) ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ೨೦೦೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಅಭಿಪ್ರಾಯದೊಂದಿಗೆ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೮, ೨೦೦೭ರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಯಶವಂತಪುರ-ಮಂಗಳೂರು-ಕಣ್ಣಾನೂರು ನಡುವೆ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ, ದೈನಂದಿನ ರಾತ್ರಿ ಸೇವೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ತುಮಕೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಹಗಲು ರೈಲು ಸೇವೆಯೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು, ಈ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ದಿನಚಿಟ್ಟು ದಿನ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರನ್ನು ರೋಹಾಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಬಹುನಿರೀಕ್ಷಿತ/ಆಶಾದಾಯಕ ಕೊಂಕಣ-ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿವರೆಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಕುಂದಾಪುರದವರೆಗೆ ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು.

ಸುಮಾರು ೭೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮುಂಬೈ(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. ಆಗಿತ್ತು.

ನೈರುತ್ಯ (South western) ರೈಲ್ವೆ ವಲಯವು ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ನೂತನವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡು, ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನವನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾದ ಬೇಡಿಕೆಯಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಕಾರ್ಯಸ್ಥಾನವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಭಾರತದ ಇರುವ ಹದಿನೇಳು ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಒಂದು. ಈ ವಲಯವು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ, ಹಳೆಯ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆಯ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ, ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಹಳೆಯ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯವಲಯ, ಮತ್ತು ಪುನರ್ ವಿಂಗಡಣೆಯಾದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗಗಳು ಸೇರಿವೆ. ಈ ವಿಭಾಗವು ಏಪ್ರಿಲ್ ೧ ೨೦೦೩ರಿಂದ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹಳಷ್ಟು ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಈ ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿವೆ. ಬೆಳಗಾವಿ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ರಾಯಚೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ-ಧಾರವಾಡ, ಬೆಳಗಾವಿ-ಸಾವಂತಪುರ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಕುಡುಚಿ, ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ. ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು-ಸಕಲೇಶಪುರ, ಮುನಿರಾಬಾದ್-ಮೆಹಬೂಬ್‌ನಗರ, ತುಮಕೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ದಾವಣಗೆರೆ,ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಗತವಾದಾಗ ತುಮಕೂರು-ರಾಯದುರ್ಗದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಈ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುತ್ತವೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಕಲಬುರಗಿ ನಾಲ್ಕನೆಯ ವಿಭಾಗವು ಆರಂಭವಾಗಲಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿರುವ ನೈರುತ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಸುತ್ತುವರೆದಿರುವ ತಮಿಳು ನಾಡು, ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ಗೋವಾ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ಸೇರಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕುಪ್ಪಂ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ರಚನಾಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ೩,೨೪೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ

ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೩೭ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ.

೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨,೭೩೧ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೫೦೭ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ. ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಇದ್ದವು. ಈಗ ಇವೂ ಕೂಡಾ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ (ಜನವರಿ ೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ) ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಲೈನನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಲೈನುಗಳು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಆಗಿವೆ ಈಗ ಇದೂ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೨೦೧೨ರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಅರ್ಪಿತವಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು-ನಂಜನಗೂಡು ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ 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 ಮಾರ್ಗ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರ ಒತ್ತಡದ ಮೇರೆಗೆ ಇದನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ (ಜನವರಿ ೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ). ಕೊಡಗನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲೂ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬಹುಕಾಲದ ಬೇಡಿಕೆಯಂತೆ ಮೈಸೂರು-ಮಡಿಕೇರಿ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ನಡುವೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು - ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನಾಗಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರಾಮನಗರದವರೆಗೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಬಿಡದಿಯವರೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಉಳಿದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನವೆಂಬರ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ, ರಾಮನಗರದವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ತೆರವು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ನಂತರ ರಾಮನಗರ-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ನಡುವಣ ಕಾರ್ಯವೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ೨೦೧೩ರಿಂದ ಸೇವೆಗೆ ತೆರೆಯಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ - ಪಾಂಡವಪುರದ ವರೆಗೆ (ಪಾಂಡವ ಪುರದಿಂದ ನಾಗನಹಳ್ಳಿವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗ ಬಿಟ್ಟು) ಹಾಗೂ ನಾಗನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮೈಸೂರಿನವರೆಗೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆ. ೧೩೭ ಕಿ.ಮಿ ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮಧ್ಯದ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನು ಹಾಕುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ನೆಲಮಂಗಲ, ಯಡಿಯೂರು, ಬೇಲೂರು, ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ಮತ್ತು ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಹಾಸನ-ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳಗಳ ನಡುವಣ

ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಉಳಿದ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಮುಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಡುವಿನ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಕಾರ್ಯ ಕೆಲವು ಸಣ್ಣಸಣ್ಣ ಜಾಗಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ನಡುವಿನ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು ೨೦೦೭ರಿಂದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗೆ ದೊರೆತಿದೆ. ಅರಸೀಕೆರೆ-ಬೀದಾರಿನ ನಡುವಿನ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು ನವೆಂಬರ್ ೨೦೧೨ರಿಂದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗೆ ದೊರೆತಿದೆ.

ಇದೇ ರೀತಿ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ ನಡುವಿನ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗೆ ದೊರೆತಿದೆ. ೨೩೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಕನಕಪುರ, ಮಳವಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಸತ್ಯಮಂಗಲ ಮೂಲಕ ನೂತನ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಹೊಸದಾಗಿ ಪರಿವೀಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಮಧ್ಯೆ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಾಕಿ ಇರುವ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಈರೋಡ್ ಮೂಲಕ ಜೋಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಗಮನ ಸೆಳೆದಿದೆ.

೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ 'ವೀಲ್ ಮತ್ತು ಆ್ಯಕ್ಸಲ್' ಘಟಕವನ್ನು (ರಾಷ್ಟ್ರದ ಏಕೈಕ ಯೂನಿಟ್) ಯಲಹಂಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಘಟಕವು ರೈಲಿನ ಗಾಲ ಮತ್ತು ಆ್ಯಕ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಸ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ತಯಾರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಪ್ರಗತಿಯತ್ತ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಇದು ೧.೩೫ ಲಕ್ಷ ಯೂನಿಟ್ ಗಾಲ 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 ರೂ ೫.೩೧ ಕೋಟಿ ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ವೀಲ್ ಆ್ಯಕ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಆಫ್ರಿಕ, ಸೆನೆಗಲ್, ಅಮೇರಿಕ, ಲ್ಯಾಟಿನ್ ಅಮೇರಿಕ ಮತ್ತು ಇತರ ದೇಶಗಳಿಗೆ ರಫ್ತು ಮಾಡಿದೆ. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಬಹಾರ್ ರಾಜ್ಯದ ಚಪಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಯೂನಿಟ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಘಟಕವನ್ನು ಸದ್ಯದಲ್ಲೆಯೇ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮ್ಯೂಸಿಯಂ ಇದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾದ ಸಂಗ್ರಹಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವು ಮೀಟರ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಸಂಬಂಧಿತ ರೋಲಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಕ್‌ನ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೆಜ್ಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ.

ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೋಚ್ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು, ಯಾದಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಫಿಯಾಲ್ ಭೋಗಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ (ಲೈಸುಗಳ) ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ

ಭಾರತದಲ್ಲೇ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ಕರ್ನಾಟಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವು ದಶಕಗಳಿಂದ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ೩೧ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲೇ ಒಟ್ಟು ೬೪೦೧೫ ಕಿ.ಮೀಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಇದರಲ್ಲಿ ೨೦೦೫೯ ಕಿ.ಮೀಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಒಟ್ಟು ೩೦೦೭ (೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೩,೨೪೪ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ) ಕಿ.ಮೀ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ೧೬೧ ಕಿ.ಮೀ ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಂಡಿದ್ದವು. ೧೪.೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲೇ ೪೨೭೪ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣದ ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು ಕರ್ನಾಟಕದ ೫೨ ಕಿ.ಮೀ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿದೆ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವು ೧೮ನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ಇದು ದೇಶದ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ದೇಶದ ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಜೋಡಿ ರೈಲ್ ಲೈಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯವೆಂದು ತಿಳಿಸುವ ಮಾಹಿತಿ (ಶೇಖ) ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಕಟಿಸಿರುವ ಅಂತರ್ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲೇ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಕಾರ್ಯವು ಕರ್ನಾಟಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವು ದಶಕಗಳಿಂದ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ೩೧ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲೇ ಒಟ್ಟು ೬೪೦೧೫ ಕಿ.ಮೀಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಇದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ೨೦೦೫೯ ಕಿ.ಮೀಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಧರ್ಮಾವರಂ-ಯಲಹಂಕ ನಡುವಿನ ೩೦೪ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ೨೦೧೦-೧೧ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾಗಿದ್ದು, ಈ ಕೆಲಸ ಈಗ ಮುಗಿದಿದೆ. ಯಶವಂತಪುರ-ಯಲಹಂಕ ನಡುವಿನ ೧೨.೧೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗದ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ, ಚನ್ನನಂದ್ರ-ಯಲಹಂಕ ನಡುವಿನ ೧೨.೯೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗವು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಂಡಿದ್ದು ೨೩.೭.೨೦೧೬ರಂದು ಲೋಕಾರ್ಪಣೆಗೊಂಡವು. ಗುಂತಕಲ್-ವಾಡಿ ನಡುವಣ ಮಾರ್ಗದ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣ ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಪುಣೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಕಾಮಗಾರಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದು, ಕಲಬುರಗಿ-ವಾಡಿ ನಡುವಿನ ಕೆಲಸವೂ ಸಾಗಿದೆ. ಇದು ಮುಗಿದರೆ ಮುಂಬೈನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗ ಸಂಪೂರ್ಣ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಳ್ಳಲಿದೆ. ೧೩೮ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ ನಡುವಿನ ಮಾರ್ಗ ೨೦೧೮ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೨೪,೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಳಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ವಾರ್ಷಿಕ ೨೦೦ ಕೋಟಿ ರೂಗಳ ಡೀಸೆಲ್ ಖರೀದಿಸಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ವೆಚ್ಚ ಉಳಿತಾಯವಾಗಲಿದೆ. ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೭೫೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುದೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ೨೮,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಂಡು ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೪೨ ಮಾರ್ಗ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಗೊಂಡಂತಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುವ/ಮುಗಿದಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳು: ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ತ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿ ಬೆಂಬಲ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೮-೦೯ರ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೊಸ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ

ಕಾದಿರಿಸಿದ್ದು, ಇದರ ಒಟ್ಟು ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೨/೩ ಭಾಗ ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಸೋಲಾಪುರ-ಗದಗ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಯೋಜನೆಗೆ (೫೦:೫೦ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ) ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಗದಗ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ರೈಲುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. ೯೭. ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದ ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮುಗಿದು ೧೯.೧೧.೨೦೧೩ರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗೆ ದೊರೆತಿದೆ.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆಯು ೫೦:೫೦ ಬಂಡವಾಳ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ೧೦೦ ಕೋಟಿ ಕಾಯ್ದಿರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾಮಗಾರಿ ಮುಗಿದು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೨೦೧೨ರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ.

ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆ (೬೭ ಕಿ.ಮೀ.) ಮಾರ್ಗ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೨/೩:೧/೩ ರ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಜೋಡಿಯಾಗಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದೆ. ಬೀದರ್-ಕಲಬುರಗಿ (೧೦೪ ಕಿ.ಮೀ) ನೂತನ ರೈಲ್ವೆ ಲೈಸನ್ನು (೫೦:೫೦) ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಮುನಿರಾಬಾದ್-ಮೆಹಬೂಬ್ ನಗರ ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು (೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ.) ೫೦-೫೦ ವೆಚ್ಚ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ೨೦೭ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ತುಮಕೂರು-ರಾಯದುರ್ಗ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದಿದ್ದು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ೫೦:೫೦ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿಯಲ್ಲಿ ೧೬೭ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲದ ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮತ್ತು ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಶಹಾಬಾದ್, ವಿಜಯಪುರ (ಬಜಾಪುರ)-ಶಹಾಬಾದ್, ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಾಲಯವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ನಡುವೆ ವೆಚ್ಚ ಹಂಚಿಕೆ ಆಧಾರದಡಿ ೯೭ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು, ಕೋಲಾರ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ, ೧೪೨ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು, ಕುಡಚಿ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ೧೪೭ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು, ತುಮಕೂರು-ದಾವಣಗೆರೆ, ೭೮.೬೬ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ೯೭ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮತ್ತು ೫೯.೯ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ವೈಟ್ ಫೀಲ್ಡ್-ಕೋಲಾರ ಇವುಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೯ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೩೨೨೩-೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್, ೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ೩೬೭ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಇದ್ದವು. ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೩೦೦೭ ಕಿ.ಮೀ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ೨೦೧೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಇನ್ನುಳಿದ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್‌ಗಳು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್‌ಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿದ್ದವು.

ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ೧೯ ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂಗಳಿದ್ದವು. ರೈಲುಗಳ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಯಶವಂತಪುರವನ್ನು ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಹೌರಾ, ಪಾಟ್ನಾ, ಚೆನ್ನೈ, ದೆಹಲಿ ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ರೈಲುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತವೆ. ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿಯೇ ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯಲು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಯಂತ್ರವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವು ಪ್ರತಿದಿನ ೫೫ ಸಾವಿರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಆರು ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂಗಳಿದ್ದು ಎರಡು ಪ್ರವೇಶದ್ವಾರಗಳಿವೆ. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸೈವಾಕ್ ಸೇವೆಯಿದ್ದು ಇದು ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಹತ್ತುವ ಮತ್ತು ಇಳಿಯುವ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ನೀಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಎಸ್ಕಲೇಟರ್ ಅನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ವಾಯು ಸಾರಿಗೆ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಜನವರಿ ೧೯೧೧ ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ವಿಮಾನ ಯಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೧೯೩೨ ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಬಾರಿಗೆ ಬಾಟಾ ಅಂಡ್ ಸನ್ಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಯು ವಿಮಾನ ಯಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ಈ ಸಂಚಾರವು ಕರಾಚಿ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ಮಧ್ಯೆ ಇದ್ದು, ಅಹಮದಾಬಾದ್, ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆ ಇರುತ್ತಿತ್ತು. ನಂತರ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಸರ್ಕಾರದ ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರ ಹೈದರಾಬಾದ್‌ನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ೧೯೪೩ ರಿಂದ ಪ್ರತಿದಿನ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು.

೧ನೇ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೯೫೩ ರಲ್ಲಿ ದೇಶದ ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡು, ಸರ್ಕಾರಿ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿದ್ದ, ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ದೇಶದ ವಿವಿಧ ನಗರಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿತು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ 'ಓಪನ್ ಸ್ಕೈ' (ಮುಕ್ತ ಆಕಾಶ) ನೀತಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು, ಮುಂಬೈ(ಬೊಂಬಾಯಿ), ದೆಹಲಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ವಿಮಾನಗಳ ಹಾರಾಟದ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯವನ್ನು ಅಂತ್ಯಗೊಳಿಸಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಿಂಗ್‌ಫಿಷರ್, ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್, ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಸಹರ, ಈಸ್ಟ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಇಂಡಿಗೋ, ಏರ್ ಏಷ್ಯಾ, ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದ ಅನೇಕ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಇಂದು ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಲ್ಲದೆ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರಗಳೂ ಇಂದು ದೇಶದ ವಿಮಾನ ಭೂಪಟದಲ್ಲಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಹಿಂದೂಸ್ತಾನ್ ಏರೋನಾಟಿಕ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯು ಸ್ಥಾಪಕರಾದ ವಾಲ್‌ಚಂದ್ ಹಿರಾಚಂದ್ ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದರು. ಇದನ್ನು ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ಹಿಂದೂಸ್ತಾನ್ ಏರೋನಾಟಿಕ್ಸ್ ಕಂಪನಿಯು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಹೆಚ್.ಎ.ಎಲ್ ಮತ್ತು ಏರ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾಗೆ ಸೇರಿದ ೮೬೫ ಎಕರೆ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. 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.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಪರ್ತ್ (ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾ) ಮತ್ತು ಸಿಂಗಪುರಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ವಿಮಾನ ಸೌಲಭ್ಯ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೯೮ರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ 'ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಟೈನಿಂಗ್ 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 ಒಂಬತ್ತು ಮಂದಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ಪೈಲಟ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗೆ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವರ ಪೈಕಿ, ಮೂರು ಮಂದಿ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿ ಉತ್ತೀರ್ಣರಾಗಿದ್ದರು. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಪೈಲಟ್ ಕೋರ್ಸ್‌ಗಾಗಿ ೯೮ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರು.

ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ೨೦ ಎಕರೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಿಸಿದ್ದ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಾಗರಿಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ (೭೦೦ ಹೊರ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಯೋಗ್ಯವಾದ) ಇಂಟಿಗ್ರೇಟೆಡ್ (ಏಕೀಕೃತ) ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು (೭೦೦ ದೇಶೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಗೂ ೬೦೦ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಆಗಮನವನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ನಿಭಾಯಿಸುವ) ಪೂರ್ಣ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣದೊಂದಿಗೆ ರೂ ೨೧.೮೩ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಜನವರಿ ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ಉದ್ಘಾಟನೆಯಾಯಿತು. ಇದು ಐದು ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳು, ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಎಲವೇಟರ್‌ಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಆಧುನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೨೦೦೮, ಮೇ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಉದ್ಘಾಟನೆಯೊಂದಿಗೆ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಕೆಂಪೇಗೌಡ (ಬೆಂಗಳೂರು) ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಮೇ ೨೪, ೨೦೦೮ ರಿಂದ ದೇವನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೪೦೦೦ ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜುಲೈ ೨೦೦೫ ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಭಾರತೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು (Airport Authority of India) ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ.

ಇದು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯಕವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸುಮಾರು

೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ರೂ ೨೪೭೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಡಿಯಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲೇ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲ ಹೆಚ್ಚು ಹಸಿರಿನ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೬.೮ ದಶಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿದ್ದು, ಈಗ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೧೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಸುಮಾರು ೭೦೦೦ 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 ಸಿಗ್ನಲ್‌ಫ್ರೀ/(ತಡೆ ರಹಿತ) ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು (Signal Free Traffic Service) ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೦-೧೧ ರಲ್ಲಿ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ೫,೬೩,೭೪೮ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ್ದು, ೧,೦೮,೮೫೨ ಟನ್ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೨೮೭.೦೦೦. ಟನ್ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಣ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ದೇಶ, ವಿದೇಶಗಳ ೫೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ನಗರಗಳಿಗೆ ವೈಮಾನಿಕ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಕಳೆದ ಎಂಟು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಂದಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿದಿನ ಸುಮಾರು ೬೦ ಸಾವಿರ ಮಂದಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸುತ್ತಾರೆ.

೨೦೧೫ರ ವರ್ಷ ಒಂದರಲ್ಲಿಯೇ ೧.೮೦ ಕೋಟಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸಿ ದೇಶದಲ್ಲ ಮೂರನೆಯ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನಭರಿತ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದು ದಾಖಲೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದೆ. ೨೦೧೬ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ವರೆಗೆ ೧.೭೦ ಕೋಟಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿದಿನ ೪೮೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿಮಾನಗಳು ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಗಗನಕ್ಕೆ ನೆಗೆಯುತ್ತವೆ/ ಆಕಾಶಕ್ಕೆ ಹಾರುತ್ತವೆ.

ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮೆಟ್ರೋ ೨ಬಿ ಹಂತದಲ್ಲಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ (KIA) ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದೆ. ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ವರ್ಗೀಕರಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಸುಮಾರು ೭೦,೦೦೦ ಚದರ ಮೀಟರ್‌ನಷ್ಟು ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡ ಹಾಗೂ ೪೦೦೦ ಮೀಟರ್ ವಿಮಾನದ ಒಂದು ಓಟದ ದಾರಿಯನ್ನು (ರನ್ ವೇ) ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಎರಡನೆಯ ರನ್ ವೇ ಮತ್ತು ಟರ್ಮಿನಲ್ ೨೦೧೭ ಪೆಬ್ರವರಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿ ೨೦೨೨ರ

ವೇಳೆಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ೪ ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಾಗ ವಾರ್ಷಿಕ ಎರಡು ಕೋಟಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಪಡೆಯಲಿದೆ.

ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮೆಟ್ರೋ ೨ಬಿ ಹಂತದಲ್ಲಿ ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ (KIA) ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದೆ. ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ವರ್ಗೀಕರಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಬೆಳಗಾವಿಯಿಂದ ೧೨ ಕಿ.ಮೀ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ ಇದೆ. ಇದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಸದ್ಯ ದೈನಂದಿನ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಭಾರತೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ೮ ಕಿ.ಮೀ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ ಇದೆ. ಇದು ಸರ್ವಮುತು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿ ಮೇಲ್ವರ್ಗೀಕರಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಜಿಬ್ ಏರ್ಲೈನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಇತರ ಕೆಲವು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ವಿಮಾನಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಸೋಮವಾರ, ಬುಧವಾರ ಮತ್ತು ಶುಕ್ರವಾರ ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟ ನಡೆಸಲಿದೆ. 'ಶೀಘ್ರದಲ್ಲಿಯೆ ಪ್ರತಿ ದಿನ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಡುವೆ ಹಾಗೂ ಮುಂಬೈ- ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಡುವೆ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸುವ ಕುರಿತು ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ ಚಿಂತನೆ ನಡೆಸಿದೆ' ಎಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಮೈಸೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ: ಇದನ್ನು ಮಂದಕಳ್ಳಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೂ ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ವಿಮಾನ ಇಳಿಯುವುದಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಮೇಲೇರುವುದಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ 'ಏರ್ ಸ್ಟ್ರಿಪ್' ಅನ್ನು ೧೯೪೮ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ, ಪ್ರಧಾನ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ವಾಯುಧೂತ್ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ವಾಯು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಮೈಸೂರು ನಗರವು ವಾಯುಯಾನ ನಕಾಶೆಯಲ್ಲಿ ಐದು ದಶಕಗಳಷ್ಟು ಕಾಲದ ಹಿಂದೆಯೇ ಇದ್ದರೂ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದ ಒಂದು ದಿನಪತ್ರಿಕೆಯು ತನ್ನ ಪತ್ರಿಕೆಯನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಡಕೋಟಾ ವಿಮಾನವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆನಂತರದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ವಾಯುಧೂತ್ ಸೇವೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಇತರ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಆದರೂ ಇದು ಸೇವೆಯ ನಿಲುಗಡೆಗೆ ಆಗಾಗ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಇದರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸೇವೆಯು ೧೯೮೦ರ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಲುಪಿತು. ಆನಂತರದ

ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಲೌಕೋಟ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಅಂದಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ದಿನಾಂಕ ೧೫-೫-೨೦೧೦ರಂದು ಉದ್ಘಾಟಿಸಿದರು. ಜೆಟ್‌ಏರ್‌ವೇಸ್, ಕಿಂಗ್‌ಫಿಷರ್ ಮೊದಲಾದ ವಿಮಾನ ಕಂಪನಿಗಳು ಮೈಸೂರುನಗರಕ್ಕೆ ವಾಯುಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದವು. ಈಗ ಪ್ರತಿದಿನ ವಾಯು ಸೇವೆ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಟರ್ಮಿನಲ್ ಕಟ್ಟಡವು ೨೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ಸುಮಾರು ೧೮೫೮ ಚದರ ಮೀಟರ್‌ನಷ್ಟು ವಿಮಾನದ ಓಟದ ದಾರಿಯನ್ನು (ರನ್ ವೇ) ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ೨೪೦೦ಮೀಟರ್ ಇಂದ ೨೬೦೦ಮೀಟರ್‌ಗೆ ವಿಮಾನದ ಓಟದ ದಾರಿಯನ್ನು (ರನ್ ವೇ) ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಅನುದಾನವನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದು, ಸಿವಿಲ್ ಮತ್ತು ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕಲ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗಾಗಿ ೧೪೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಅನುದಾನವನ್ನು ಮಂಜೂರುಮಾಡಿದೆ. ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಕಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಎರಡನೆ ಹಂತದ ಉನ್ನತೀಕರಣ ಮುಗಿದು ವಿಮಾನಯಾನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಗಟ್ಟಿನೆಲದ ಸಿದ್ಧತೆ (ಏಪ್ರಾನ್) ಮತ್ತು ವಾಯುಯಾನದ ವಾಯುಮಾಪನ ನಿಯಂತ್ರಣ, ಟರ್ಮಿನಲ್ ಉನ್ನತೀಕರಣ ಆದರೆ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಏರ್ ಬಸ್‌೩೨೦ ಮತ್ತು ಬೋಯಿಂಗ್ ೭೩೭ವಿಮಾನಗಳ ಸೇವೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ

೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ವಿಮಾನಯಾನ ಆರಂಭವಾದ ಮೇಲೆ ಕಿಂಗ್‌ಫಿಷರ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ, ದೆಹಲಿ, ಮುಂಬೈ ನಗರಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಪ್ರತಿದಿನದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ಆದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕೊರತೆಯಿಂದ ೨೦೧೧ರಿಂದ ಕಿಂಗ್‌ಫಿಷರ್ ಏರ್ ಲೈನ್ಸ್ ತನ್ನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಪಡೆಯಿತು. ವಿಶೇಷವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟ ಈಗಲೂ ಇದೆ. ೨೦೧೦ರಿಂದ ೨೦೧೨ರ ವರೆಗೆ ಈ ರೀತಿಯ ೧೫೦ ಹಾರಾಟಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ೨೦೧೩ರ ಜನವರಿ ೧೪ರಿಂದ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚೆನ್ನೈಗೆ ವಾಯುಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಾಗಿ ಸ್ಟೈಸ್ ಜೆಟ್ ಏರ್‌ವೇಸ್ ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ನೀಡಿತ್ತು. ಆದರೂ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನದ ವಾಯುಸೇವೆ ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಿಲ್ಲ.

ಮಂಗಳೂರು ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ:

ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನದಿಂದ ೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಬಜ್ಜೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ಬಜ್ಜೆ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೪೦ ಎಕರೆ ಜಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ೨೫ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೫೧ ರಲ್ಲಿ ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಇಲಾಖೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಡಕೋಟಾ ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದೊಂದಿಗೆ (೧೯೫೬) ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಮುಂಬೈಗೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ವಿಮಾನಯಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಂದಿನ ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದ ಜವಾಹರ್‌ಲಾಲ್ ನೆಹರು ಅವರು ಇದರ ಉದ್ಘಾಟನೆಗೆ ಡಕೋಟಾ ಡಿಸಿ-೩ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಆಗಮಿಸಿದ್ದರು.

೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಫ್ಲೈಟ್‌ಗಳ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೭೨ ರಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ಮತ್ತು ಮುಂಬೈಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಮೂಲಕ ಪ್ರತಿದಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಮೂಲಕ ೧೪ ವಿಮಾನಗಳು ಹಾದು ಹೋಗುವಂತಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಒಂದು ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮುಂಬೈ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್) ಮತ್ತು ಇತರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ವಿಮಾನಯಾನ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇಂಡಿಯನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್, ಡೆಕ್ಕನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಜೆಟ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ಗಳು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನಯಾನಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ನಾಗರಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ (Indian Civil Aviation Authority)ವು ಅಗತ್ಯವಾಗಿರುವ ಹೊಸ ರನ್‌ವೇ ಅನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೩.೧೦.೨೦೦೭ರಲ್ಲಿಯೇ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತ್ತಾದರೂ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದು ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ೧೦,೦೧೯ ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟ ನಡೆಯಿತೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ೮.೦೪ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮಂಗಳೂರು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ೧೩,೮೦೫ ವಿಮಾನಗಳು ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳಸಿ ೧.೬೭೪೨೫೧ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಮತ್ತು ೯೩೬ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೪ರಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ೫೪% ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನಯಾನ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವೆನ್ನುವ ಮನ್ನಣೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಿತು. ಮಂಗಳೂರು ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಎರಡು ರನ್ ವೇಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಏಕೈಕ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಎನ್ನುವ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ೨೬ ದೇಶೀಯ ಫ್ಲೈಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ೫೨ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನಗಳು ಪ್ರತಿವಾರ ಈ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳಸಿದ್ದವು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಕಲಬುರಗಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರಗಳಲ್ಲಿ 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, ಗದಗ ಮತ್ತು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲಗಳಲ್ಲಿ 'ಏರ್‌ಸ್ಟ್ರಿಪ್'(ವಿಮಾನ ರಸ್ತೆ)ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರವು ರೂಪಿಸಿರುತ್ತದೆ. ೨೦೦೮-೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರೂ ೫೦ ಕೋಟಿ ಹಣವನ್ನು ವ್ಯಯಮಾಡಿದೆ.

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿ: ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು ವಿದೇಶಾಂಗ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಆಡಳಿತಕೋಶಪಟ್ಟಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್ ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಗಳು ಭಾರತದ ರಾಷ್ಟ್ರಪತಿಗಳ ಪರವಾಗಿ ಭಾರತ ಗಣತಂತ್ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪ್ರಜೆಗೆ ನೀಡುವ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರಯಾಣದ ಪರವಾನಗಿಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಒಂದು ವಿದೇಶಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ದಾಖಲೆ, ಮತ್ತು ಭಾರತೀಯ ಪ್ರಜೆಯ ಗುರುತು ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯತೆಯನ್ನು ದೃಢೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲ ೩೭ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಕಚೇರಿಗಳು/ವಿತರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ೨೦೧೪ರ ನವೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ಅಂದಾಜು ೭೦ ಮಿಲಿಯನ್ ಪಾಸ್ ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಭಾರತೀಯ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೪ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಮಿಲಿಯನ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಡಿಪ್ಲೊಮಾಟಿಕ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಂದು ಮೂರು ರೀತಿಯ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳು ಇದ್ದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಭಾರತೀಯನಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು, ಸರ್ಕಾರಿ ಕೆಲಸದ ನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು, ಸರ್ಕಾರದ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ (ಟಾಪ್ ರ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಆಫಿಸರ್ಸ್) ಡಿಪ್ಲೊಮಾಟಿಕ್ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು ನೀಡಲಾಗುವುದು.

ದಕ್ಷಿಣಭಾರತದಲ್ಲ ಚೆನ್ನೈನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿ ೧೯೫೪ರಿಂದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡು ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಾಗಿ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೨ ಜೂನ್ ೧೯೭೮ರಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಗೆ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನೀಡುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೧೯೭೮ ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾದ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೭,೧೪೭. ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೧,೨೩,೧೫೦ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೨೦೦೦ದ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸ್ವೀಕೃತವಾಗಿರುವ ೧,೩೧,೭೭೯ ಹೊಸ ಅರ್ಜಿಗಳಲ್ಲಿ ೧,೨೮,೯೪೩ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ವಿತರಿಸಬೇಕೆನ್ನುವ ಸದುದ್ದೇಶದೊಂದಿಗೆ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಹಾಗೂ ಪಂಜಾಬ್ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಆರಂಭಿಸಲ್ಪಟ್ಟ, ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ದೇಶದುದ್ದದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆ ವಿದೇಶಾಂಗ ಮಂತ್ರಾಲಯಕ್ಕೆ ಇದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಕಾಂಕ್ಷಿಗಳಿಗೆ ಮೂರು ದಿನಗಳಲ್ಲೇ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೯ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ೧೨೨೭ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳು ಸ್ವೀಕರಿಸುತ್ತಿದ್ದು ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣವು ೧೭೦೦ಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಣೆಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯು ನಿರಂತರ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ನಾಲ್ಕು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಎರಡು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೂ, ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಮಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ಐದನೆಯ ಪಾಸ್ ಪೋರ್ಟ್ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಕಲಬುರಗಿಯಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಪೂರ್ಣಪ್ರಮಾಣದ ಸೇವಾ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲದೆ ಎಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿದರು.

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯು ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೭,೪೪,೮೫೩ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿ ೭,೩೨,೮೮೯ ಜನರಿಗೆ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನೀಡಿ ರೂ ೧೦೧ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ೨೦೧೦ರಿಂದ ಈವರೆಗೆ ೨,೮೫೯,೪೭೭ ಲಕ್ಷ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಅನ್ನು ನೀಡಿ ರೂ ೪೩೩ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ೨೦೧೭ರ ಜನವರಿಯಿಂದ ೨೪ ಆಗಸ್ಟ್ ೨೦೧೭ರವರೆಗೆ ೪,೨೪,೯೮೩ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನೀಡಿ ಸುಮಾರು ರೂ ೭೧ ಕೋಟಿ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ಈ ಕಚೇರಿಯು ೨೦೧೩ರಲ್ಲಿ ೪.೩೭ ಲಕ್ಷ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು, ೨೦೧೪ರಲ್ಲಿ ೫.೨೪ ಲಕ್ಷ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು ವಿತರಿಸಿದೆ. ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯು ಆದಾಯಗಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲ ಮೂರನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಣಾ ಸೇವಾಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಕಚೇರಿಯ ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ದಿನಾಂಕ ೨೪.೦೭.೨೦೧೭ ರಂದು ಮೆಚ್ಚುಗೆಯ ವಿಶೇಷ ಪುರಸ್ಕಾರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹೊಸ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸಲು ೩೦-೪೦ ದಿನಗಳು ಹಿಡಿಯುತ್ತದೆ. ಬಹಳ ತುರ್ತಾಗಿ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ಅಗತ್ಯವಾದವರಿಗೆ, ಅಧಿಕ ಶುಲ್ಕ ಪಡೆಯುವುದರೊಂದಿಗೆ ತತ್‌ಕಾಲ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅನ್ನು ವಿತರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಈಗ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಆನ್ ಲೈನ್ ಮೂಲಕವೇ ಸಲ್ಲಿಸಬೇಕಿದ್ದು, ಅರ್ಜಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ಮರುದಿನವೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಂದರ್ಶನಕ್ಕೆ ಕರೆಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ತತ್‌ಕಾಲ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಸಲ್ಲಿಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲ ೨೦೧೪ರಲ್ಲಿ ತತ್‌ಕಾಲ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಸಲ್ಲಿಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ೯.೫% ಇತ್ತು. ಇದು ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೪.೫%ಕ್ಕೆ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

ಹಳೆಯ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ನವೀಕರಣ, ಕಳೆದು ಹೋದ ಹಾಗೂ ಹರಿದು ಹೋದ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ಬದಲು ನಕಲು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತರಣೆ ಹಾಗೂ ಎಮಿಗ್ರೇಷನ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಇಲ್ಲ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಟೆಲಿವಿಚಾರಣೆ ವಿಶೇಷ ಕೌಂಟರ್ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅರ್ಜಿಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು 'ಟಚ್ ಸ್ಕ್ರೀನ್ ಕಿಯೋಸ್ಕ್'ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧೆಡೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದು ಒದಗಿಸಿರುವ 'ಆನ್‌ಲೈನ್' ನೋಂದಣಿ ಸೇವೆಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಪ್ರಶಂಸೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆ. ತನ್ನದೇ ಆದ ವೆಬ್‌ಸೈಟ್‌ನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಅರ್ಜಿಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಾದರಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅಧಿಕೃತ ಟ್ರಾವೆಲ್ ಏಜೆಂಟುಗಳ ಮೂಲಕವೂ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ೨೦೧೧ ಏಪ್ರಿಲ್

ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಅಂಗೀಕೃತಗೊಂಡ ೧೦೪ ಅಧಿಕೃತ ಟ್ರಾವೆಲ್ ಏಜೆಂಟ್ಸ್ ಇದ್ದರು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೬ರಲ್ಲಿ ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೧೬: ೧.೧.೧೫ ರಿಂದ ೩೧.೧೨.೨೦೧೫ರ ವರೆಗೆ (ಕ್ಯಾಲೆಂಡರ್ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ೨,೪೪೮೫೩ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು (ಸಾಮಾನ್ಯ+ತತ್‌ಕಾಲ) ಸ್ವೀಕರಿಸಿ ನೀಡಲಾದ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ವಿವರ.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಅರ್ಜಿಗಳು	ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಅರ್ಜಿಗಳು (ಸಾಮಾನ್ಯ)	ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಅರ್ಜಿಗಳು (ತತ್‌ಕಾಲ)	ವಿತರಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ (ಸಾಮಾನ್ಯ+ ತತ್‌ಕಾಲ)	ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಅರ್ಜಿಗಳು (ಇತರೆ)	ವಿತರಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ (ಇತರೆ)	ವಿತರಿಸಲಾದ ಒಟ್ಟು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ (ಇತರೆ ಸೇವೆಗಳು ಸೇರಿ)
೧	೨,೩೦,೨೦೨	೫,೨೪,೨೦೮	೪೩,೮೦೨	೨,೧೮೪೧೫	೧೪೨೫೧	೧೪೪೨೪	೨,೩೨,೮೮೯

ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಲಾದ ಶುಲ್ಕದ ವಿವರ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ.

- ೧) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೩೨ ಪುಟಗಳ ಹೊಸ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ರೂ ೧,೦೦೦/-
- ೨) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೨೦ ಪುಟಗಳ ಹೊಸ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ರೂ ೧,೫೦೦/-
- ೩) ೧೦ ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಸಿಂಧುತ್ವವಿರುವ ೩೨ ಪುಟಗಳ ಹೊಸ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಪ್ರಾಪ್ತ ವಯಸ್ಸಿನವರಿಗಾಗಿ (೧೮ ವರ್ಷಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ವಯಸ್ಸು) ಶುಲ್ಕ ರೂ.೧೦೦೦/-
- ೪) ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಳೆದು ಹೋದಲ್ಲಿ, ಹಾನಿಗೊಳಗಾದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಳುವಾದಲ್ಲಿ ೩೨ ಪುಟಗಳ ಅಥವಾ ೨೦ ಪುಟಗಳ ನಕಲು ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಾಗಿ ಶುಲ್ಕ ರೂ.೩೦೦೦/-
- ೫) ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವಿಳಾಸ, ಹೆಸರು, ಹುಟ್ಟಿದ ಸ್ಥಳ, ಮುಖಚಹರೆ, ಪತಿ/ಪತ್ನಿ ಹೆಸರು, ತಂದೆತಾಯಿ ಹೆಸರು, ಪೋಷಕರ ಹೆಸರು ಬದಲಾವಣೆಗಾಗಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸಿದ ಶುಲ್ಕ ರೂ ೧೦೦೦/-
- ೬) ೩೦ ಪುಟಗಳ ತತ್ಕಾಲ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗೆ ರೂ ೩೫೦೦/ ೨೦ ಪುಟಗಳ ತತ್ಕಾಲ ಪಾಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗೆ ರೂ ೪೦೦೦/

ಜಲ ಸಾರಿಗೆ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ನೀಡಿದಾದ ಕಡಲ ತೀರವು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಹಂಚಿಹೋಗಿದ್ದು, ಇದು ೨೮೨ ನಾಟಕಲ್ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಲನ್ನು ಆವರಿಸಿದೆ. ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾಗರ ಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆದಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಜನಸೇವೆಯಾಗಿ, ಪುನರ್ಜನ್ಮದಾಗಿ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನದಿತೊರೆಗಳನ್ನು ನಾಡದೋಣಿ, ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ಹರಿಗೋಲುಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. 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 ಕದ್ರಗಲವರೆಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಸಮುದ್ರಯಾನವು ರಾಜ್ಯದ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿರದ ಅಂತರದವರೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ನದಿ ಮತ್ತು ಉಪನದಿಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಂಗಾವಳಿ, ಅಪನಾಶಿನಿ, ಕಾಳ ಮತ್ತು ಶಿರಾವತಿಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳು ನೌಕಾಯಾನಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿವೆ. ನೌಕಾಯಾನದ ಭಾಗಗಳು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಾಲಾಡಿ, ಕುಬ್ಜ, ಚಕ್ರ ಮತ್ತು ಕೊಲ್ಲೂರು ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉದ್ಯಾವರ, ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ.

ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ: ಕರ್ನಾಟಕವು ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಹನ್ನೆರಡು ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬೃಹತ್ ಬಂದರು ಆಗಿದ್ದು, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಭಾರತ ನೌಕಾಯಾನ ಸಚಿವಾಲಯದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು, ೧೨ ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲವೆ. ಈ ೧೨ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ವಾಣಿಜ್ಯ ಹಡಗುಗಳು ನೇರವಾಗಿ ಡೆಕ್ಕೆಯಲ್ಲಿ(ಡೆಕ್) ತಂಗಬಹುದಾದ ಏಕೈಕ ಸರ್ವಮುತು ಕಿರು ಬಂದರು. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೦.೨೫ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಿ ರೂ ೨೦೨.೦೦ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿದೆ. ಉಳಿದ ಬಂದರುಗಳು ೦೦೨ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಿ ರೂ ೨.೯೨ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿವೆ

೨೦೧೩-೧೪ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ ೨೮೦೨.೦೦ ಲಕ್ಷ ಅನುದಾನವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು ಈ ಅನುದಾನದಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ ೧೪೩೪.೦೦ ಲಕ್ಷವನ್ನು, ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ ೨೧೨.೦೦ ಲಕ್ಷವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಿ

ಉಳಿದ ಹಣ ರೂ ೧೯೭೪.೯೫ ಲಕ್ಷದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೧೩-೧೪ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆಯು ಬಂದರುಗಳಿಂದ ರೂ ೭೭೪.೨೩ ಲಕ್ಷ ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ರೂ ೪೯.೯೫ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಇಲಾಖೆ ನಡೆಸಿದ ಕಡವು ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ೨೦,೮೯,೯೫೭ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ೫೮.೭ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು, ೧,೩೩೬,೧೨೫ ವಿವಿಧ ವಾಹನಗಳನ್ನು ದಾಟಿಸಿ ರೂ ೪೫.೫೪ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ.

೨೦೧೩-೧೪ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಬಂದರು, ಕಡವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಯೋಜನೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೧೯೭೪.೯೫ ಲಕ್ಷವನ್ನು, ಯೋಜನೇತರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ

೯೮೭.೯೮ ಲಕ್ಷವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ೭೮೦ ಸಹಸ್ರ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸಾಗಾಣೆ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ೨೦೧೫-೧೬ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರೂ ೧೯.೫೯ ಕೋಟಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಹಡಗು ಮತ್ತು ದೋಣಿ ಸಂಚಾರಗಳ ಮೇಲೆ ಸೂಕ್ತ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಮತ್ತು ಹಿಡಿತ ಸಾಧಿಸಲು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಶಾಖೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅನೇಕ ದೋಣಿ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ನೇರವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೭ ರಲ್ಲಿ ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೭: ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ವಿವರ (ಸಾವಿರ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)

ಬಂದರುಗಳು	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫	೨೦೧೫-೧೬ (ಡಿಸೆಂಬರ್‌ಗಿಂತ ವರೆಗೆ)
ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು	೮೭.೮೩	೧೭೫.೯೩	೧೨೦.೨೭	೧೧೫.೮೯	೭೭.೧೭
ಕಾರವಾರ	೪೯೭.೨೦	೪೪೧.೧೯	೩೭೭.೧೦	೫೨೫.೦೭	೪೮೧.೪೦
ಮಲ್ಲೆ,ಬೇಲಕೇರಿ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಮತ್ತು ಕುಂದಾಪುರ	೭.೮೧	೪.೭೪	೩.೦೦	೨.೩೧	೧.೨೨
ಒಟ್ಟು	೫೯೧.೮೪	೭೧೧.೮೭	೫೦೦.೩೭	೭೪೩.೨೭	೫೪೮.೨೧

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

೧೯೮೧-೮೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ೭೭೩ ದೋಣಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ದೋಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೭೭ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೭೦.೦೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ದೋಣಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೨೦೦೦ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೩೭೮ ದೋಣಿಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ೨೭ ದೋಣಿಗಳನ್ನು ಇಲಾಖೆಯು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ೪೨ ದೋಣಿಗಳನ್ನು ಹರಾಜಿನ ಮೂಲಕ ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದ ರೂ ೨,೭೩,೧೦೦ಗಳ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ ರಲ್ಲಿ ೩೩೪ ಕಡವು/ದೋಣಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೫ ಮಾತ್ರ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೪೭ನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಏಜೆಂಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಹರಾಜಿನಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ಕಡವು/ದೋಣಿಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್/ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ/ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೮ರಲ್ಲಿ ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೮: ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹಾಗೂ ಇತರ ವಸ್ತುಗಳ ಸಾಗಣೆಯ ವಿವರ.೧೯೯೬ರಿಂದ ೨೦೧೫ರ ವರೆಗೆ.

ವಿವರ	೧೯೯೬-೦೦	೨೦೦೩-೦೪	೨೦೦೭-೦೮	೨೦೧೦-೧೧	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
ಪ್ರಯಾಣಿಕರು	೧೧,೪೧,೯೫೪	೩೯,೭೭,೫೭೦	೭,೮೮,೭೨೭	೧೫,೦೪,೪೯೨	೧೭,೧೫,೪೨೭	೧೮,೮೪,೫೭೭	೧೩,೩೩,೮೦೦	೨೦,೦೫,೨೯೪
ಸ್ಕೂಟರ್/ ಮೋಟಾರ್	೮,೨೧೭	೩,೨,೮೧೨	೩,೫,೩೮೭	೫,೪,೧೭೫	೪೭೭೩೭	೪೮೭೭೦	೭೭೭೪೩	೧,೨೦,೨೯೭
ಸೈಕಲ್ ರಿಕ್ಷಾಗಳು	೪೭	೭೭	೦೪	-	-	-	-	-
ಕಾರುಗಳು	೨,೨೪೮	೨,೮೩೭	೧೦,೨೩೮	೨೭,೫೩೭	-	-	-	-
ವ್ಯಾನ್‌ಗಳು	೯೪೦	೧,೮೦೭	೧,೩೨೨	೩,೮೫೦	-	-	-	-

ಟ್ರಕ್‌ಗಳು	೨೨	೨೮	೮೮೨	೩೨೦	೯೧೦	೯೨೦	೪೩೩	೫೦೫
ಬಸ್‌ಗಳು	೨,೫೨೧	೫,೩೨೯	೩,೪೪೨	೨,೮೯೯	೮೨೩೧	೨೯೯೧	೯೨೫೩	೮೮೨೯
ಗಾಡಿಗಳು	೪೨	-	-	-	-	-	-	-
ಜೀಪ್‌ಗಳು ವ್ಯಾನು,ಕಾರುಗಳು	೨,೪೨೮	೩,೦೧೨	೩,೨೯೮	೧೨,೯೦೪	೪೩೨೩೩	೪೮೩೨೦	೫೫೨೯೦	೨೩೫೫೯
ಸೈಕಲ್‌ಗಳು	೮,೮೨೨	೩೨,೮೧೨	೨೨,೪೨೦	೩೮,೧೪೧	-	-	-	-
ಪ್ರಾಣಿಗಳು	೨,೩೫೩	೨೧೯	೩೨೨	೩೪೨	೨೮೩	೪೨೨	೨೫೫	೫೦೮
ಸರಕು (ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	೮,೪೦೪	೨,೩೮೨.೫	೩,೨೨೫.೫೦	೨೧೫.೪೫	೨೦೦೯೦೦	೨೮೪೯೨	೫೮೨೧೯	೨೫೩೦೦
ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚ	-	-	೪೫,೪೦,೨೫೧	೨೧,೩೩,೩೩೪	-	-	-	-
ನಿರ್ವಹಣೆ	-	-	೪೩,೦೧,೦೧೫	೪೯,೪೪,೧೨೨	-	-	-	-
ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಣೆ	೧೨,೩೦,೯೮೪	೨೨,೦೨,೩೫೪	೨೧,೯೦,೩೨೫	೩೪,೧೫,೧೦೧	೩೨೨೨೩೫೪	೩೮೫೫೮೨೦	೪೫೫೪೨೩೩	೫೨೯೪೮೪೮

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಕಡಲ ಸಾರಿಗೆ: ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಂದರುಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರು ದಿವಾನರಾಗಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಭಟ್ಟಳ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಯಿತು. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಈ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ೧೯೨೩ರಲ್ಲಿ ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಏಕೀಕರಣದ ನಂತರ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ ಬಂದರುಗಳೊಂದಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೧೮ ಬಂದರುಗಳು ಇದ್ದವು. ಈ ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಇವುಗಳೆಂದರೆ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಭಟ್ಟಳ, ಶಿರಾಡಿ, ಮುಡೇಶ್ವರ, ಮಂಕಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಕುಮಟಾ, ತದ್ರಿ, ಅಂಕೋಲಾ, ಬೆಳಕೇರಿ, ಚಂಡಿಯಾ, ಚನಗ, ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಮಜಲ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಂಗಳೂರು (ಹಳೆಯ ಬಂದರು), ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು (ಪಣಂಬೂರು), ಮಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಕುಂದಾಪುರ ಮತ್ತು ಬೈಂದೂರು. ಮುಂಬಯಿ ಮತ್ತು ಕೊಚ್ಚಿನ್ (ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟ) ಹಾಗೂ ಪೋರ್ಚುಗೀಸರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳಾದ ಗೋವಾ ಇವುಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರಿಂದ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿದ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಂದರುಗಳು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರಲಿಲ್ಲ.

೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ೧೮ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಬಂದರು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕಾರವಾರ, ಬೆಳಕೇರಿ ಮತ್ತು ಹೊನ್ನಾವರ ಬಂದರುಗಳು ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ೧೯೫೨ ಮತ್ತು ೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ರಫ್ತು ಮಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಮೂರನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಅವಧಿಯ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೨೮೦.೩ ಲಕ್ಷ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಪಣಂಬೂರು ಹೊಸ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಸರ್ವತೋಮುಖ

ಬಂದರಾಗಿ ರೂಪಿಸಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಮಂಜೂರಾತಿ ನೀಡಿತು. ಮೂರನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರವನ್ನು ಸರ್ವತೋಮುಖ ಬಂದರಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತು. ನಾಲ್ಕನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೧೨೮ ಲಕ್ಷಗಳು. ಕಿರಿಯ ಬಂದರುಗಳಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಕು, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು ೧೪.೪೩ ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಸಾಧಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಐದನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿನ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರೂ ೮೫೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ತೊಡಗಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ರೂ ೨೫೨.೨೪ ಲಕ್ಷ ಅನುದಾನ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿತು. ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳ ಮುಂದುವರೆದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಡಿ-ಬಂದರು ಕಾಪು (ತಡೆಗೋಡೆ) ಮತ್ತು ಬಂದರು ಕಟ್ಟಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಹೂಳೆತ್ತುವ ಯಂತ್ರಗಳ ಖರೀದಿ, ನೌಕಾಯಾನದ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳ ಅಳವಡಿಕೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಒಂಬತ್ತು ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ೧೧ ಲಕ್ಷ ಟನ್‌ಗಳಿಗೂ ಮೀರಿತ್ತು.

ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ರಾಜ್ಯದ ಅನುದಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೮.೫ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಬಂದರಾಗಿ ಕಾರವಾರ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಬೆಳಕೇರಿ, ತದ್ರಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಟಳ, ಕುಂದಾಪುರ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಮಂಗಳೂರು ಹಳೆಯ ಬಂದರು ಮತ್ತು ಮಲ್ಲೆ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಎಂಟನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ

ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೧೭೫೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಒಂಬತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (೧೯೯೭-೨೦೦೨) ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ರೂ ೪೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿತು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ರೂ ೩೫೦ ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೂ ೨೭೭.೧೨ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ವಿನಿಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯವು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಮ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ೧೦ ಮಧ್ಯಮ ದರ್ಜೆಯ ಕಿರಿಯ ಬಂದರುಗಳನ್ನು - ಮಂಗಳೂರು (ಹಳೆಯ), ಪಡುಬ್ರದಿ, ಮಲ್ಲೆ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಕುಂದಾಪುರ, ಭಟ್ಕಳ, ಹೊನ್ನಾವರ, ತದ್ರಿ, ಬೆಲಕೇರಿ,

ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ (ಸದಾಶಿವಗಡ ಸೇರಿದಂತೆ) ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬೃಹತ್ ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೪ ರಲ್ಲಿ ೨೪,೪೦೭ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮೌಲ್ಯದ ೨,೫೩,೫೦೫ ಟನ್ ಸರಕು ಸಮುದ್ರದ ಮೂಲಕ ವಿದೇಶದಿಂದ ಆಮದಾಗಿದ್ದರೆ, ೨೩,೭೩೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ೭,೧೩,೮೫೯ ಟನ್ ಸರಕು ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಹೊರದೇಶಕ್ಕೆ ರಫ್ತಾಗಿ ವಿದೇಶಿ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆದಿದೆ. ಕಡಲ ವ್ಯಾಪಾರದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರೂ ೫೦೮೨ ಲಕ್ಷ ಮೌಲ್ಯದ ೮೫,೫೨೮ ಟನ್ ಆಮದಾಗಿದ್ದರೆ ೪,೪೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಮೌಲ್ಯದ ೧,೧೪೭೨೭ ಟನ್ ವಸ್ತುಗಳ ರಫ್ತು ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆದಿದೆ. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ: ೭.೧೯ ರಿಂದ ಕೋಷ್ಟಕ: ೭.೨೫ರವರೆಗೆ ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧೯: ಸಮುದ್ರದ ಮೂಲಕ ನಡೆದ ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರದ ವಿವರ

ವರ್ಷ	ಆಮದು		ರಫ್ತು	
	ಸರಕು (ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಸರಕು (ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
೨೦೦೮-೦೯	೫೪,೮೭೩	೭,೦೯೩	೪೭,೨೫,೪೪೪	೧,೭೪,೮೧೮
೨೦೦೯-೧೦	೧,೦೦,೦೩೮	೧,೩೩,೮೫೯	೮೧,೭೩,೨೫೫	೩,೧೭,೭೧೮
೨೦೧೦-೧೧	೮೪,೪೮೨	೨,೦೩,೯೭೭	೨೭,೭೮,೧೧೭	೧,೫೭,೩೧,೫೪೭

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೦: 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

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೧: ರಾಜ್ಯದ ಕಡಲ ಮೂಲಕ ವ್ಯವಹಾರಿಸಿದ ಆಮದು ಮತ್ತು ರಫ್ತು ವ್ಯಾಪಾರ

ವರ್ಷ	ಆಮದು		ರಫ್ತು	
	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)	ಸರಕು(ಟನ್ನುಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೌಲ್ಯ(ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)
೨೦೦೮-೦೯	೯೨,೮೩೪	೨೦,೩೧,೨೦೩	೯೪,೯೮೧	೭,೧೯೯
೨೦೦೯-೧೦	೧೧,೦೧,೭೩೭	೧೩,೧೨೯	೯೯,೫೫೫	೪,೩೮೧
	೯೯,೭೭೭	೨೧,೫೭೭	೧,೩೨,೯೭೦	೭,೭೨೯

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೨: ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ(ಸಾವಿರ ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ) ವಿವರ

ಬಂದರು	ವರ್ಷ		
	೨೦೦೮-೦೯	೨೦೦೯-೧೦	೨೦೧೦-೧೧
ಹಳೆಮಂಗಳೂರು	೮೮.೦೦	೭೫.೧೦	೧೨೪.೯೦
ಕಾರವಾರ	೨,೯೫೩.೧೦	೨,೨೩೭.೩೦	೧,೧೨೩.೩೦
ಬೇಲಕೇರಿ	೧,೯೦೭.೭೨	೩,೨೭೩.೮೦	೮೩೦.೩೦
ಮಲ್ಲೆ	೩.೦೦	೨.೦೮	೧.೩೭

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೩: ೨೦೧೪-೧೫ ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಆದ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ಆಮದುಗಳ ವಿವರ. (ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಬಂದರು	ಆಮದು	ರಫ್ತು	ಒಟ್ಟು
೧	ಕಾರವಾರ	೩೩೩೪೩೯	೧೮೮೩೩೧	೫೨೧೭೭೦
೨	ಬೆಳಕೆರೆ	-	-	-
೩	ತದ್ರಿ	-	-	-
೪	ಹೊನ್ನಾವರ	-	-	-
೫	ಭಟ್ಟಕೆರೆ	-	-	-
೬	ಕುಂದಾಪುರ	-	-	-
೭	ಮಲ್ಲೆ	೪೫೩	೩೭೭	೧೧೩೩
೮	ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ	೨೫೨	೯೧೩	೧೧೬೫
೯	ಪಡುಬದ್ರಿ	-	-	-
೧೦	ಹಳೆಮಂಗಳೂರು	೧೧೯೧೦	೧೦೩೯೮೪	೧೧೯೪೯೪
	ಒಟ್ಟು	೩೪೯೦೫೭	೨೯೪೨೦೫	೬೪೩೨೬೨

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೪: ವಿವಿಧ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ವಿವರ

ಸ್ಥಳ	ವರ್ಷ		
	೨೦೧೦-೧೧	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩
ನವಮಂಗಳೂರು	೩೧೫೫೦	೩೨೯೪೧	೩೭೦೩೩
೧) ಲೋಡೆಡ್	೧೦೪೮೪	೯೨೫೭	೯೭೧೪
೨) ಅನ್ಲೋಡೆಡ್	೨೧೦೬೬	೨೩೬೮೪	೨೭೩೨೨
ಇತರೆ ಬಂದರು	೩೦೯೫	೫೯೨	೩೧೦
೧) ಲೋಡೆಡ್	೨೯೧೦	೪೨೫	೩೧೪
೨) ಅನ್ಲೋಡೆಡ್	೧೮೫	೧೬೭	೨೯೬
ಒಟ್ಟು	೩೪೩೪೫	೩೩೫೩೩	೩೭೩೪೩
೧) ಲೋಡೆಡ್	೧೩೩೯೪	೯೩೮೨	೧೦೦೨೮
೨) ಅನ್ಲೋಡೆಡ್	೨೧೨೫೧	೨೩೬೫೧	೨೭೩೧೮
ಓವರ್‌ಸೀಸ್	೨೭೩೮೪	೨೭೪೩೨	೩೧೨೩೧
೧) ಲೋಡೆಡ್	೧೦೦೮೩	೭೧೦೪	೭೭೪೪

೨) ಅನ್ವೇಷಣೆ	೧೭೭೦೧	೨೦೩೫೮	೨೩೫೧೭
ಕೋಷ್ಟಕ ೧) ಲೋಡ್	೭೯೭೧ ೩೩೧೧	೭೦೭೧ ೨೫೭೮	೭೩೮೫ ೨೨೮೪
೨) ಅನ್ವೇಷಣೆ	೩೭೫೦	೩೪೯೩	೪೧೦೧
ಒಟ್ಟು ೧) ಲೋಡ್	೩೪೭೪೫ ೧೩೩೯೪	೩೩೫೩೩ ೯೭೮೨	೩೭೭೪೭ ೧೦೦೨೮
೨) ಅನ್ವೇಷಣೆ	೨೧೨೫೧	೨೩೮೫೧	೨೭೭೧೮

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಟಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೫: ಕರ್ನಾಟಕ ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾಗಾಣಿಯಾದ ಹಡಗು/ವೆಸೆಲ್‌ಗಳ ವಿವರ

ಬಂದರು/ವೆಸೆಲ್	ಯುನಿಟ್	೨೦೧೦-೧೧	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩
೧)ನವ ಮಂಗಳೂರು ಅ) ಕಂಟೇನರ್ಸ್	೦೦೦ಜಿಆರ್‌ಟಿ	೮೦ ೯೮೩	೮೦ ೧೦೭೮	೮೦ ೧೨೦೮
ಆ) ಬ್ರೇಕ್ ಬಲ್ಕ್	'೦೦೦ಜಿಆರ್‌ಟಿ	೮೯ ೮೧೭	೧೫೭ ೧೨೦೭	೭೦ ೧೨೦೮
ಇ) ಡ್ರೈಬಲ್ಕ್	'೧೦೦ಜಿಆರ್‌ಟಿ	೨೨೮ ೭೦೧೧	೨೦೭ ೭೦೭೮	೨೪೪ ೭೭೨೧
ಈ) ಲಕ್ವಿಡ್ ಬಲ್ಕ್	'೧೦೦ಜಿಆರ್‌ಟಿ	೭೦೦ ೧೯೨೭೫	೭೯೩ ೨೦೭೨೭	೭೭೮ ೨೨೫೭೪
ಒಟ್ಟು	'೧೦೦ಜಿಆರ್‌ಟಿ	೧೦೯೭ ೨೭೦೭೭	೧೧೩೭ ೨೮೯೭೦	೧೦೭೨ ೩೨೩೭೫
೨) ಇತರ ಬಂದರು ಅ) ಸ್ವೀಮರ್‌ಗಳು	-	೨೧೭	೧೩೭	೧೨೭
ಆ) ಸೆಯ್‌ಆಂಗ್ ವೆಸೆಲ್ಸ್	-	೭೪೪	೭೭೭	೭೦೫
ಒಟ್ಟು(೧+೨)	-	೮೭೧	೮೧೪	೮೩೨

ಆಧಾರ: ಸಾರಿಗೆ ಸಂಶೋಧನಾ ವಿಭಾಗ, ಶಿಪ್ಟಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ & ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಂದರುಗಳು

ಕಾರವಾರ ಬಂದರು: ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ವಿಶ್ವದಲ್ಲೇ ಉತ್ತಮ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರೊಂದಿಗೆ 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 ಸರ್ವೆಕ್ಷನ್ ಬಂದರೆಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ನೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ಆಮದು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ೪,೫೯,೪೦೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ವಹಿವಾಟು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು.

೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರಿಂದ ೩,೨೫,೮೪೫ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೭,೨೭,೩೫೨ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ(೨೦೦೭-೦೭)ಯಲ್ಲಿ ರೂ ೨೮೦೦ ಕೋಟಿಯನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೂ ೭೮೧.೧೧ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವ್ಯಯ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೭-೦೭ರಲ್ಲಿ ರೂ.೨೯೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೭-೦೭ರಲ್ಲಿ ಇದು ರೂ ೧೩.೩೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿತ್ತು. ೨೦೦೭-೦೮ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨,೭೧೭ ಸಾವಿರ ಟನ್ ಸರಕು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿತ್ತು. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೯,೫೮,೪೧೭ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ೧,೭೮,೫೪೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ಆಮದು ಮಾಡಿ

ರೂ ೯,೭೨,೩೯,೩೨೫ ಗಳ ನೇರ ಆದಾಯ ಗಳಿಕೆಯಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ೪.೯೧ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಿರ್ವಹಿಸಿ ರೂ ೪೮೩.೧೪ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ. ಇತರೇ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನೌಕಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಇತರೇ ಮೂಲದಿಂದ ರೂ ೧೦.೯೧ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿವೆ. ೨೦೧೩-೧೪ನೆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೪೦೪೧ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನಿರ್ವಹಿಸಿ ರೂ. ೫೪೩.೩೨ ಲಕ್ಷ ಆದಾಯವನ್ನು ಗಳಿಸಿದೆ.

ಬೆಲೇಕೇರಿ ಬಂದರು: ಇದು ಕಾರವಾರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಅಂಕೋಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ೩೦.೮೯೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಕಬ್ಬಿಣ/ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ರೂ ೯೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೯೩.೯೩೦ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ ೩.೫೮ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೭ ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ. ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಂದ ೧೮,೩೦,೩೨೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಕಬ್ಬಿಣ ಅದಿರು ರಫ್ತಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ತದ್ರಿ ಬಂದರು: ಈ ಬಂದರು ಕಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ಅಫನಾಶಿನಿ ನದಿಮುಖ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದು, ಹೊನ್ನಾವರದಿಂದ ೫೪ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೨,೭೯೦ ಟನ್ ಸಿಲಿಕಾ ಮರಳನ್ನು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೧೦ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ೮೧೫ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೧೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೩-೦೭ರಲ್ಲಿ ರೂ ೧೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಹಡಗಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಕುಂದಾಪುರ ಬಂದರು: ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಗಂಗೋಳಿ ನದಿಯ ಸಂಗಮದಲ್ಲಿದೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುವ ಮುಂಚೆ ಈ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಚಾರವಿತ್ತು. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೫,೫೩೮ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಇಲ್ಲಿಂದ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೪೩,೪೪೫ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕು ಸಂಚಾರವಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರೂ ೧೩ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೭ರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

ಭಟ್ಟಳ ಬಂದರು: ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದು ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಹೆಸರಾದ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರಿ ಬಂದರಾಗಿತ್ತು. ಈ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರು, ವಿಜಯನಗರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರಾಗಿತ್ತು. ಭಟ್ಟಳವು 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 ರೂ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೩-೦೭ರಲ್ಲಿ ರೂ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷವನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಹೊನ್ನಾವರ: ಇದು ಶರಾವತಿ ನದಿಮುಖ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದು ಕಾರವಾರದ ನಂತರದ ಎರಡನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರು. ವಿವಿಧ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಈ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೧,೩೦೯ ಮೆಟ್ರಿಕ್‌ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೂ ೧೨.೮೫ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೩-೦೭ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲು ರೂ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಮಲ್ಲೆ: ಮಲ್ಲೆ ಬಂದರು ಉದ್ಯಾವರ ನದಿಯ ಸಂಗಮದಲ್ಲಿದ್ದು, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ೩೪ 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 ೯,೩೫೦ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರೂ ೧೪೮.೩೭ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೭ರಲ್ಲಿ ರೂ ೩೩ 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 ರೂ ಎರಡು ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೩-೦೭ರಲ್ಲಿ ಬಂದರಿನ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ರೂ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ.

ಪಡುಜಿ: 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 ದಡದಲ್ಲ ಮತ್ತು ಗುರುಪುರ, ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಗಳು ಸಮುದ್ರ ಸೇರುವ ಸ್ಥಳದ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಬಂದರಿನ ವಹಿವಾಟು ಹಾಗೂ ನೌಕಾ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆನುಸಾರವಾಗಿ, ಈ ಬಂದರನ್ನು ಎಂಟನೆಯ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ರೂ ೧೨.೫ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಿ, ಹಡಗು ಕಟ್ಟಿ ಮತ್ತು ಒಳ ಕಾಲುವೆಯ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಂಡು ಪೂರೈಸಲಾಗಿದೆ. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೫೮,೩೭೪ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಂದರು ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಸಮುದ್ರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಇದರಿಂದ ೧೨,೦೨೫ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಆಮದು ಮತ್ತು ೯೪,೮೦೮ ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹತ್ತನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯ ಮೊದಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೂ ೪೫೫.೧೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಿಂದ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಕಂಟೈನರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ೧,೩೫,೮೮೩ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಸರಕಿನ ವಹಿವಾಟು ನಡೆಸಿ ರೂ ೧,೭೩,೮೭,೨೯೭/- ಒಟ್ಟು ಆದಾಯ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ, ಬೆಳಕೇರಿ, ತದ್ರಿ, ಮಲ್ಲೆ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಟಳ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ೩.೧೨ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮತ್ತು ೨.೨೭ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಆಮದನ್ನು ಮಾಡಲು ಕ್ರಮ ವಹಿಸಿವೆ. ೨೦೦೩-೦೪ ರಲ್ಲಿ ಇದು ೮.೨೮ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ಮತ್ತು ೩.೩೯ ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ ನಷ್ಟು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಯಿತು. ೨೦೦೭-೦೮ ರಲ್ಲಿ ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ರೂ ೧.೨೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿತು. ೧೮,೨೩೩ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ.

೨೦೦೩-೦೪ರಲ್ಲಿ ಪಡುಬದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರೂ ೯೯,೦೦೦ ಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ೭೭,೦೦೦ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಈ ಬಂದರಿನಿಂದ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆ ಗಳಿಗಾಗಿ ರೂ ೨೩೦ ಲಕ್ಷಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ಪಡುಬದ್ರಿ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ನವ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು: ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಬಂದರನ್ನು ಸರ್ವಮತ ಬಂದರಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಿದೆ. ೧೯೭೪ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಂದರನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಒಂಬತ್ತನೆಯ ಮುಖ್ಯ ಬಂದರಾಗಿ ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಂಟನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಈ ಬಂದರಿನ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ರೂ ೭೦ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೆ ಕಚ್ಚಾತ್ಯೇಲ, ಕಲ್ಲದ್ದಲು, ಎಲ್.ಪಿ.ಜಿ (ಅಕ್ವಿಡ್ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಗ್ಯಾಸ್) 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 ಹಡಗುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೯೪-೯೫ ರಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕು ಮತ್ತು ೫೧೪ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸಿದೆ. ೨೦೦೪-೦೫ರಲ್ಲಿ ಇದು ೩೩.೮೯ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಏರಿದ್ದು, ಸರಕು ತುಂಬದ ೧೦೫೭ ಹಡಗುಗಳು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದವು. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ಇದು ೮೨.೦೪ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸಂಚಾರದೊಂದಿಗೆ ೧೭.೯೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೧೪.೧೨ ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ರಫ್ತು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೨೦೦೭-೦೮ರಲ್ಲಿ ೧,೦೧೫ ಹಡಗುಗಳಿದ್ದು, ೧೮ ಜನ ಸಂಚಾರಿ ಹಡಗನ್ನು ಸಹಾ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ೨೦೦೭-೦೮ ರಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ, ಮಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದಂತೆ ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳು ೭೦೮೫ ಟನ್ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದವು. ೨೦೦೯-೧೦ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗೆ ರೂ ೩೭೩.೧೮ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಬಂದಿದ್ದು, ರೂ ೨೩೮.೫೧ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ, ರೂ ೧೨೮.೭೭ ಕೋಟಿ ನಿವ್ವಳ ಲಾಭಗಳಿಸಿತ್ತು. ಇದೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨೧೫.೭೮ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು, ೧೨೯.೫೯ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್ ಸರಕನ್ನು ರಫ್ತು ಮಾಡಿತ್ತು. ಇದು ೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ಕ್ರಮವಾಗಿ ೨೧೦.೭೭ ಹಾಗೂ ೧೦೪.೮೪ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳ ವಹಿವಾಟು ನಡೆದಿರುವುದು ವರದಿಯಿಂದ ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಇದು ೨೦೧೨-೧೩ರಲ್ಲಿ ೪೩೧.೦೮ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳು ಇದ್ದು, ೨೦೧೩-೧೪ರಲ್ಲಿ ೪೦೭ ಲಕ್ಷ ಮೆ.ಟನ್‌ಗಳನ್ನು, ೫೦,೧೨೭ ಕಂಟೇನರ್ ೨೦೧೫ರಲ್ಲಿ ೨೩.೦೯ ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಆಮದು ಮತ್ತು ೨೭.೭೭ ಲಕ್ಷ ಟನ್ ರಫ್ತು ವಹಿವಾಟು ನಡೆದು ಒಟ್ಟಾರೆ ೨೭.೭೭ ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಈ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ವಹಿವಾಟು ನಡೆದಿದೆ. ೨೦೧೭ರ ಜುಲೈ ಮಾಹೆಯ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೩೭೭ ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಸರಕು ಮತ್ತು ೧೧೦ ವಸೆಲ್‌ಗಳ ವಹಿವಾಟು ನಡೆದಿದೆ.

ಸಮುದ್ರದ ಸವೆತ: ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕಡಲ ತೀರದಲ್ಲ ೨೪೦.೫೪ ಕಿ.ಮೀ, ಉದ್ದದ ಕಡಲು ತೀವ್ರ ಸಮುದ್ರ ಸವೆತವನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಮುದ್ರದ ಅಲೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಕಾಳ, ಅಘನಾಶಿನಿ, ಗಂಗಾವಳ, ಶರಾವತಿ, ಕೊಲ್ಲೂರು, ಸೀತಾ, ಗುರುಪುರ, ನೇತ್ರಾವತಿ, ಬೇಲೇಕೇರಿ ಮುಂತಾದ ನದಿಗಳ ನದಿಪಾತ್ರ ಸವಕಳಿಗೆ ತುತ್ತಾಗಿವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೭ರವರೆಗೆ ಪೂರ್ವಭಾವಿ ರಕ್ಷೆಯಾಗಿ ಸುಮಾರು ೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸವೆತ ನಿಯಂತ್ರಣ ರಕ್ಷಣೆ ಗೋಡೆಯನ್ನು ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ರೂ ೭೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಶಾಶ್ವತ ಪರಿಹಾರ ನೀಡಲು

ರೂ.೨೯.೨ ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜಿನ ಬೃಹತ್‌ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಭಾರತ ಜಲ ಕಮಿಷನ್‌ಗೆ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕಡಲ ಕೊರೆತ ರಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಡಿ.ಆರ್.ಡಿ.ಓ ಪೂನಾ ಹಾಗೂ ಕೆ.ಇ.ಆರ್.ಎಸ್. ಮಂಡ್ಯ ಇವರು ನೀಡಿದ ವಿನ್ಯಾಸ ಅನುಸಾರ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ರೂ ೧೦೩೮.೬೯ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿದ್ದು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೦೦ ಮೀಟರ್ ಹಾಗೂ ಉಡುಪಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೪೫೦ ಮೀಟರ್ ಕಡಲ ತೀರವನ್ನು ರಕ್ಷಣಾ ಗೋಡೆ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಸಂರಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರಾವಳಿ ತೀರದುದ್ದಕ್ಕೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ರಸ್ತೆ, ಶಾಲಾ ಕಟ್ಟಡಗಳು, ಜನವಸತಿ ಮನೆ, ಕಟ್ಟಡಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆಸ್ತಿಯನ್ನು ಸಮುದ್ರದ ಕೊರೆತದಿಂದ ರಕ್ಷಿಸಲು ಶಾಶ್ವತ/ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಸಮುದ್ರ ಕೊರೆತ ತಡೆಗೋಡೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸಮುದ್ರಕೊರೆತ ಪ್ರತಿಬಂಧಕ ಕಾಮಗಾರಿಗಾಗಿ ರೂ ೧೦೬೯.೨೯ ಲಕ್ಷವನ್ನು ವಿನಿಯೋಗಿಸಿ ೫೫೦ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ತಡೆಗೋಡೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

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 ಹಂಸದ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಪತ್ರವಿನಿಮಯ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೆಂಬ ಕತೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಒಡೆಯರ್ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದು ಗುಪ್ತಚರ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದ್ದು, ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿಯು ಇದರ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಬ್ರಿಟಿಷರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಹುಣಸೂರು ಮತ್ತು ತುಮಕೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ, ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ್ದವು. ಆಗ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಎರಡು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮುಂಬೈ(ಬೊಂಬಾಯಿ) ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗವು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಡಿಕೇರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜರ ಆಜ್ಞೆಗೆ 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. ಈ ಮಧ್ಯೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೮೦(೧೮೨೨)ರಿಂದ ೪೧೨(೧೮೮೬)ಕ್ಕೆ

ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಏರಿತು. ಕಾಲಾಣಿ ಪೋಸ್ಟ್ ಕಾರ್ಡನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ (ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ ಶಾಹಿ) ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯೊಂದಿಗೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ವಿಲೀನವಾಗುವವರೆಗೂ ಅತ್ಯಂತ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರೆನ್ಸರ್‌ಗಳು(ಅಂಚೆಯ ಅಣ್ಣ-ಅಂಚೆಯನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ)ಅಂಚೆಯನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ದು ನಿಗದಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಚೆನ್ನೈ-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.ಒ) ೧೮೦೦ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಚೆನ್ನೈ ವೃತ್ತದ ಚೆನ್ನೈ ಜನರಲ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸ್ (ಜಿ.ಪಿ.ಓ) ನಂತರ ಇದು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಯಾಗಿ ಎನ್ನುವ ಹಿರಿಮೆಯನ್ನು ಗಳಿಸಿತ್ತು. ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದು ಸದರ್ ಅಥವಾ ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಯಾದ್ದು. ಇದರ ಅಧೀನದ ಕಛೇರಿಗಳೆಂದರೆ- ಪಾಂಡವಪುರ (ಫ್ರೆಂಚ್ ರಾಕ್ಸ್) ಹುಣಸೂರು, ಹರಿಹರ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಮೈಸೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು. ೧೮೭೦ ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ (ಕಂಟೋನ್ಮೆಂಟ್) ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸ್ವೀಕೃತಿ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೧೮೮೯ ರಲ್ಲಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲವು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೮೯೧ರಲ್ಲಿ ಮನಿಆರ್ಡರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಬಜಾನೆಯಿಂದ 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 ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. 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 ಆರ್ಡರ್‌ಗಳು ಅಥವಾ ಸವಾರರು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ೧೮೬೯ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಯನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೦೭ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವಿಮಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು

ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಹುಮ್ಮಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಇಂಡಿಯನ್ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಇತ್ತು. ೧.೪.೧೯೫೦ರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡಿತು. ೧೯೫೯-೬೦ರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಕಲಬುರಗಿ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದಡಿಯಲ್ಲಿದೆ.

೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ವಿಜಯಪುರ (ಬಿಜಾಪುರ) ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಸದರನ್ ಮರಾಠಾ ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು ವಿಜಯಪುರ, ಕಲಾದಗಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೪೦ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಮತ್ತು ಒಂದು ತಂತಿ (Telegraph) ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಅದು ಬೆಳಗಾವಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಬೊಂಬಾಯಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಅಂಚೆಯನ್ನು ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಸ್ವೀಮರ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೮೦೩ರಲ್ಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ(ಮದ್ರಾಸ್)ಗಳ ಮಧ್ಯೆ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಧಾರವಾಡ, ಹರಿಹರ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಮೂಲಕ ಒಂದು ರನ್‌ನರ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ೨೩೦ ರನ್‌ನರ್‌ಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ರನ್‌ನರ್ ಮಾರ್ಗವು ಮಲಬಾರ್‌ನಿಂದ ಮುಂಬೈ (ಬೊಂಬಾಯಿ) ಗೆ ಹೊನ್ನಾವರ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾದು ಹೋಗಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಚೀಲಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲೇ 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. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೯೨೩-೨೪ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ನಾಲ್ಕು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧೦೯ ಉಪ ಕಛೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೩೭೩ ಶಾಖಾ ಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

೧.೪.೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ವೃತ್ತವು ರಚನೆಯಾದ ನಂತರ, ಕಲಬುರಗಿ ವಿಭಾಗ (ಹೈದರಾಬಾದ್ ವೃತ್ತ), ಧಾರವಾಡ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳು (ಬೊಂಬಾಯಿ ವೃತ್ತ), ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಭಾಗಗಳು (ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತ) ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ರೈಲ್ವೆ ಮೇಲ್ ಸರ್ವಿಸ್ (RMS) ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ (ಕ್ಯೂ ವಿಭಾಗ) ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತದಿಂದ ವರ್ಗಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಇದರಡಿಯಲ್ಲಿ ಆರು ಆರ್.ಎಂ.ಎಸ್. ಅಂಚೆ ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಕಛೇರಿಗಳು ಚಲಿಸುವ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತವು ರೂಪುಗೊಂಡ ನಂತರ ಅಂಚೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ೧.೪.೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ೩೯೬೩ 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 ಸ್ವೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದರಲ್ಲಿಯೇ ೩೩ ಸ್ವೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಬುಕಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಇದಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಸ್ಥಳದಿಂದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸ್ವೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಸ್ವೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಸ್ವೀಡ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಸೇವೆಯಿಂದ ರೂ ೧೨,೪೨,೧೧,೯೮೪ ಆದಾಯ ಬಂದಿದೆ. ೩೧.೩.೧೯೬೨ರ ಅಂಚಿ ಅಂಶದಂತೆ ೧೯೭೦ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಸರಾಸರಿ ೧೯.೮೦ ಚದುರ ಕಿಮೀ ಮತ್ತು ೪,೬೮೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಒಂದರಂತೆ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತ ಕಛೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಂದಿಗೆ ಮೊದಲ ಎರಡಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕೊನೆಯದಕ್ಕೆ ಧಾರವಾಡವು ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಾನವಾಗಿದ್ದು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಒಟ್ಟು ೯,೮೭೩ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು, ೭೦ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳು, ೧,೭೮೫ ಉಪ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ೨೯೬ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಇಲಾಖಾ ಉಪಕಛೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೭,೭೨೨ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಇಲಾಖಾ ಶಾಖಾಕಛೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ೧,೨೩,೩೪,೦೧೧ ನೋಂದಾಯಿತ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು (ರಿಜಿಸ್ಟರ್ಡ್ ಆರ್ಡರ್‌ಸ್) ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾಗಿವೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೯,೯೦೮ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಆದರೆ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಇದು ೯,೮೨೬ ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೦ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ೯,೮೨೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದು, ೨೦೧೦-೧೧ರಲ್ಲಿ ೯,೭೭೨ ಇರುತ್ತವೆ. ಬೆಳಗಾವಿ, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ೫೬೬ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ೧೪೭ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲತ್ತು.

೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೇ ೯೭೦೩, ೨೦೧೨-೧೩ರಲ್ಲಿ ೯೬೮೬, ೨೦೧೩-೧೪ರಲ್ಲಿ ೯೬೮೧, ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ೯೬೪೧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೪೭೧ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯು ೧೯೫ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಯಾದಗಿರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ ಇದೆ.

ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ಸೇವೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದವುಗಳು ೧) ಸಾಮಾನ್ಯ ಅಂಚೆ ೨) ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ (ಸ್ವೀಡ್ ಪೋಸ್ಟ್) ೩) ನೇರ ಅಂಚೆ (Direct Post) ೪) ಇ-ಪೇಮೆಂಟ್ ೫) ಬಿಸಿನೆಸ್ ಪೋಸ್ಟ್ ೫) ಮೀಡಿಯಾ ಪೋಸ್ಟ್ ೬) ಹೊರ ದೇಶಗಳಿಂದ ತರಿಸುವ ಸೇವೆ (WIMT) ೮) L JAN (ತಕ್ಷಣ ಹಣಕಾಸುವ ವಿಧಾನ) ೯) ಇ-ಪೋಸ್ಟ್.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಉಳಿತಾಯ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ವಿಶ್ವಾಸದಿಂದ ಹಣ ತೊಡಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಲಭ್ಯವಿರುವ ಉಳಿತಾಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಈ ಮುಂದಿನಂತಿವೆ.

- ೧) ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆ
- ೨) ಐದು ವರ್ಷಗಳ ರಿಕರಿಂಗ್ ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಖಾತೆ
- ೩) ಅವಧಿ ಬದ್ಧ 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 ಪತ್ರ ಯೋಜನೆ (ಒಂಬತ್ತನೇ ಮಾಲಿಕೆ)
- ೮) ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರ ಉಳಿತಾಯ ಖಾತೆಗಳು.

೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ೮೫೫೭ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೯೨ ರಲ್ಲಿ ೨೭,೩೪೮ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಕಳೆದ ದಶಕಗಳಿಗಿಂತ ಶೇ.೩೧೯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ ದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ೮೧೦೫ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ೨೨,೨೬೨ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆ, ೮೦೭೦ ಬಾಡಿಗೆ ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳು, ೪೦೧ ಅಂಚೆ ಚೀಲಗಳು, ೧೭೭, ಅಂಚೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ: ಚೀಲಗಳಿಂದ ಒಟ್ಟು ರೂ ೧೩,೦೫,೭೦೧ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೆ ರಾತ್ರಿ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು (೨), ಮೈಸೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ, ಹಂಪನಕಟ್ಟೆ (ಮಂಗಳೂರು), ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಎರಡು ಫಿಲಿಟೆಕ್ ಬ್ಯಾರೋ (ಅಂಚೆಚೀಟಿ ಕೇಂದ್ರ)ಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದು, ಒಂದು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿ.ಪಿ.ಒ.ನಲ್ಲಿ, ಮತ್ತೊಂದು ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

೨೦೦೦ರಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಫಿಲಿಟೆಕ್ ಕೌಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ೧೧,೪೪೩ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ೧,೦೦,೪೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ, ೧೨,೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ೩೨,೩೩೪ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರೆ ವಿಧಾನಗಳಿಂದ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇಲಾಖೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಗಳಿಸಿದ ಆದಾಯ ರೂ ೧೩೫.೧೨ ಕೋಟಿ ಆಗಿದ್ದು, ಕಾರ್ಯ ವೆಚ್ಚ ರೂ ೧೮.೪೪ ಕೋಟಿಗಳು.

ಮೈಸೂರಿನ ಪೋಸ್ಟಲ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರವು ಹೊಸದಾಗಿ ನೇಮಕಗೊಂಡ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್‌ಗಳು, ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಮತ್ತಿತರರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಉದಾರೀಕರಣದ ಭಾಗವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಕೋರಿಯರ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ, ವಿಆರ್‌ಎಲ್, ಪ್ರೋಫೆಷನಲ್, ಡಿಟಿಡಿ, ಫ್ರಾಂಚ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಈಗಲ್ ಫ್ಲೈಫ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ (ತಂತಿ)

ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲೆಲ್ಲ ೧೮೫೩ ರಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೮೫೭ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೮೯-೯೦ರಲ್ಲಿ ಮಲಬಾರಿನ ಕರಾವಳಿ ತಂತಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲೆ

ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಕಣ್ಣಾನೂರಿಗೆ ಮಡಿಕೇರಿ ಮೂಲಕ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಯು ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿತ್ತು. ೧೮೭೫ರಲ್ಲೇ ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ಒಂದು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ೧೮೯೦-೯೧ರಲ್ಲಿ ಎರಡು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳು ಇದ್ದು ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಬ್ರಿಟಿಷರು ಸಹ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಸ್ಥಾನಗಳಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡುಪ್ರದೇಶ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಿಗೆ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದರು. ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆ ೪೦೩೨ ಸಂಯುಕ್ತ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೨೫೩ ಸ್ವತಂತ್ರ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದು, ೮೧ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದೇವನಾಗರಿ ಅಪಿಯಲ್ಲಿರುವ ಟೆಲಿಗ್ರಾಂಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿ ಕಳುಹಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ದೇಶದಲ್ಲಾದ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದ ಕ್ರಾಂತಿಯಿಂದ ದೂರವಾಣಿ ಮತ್ತು ಸೆಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಮಿತಿಮೀರಿದ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ, ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್‌ನ ಬಳಕೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ದೇಶದಲ್ಲೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೂ, ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳವರೆಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ದೇಶದಲ್ಲೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲತ್ತು. ದೇಶದ ಬಾಂಧವರಿಗೆ ಸಿಹಿ-ಸಂತಸ-ಕಹಿ ಸುದ್ದಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ೧೭೩ ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೪-೭-೨೦೧೩ ರಿಂದ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ದೂರವಾಣಿ

ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದೇಶದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ವಿದ್ಯುತ್, ರಸ್ತೆ, ನೀರಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಕಳೆದ ಕೆಲವು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ದಾಖಲೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಚೀನಾದ ನಂತರ ಎರಡನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಸರ್ಕಾರವು ನಿರಂತರವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಸುಧಾರಣಾ ಕ್ರಮಗಳು, ವೈರೈಸ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿಯವರ ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿ ಭಾಗಿಯಾಗುವಿಕೆಯಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ಷೇತ್ರವು ದೇಶದಲ್ಲೆ ತ್ವರಿತವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು. ಪ್ರಸಕ್ತ ವರ್ಷ ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸಿದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕ ನೀತಿ ೨೦೧೨ (ಎನ್.ಪಿ.ಟಿ ೨೦೧೨) ನೀತಿಯ ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದ ಉತ್ತಮ ಗುಣವುಳ್ಳ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸುಲಭದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ನಂಬಿಕೆಗೆ ಅರ್ಹವಾದ ನಿರಾತಂಕವಾದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮತ್ತು ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ದೇಶದ ಎಲ್ಲರಿಗೆ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ದೇಶದಲ್ಲೆ ೮೯೫.೫೧ ಮಿಲಿಯನ್ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು, ೮೭೪.೭೨ ಮಿಲಿಯನ್ ವೈರ್‌ಲೆಸ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿ ಭಾರತೀಯ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಚೀನಾವನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಎರಡನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆ ಇದೆ. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ೩೩೮.೫೯ ಮಿಲಿಯನ್ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವು ದೇಶದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೆಯೂ ೫೫೬.೯೨ ಮಿಲಿಯನ್

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೆಯೂ ಇವೆ. ೨೦೧೨ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೧೪.೬೮ ಮಿಲಿಯನ್ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿರುವ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ೨೪.೦೧ ಮಿಲಿಯನ್ ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಗ್ರಾಹಕರು ಇದ್ದರು. ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ೧೦೦ ಜನರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನರು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದರ ಸೂಚನೆಯು ಅದರ ಒಳಹೋಗುವಿಕೆಯ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುವ ಒಂದು ಮಾಪನ. ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. ೭೮.೬೬ರ ಟೆಲ ಸಾಂದ್ರತೆ ಇದ್ದು ಇದು ೨೦೧೨ರ ಜೂನ್ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ. ೭೯.೫೮ಕ್ಕೆ ಏರಿತು ಮತ್ತು ೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ. ೭೩.೩೪ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು.

ಚೆನ್ನೈನಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿದ ಬೆನ್ನಲ್ಲೇ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ಪ್ರದೇಶ ದೂರವಾಣಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪಡೆದ ಮೊದಲ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದ್ದು ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಕಾಕನಕೋಟೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಖೆಡ್ಡಾ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹುಣಸೂರು ಮತ್ತು ಕಾಕನಕೋಟೆ ನಡುವೆ ೩೬ ಮೈಲಿ ಲೈನನ್ನು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೯೬ ರಲ್ಲಿ ಹೆಸರಫಟ್ಟ 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 ಇತ್ತು. 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 ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೪೦ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ೫೦ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಮಡಿಕೇರಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೨೨.೧.೧೯೫೫ ರಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಬಳಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಥಮ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ೫.೨.೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ೪೩ ದೂರವಾಣಿ 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 ಮ್ಯಾಸ್ಟರ್ 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 ಬೃಹತ್ 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 ಸಂಪರ್ಕಗಳಿದ್ದವು.

೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೭೩೧೦ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿದ್ದವು. 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 ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

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 ಸ್ಥಾನದಲ್ಲತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ೨೭,೫೩,೪೯೯ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆ ಹೊಂದಿದ್ದರು.

ಕರ್ನಾಟಕ ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೭೩೯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ ೧೭೦೭ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೯೨ ಹೊಸ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಒಟ್ಟು ೧೭೯೯ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳಾದವು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨,೩೫೪ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಮತ್ತೆ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಇದು ೨೬೯೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ೨೦೧೧-೧೨ರಲ್ಲಿ ೨೮೮೪, ೨೦೧೨-೧೩ರಲ್ಲಿ ೨೮೦೨, ೨೦೧೩-೧೪ರಲ್ಲಿ ೨೮೦೨, ೨೦೧೪-೧೫ರಲ್ಲಿ ೨೮೪೪ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೧೫ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೨೧೨ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೆಯೂ ೧೦ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಯಮ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೋದಿರುವ ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲ ಇವೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೬ ಅನ್ನು ನೋಡಿ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨೭: ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ವಿವರ

ಜಿಲ್ಲೆ/ವರ್ಷ	ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು		ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು			ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು		
	೨೦೦೭-೦೮	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫	೨೦೦೭-೦೮	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	೩೪೫	೧೮೪	೨೨೨	೨೨೫	೧೩೯	೧೮೩	೧೯೯	೨೧೨
ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾ)	೧೨೨	೨೦೩	೨೦೧	೧೪೨	೪೭	೧೦೨	೯೨	೯೨
ರಾಮನಗರ	೧೮೦	೧೭೨	೧೮೧	೧೮೦		೧೨	೧೨	೧೦
ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೨೯೪	೩೦೮	೩೧೭	೩೧೭	೮೨	೮೧	೮೨	೮೧
ದಾವಣಗೆರೆ	೧೭೨	೧೫೨	೩೨೫	೨೦೨		೪೮	೪೮	೮೭
ಕೋಲಾರ	೨೨೪	೪೦೧	೨೭೯	೨೧೮	೧೪೪	೭೩	೭೩	೭೩
ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೧೯೮	೨೧೦	೧೪೭	೧೯೮		೭೦	೭೦	೭೮
ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೪೭೭	೪೭೧	೩೫೫	೩೫೫	೧೪೧	೧೪೦	೧೪೦	೧೪೦
ತುಮಕೂರು	೫೭೯	೫೭೨	೫೫೯	೫೫೮	೧೧೨	೧೧೨	೧೧೨	೧೧೨
ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೩೧೦	೩೦೦	೩೦೨	೩೦೧	೧೪೮	೧೪೮	೧೪೮	೧೪೮
ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ	೫೪೯	೪೨೪	೪೭೨	೪೭೧	೧೪೮	೧೪೭	೧೪೭	೧೪೫
ಉಡುಪಿ	೨೭೩	೨೮೭	೩೩೪	೩೩೪	೧೦೩	೧೦೩	೧೦೩	೧೦೪
ಹಾಸನ	೪೨೧	೪೧೮	೪೧೮	೪೧೪	೧೦೩	೧೦೪	೧೦೩	೧೦೩
ಕೊಡಗು	೨೨೦	೨೧೨	೨೧೭	೨೧೭	೭೭	೭೭	೭೭	೭೭
ಮಂಡ್ಯ	೩೭೪	೩೫೦	೩೫೨	೩೫೨	೭೫	೭೪	೭೩	೭೩
ಮೈಸೂರು	೨೮೫	೪೩೭	೩೮೮	೧೮೩	೯೭	೧೦೦	೯೮	೧೦೦
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೩೨೭	೧೭೧	೨೦೪	೨೦೪	೪೧	೪೧	೪೧	೪೧
ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಒಟ್ಟು	೫೩೧೮	೫೩೫೦	೫೨೭೨	೪೯೨೦	೧೪೪೭	೧೭೦೪	೧೭೦೪	೧೭೫೭
ಬೆಳಗಾವಿ	೭೨೭	೭೧೯	೭೨೮	೭೩೦	೧೮೯	೧೮೯	೧೮೩	೧೯೦
ವಿಜಯಪುರ	೪೧೯	೪೧೦	೪೦೫	೪೦೫	೧೧೦	೧೯೨	೧೦೯	೧೦೮
ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೩೩೦	೩೨೭	೩೩೫	೩೩೫	೮೨	೮೧	೮೨	೮೨
ಧಾರವಾಡ	೨೧೮	೨೧೦	೨೧೩	೨೧೩	೫೦	೫೩	೫೫	೭೪
ಗದಗ	೧೭೧	೧೭೯	೧೭೧	೧೭೦	೭೨	೭೪	೭೩	೪೮
ಹಾವೇರಿ	೨೫೯	೨೫೭	೨೫೯	೨೫೯	೫೭	೫೫	೫೫	೫೯
ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ	೫೨೫	೪೮೯	೪೯೧	೪೯೧	೧೫೨	೧೫೨	೧೫೨	೧೫೨
ಬಳ್ಳಾರಿ	೪೨೭	೪೪೪	೩೮೪	೩೮೪	೧೧೭	೧೧೭	೧೧೭	೧೧೭
ಬೀದರ	೩೦೪	೩೦೪	೩೦೫	೩೦೪	೮೦	೮೧	೮೧	೮೧
ಕಲಬುರಗಿ	೭೨೨	೪೧೧	೪೨೮	೪೨೯	೧೭೦	೧೪೮	೧೨೫	೧೧೯
ಯಾದಗಿರಿ	-	೨೧೦	೧೯೫	೧೯೫		೧೩	೩೫	೩೯
ರಾಯಚೂರು	೨೯೦	೨೮೭	೨೮೭	೨೮೭	೭೫	೭೨	೭೨	೭೭
ಕೊಪ್ಪಳ	೨೧೮	೨೧೭	೨೧೯	೨೧೮	೫೭	೭೩	೭೩	೭೩
ಉತ್ತರಕರ್ನಾಟಕ ಒಟ್ಟು	೪೫೦೮	೪೪೫೩	೪೪೧೯	೪೪೨೦	೧೧೮೦	೧೨೮೦	೧೧೯೮	೧೧೮೮
ರಾಜ್ಯ ಒಟ್ಟು	೯೮೨೭	೯೭೦೩	೯೭೮೧	೯೭೪೦	೨೬೨೭	೨೮೮೪	೨೮೦೨	೨೮೪೪

ಆಧಾರ: ಕರ್ನಾಟಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ-೨೦೧೫-೧೬ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೬: ಮುಂದುವರಿದಿದೆ

ಜಿಲ್ಲೆ/ವರ್ಷ	೨೦೦೭-೦೮	೨೦೦೮-೦೯	೨೦೦೯-೧೦	೨೦೧೦-೧೧	೨೦೧೧-೧೨	೨೦೧೨-೧೩	೨೦೧೩-೧೪	೨೦೧೪-೧೫
ಬೆಂಗಳೂರು (ನಗರ)	೮೮೦೪೩೫	೮೫೯೨೮೧	೯೧೭೨೯೦	೮೭೨೦೯೫	೮೬೮೯೬೮	೭೧೩೯೬೩	೬೬೬೪೭೬	೬೨೬೯೦೯
ಬೆಂಗಳೂರು (ಗ್ರಾ)	೪೭೦೭೩	೩೯೩೧೧	೪೭೯೫೩	೫೭೫೪೧	೫೪೬೧೦	೨೨೬೯೨	೧೯೪೫೫	೧೦೧೨೬
ರಾಮನಗರ	೪೪೪೩೨	೧೮೦೧೧	೮೦೦೦	-	೨೪೧೩	೧೩೯೭	೧೨೦೦	೧೫೯೬
ಚಿತ್ರದುರ್ಗ	೪೦೬೩೭	೨೭೭೬೫	೨೮೧೩೦	೫೩೬೪೦	೧೯೮೯೦	೧೮೮೦೨	೨೨೦೮೮	೧೩೫೬೧
ದಾವಣಗೆರೆ	೩೬೮೧೨	೩೭೮೫೮	೩೭೭೧೯	-	೨೪೬೫೧	೨೩೪೭೨	೧೬೦೮೦	೨೨೯೪೪
ಕೋಲಾರ	೫೨೪೯೪	೩೫೯೬೯	೫೨೪೩೭	೫೬೪೦೨	೨೬೧೮೭	೨೪೨೨೯	೧೯೩೭೧	೧೫೯೭೯
ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ	೩೧೬೭೪	೨೩೮೪೧	೬೭೨೨	-	೧೪೧೫೩	೧೩೦೪೪	೧೦೨೫೯	೮೩೭೮
ಶಿವಮೊಗ್ಗ	೯೧೩೭೨	೫೯೧೫೦	೫೪೮೧೬	೫೫೭೧೫	೫೩೦೦೦	೪೯೩೬೭	೪೩೬೧೯	೩೭೪೦೦
ತುಮಕೂರು	೬೫೦೯೯	೪೮೧೫೬	೪೨೭೮೪	೩೯೪೨೦	೩೬೨೯೩	೩೧೩೫೮	೨೯೭೫೦	೨೪೭೯೧
ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು	೬೧೩೧೦	೪೯೨೩೬	೪೪೬೫೯	-	೪೧೭೮೦	೩೭೪೦೦	೩೧೮೦೦	೨೭೭೦೬
ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ	೧೮೬೪೪೬	೧೫೩೧೩೯	೧೪೪೦೯೫	೨೧೦೭೯೭	೧೩೦೧೯೪	೧೩೨೮೬೮	೧೧೫೬೦೮	೧೦೫೩೨೦
ಉಡುಪಿ	೧೧೬೫೦೨	೮೮೪೩೮	೮೨೪೮೦	-	೭೦೧೫೨	೬೫೭೪೫	೬೨೨೫೦	೫೪೦೯೪
ಹಾಸನ	೬೯೪೮೨	೪೮೦೧೩	೪೦೯೬೨	೩೮೯೫೮	೩೮೦೪೬	೩೨೯೭೩	೨೪೯೧೮	೨೧೦೦೫
ಕೊಡಗು	೪೮೫೯೧	೩೯೦೪೩	೩೭೧೬೦	-	೩೫೪೫೦	೩೧೮೪೮	೨೭೬೩೨	೨೫೦೫೯
ಮಂಡ್ಯ	೩೩೩೪೯	೨೩೨೬೭	೨೨೮೭೩	೧೭೩೧೪	೧೮೦೧೭	೧೭೧೪೮	೧೫೯೪೬	೧೨೫೯೩
ಮೈಸೂರು	೯೧೭೪೮	೨೩೦೮೭೭	೮೭೮೭೫	೮೬೫೭೮	೭೬೯೯೬	೭೨೫೬೭	೬೫೨೮೨	೬೧೦೬೨
ಚಾಮರಾಜನಗರ	೧೭೩೮೯	೧೨೬೧೨	೧೧೨೭೪	-	೧೦೫೭೪	೭೯೩೨	೮೦೬೮	೫೮೨೧
ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕ ಒಟ್ಟು	೧೯೧೪೭೫೫	೧೭೯೩೯೬೫	೧೬೬೭೨೨೯	೧೫೬೬೯೬೫	೧೫೨೧೩೩೩	೧೨೮೭೯೦೫	೧೧೮೦೧೦೨	೧೦೭೪೩೪೪
ಬೆಳಗಾವಿ	೧೩೭೫೦೯	೧೧೩೪೬೩	೧೦೮೪೮೩	-	೮೩೩೮೭	೭೭೦೭೫	೭೩೪೭೭	೬೩೮೬೫
ವಿಜಯಪುರ	೪೩೮೦೧	೩೫೦೯೮	೨೯೦೪೫	೪೮೬೬೯	೨೪೯೪೪	೨೨೦೫೯	೨೧೫೬೭	೧೭೨೮೪
ಬಾಗಲಕೋಟೆ	೩೭೪೩೭	೨೮೭೧೫	೨೪೯೭೭	-	೨೨೪೫೧	೧೮೨೯೦	೧೩೫೬೭	೧೪೩೬೪
ಧಾರವಾಡ	೭೪೭೩೬	೬೪೮೫೬	೬೨೮೭೫	೧೦೦೨೩೨	೬೧೧೯೭	೫೯೬೮೬	೬೨೭೦೫	೫೬೧೧೬
ಗದಗ	೩೭೪೪೮	೨೪೩೫೨	೪೧೯೩೮	-	೧೯೧೮೭	೧೭೧೩೦	೧೩೯೬೧	೧೧೮೭೬
ಹಾವೇರಿ	೩೨೨೦೬	೨೧೨೦೨	೧೮೮೯೬	-	೧೪೨೬೮	೧೩೨೪೧	೧೦೪೫೪	೧೧೪೮೭
ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ	೯೩೯೧೩	೭೯೭೫೮	೭೬೭೫೮	೭೪೦೯೪	೬೮೫೮೦	೬೧೨೭೪	೫೬೮೫೩	೫೨೦೯೩
ಬಳ್ಳಾರಿ	೬೧೪೬೫	೪೩೨೪೪	೪೦೧೪೩	-	೩೭೬೪೧	೩೨೩೨೭	೨೯೨೭೯	೨೬೪೬೧
ಬೀದರ	೩೪೩೨೬	೨೬೪೪೧	೨೩೨೦೦	೨೨೩೮೯	೨೧೯೩೭	೧೮೪೩೫	೧೬೭೭೭	೧೨೭೭೪
ಕಲಬುರಗಿ	೭೯೦೮೦	೫೨೭೮೬	೫೧೧೫೬	-	೪೦೪೩೮	೨೯೩೫೮	೨೭೮೧೬	೨೨೪೦೪
ಯಾದಗಿರಿ	-	-	-	-	೭೬೩೧	೪೪೬೮	೩೭೯೩	೩೮೩೧
ರಾಯಚೂರು	೩೫೫೩೭	೨೩೬೨೩	೨೪೦೮೬	೪೦೭೨೭	೧೩೦೮೧	೧೫೬೯೧	೧೪೦೬೯	೧೨೪೨೫
ಕೊಪ್ಪಳ	೨೮೧೪೦	೧೯೦೨೯	೧೯೦೧೬	-	೧೫೭೬೩	೧೩೪೩೯	೧೧೫೧೧	೯೮೬೮
ಉತ್ತರಕರ್ನಾಟಕ ಒಟ್ಟು	೬೯೫೫೯೮	೫೩೨೫೬೭	೫೨೦೫೭೩	೪೭೩೫೯೧	೪೩೦೫೦೫	೩೮೨೪೭೩	೩೫೫೮೨೯	೩೧೪೮೪೮
ರಾಜ್ಯ ಒಟ್ಟು	೨೬೧೦೩೫೩	೨೩೨೬೫೩೨	೨೧೮೭೮೦೨	೨೦೪೦೪೫೬	೧೯೫೧೮೭೮	೧೬೭೦೩೭೮	೧೫೩೫೯೩೧	೧೩೮೯೧೯೨

ಆಧಾರ:ಕರ್ನಾಟಕ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ-೨೦೧೫-೧೬ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಇಲಾಖೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ.

ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ ಹೊರತಾಗಿ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳು ಸಹ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಫೋನ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇವುಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಬಳಕೆದಾರರನ್ನೇಕೆಯಾಗಿ (ಯೂಸರ್ ಪ್ರೇಂಡ್ಲಿ) ಅವುಗಳ ಬಳಕೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೨ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳ ಗ್ರಾಮೀಣ ನಗರ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೩ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೨: ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಫೋನ್‌ಗಳು(ಚಂದಾದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ)

ವಿವರ	೨೦೦೨-೦೮	೨೦೦೮-೦೯	೨೦೦೯-೧೦
ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ	೨೦,೮೫,೪೩೨	೨೨,೪೩,೫೧೧	೩೯,೪೧,೮೩೩
ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳ ಸೆಲ್ಯೂಲರ್ ಬಳಕೆದಾರರು	೮೦,೮೨,೪೪೩	೧,೦೨,೯೯,೧೨೫	೨,೦೫,೪೨,೫೨೫
ಒಟ್ಟು	೧,೦೧,೬೭,೮೭೫	೧,೨೫,೪೨,೬೨೬	೨,೪೪,೮೪,೩೫೮

ಕೋಷ್ಟಕ ೨.೨೩: ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಗರ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆಯ (೩೦ನೆಯ ಜೂನ್ ೨೦೧೫) ವೈರ್‌ಲೆಸ್ ಮತ್ತು ವೈರ್ ಲೈನ್ ಚಂದಾದಾರರ ವಿವರ

ಸೇವಾ ಪ್ರದೇಶ/ ರಾಜ್ಯ	ಗ್ರಾಮೀಣ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆ	ನಗರ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆ	ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆ	ಚಂದಾದಾರರು (ಮಿಲಿಯನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ)	ಶೇಕಡಾವಾರು
ತಮಿಳುನಾಡು	೮೨.೪೩	೧೪೦.೫೫	೧೧೩.೮೧	೮೨.೩೯	೨೫.೦
ಕೇರಳ	೩೮.೨೯	೧೮೦.೨೦	೯೩.೮೦	೩೪.೪೮	೧೦.೪
ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ	೩೦.೨೪	೧೨೨.೪೧	೯೨.೮೪	೨೮.೯೩	೨೩.೯
ಕರ್ನಾಟಕ	೫೦.೫೫	೧೨೨.೧೧	೯೨.೫೦	೩೦.೪೪	೧೮.೩
ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ	೪೮.೨೨	೧೨೪.೯೧	೮೩.೯೨	೨೩.೨೩	೨೨.೪
ಅಖಿಲ ಭಾರತ	೪೩.೯೩	೧೪೫.೨೮	೨೯.೯೮	ಒಟ್ಟು ೩೩.೦೩೩	ಒಟ್ಟು ೧೦೦.೦೦

ಆಧಾರ: ಇಂಡಿಯನ್ ಟೆಲಿಕಾಂ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಪರ್ಫಾರ್ಮೆನ್ಸ್ ಇಂಡಿಕೇಟರ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಫಾರ್ ಕ್ವಾರ್ಟರ್ ಎಂಡಿಂಗ್ ಜೂನ್ ೨೦೧೫

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು (೧೮೩-೨೧) ಗಮನಿಸಿದರೆ ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆಗಿಂತ (೧೩೩.೧೩) ಜಾಸ್ತಿ, ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣ ರಾಜ್ಯಗಳ ದೂರವಾಣಿ ಸಾಂದ್ರತೆಯನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕವು ನಗರ ದೂರವಾಣಿಸಾಂದ್ರತೆಯು ೩ನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ, ಗ್ರಾಮೀಣ ದೂರವಾಣಿಸಾಂದ್ರತೆಯಲ್ಲಿ ಐದನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಇರುವುದು ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ.

ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯು ಹೆಚ್ಚಾದರೂ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, ಈ ಇಳಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮೊಬೈಲ್ ಸಂಪರ್ಕದ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವು ಭಾಗಶಃ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾವಾರು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೩೧ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. ೪೨.೯೨ ಮತ್ತು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. ೧೨೦.೮೪ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಾರೆ ಶೇ. ೯೧.೨೩ ಇದ್ದಿತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೫,೮೪,೦೫,೦೩೯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಪರ್ಕವಿದ್ದು ೫,೫೨,೩೩,೩೧೫ ಮಾತ್ರ ಚಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೩,೯೦,೨೫,೩೩೯ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧,೬೧,೫೨,೯೭೬ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲೂ ಇದ್ದವು. ಇದು ಶೇಕಡಾವಾರು ಶೇ. ೨೯.೨೫ ಇತ್ತು.

೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೩೧ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ತಂತಿಯ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೪,೫೧,೧೨೦ ಇದ್ದು ಅದರಲ್ಲಿ ೧,೨೦,೫೫,೮೩೦ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದವುಗಳಾಗಿದ್ದರೆ ೨,೩೦,೫೬೦ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದವರು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೫,೨೨,೮೨,೧೯೫ ಸಂಖ್ಯೆಯ ವೈರ್‌ಲೆಸ್ ದೂರವಾಣಿಗಳಲ್ಲಿ ೩೯,೯೮,೧೪೩ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದವುಗಳಾಗಿದ್ದರೆ ೪,೮೨,೮೪೦ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದವರು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೩೧ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೫,೫೨,೩೩,೩೧೫ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

೨೦೧೧-೧೨ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೯,೫೧,೮೨೮, ೨೦೧೨-೧೩ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೩,೨೦,೩೨೮, ೨೦೧೩-೧೪ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೩,೨೦,೩೨೮, ೨೦೧೪-೧೫ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೧೩,೮೯,೧೯೨ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೧೫ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೩೨೩೯೦೯ ದೂರವಾಣಿ ಹೊಂದಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮೊದಲ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ೧೫೯೩ ದೂರವಾಣಿ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಮನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲೂ ಇವೆ.

ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (BSNL): ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ರಾಷ್ಟ್ರಾಧ್ಯಂತ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳೂ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. 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, ವಾಟ್ಸಾಪ್, ಟ್ವಿಟರ್ ಸೇವೆ, ರೇಡಿಯೋ ಇತ್ಯಾದಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನುಳ್ಳ ಮೊಬೈಲ್ ಉಪಕರಣಗಳು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರುಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುತ್ತಿವೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೫೯೦ ಎಸ್‌ಐಡಿ/ಐಎಸ್‌ಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲದೆ ೧೫೯ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಎಸ್‌ಐಡಿ ಜಾಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ೭೭೭ ಎಸ್‌ಐಡಿ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು, ಇದರಿಂದ ಸ್ವಂತ ದೂರವಾಣಿ ಹೊಂದಿರದ ಜನರು ದೂರವಾಣಿ ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ೧೯೯೨-೯೩ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೨,೮೦೦ ಎಸ್‌ಐಡಿ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳು ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದವು. ೧,೨೦೭ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿಗಳಿಗೆ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕ ನೀಡಿರುವುದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೫,೭೪೪ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿಗಳು ದೂರವಾಣಿ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದುವಂತಾಯಿತು. ದೂರದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಳಕೆಗಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ೨೦೭ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರವಾಣಿಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೯೯ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦,೬೩೩ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಎಸ್.ಐ.ಡಿ. ಬೂತ್‌ಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ೫೯೮ ಬುಡಕಟ್ಟು ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ೪೮ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಉಚಿತ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲ್ಲೂಕು ಮತ್ತು ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಎಸ್.ಐ.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 ಕಂಪನಿಗಳಾದ ಏರ್‌ಟೆಲ್, ರಿಲಯೆನ್ಸ್, ವೋಡಾಫೋನ್, ಏರ್‌ಸೆಲ್, ಐಡಿಯಾ, ಟಾಟಾ-ಇಂಡಿಕಾಂ, ಡೋಕೋಮೋ ಮುಂತಾದವು, ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಐಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧೆ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಸೆಲ್‌ಫೋನ್ ಕಂಪನಿಗಳಾದ ಸೋನಿ, ನೋಕಿಯಾ, ಸ್ಯಾಂಸಂಗ್ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರತರುತ್ತಿವೆ.

೧೯೭೩ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಥಮ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ನಂತರ ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಬೆಳಗಾವಿ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಒಂಬತ್ತು ಹೊಸ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ೧೯೯೨ರಲ್ಲಿ

ತೆರೆಯಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೩,೦೭೯ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೪೭೨ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಆರಂಭದ ನಿರೀಕ್ಷೆಯ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಫ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೇವೆ, ಇ-ಮೇಲ್, ಮತ್ತು ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ದೂರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ತ್ವರಿತ ಮತ್ತು ಅಗ್ರದ ದರದಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಇಲಾಖೆಯು ಬ್ರಾಡ್‌ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೌಲಭ್ಯದೊಂದಿಗೆ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ ಸೌಲಭ್ಯವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ನಾನಾ ಬಗೆಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರೂ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಯವರು ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಸೇವಾ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಬಾಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. BSNLನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಎರಡೂ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ತ್ರಿ-ಪೇಯ್ಡ್ ಮೊಬೈಲ್ ಸಂಪರ್ಕವು ದೇಶದ ಬಹಳಷ್ಟು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. BSNL ಆಕರ್ಷಕ ದರದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಗೃಹ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಂಡು ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ (ಅಂತರ್‌ಜಾಲ) ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ BSNL 60%ISP ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಪಾಲನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೭ ವರ್ಷವನ್ನು 'ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ವರ್ಷ'ವೆಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ೨೦೦೭ರ ಅಂತ್ಯದ ವೇಳೆಗೆ ೫ಮಿಲಿಯನ್ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವಾಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು. BSNL dataone ಸಂಪರ್ಕವಿರುವ ಸೇವೆಯನ್ನು ೨Mbit/sವೇಗಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಶುಲ್ಕವಿಲ್ಲದೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ೨Mbit/s ಸೇವೆಯನ್ನು ಮಾಸಿಕ ಕೇವಲ ೧೧.೭(US\$)೨೦೦೮ ರ ಜುಲೈ ೨೧ರಿಂದ ನೀಡುವ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. BSNL ಮುಂದುವರೆದು ಗ್ರಾಹಕರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೊಸ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೂಲಕ ೨೦೧೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೮ ಮಿಲಿಯನ್ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ತಲುಪುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಸಂಪರ್ಕಸೇವಾ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಈ ಅಸಾಧ್ಯವಾದ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಸ ಬಹುದೆನ್ನುವ ಭಾವನೆಯಿತ್ತು. BSNL ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಮುಂಚೂಣಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಗ್ರಾಮೀಣ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಗಾಗಿ BSNL ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೮೦% (US\$) ೫೮೦ ಮಿಲಿಯನ್ (ರೂ. ೨೫ ಬಿಲಿಯನ್)ಅನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನ ಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦ರಂದು ಬ್ಲಾಕ್‌ಬೆರಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಭಾರತದ ಟೆಲಿಕಾಂ ಸರ್ಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸುವುದಾಗಿ BSNL ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ನೀಡಿತು. ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆಯ್ಕೆ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ೩೫ ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ವಿವಿಧ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳಿಗೆ ೩೫ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹರಾಜು ಮೂಲಕ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದ ಮೇಲೆ BSNL, MTNLಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮಾತ್ರ ೩೫ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. BSNL ನಿಗಮವು ೩೫ ಆವರ್ತ ಶ್ರೇಣಿಯನ್ನು, ರೂ ೮೩.೧೩ ಬಿಲಿಯನ್‌ಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ರೂ ೧೦೧.೮೭ ಬಿಲಿಯನ್ ಸೇರಿದಂತೆ ೩೫ ಅನ್ನು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆ ರೂ ೧೮೫ ಬಿಲಿಯನ್‌ಗೆ ಪಡೆಯಬಹುದು. ೨೦೧೧ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಸರಿಸುಮಾರಿಗೆ ಹಲವು ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳು ೩೫ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಲು ಆರಂಭಿಸಿವೆ ಮತ್ತು ಅವರ ಈ

ಪ್ರಯತ್ನದಲ್ಲ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ಸನ್ನೂ ಗಳಿಸುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ BSNL ಮಾತ್ರ ತನ್ನ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟನ್ನು ಇಂದಿಗೂ ಕಾಪಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಅನೇಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಒಬ್ಬ ಸೇವೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ೩.೩Mbit/s ನಿಂದ ೭.೨Mbit/sec ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಅತಿಯಾದ ತೀವ್ರಗತಿಯ ಅಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಸ್ಥಿರವಾದ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ನಂಬರ್ ಪೋರ್ಟಬಲ್ (MNP) ಅನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದ ಮೇಲೆ ಗ್ರಾಹಕರು ತಮ್ಮ ಹಿಂದಿನ ಮೊಬೈಲ್ ನಂಬರ್ ಅನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು BSNL ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಗ್ರಾಹಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೨೦೧೧ರಿಂದ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಭಾರತೀಯ ವೈರ್ಲೆಸ್ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ನಂತರವೂ BSNL ಇಂದಿಗೂ ಗ್ರಾಹಕರ ನಂಬಲರ್ಹವಾದ ಆಧಾರಸ್ತಂಭವಾಗಿದ್ದು ಪ್ರತಿದಿನವೂ ಹೊಸ ಹೊಸ ಗ್ರಾಹಕರು ಸೇರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ೯೫ ಮಿಲಿಯನ್ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

BSNL ಭಾರತದಲ್ಲ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಸೇವೆಯನ್ನು BSNL ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

೧. **ಯುನಿವರ್ಸಲ್ ಟೆಲಿಕಾಂ ಸೇವೆ:** CDMA ಎನ್ನುವ bfone ಮತ್ತು ತರಂಗ ತಂತ್ರಾಂಶವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ವೈರ್ಲೆಸ್ ಸೇವೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ (WLL) ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೧೦ರ ಜೂನ್ ಮಾಹೆಯ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿಯ ಶೇ. ೭೫ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು BSNL ಹೊಂದಿತ್ತು.
೨. **ಸೆಲ್ಲುಲಾರ್ ಮೊಬೈಲ್ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸೇವೆ:** ಸೆಲ್‌ಒನ್ ಮತ್ತು ಎಕ್ಸೆಲ್ (BSNL mobile) ಎನ್ನುವ ಬ್ರಾಂಡ್ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ GSM ವೇದಿಕೆಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಸೆಲ್ಲುಲಾರ್ ಮೊಬೈಲ್ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ೨೦೧೦ ಜೂನ್ ೩೦ರ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಮೊಬೈಲ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. ೧೩.೫೦ ಟೆಲಿಫೋನ್‌ಗಳು ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮದ ಫೋನ್‌ಗಳಾಗಿದ್ದವು.
೩. **WLL-CDMA ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸೇವೆ:** BSNL ನಿಗಮವು WLL (wireless in local loop) ಸ್ಥಿರ ಮತ್ತು ಮೊಬೈಲ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.
೪. **ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಸೇವೆ:** BSNL ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಅಕ್ಸೆಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಡಯಲಪ್ ಸಂಪರ್ಕದ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರ್ ನೆಟ್ ಅನ್ನು ೨೦೦೯ "cite_note8" ಪ್ರಿಪೇಡ್ ಸೇವೆಯಾಗಿ, ನೆಟ್‌ಒನ್ ಅನ್ನು "cite_note9" ಪೋಸ್ಟ್ ಪೇಡ್ ಸೇವೆಯಾಗಿಯೂ ಮತ್ತು ADSL ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಅನ್ನು BSNL ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ "cite_note10" ಎಂದೂ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೧೦ರ ಮಾರ್ಚ್ ವೇಳೆಗೆ BSNL ೧೯ ಮಿಲಿಯನ್ ಇಂಟರ್ ನೆಟ್

ಚಂದಾದಾರರನ್ನು ಹೊಂದಿ ಶೇ. ೭.೭೯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕಂಡು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಶೇ. ೫೫.೭೬ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಇದು HYPER LINK ಎನ್ನುವ ಆನ್ ಲೈನ್ ಗೇಮನ್ನು "Game_on_Demand" (GOD) ಮೂಲಕ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.

೫. **ಇಂಟಲಿಜೆಂಟ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್:** BSNL ಕೆಲವು ಮಹತ್ವದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ಉಚಿತ ದೂರವಾಣಿ ಕರೆಗಳು (FPH), ಇಂಡಿಯಾ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಕಾರ್ಡ್ (prepaid) ಅಕ್ಸೆಂಟ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಕಾಲಿಂಗ್ (ACC) ವರ್ಚುವಲ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ (VPN) ಟೆಲಿಫೋನ್, ಪ್ರೀಮಿಯಂ ರೇ ಸರ್ವೀಸ್ (PRM) ಮತ್ತು ಯುನಿವರ್ಸಲ್ ಅಕ್ಸೆಸ್ ನಂಬರ್ (UAN).
೬. **3f:** ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಒಬ್ಬ ಅಥವಾ 'ಓನೆಯ ತಲೆಮಾರಿನ ಜನಾಂಗ'ಕ್ಕೆ ವಿಡಿಯೋ ಕಾಲಿಂಗ್, ಮೊಬೈಲ್ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್, ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಣೆ, ಒಬ್ಬ ವಿಡಿಯೋ ಪೋರ್ಟಲ್, ಆನ್ ಲೈನ್ ಮೂಲಕ ಚಲನಚಿತ್ರ ಮತ್ತು ವಿಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಬೇಡಿಕೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನೋಡುವ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.
೭. **IPTV:** ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಮೂಲಕ ದೂರದರ್ಶನವನ್ನು ನೋಡುವ 'ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಪ್ರೊಟೋಕಾಲ್ ಟೆಲಿವಿಷನ್' ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.
೮. **FTTH:** ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು 'ಫೈಬರ್ ಓ ದಿ ಹೋಂ' ಎನ್ನುವ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಆವರ್ತ ಶ್ರೇಣಿಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.
೯. **ಸಹಾಯವಾಣಿ:** ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಅದರ ಗ್ರಾಹಕರ ಅಗತ್ಯ ನೆರವಿಗಾಗಿ ಸಹಾಯವಾಣಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ.
೧೦. **VVoIP:** ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ಸಾಯಿ ಇನ್ಟೋಸಿಸ್ಟಂ-ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ (ICTs) ಸಂಸ್ಥೆಯ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ದೃಶ್ಯ-ಶ್ರವಣ ಇಂಟರ್ ನೆಟ್ ಪ್ರೊಟೋಕಾಲ್ (VVoIP) ಅನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಇದು ಆಡಿಯೋ ಮತ್ತು ವಿಡಿಯೋ ಕರೆಗಳನ್ನು ಯಾವುದಾದರೂ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿಗೆ, ಮೊಬೈಲ್ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಅಥವಾ IP ಫೋನ್‌ಗೆ ಜಗತ್ತಿನ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯಿಂದ ಮಾಡಬಹುದು, ಕರೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಕರೆ ಸ್ವೀಕರಿಸುವ ಇಬ್ಬರೂ ಗ್ರಾಹಕರು ವಿಡಿಯೋ ಫೋನ್ ಉಪಕರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಮಾತ್ರ ಇದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಕೆಬಲ್ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ, ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಗ್ರಾಹಕರ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ಸೆಸ್ ಕನಿಷ್ಠ ೨೫೬ kbit/s ವೇಗದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ತಂತ್ರಾಂಶವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭಾರತ ಸಂಚಾರ ನಿಗಮವು ೨೯೦ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ೬೦೦,೦೦೦ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ೨೦೧೦-೧೧ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೭೬೦ ನಗರಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಬಳಕೆದಾರರ ಆಭಿಪ್ರಾಯದ ಪ್ರಕಾರ

BSNL, ಓಜಿ ಇತರೆಯವರು ಕಲ್ಪಿಸಿರುವ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಿಂತ ಬಹಳ ವೇಗವಾಗಿ ಮತ್ತು ಅಗ್ಗದ ದರದಿಂದ ಕೂಡಿದೆ.

ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಗಳು: ಧ್ವನಿಯನ್ನು ಅಕ್ಷರಗಳನ್ನಾಗಿ (ದತ್ತಾಂಶವನ್ನಾಗಿ) ರೂಪಾಂತರಿಸುವ ಬೇಡಿಕೆಯು ಮಾಹಿತಿ ಲೋಕದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶದಲ್ಲೆಯೇ ಕ್ರಾಂತಿಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿತು. BSNL ಈ ಅವಕಾಶವನ್ನು ನಗರಧೀಕರಿಸಲು ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿತು. ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್‌ನ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್‌ನ ಸೇವೆಯು ವೃದ್ಧಿಸಿ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ಸಾಧನೆಗೆ ಸಮಗ್ರಚಾಲನೆ ದೊರೆತಂತಾಯಿತು. ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್‌ನ ಸೇವೆಯು ಜನ ಸಮುದಾಯಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು /ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ನೀಡಿತು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಹೊಸ ಹೊಸ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಹಾಗೂ ಶಿಕ್ಷಣ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ನೆರವಾಯಿತು. ಉದ್ಯಮಿಗಳು ನೂತನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ತಮ್ಮ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಂಡು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಸೇವೆಗಳಾದ ಆರೋಗ್ಯ, ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನೆರವಾಯಿತು. ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೨೦೧೨ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೪.೯೮ ಮಿಲಿಯನ್ ಚಂದಾದಾರರು ಇದ್ದರು. ೨೦೦೯ರಲ್ಲಿ ೩.೫೩ ಮಿಲಿಯನ್ ಇದ್ದ ಚಂದಾದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೩.೦೦ ಮಿಲಿಯನ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು.

ಆಕಾಶವಾಣಿ

ಪ್ರಸ್ತುತ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಮತ್ತು ದೂರದರ್ಶನಗಳು ೨೩.೧೧.೧೯೯೭ ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದು, 'ಪ್ರಸಾರ ಭಾರತಿ'ಯಡಿಯಲ್ಲಿ ವಾರ್ತಾ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಆಡಳಿತ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಕಾನೂನು ಸಮ್ಮತವಾದ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು. ಈ ಎರಡೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಧಿಕೃತ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಥಮ ಆಕಾಶವಾಣಿಯನ್ನು ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯದಲ್ಲ ಮನಃಶಾಸ್ತ್ರ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರಾಗಿದ್ದ ಡಾ|| ಎಂ.ವಿ. ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರು 'ಆಕಾಶವಾಣಿ' ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಿಂದ ರೇಡಿಯೋ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ನಂತರ ಜನವರಿ ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ತದನಂತರ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಇದನ್ನು ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವು ಒಂದು ಅತಿ ಪ್ರಬಲ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಮೂಲಕ ಪ್ರಸಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವು ೨೦೦ಕೆ.ವಿಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಮಿಡಿಯಂ ವೇವ್‌ನ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ. 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 ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಿದಂತಾಗಿದೆ. ೧೯೬೫ ಮತ್ತು ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ಪೂರಕ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಭದ್ರಾವತಿ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ (ಗುಲಬರ್ಗಾ)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ೧೪ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೭೪ ರಂದು ಮತ್ತೊಂದು ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ (LPT) ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕೇಂದ್ರವನ್ನಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ೧೪ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೭೬ರಂದು ಮಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಗಿದೆ.

೧೯೯೦ರ ನಂತರ ಏಳು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ (A.I.R) ಗಳನ್ನು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಹಾಸನ (೧೯೯೧), ಹೊಸಪೇಟೆ (೧೯೯೨), ಮಡಿಕೇರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು (೧೯೯೩), ಕಾರವಾರ (೧೯೯೪), ವಿಜಯಪುರ (ಬಜಾಪುರ) (೧೯೯೭) ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ (೨೦೦೩)ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೩ರಿಂದ ೧೪ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಧಾರವಾಡ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಭದ್ರಾವತಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ೨x೧೦೦ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು; ಕಲಬುರಗಿ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ೨x೧೦ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು; ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ೩ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಹೊಸಪೇಟೆ ೨.೫ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಹಾಸನ ಮಡಿಕೇರಿ, ರಾಯಚೂರು, ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರಗಳು ೨x೩ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಕೇವಲ ೧ ಕೆ.ವ್ಯಾ. ಮಾತ್ರ ಇದ್ದು ಇದನ್ನು ೧೦ಕೆ.ವಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ದೈನಂದಿನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಪ್ರಸಾರಮಾಡಲು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ಭಾರತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಎರಡೂ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಾರ್ತಾ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಪ್ರತಿದಿನ ಮೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕನ್ನಡ ವಾರ್ತೆಗಳನ್ನು ಚಿತ್ರಿಸುತ್ತಿವೆ. ರೇಡಿಯೋ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ. ೯೬ ರಷ್ಟು ಜನರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತಿದೆ. ಎಫ್‌ಎಂ (FM-Frequency Module) ಕೇಂದ್ರಗಳು-ಬೆಂಗಳೂರು (ಎಫ್‌ಎಂ ರೇನ್‌ಬೋ, ಅಮೃತವರ್ಷಿಣಿಗಳು) ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ವಿಜಯಪುರ 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 ಆರ್ಕೈವ್‌ನಲ್ಲಿ 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 ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಇದ್ದವು. ೨೦೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಇವುಗಳ

ಸಂಖ್ಯೆ ೨೦ ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಯಿತು. (ಬೆಂಗಳೂರು, ಭದ್ರಾವತಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ವಿಜಯಪುರ (ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ.LRS)ಚಿತ್ರದುರ್ಗ (ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ. LRS) ಧಾರವಾಡ, ಕಲಬುರಗಿ, ಹಾಸನ, ಹೊಸಪೇಟೆ (ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ.LRS), ಕಾರವಾರ(ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ.LRS), ಮಂಗಳೂರು/ ಉಡುಪಿ, ಮಡಿಕೇರಿ, ಮೈಸೂರು, ರಾಯಚೂರು(ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ. LRS), ಶೃಂಗೇರಿ (ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರ), ತುಮಕೂರು (lptRelay), ಹೊಸದುರ್ಗ (lpt Relay), ದಾವಣಗೆರೆ (lpt Relay), ಸಾಗರ (lpt Relay), ಕುಮಟ (lpt Relay), ಇದಲ್ಲದೆ ರೇಡಿಯೋ ಸಿಟಿ, ರೇಡಿಯೋ ಇಂಡಿಗೋ, ಜಗ್ ೯೨.೭ ಎಫ್. ೧೦., ರೆಡ್ ಎಫ್.೧೦., ರೇಡಿಯೋ ಮಿರ್ಚಿ, ರಮಣ ವಾಯ್ಸ್, ರೇಡಿಯೋ ಆಕ್ಟೀವ್ ಫೀವರ್ ೧೦೪ ಎಫ್.೧೦., ಗ್ಯಾನ್ ವಾಣಿ, ರೇಡಿಯೋ ಯೂನಿವರ್ಸಲ್ ಮುಂತಾದ ಅನೇಕ ಖಾಸಗಿ ಎಫ್. ೧೦. ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ೨೦ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ. ೯೭.೪೦ ಅನ್ನು ತಲುಪಿ ಶೇ.೯೭.೫೩ ಪ್ರದೇಶದ ಹರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಎಫ್.೧೦., ರೇಡಿಯೋ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ.೪೩.೩೦ ಅನ್ನು ತಲುಪಿ ಶೇ.೩೪.೦೭ ಪ್ರದೇಶದ ಹರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

೨೦೧೫ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ೪೧೪ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೧೨೭ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ೮೭ ಸ್ಥಳೀಯ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ೧೯೭ ಮರು ಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ೫ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿ ರೇಡಿಯೋ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸೇರಿವೆ. ೫೯೫ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳಿದ್ದು ೧೪೫ ಮೀಡಿಯಂ ವೇವ್, ೪೮ ಶಾರ್ಟ್‌ವೇವ್ ಮತ್ತು ೪೦೨ ಎಫ್.೧೦ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೫, ೧೯೫೯ರಂದು ದೆಹಲಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದರೂ, ಇದು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಕಲಬುರಗಿ(ಗುಲಬರ್ಗಾ)ಯ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ನಂತರದಲ್ಲೇ. ಇದನ್ನು ೩.೯.೧೯೭೭ ರಂದು ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ/ಸುತ್ತಳತೆಯಲ್ಲಿ ೨೪೦ ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮೂಹಿಕ ವೀಕ್ಷಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು. ಸಾಮೂಹಿಕ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಣಾ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಕಲಬುರಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಏರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧.೧.೧೯೮೧ ರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಮದ್ರಾಸ್ ದೂರದರ್ಶನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ವಾರದಲ್ಲಿ ಆಯ್ದು ಕೆಲವು ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಸೀಮಿತ ಅವಧಿಗೆ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ತಯಾರಿಸಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೮೩ ರಿಂದ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ, ವಿಜಯಪುರ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಗದಗ, ರಾಯಚೂರು, ಧಾರವಾಡ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಈ

ಮಧ್ಯೆ 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. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಎಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಲ್ಲದೆ, ಕೇಂದ್ರವು ತಮಿಳು, ತೆಲುಗು, ಮರಾಠಿ, ಉರ್ದು, ಕೊಡವ, ಕೊಂಕಣಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಭಾರತೀಯ ಭಾಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೯೩-೯೪ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಶೇ. ೭೨ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಶೇ. ೮೭ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ವಿಸ್ತರಿಸಿತು. ೧೫.೮.೧೯೯೪ ರಿಂದ ಡಿಡಿ ೯ (ಚಂದನ) ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್‌ನ ಕೇಂದ್ರವು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಕನ್ನಡ ಮೂವೀ ಕ್ಲಬ್ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸೇವಾ ಡಿಡಿಯನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಉದ್ಘಾಟಿಸಲಾಯಿತು.

ದೇಶದಲ್ಲಿ ೭೭ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸೇರಿವೆ. ೧೯೯೮ರಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹೈ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು (HPT`high power transmitters) ೩೯ ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು (LPT low power transmitters)`ಮತ್ತು ಒಂದು ಓವರ್ ಸೀಸ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ (OT)ಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ(ಇದು ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರದಲ್ಲಿ ಇದೆ) ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೭ ಟಿ.ವಿ. ಮರುಪ್ರಸಾರ/ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಹಾಸನ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಎಲ್‌ಪಿಟಿಯಿಂದ ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿಗೆ (೧೦ಕಿ.ವ್ಯಾ.) ಉನ್ನತೀಕರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಹೊಸ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳನ್ನು ಹಿರಿಯೂರು, ಹೊಸದುರ್ಗ ಮತ್ತು ದಾಂಡೇಲಗಲಿ 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. ೧೯,೭೧,೭೭೧೦೦ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಯೋಜಿತ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಆದಾಯ ಗಳಿಸಿದ್ದು, ೧೯೯೯-೨೦೦೦ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಆದಾಯವು ೧೨,೦೫,೮೭,೯೭೫ಕ್ಕೆ ಇಳಿಮುಖವಾಯಿತು. ಇದುವರೆಗೆ ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರದೇಶದ ಶೇ. ೭೫.೯ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇ. ೭೯.೮ ಭಾಗಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ್ದು, ಇದು ಕ್ರಮವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸರಾಸರಿ ಶೇ. ೮೮.೫ ಮತ್ತು ಶೇ. ೭೫.೫ಕ್ಕಿಂತ 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 ೪ ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿ, ೪೩ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು ಮತ್ತು ೩೩ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು (ವೆರಿ ಲೋ ಪವರ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್) ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಡಿಡಿ-೧, ಡಿಡಿ-೨ ಮತ್ತು ಚಂದನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೨೦೧೨ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೩೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೮ (೧೨HPT, ೪೯LPT, ಮತ್ತು ೭VLP), ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ದೂರದರ್ಶನ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಳಗಾವಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಮೈಸೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಕಲಬುರಗಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ವಿಜಯಪುರ, ದಾವಣಗೆರೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ದೂರದರ್ಶನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಿಂದ ಡಿ.ಡಿ.೧, ಚಂದನಗಳಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ಉಪಗ್ರಹ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಉದಯ, ಉದಯ-೨, ಉದಯ ಮೂವೀಸ್, ಉದಯ ವಾರ್ತೆಗಳು, ಉಷ್ಣ, ಟಿವಿ-೯, ಸುವರ್ಣ, ಕಸ್ತೂರಿ, ಈ ಟಿವಿ ಕನ್ನಡ, ಜೀ ಟಿವಿ, ಸಮಯ ನ್ಯೂಸ್, ಪಬ್ಲಿಕ್ ಟಿವಿ, ಜನಶ್ರೀ ನ್ಯೂಸ್; ಹಿಂದಿ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಜಿ.ಎಸ್.ಎಸ್ ಹೋಂ ಮತ್ತು ಸೋನಿ; ಮಲಯಾಳಂ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಸೂರ್ಯ ಮತ್ತು ಏಷಿಯಾನೆಸ್; ಇತರೆ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಇಎಸ್‌ಪಿಎನ್, ಟಿನ್ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್, ಇಬಿಸಿ, ಡಿಸ್ಕವರಿ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಜಿಯಾಗ್ರಫಿಕ್, ಎಫ್‌ಟಿವಿ, ಎಲ್‌ಟಿವಿ, ಚಾನೆಲ್-V ಪೋಗೋ, ಕಾರ್ನಾಟ್ 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. ಡಿ.ಡಿ.ಡಿ (DTH-Direct to Home) ಸೇವೆಯಿಂದಾಗಿ ಟಿ.ವಿ. ವೀಕ್ಷಕರು ತಮಗೆ ಬೇಕಾದ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಅಭಿರುಚಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಡಿ.ಡಿ.ಡಿ. ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಟಿ.ವಿ. ವಾಹಿನಿಗಳ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ಅಂಗೀಕೃತಗೊಳಿಸಿ, ಕುಗ್ಗಿಸಿ ಉನ್ನತ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಉಪಗ್ರಹಗಳ ಮೂಲಕ ಬಿತ್ತರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಕೇಬಲ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮೇಲುಗೈ ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಡಿ.ಡಿ. ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಪ್ಲಸ್ ಅನ್ನು ದೂರದರ್ಶನವು ೧೩ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೪ರಂದು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಪ್ರಥಮ ಉಚಿತ ಡಿ.ಡಿ.ಡಿ (DTH) ಸೇವೆಯಾಗಿದ್ದು, ೩೩ ಟಿವಿ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೧೨ ರೇಡಿಯೋ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ದೂರದರ್ಶನವು ಬೆಂಗಳೂರು (೧೯೮೩) ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ (೧೯೯೪) ಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ, ವಿಜಯಪುರ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಕಲಬುರಗಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕಲಬುರಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟುಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ೫೫ (ಎಂಟು ಎಚ್‌ಪಿಟಿ, ೪೩ ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು, ಆರು(ನಾಲ್ಕು ಹೆಚ್‌ಪಿಟಿ ಮತ್ತು ಎರಡು ಎಲ್‌ಪಿಟಿಗಳು) ಹೊಸ ಚಾನೆಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಟರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಏಳು ವಿಎಲ್‌ಪಿಟಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲವೆ. ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಇದು

ಡಿ.ಡಿ.-೧ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳ ಮುಖೇನ ರಾಜ್ಯದ ಶೇ. ೭೩.೨ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮತ್ತು ಶೇ. ೮೨.೪ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತಲುಪಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನವರಿ - ಡಿಸೆಂಬರ್ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನದ ಚಂದನ ಚಾನೆಲನ್ನು ೪೦,೭೮,೦೦೦ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ವೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆಯೊಂದು ವರದಿ ಮಾಡಿತ್ತು. ೨೦೧೦ರ TAM ಯುನಿವರ್ಸ್ ವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೨೨೩ಮಿಲಿಯನ್ ಕುಟುಂಬಗಳ ಪೈಕಿ ೧೩೪ಮಿಲಿಯನ್ ಕುಟುಂಬಗಳು ಟೆಲಿವಿಷನ್ ಸೆಟ್‌ಅನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ೨೦ ಮಿಲಿಯನ್ ಕುಟುಂಬಗಳ DTH ಚಂದಾದಾರರು ಸೇರಿದಂತೆ ೧೦೩ ಮಿಲಿಯನ್ ಕುಟುಂಬಗಳು ಕೇಬಲ್ ಟಿ.ವಿ ಅಥವಾ ಸೆಟೈಟ್ ಟಿ.ವಿ ಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಭಾರತದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. ೮೫ ಕುಟುಂಬಗಳು ಟಿ.ವಿ ಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ ಮತ್ತು ಶೇ. ೭೦ ಕುಟುಂಬಗಳು ಸೆಟೈಟ್ ಟಿ.ವಿ ಅಥವಾ ಕೇಬಲ್, DTH ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಟಿ.ವಿ.ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳು ಶೇ ೮-೧೦ನಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾದರೆ ಸೆಟೈಟ್ ಟಿ.ವಿ ಅಥವಾ ಕೇಬಲ್, ಹೊಂದಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳು ಶೇ. ೧೫ ಅನ್ನು ಮೀರಿದರೆ DTH ಚಂದಾದಾರರು ಶೇ. ೨೮ ಇದ್ದರು.

ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಕೆಲವು ವಿಶ್ಲೇಷಣಾಕಾರರ ಪ್ರಕಾರ ದೂರದರ್ಶನ ವನ್ನು ನೋಡುವ ಕುಟುಂಬಗಳು ೧೮೦ ಮಿಲಿಯನ್‌ಗೆ ಸಮೀಪವಿದೆ. ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಕುಟುಂಬದ ೧/೩ ಕುಟುಂಬಗಳು ತಮ್ಮ ಬಂಧು ಇಲ್ಲವೆ ಸ್ನೇಹಿತರ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವನ್ನು ನೋಡುತ್ತಾರೆ. ನಿಖರವಾದ ಮಾಹಿತಿ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಾಗಿಲ್ಲದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಕೇಬಲ್ ಟಿ.ವಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕುಟುಂಬಗಳು ಹತ್ತಿರ ೧೨೦ ಮಿಲಿಯನ್ ಇದೆ ಎಂದು ಅವರು ವಾದಿಸುತ್ತಾರೆ. ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಧಿಕೃತ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಷೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಈಗ ೮೨೩ ದೂರದರ್ಶನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಇವೆ. ವಾರ್ತಾ ಮತ್ತು ಪ್ರಸಾರಣ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ೨೦೧೧ರ ನವೆಂಬರ್ ೧೦ರಂದು ಒಂದು ಸೂಚನೆಯನ್ನು ನೀಡಿ ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರ ಒಳಗೆ ಅನಲಾಗ್ ಪದ್ಧತಿಯಿಂದ ಡಿಜಿಟಲ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಬದಲಾಯಿಸುವಂತೆ ತಿಳಿಸಿದೆ. ೨೦೧೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಕೇಬಲ್ ಟೆಲಿವಿಷನ್ ಸೆಕ್ಟರ್ ಅನ್ನು ಡಿಜಿಟೈಸ್ ಮಾಡುವಂತೆ ೨೦೧೧ರ ಡಿಸೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಸತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಕೇಬಲ್ ಟೆಲಿವಿಷನ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್(ರೆಗ್ಯೂಲೇಷನ್) ತಿದ್ದುಪಡಿ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪಾಸುಮಾಡಿದೆ. ದೂರದರ್ಶಕ ಮತ್ತು ಕೇಬಲ್ ಡಿಜಿಟೈಜೇಷನ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ೨೦೧೨ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೩೧ರಿಂದ ಆರಂಭಗೊಂಡು ನಾಲ್ಕು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಯಾಗಿ ಮೂರುವರ್ಷಗಳ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಾಯವಾಗಬೇಕಿತ್ತು. ೨೦೧೨ರ ವೇಳೆಗೆ ದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಮೆಟ್ರೋಗಳಾದ ದೆಹಲಿ, ಮುಂಬೈ, ಕೊಲ್ಕತ್ತ ಮತ್ತು ಚೆನ್ನೈ ಡಿಜಿಟೈಜೇಷನ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಬೇಕಿತ್ತು. ೨೦೧೩ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳ್ಳಬೇಕಿದ್ದ ಎರಡನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ೧೫ ರಾಜ್ಯಗಳ ೩೮ ನಗರಗಳಾದ ಪಾಟ್ನಾ, ಚಂಡೀಘಡ್, ಪುನಾ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಸೇರಿದ್ದವು. ಆದರೆ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ನಿರ್ದೇಶನದಂತೆ ಮುಂದೂಡಲಾಯಿತು. ದೂರದರ್ಶನ ಪ್ರಸಾರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಈಗಿರುವ ೫ಪಟ್ಟು ಗುಣಮಟ್ಟವುಳ್ಳ ಡಿಜಿಟೈಜೇಷನ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು ೨೦೧೪ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ೫೬ರಿಂದ ೯೭ರಷ್ಟು ಕೆಲಸಮುಗಿದು ೧೧೨ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಪೂರ್ಣ ಡಿಜಿಟೈಜೇಷನ್‌ಗೆ

ರೂಪಾಂತರಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಉಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ೨೦೧೫ರಮಾರ್ಚ್ ೩೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಡಿಜಿಟೈಜೇಷನ್‌ಗೆ ಆಗುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ದೂರದರ್ಶನವು ೧೨ನೆಯ ಯೋಜನಾವಧಿಯ ೨೦೧೭ಕ್ಕೆ ಮುಗಿಸುವ ಸಿದ್ಧತೆಯಲ್ಲಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿ-೨೦೧೨ (NTP-೨೦೧೨)

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ೨೦೧೨ ಮೇ ೩೧ ರಂದು ಅನುಮೋದಿಸಿತು. ಈ ಪಾಲಿಸಿಯು ಟೆಲಿಕಾಂ ಸೆಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅನೇಕ ಮಧ್ಯಂತರ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘಕಾಲಿಕ ವಿಷಯಗಳ ಕುರಿತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ನಿರ್ದೇಶನ ಮತ್ತು ದೂರದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣಿಸುತ್ತದೆ. ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿ ೨೦೧೨ರ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶವೆಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಿತವನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಮಟ್ಟಿಗೆ ನಂಬಬಹುದಾದ ಮತ್ತು ನಿಖರವಾದ ದೂರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹಾಗೂ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ದೇಶದ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುವುದು. ಈ ಪಾಲಿಸಿಯ ಪ್ರಮುಖ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ ಎಂದರೆ ಇಂತಹ ಸೇವೆಗಳು ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯಿಂದ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಆರ್ಥಿಕಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು. ಇದು ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುವ ಕಾನೂನು ಸಮ್ಮತವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಒಳಗೊಳ್ಳುವಿಕೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಲಭ್ಯವಾದ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾದ ಎಲ್ಲವುಗಳ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆದು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ದೂರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ದೊರಕಿಸುವುದು ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿಯ ೨೦೧೨ರ ಗುರಿ ಮತ್ತು ದರ್ಶನವಾಗಿದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ಖಾಸಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನೂ ಗೌರವಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ನಿರಂತರಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆಯನ್ನೂ ನೀಡುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿಯ ೨೦೧೨ರ ನಿಯಮಗಳು ಗ್ರಾಹಕರ ಹಿತ ಮತ್ತು ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವವರ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಆದಾಯಗಳ ನಡುವೆ ಸಮನ್ವಯವನ್ನು ಮತ್ತು ಸಮತೋಲನವನ್ನು ಕಾಪಾಡುವ ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತವೆ.

ಟೆಲಿಕಾಂ ಪಾಲಿಸಿಯ ೨೦೧೨ರ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನವುಗಳಿಗೆ ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಪೂರಕವಾಗಿವೆ.

- ೧. ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾದ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ದೊರಕಿಸುವುದು.
- ೨. ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರ - ಒಂದು ಪರವಾನಗಿ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಸೇವಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸುವುದು.
- ೩. ಪೂರ್ಣ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋರ್ಟಿಫಿಕೇಷನ್ ಕ್ರಮದಡೆ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರವ್ಯಾಪಿ ಉಚಿತ ರೋಮಿಂಗ್ ಕರೆಗಳು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು.
- ೪. ಈಗ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇರುವ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ೨೦೧೭ರವೇಳೆಗೆ ೩೯ರಿಂದ೭೦ಕ್ಕೆ ೨೦೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೦ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.

- ೫. ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇರಿದಂತೆ ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯ ಸಂಪರ್ಕವು ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಮುಂತಾದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿ "ಬ್ರಾಡ್‌ಬ್ಯಾಂಡ್ ನಮ್ಮ ಹಕ್ಕು" ಎಂದು ಸಾಧಿಸುವುದು.
- ೬. ೨೦೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಮರ್ಥವಾದ, ವಿಶ್ವಾಸನೀಯ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬೇಡಿಕೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ಒದಗಿಸುವುದು ಮತ್ತು ೨೦೧೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೭೫ ಮಿಲಿಯನ್ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು ಮತ್ತು ೨೦೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ೬೦೦ ಮಿಲಿಯನ್ ಅನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ೨Mbps ಡೌನ್‌ಲೋಡ್ ವೇಗವನ್ನು ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ಕನಿಷ್ಠ ೧೦೦Mbps ವೇಗದಲ್ಲಿ ಡೌನ್‌ಲೋಡ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು.
- ೭. ೨೦೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಗೂಡಿದ ತಂತ್ರಾಂಶದ ಮೂಲಕ ಅತಿ ವೇಗದ ಮತ್ತು ಅತಿ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಬ್ರಾಡ್ ಬ್ಯಾಂಡ್ ಸೇವೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿಗಳಿಗೂ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ೨೦೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ವಾಸಿಸುವ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು.
- ೮. ದೂರಸಂಪರ್ಕವು ಮೂಲಭೂತವಾದ ಆಧಾರಕ್ಷೇತ್ರವೆಂದು ಅಂಗೀಕರಿಸಿ ICT ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಹಜವಾದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದು ಮನಗಾಣುವುದು.
- ೯. ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿವಾದಾಸ್ಪದ ವಾದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿ, ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಹಕ್ಕನ್ನು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವುದು.
- ೧೦. ಕಾನೂನಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ತಾರತಮ್ಯ ವಿಲ್ಲದ ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿಯಾದ ಸಮಾನ ವೇದಿಕೆಯ ಹಲವಾರು ಸಂಪರ್ಕ ಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಅವಕಾಶ ನೀಡುವುದನ್ನು ಖಾತರಿಪಡಿಸುವುದು.
- ೧೧. ದೂರಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ಹಸಿರು ನೀತಿಯನ್ನು ಅಧಿಕಗೊಳಿಸುವ ಮತ್ತು ನಿರಂತರತೆಯು ಒಂದೇರೀತಿ ಇರುವಂತೆ ನೋಡಿ ಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ನವೀಕರಿಸ ಬಹುದಾದ ಸಮರ್ಥನೀಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಬಳಸುವುದನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
- ೧೨. ಹೊಸ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ ಪ್ರೋಟೋಕಾಲ್ (IPv6) ೨೦೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಾಲಬದ್ಧವಾದಮಹತ್ವದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿ IPಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ತರವಾದ ಸೇವಾ ಮೆಚ್ಚುಗೆಯು ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು.
- ೧೩. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ 'ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರವಾಣಿ'ಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨೭,೪೪೯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಈ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ೩೧-೧೨-೨೦೧೨ರವೇಳೆಗೆ ಶೇ. ೯೯.೮೮ ರಷ್ಟು ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದೆ.

* * * * *



ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ-೨, ಬೆಂಗಳೂರು



ಮೆಲ್ಲೇತುವೆ (ಗ್ರೇಡ್ ಸೆಪರೇಟರ್), ಹಬ್ಬಾಳ, ಬೆಂಗಳೂರು