

ಅಧ್ಯಾಯ ೭ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧದವರೆಗೂ ಅಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ನಡುವೆ ಹರಿದಿದ್ದ ಕಾವೇರಿ, ಕಬಿನಿ ನದಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಅಸಂಖ್ಯಾತ ಹಳ್ಳಕೊಳ್ಳಗಳೂ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಬೆನಕನಹಳ್ಳಿ, ಹೆಮ್ಮಿಗೆ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭಿಸಿರುವ ಇತಿಹಾಸಪೂರ್ವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಶಿಲಾಯುಗ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಅವಶೇಷಗಳಿಂದ, ಅಂದಿನಿಂದಲೂ ಜನವಸತಿಯು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ನಡುವೆ ಒಂದಲ್ಲಾ ಒಂದು ಬಗೆಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ನೆರವಾಗಿದ್ದ ಕಾಡುಹಾದಿಗಳತ್ತ ಚಿಂತಿಸಲು ಪ್ರೇರೇಪಿಸುತ್ತವೆ. ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ರಾಜಮನೆತನಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಸೇರಿದ ತಾಲೂಕಿನ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ, ಬಟ್ಟೆ, ಮಾರ್ಗ, ದಾರಿ, ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮುಂತಾದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧೀ ಪದಗಳ ಉಲ್ಲೇಖ ಕ್ವಚಿತ್ತಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ತಾಲೂಕಿನ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಾದ ತಲಕಾಡು, ಸೋಮನಾಥಪುರ, ಬನ್ನೂರು, ಮೂಗೂರು, ತಡಿಮಾಲಂಗಿ, ತಿರುಮಕೂಡಲು ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಆಸುಪಾಸಿನ ಊರುಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ನೆರೆಯ ಮಳವಳ್ಳಿ, ಮಾರೇಹಳ್ಳಿ, ನಂಜನಗೂಡು, ಕಳಲೆ, ಉಮ್ಮತ್ತೂರು, ಮೈಸೂರು, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ವಿವಿಧ ಗುಣಮಟ್ಟದ (ಕಾಡುಹಾದಿ, ಕಾಲುದಾರಿ, ಬಂಡಿದಾರಿ, ಓಣಿದಾರಿ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ದಾರಿ) ಯೋಗ್ಯತೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣವು ದುಸ್ತರವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿದಿದ್ದ ಕಾವೇರಿ-ಕಬಿನಿ ನದಿಗಳ ದಡದಲ್ಲಿ ಸೋಮನಾಥಪುರ, ಬನ್ನೂರು, ಹೆಮ್ಮಿಗೆ, ತಲಕಾಡು ತಡಿಮಾಲಂಗಿ ತಿರುಮಕೂಡಲು, ನರಸೀಪುರ, ಭೈರಾಪುರ, ಹುಣಸೂರು, ಆಲ್ಗೋಡು ಮುಂತಾದ ಗ್ರಾಮಗಳು ನೆಲೆಗೊಂಡಿದ್ದು, ತಿರುಮಕೂಡಲಿನಿಂದ ಸೋಸಲೆ-ಬೆನಕನಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೂ ತಿರುಮಕೂಡಲಿನಿಂದ ನರಸೀಪುರಕ್ಕೂ ಹೋಗಲು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಅಡ್ಡ ಹರಿದಿದ್ದ ಕಾವೇರಿ-ಕಪಿಲ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಖಾಸಗಿ ಹರಿಗೋಲು-ದೋಣಿ ಸೇವೆ ೧೯೩೨ರವರೆಗೂ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅದೇ ಹೆಮ್ಮಿಗೆಯ ಬಳಿ ದೋಣಿ ಹರಿಗೋಲಿನ ಮೂಲಕ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಆಚೆ ದಡದಲ್ಲಿದ್ದ ತಲಕಾಡನ್ನು ತಲುಪಲು ೨೦೦೦ದವರೆಗೆ ಹರಿಗೋಲು-ದೋಣಿ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ತಲಕಾಡಿನ

ಬಳಿ ಕಾವೇರಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ತಡಿಮಾಲಂಗಿಯಿಂದ ಇಲ್ಲವೇ ಹಾಸನೂರು ಬಳಿ ಕಾವೇರಿ ದಾಟಿ ಮುಳ್ಳೂರಿನಿಂದ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿದ್ದ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದ ಕಡೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಈಗಲೂ ಸ್ಥಳೀಯರು ಇದನ್ನು ಕ್ವಚಿತ್ತಾಗಿ ಬಳಸುವುದುಂಟು. ಇದೇ ರೀತಿ ಬನ್ನೂರು ಬಳಿ ಕಾವೇರಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಮೈಸೂರಿನಡೆಗೆ ಸಾಗಲು ಹರಿಗೋಲು ದೋಣಿ ಸಾರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಹೊಳೆಯ ಆಚೀಚೆ ದಡಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಹೊಳೆದಾಟಲು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿ, ಮುಂತಾದವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಬಿಗ/ನಾಯಕ/ಬೆಸ್ತರೇ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಅವರಿಗೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ವಾರ್ಷಿಕ ಆಯ ನೀಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ಹೊಳೆದಾಟಲು ನಾಡ ತೆಪ್ಪು- ಹರಿಗೋಲುಗಳನ್ನೂ ನದಿ-ಕೊಳ್ಳಗಳ ನಡುವಣ ಭೂಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಭೂಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮೊದಲಿನ ಸಾಮಾನ್ಯ ಲಕ್ಷಣವಾಗಿತ್ತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕಾಲ್ನಡಿಗ, ಕುದುರೆ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಬಂಡಿ, ರಥಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದರೆ, ತಲೆಹೊರೆ, ಕಾವಡಿ, ಎತ್ತು, ಕೋಣ, ಕತ್ತೆ, ಬಂಡಿ ಮುಂತಾದವುಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹಿತಮಿತವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಗಂಗರು, ಚೋಳರು, ಹೊಯ್ಸಳರು, ವಿಜಯನಗರದರಸರು, ಉಮ್ಮತ್ತೂರು ಪಾಳೇಗಾರರು, ಮೈಸೂರು ಅರಸರು, ಹಾಗೂ ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಗಮನ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸೇನಾ ತುಕಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಿಂದು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ದಂಡಿನ ದಾರಿಗಳು ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು, ಟಿಪ್ಪುವಿನ ಮೇಲೆ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಹೂಡಿದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಮೈಸೂರು ಯುದ್ಧದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸೇನೆಯು ಕನಕಪುರ-ಮಳವಳ್ಳಿ-ಬನ್ನೂರು-ಸೋಸಲೆ-ಎಡತೊರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದತ್ತ ಸಾಗಿ ಬರುವ ಮೂಲಕ ಟಿಪ್ಪುವನ್ನು ಕಂಗಾಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೂ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಸೀಮಿತ ಸ್ವರೂಪದಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಅಸಹನೀಯವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸುಧಾರಣೆಯು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತದೊಂದಿಗೆ (೧೮೩೧) ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆವರೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಾಗಿ ಇದ್ದ ಮರಾ(ಮಾರಾ)ಮತ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ೧೮೫೬ರಲ್ಲಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ ಎಂದು ಹೆಸರಿಡಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಂ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೂ ೧೮೬೨ರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು.

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೯೦೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ಬನ್ನೂರು-ಮೈಸೂರು, ಮೈಸೂರು-ತಿರುಮಕೂಡಲು, ಬನ್ನೂರು-ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ನರಸೀಪುರ-ನಂಜನಗೂಡು, ತಿರುಮಕೂಡಲು ಸೋಸಲೆ, ಬನ್ನೂರು-ಸೋಸಲೆ, ಸೋಸಲೆ-ತಲಕಾಡು, ತಲಕಾಡು-ಹೆಮ್ಮಿಗೆ, ನರಸೀಪುರ-ಹೆಮ್ಮಿಗೆ, ನರಸೀಪುರ-ಮಾದಾಪುರ-ಕಲಿಯೂರು, ನರಸೀಪುರ-

ವಾಟಾಳು, ನರಸೀಪುರ-ತಾಯೂರು, ಮುಂತಾದ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಂತೀಯ ನಿಧಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಡಿಯಲ್ಲಿ ನರಸೀಪುರದ ಸಹಾಯಕ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಅಭಿಯಂತರರು ತಾಲೂಕಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ೧೯೪೩ರ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಐದು ವರ್ಗಗಳನ್ನಾಗಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೯೭೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ೪೨೨ ಕಿ.ಮೀ. (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ) ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ಒಟ್ಟು ೬೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತು, ಇದು ೨೦೦೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೭೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ತಲುಪಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೮೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿತ್ತು.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ: ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೨೦೦೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ನರಸೀಪುರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಮಾರ್ಗವನ್ನು (ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭ಎ) ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ರ ಭಾಗವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೬.೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಹಾದುಹೋಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಕಡೆಯಿಂದ ಬೊಮ್ಮನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ತಾಲೂಕನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಗರ್ಗೆಶ್ವರಿ-ನರಸೀಪುರ-ಮೂಗೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮುಡಿಗೊಂಡ ಬಳಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ಅನ್ನು (ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಂಡಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ) ಕೂಡುತ್ತದೆ. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿರುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಮಧ್ಯಮಪಥ (೫.೫ ಮೀ ಅಗಲ)ದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರ್ಯ ಮುಕ್ತಾಯ ಹಂತದಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮೈಸೂರು-ನರಸೀಪುರ ನಡುವಣ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ : ೨೦೦೦ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೬ (ಮೈಸೂರು-ಬನ್ನೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿ-ಕನಕಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ) ೨) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೭೯ (ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಬನ್ನೂರು-ನರಸೀಪುರ-ಮಾದಾಪುರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ರಸ್ತೆ) ಹಾಗೂ ೩) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೪ (ನಂಜನಗೂಡು-ನರಸೀಪುರ-ಸೋಸಲೆ-ಕಲ್ಕುಣಿ-ಕಿರುಗಾವಲು-ಮಂಡ್ಯ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ)ಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ೧೦೧.೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಮುಂದೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೬ ಅನ್ನು (ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿವರೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೦೯ಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೮೬ ರ ಉಳಿದ ಭಾಗವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೩೩ಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ೨೦೦೧ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ

ಹೆದ್ದಾರಿ ೧೭ ಎ ಅನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ ಎಂದು ಘೋಷಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಮೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (ಸಂಖ್ಯೆ ೩೩.೭೯, ಹಾಗೂ ೮೪)ಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮಾತ್ರವಿತ್ತು.

ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕನ್ನು ನೆರೆಯ ತಾಲೂಕು ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತು ಇದಾಗಿದೆ. ೨೦೦೪ದ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೨ ರಸ್ತೆಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೧೧.೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು, ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೧೭೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೇರಿತ್ತು.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ರಸ್ತೆ ಇದಾಗಿದೆ. ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ೧೯.೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ೨೦೦೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ೧೯೮೭ರವರೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದು, ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತವೆ. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ಒಂಭತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ : ತಾಲೂಕಿನ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳೇ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿವೆ. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೪೧೧ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಇರುವ ಇವೂ ಕೂಡ ೧೯೮೭ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಪಂಚಾಯತ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಹಸ್ತಾಂತರಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ (ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ)ಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ೨೦೦೮ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೯೩.೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ಅಲ್ಲದ ೨೦೦೮ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ, ಮೂರು ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫೯ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭಾ ರಸ್ತೆಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ : ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಕೊರತೆ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದುದ್ದಕ್ಕೂ ಎದ್ದುಕಾಣುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೪೩ರ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯೊಂದಿಗೆ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನವೀನ ಕಾರ್ಯಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಸಂಬಂಧ ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಮಟ್ಟದ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳ ಸಮಿತಿಯು ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿತು. ಅದರಂತೆ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಸಾಲದೆನಿಸಿದಾಗ ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ಸಮಗ್ರ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿ, ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೂ ಒತ್ತು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಅಸಮರ್ಪಕವೆನಿಸಿದಾಗ

೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ಮಾಸ್ಟರ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಗ್ರಾಮ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಾದಂತೆ ೧೯೭೬ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೧೨೩ ವಸತಿಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೮೮ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ, ಎರಡು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಮಣ್ಣುರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೨ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಉಳಿದ ೨೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ ಗ್ರಾಮೀಣರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ೫೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಯುತು ರಸ್ತೆ, ೨೪ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯಯುತು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೪೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆ ಲಭಿಸಿದ್ದು, ರಸ್ತೆರಹಿತ ಗ್ರಾಮಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ೭೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಯುತು ರಸ್ತೆ, ೩೦ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯಯುತು ರಸ್ತೆ, ೨೩ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿತ್ತು. ಅದೇ ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೫ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಯುತು ರಸ್ತೆ, ನಾಲ್ಕು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯಯುತು ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು. ೧೯೯೬ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೧೧ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಯುತು ರಸ್ತೆ, ನಾಲ್ಕು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯಯುತು ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಎಂಟು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ೨೦೦೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನ ಬಹುಪಾಲು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಯುತು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಲಭಿಸಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ಗಣತಿ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ : ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಅರಿಯುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಾಗುವ ಒತ್ತಡವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲೆಂದು ೧೯೫೬ರಿಂದ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಹಾಗೂ ಆಯ್ದು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನೂ ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಏಳು ಪೂರ್ಣ ದಿನಗಳ (ರಾತ್ರಿ-ಹಗಲು) ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ಜರುಗಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ೨೧೨ಎ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ದಾಖಲಾದಂತೆ ೨,೬೧೪ ಭಾರೀವಾಹನ, ೩,೪೪೮ ಹಾಗೂ ಲಘುವಾಹನ, ೬೮ ಮಂದಗತಿ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಯೂನಿಟ್ ೧೦,೧೮೭ ಆಗಿತ್ತು. ಉಳಿದಂತೆ ತಾಲೂಕಿನ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಂಚಾರಗಣತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕೆಳವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ.

ಸೇತುವೆಗಳು : ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ಹಾಗೂ ಕಪಿಲ ನದಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಇತರ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಹರಿದಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ

ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ಯೋಗ್ಯಯುತುಮಾನಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಕಷ್ಟಕರವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ನದಿ-ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಲು ತೆಪ್ಪು ಹರಿಗೋಲು, ನಾಡದೋಣಿ ಮುಂತಾದವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸೋಸಲೆ-ಹೊಸತಿರುಮಕೂಡಲು ನಡುವೆ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ೧೯೩೨ರಲ್ಲಿ ಬೆನಕನಹಳ್ಳಿ ಬಳಿ ಐದು ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ೪೬೮ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯು ತಾಲೂಕಿನ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಾಲ್ಕಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಅವರ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ಕೃಷ್ಣರಾಜೇಂದ್ರ ಸೇತುವೆ ಎಂದೇ ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಹೊಸತಿರುಮಕೂಡಲು ಹಾಗೂ ನರಸೀಪುರಗಳ ನಡುವೆ ಹರಿದಿರುವ ಕಪಿಲ ನದಿಗೆ ರೂ. ೩.೪೫ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೩೦೪ ಮೀ. ಉದ್ದದ ವಾಣಿವಿಲಾಸ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ತಾಲೂಕಿನ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾದಂತಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು-ಬನ್ನೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಬನ್ನೂರು ಬಳಿ ಸುಮಾರು ೧೦.೫೦ ಲಕ್ಷರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೩೦೭ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ನರಸೀಪುರ-ಚಾಮರಾಜನಗರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅಡ್ಡಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ಮೂಗೂರು ಬಳಿ ೩.೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂ. ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ೬೧ ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ತಾಲೂಕಿನ ಹೆಮ್ಮಿಗೆ-ತಲಕಾಡು (ವಡಯಾಂಡಹಳ್ಳಿ) ನಡುವೆ, ಹೆಮ್ಮಿಗೆ ಬಳಿ ೪೩೦.೪೦ ಮೀ. ಉದ್ದದ (೭.೫೦ ಮೀ. ಅಗಲದ ದ್ವಿಪಥ ಮಾರ್ಗವನ್ನುಳ್ಳ) ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೨೦೦೧ರಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕಾಗಿ ೩೨೭.೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ವ್ಯಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಗೆ ತಲಾ ೧೦.೭೬ ಉದ್ದದ ೪೦ ಕಮಾನುಗಳಿವೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ತಲಕಾಡಿಗೆ, ಪೂರಿಗಾಲಿ-ಮುಡುಕುತೊರೆ ಬಳಸು ಹಾದಿಯಲ್ಲಿ ೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಯಾಣಿಸಿ ನರಸೀಪುರದಿಂದ ಬರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಂತ್ಯಗೊಂಡು ನರಸೀಪುರ ತಲಕಾಡುಗಳ ನಡುವಣ ಅಂತರ ಕೇವಲ ೧೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಳಿದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಮಯ ಉಳಿದು ಶ್ರಮ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಹಳ್ಳಿಕೊಳ್ಳಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೯೮೬ರ ವೇಳೆಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ೪೯೯ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು (ಆರು ಮೀಟರ್), ಆರರಿಂದ-ಮೂವತ್ತು ಮೀ. ಉದ್ದದ ೧೮ ಕಿರುಸೇತುವೆಗಳು ಹಾಗೂ ೬೦ ಮೀ. ಗಿಂತ ಬೃಹತ್ತಾದ ನಾಲ್ಕು ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಆರು ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ೨೯೨ ಅಡ್ಡಮೋರಿ, ಆರರಿಂದ - ಮೂವತ್ತು ಮೀಟರ್‌ವರೆಗಿನ ೧೪ ಕಿರುಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ

೬೦ ಮೀ. ಗಿಂತ ಬೃಹತ್ತಾದ ನಾಲ್ಕು ಸೇತುವೆಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದವು. ೨೦೦೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೂ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೬೦ ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಉದ್ದನೆಯ ಸೇತುವೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ ನಾಲ್ಕಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಮೂರು ಸೇತುವೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೂ ಹಾಗೂ ಉಳಿದೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೂ ಇತ್ತು.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ : ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನ ಒದಗಿಸುವುದು ರೂಢಿಗೆ ಬಂತು. ಕುದುರೆ ಸಾರೋಟು, ಎತ್ತಿಗಾಡಿಗಳೇ ಪ್ರಧಾನವಾಹನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದರು. ಎತ್ತು, ಕತ್ತೆ, ಕೋಣ, ಎಮ್ಮೆಗಳೇ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರಡೆಯಂತೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಬಸ್ಸುಸೇವೆಯನ್ನು ಮಾಡರ್ನ್ ಮೋಟಾರ್ಸ್‌ನ ಬಿ.ಸಿ.ಪಾಪಣ್ಣನವರು ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ತಿರುಮಕೂಡಲಿಗೆ ೧೯೧೦-೨೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದರೆ, ಟಿ.ಎಸ್.ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಮಂಜಪ್ಪ ಹಾಗೂ ಭಗವಾನ ಸಿಂಗ್ ಮೈಸೂರು-ಮಳವಳ್ಳಿ ನಡುವೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದರು. ಅದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಮೈಸೂರು-ನರಸೀಪುರ ನಡುವೆ ಜಟಕಾಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಏಕೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಈ ತಾಲೂಕು ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ತಾಲೂಕಿನೊಂದಿಗಿನ ಗಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವು ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೯೫೬ರಿಂದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳದೇ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ದರ್ಬಾರು, ಅದರಂತೆ ಈಗಲೂ ಮೈಸೂರು-ನರಸೀಪುರ, ನರಸೀಪುರ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ನರಸೀಪುರ-ಚಾಮರಾಜನಗರ, ನರಸೀಪುರ-ಮಂಡ್ಯ, ನರಸೀಪುರ-ತಲಕಾಡು, ನರಸೀಪುರ-ಬನ್ನೂರಗಳ ನಡುವೆ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಮಳವಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರಿನ ನಡುವೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮಳವಳ್ಳಿ, ಮೈಸೂರು ಘಟಕಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯು ೧೯೫೮ರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ, ವಾಹನಗಳಿಗೆ, ಚಾಲಕ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರುಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುವ ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೯೭೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೩೬೬ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು, ೧೯೮೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೬೬೯ಕ್ಕೆರಿದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೨೮೪ಕ್ಕೆ, ೧೯೮೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅದು ೨,೩೮೭ ಆಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ವಾಹನಗಳು ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಲಾರಂಭಿಸಿ, ೧೯೯೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ೩೯೧೨ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ೩೩೨೪ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್/ಸ್ಕೂಟರ್‌ಗಳು, ೨೫೫ ಮೋಟಾರುಕಾರು, ೧೧೨

ಸರಕುವಾಹನ ಹಾಗೂ ೨೨೧ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೪೯೮೦ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ೨೬೬೭ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನ, ೪೯ ಕಾರು, ೮೪ ಆಟೋ, ೧೬೪ ಸರಕುವಾಹನಗಳೂ ಸೇರಿದ್ದವು. ಇದು ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬,೧೫೩ಕ್ಕೆರಿದ್ದು, ೪೮೬೨ ಸ್ಕೂಟರ್, ೫೮ ಕಾರು, ೨೬ ಆಟೋ, ೧೨೧ ಆಟೋ, ೩೪೮ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೧೮,೧೨೧ಕ್ಕೆರಿದ್ದು ೧೪,೯೭೮ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್-ಸ್ಕೂಟರ್, ೧೩೩ ಜೇಪು, ೧೦೫ ಬಾಡಿಗೆ ಕಾರು, ೧೧೫ ಆಟೋರಿಕ್ವಾ ೫೦ ಆಮ್ಮಿ ಬಸ್, ೧೬೭೦ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳು, ೯೭೩ ಸರಕು ವಾಹನ, ಆರು ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ೯೧ ಇತರೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು.

ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಚಾಲಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ವಾಹನ ಚಾಲಕರು ಜೊತೆಯಲ್ಲೇ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಕಿರು ಪ್ರಮಾಣದ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕಾರ್ಡುಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ವಿತರಿಸಲು ಆರಂಭಿಸಿದೆ.

ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು : ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಇಂದಿಗೂ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಸರಕು ಸಾಗಾಣೆಗೆ ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆ. ೧೯೯೩ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೪,೧೯೫ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ೩,೯೪೧ ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ೨೫೪ (ನರಸೀಪುರ -೯೧, ಬನ್ನೂರು-೧೯೧) ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಇದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಇಂದು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಇವು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿದು ಬಂದಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ.

ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ : ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿದಿರುವ ಕಾವೇರಿ ಹಾಗೂ ಕಬಿನಿ ನದಿಗಳಲ್ಲಿ ನೌಕಾಯಾನಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ತೆಪ್ಪು ಹರಿಗೋಲು, ನಾಡದೋಣಿ, ಮುಂತಾದವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಲ್ನಡೆಯಿದ್ದಾಗ ನಡೆದೇ ದಾಟುವುದು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ೧೯೨೨ರವರೆಗೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಲಿ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿಗಳು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯಡಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೭೪ ಕಡವುಗಳಲ್ಲಿ ತಾಲೂಕಿನ ಕೆಲವು ಕೂಡ ಸೇರಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೯೭೯-೮೦ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ದಾಸನಪುರ-ಕಾವೇರಿಪುರ ನಡುವೆ ಕಡವು ಸೇವೆಯನ್ನು ಇಲಾಖೆಯು ಯೋಜಿಸಿ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ೧,೧೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೯೮೨-೮೩ರಿಂದ ಇದರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಯೇ ಆರಂಭಿಸಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ೧೯೮೫ರ ವೇಳೆಗೆ ತಲಕಾಡು ಮೇದಿನಿ ನಡುವಣ ಕಡವು

ಸೇವೆಯನ್ನು ಹರಾಜಿನ ಮೂಲಕ ಖಾಸಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೦ರಲ್ಲಿ ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಜಯಪುರ ಹಂಪಾಪುರ ಕಡುವು ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಹಾಗೂ ೨೦೦೨ರಲ್ಲಿ ಖಾನಾಪುರ-ಬೀರಹಳ್ಳಿ ನಡುವಣ ಕಡುವು ಸೇವೆಯನ್ನು ಹರಾಜಿನ ಮೂಲಕ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡಿತು. ಒಟ್ಟಾರೆ ೨೦೦೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೨೯ ಕಡುವು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ (ಎರಡು ಇಲಾಖಾ ನಿಯಂತ್ರಿತವೂ ಸೇರಿ) ಒಂದಾದ ದಾಸನಪುರ-ಕಾವೇರಿಪುರ ನಡುವಣ ಇಲಾಖಾ ಕಡುವು ನೆಲೆಯು ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಿಂದ ಆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೩೬,೭೨೩ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ೧೮,೮೯೦ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್, ೮೬೨ ಆಟೋ, ಹಾಗೂ ೨೬೩೫೦ ಟನ್ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಇಲಾಖೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧,೧೦,೬೪೭ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಸಂದಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ ತಾಲೂಕಿನ ಇತರ ಮೂರು ಕಡುವು ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹರಾಜು ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಬಂದರು ಇಲಾಖೆಗೆ ೯೩೬೫ ರೂ.ಗಳು ಸಂದಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ವಿಜಯಪುರ ಹಂಪಾಪುರ ತಡಿಮಾಲಂಗಿ-ತಲಕಾಡು ಕಡುವು ಕೂಡ ಒಂದಾಗಿದೆ.

ಅಂಚೆ : ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (೧೯೭೩-೧೯೭೦೪) ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದಿತು. ಸಂಸ್ಕೃತ ಮೂಲಕ 'ಹಂಸ' ಪದದ ಅಪಭ್ರಂಶ ರೂಪವೇ 'ಅಂಚೆ' ಆಗಿದ್ದು ಟಪಾಲುಗಳ ರವಾನೆಗಾಗಿ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರರು, ಬೆಹಾರಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆಯು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಯೊಂದಿಗೆ ವಿಲೀನಗೊಂಡ ನಂತರ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯು ಮತ್ತಷ್ಟು ಚುರುಕುಗೊಂಡಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಚೀಟಿಗಳ ಬಳಕೆ ೧೮೮೦ ಮನಿಯಾರ್ಡ್ ಸೇವೆ, ೧೮೭೮ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ವಸ್ತುಗಳಿಗೆ ವಿಮೆ, ೧೮೮೪ರಲ್ಲಿ ರಿಫೈಕಾರ್ಡ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಮನಿಯಾರ್ಡ್ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೧೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ೫೦ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಮುಂದೆ ೧೯೨೬ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನ ನರಸೀಪುರ, ಬನ್ನೂರು, ಮೂಗೂರು, ಸೋಸಲೆ, ಉಕ್ಕಲಗೆರೆ, ಗರ್ಗೇಶ್ವರಿ ಹಾಗೂ ತಲಕಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ತಂತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕು ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಂದು ಮರು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ೫೨೦ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ೫೫ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು ಈ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೭೮ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೮ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ನಂಜನಗೂಡು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆವಿಭಾಗವನ್ನು ರೂಪಿಸಿದಾಗ ಅದರ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕು ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೪೮ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ೧೯೯೩ರವರೆಗೆ

(೪೯) ಮುಂದುವರಿಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೫೧ಕ್ಕೆ ಇಳಿತು. ಐದು ಉಪಅಂಚೆಕಚೇರಿ ಹಾಗೂ ೩೭ ಇಲಾಖೇತರ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೮ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೫೨ ಇದ್ದು, ಸರ್ಕಾರದ ಖಾಸಗೀಕರಣ ನೀತಿ ಹಾಗೂ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ನಾನಾಬಗೆಯ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ತನ್ನತ್ತ ಸೆಳೆಯಲು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಪರಿಶ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ.

ತಂತಿಕಚೇರಿ : ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವಣ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಟ್ರೈನ್ ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿತು. ೧೮೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿಸೇವೆಯು ಆರಂಭವಾದಾಗ ತಾಲೂಕಿನ ಕೆಲವು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲೂ ಈ ಸೇವೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಒಂಭತ್ತು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ಇವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೯೮೩ ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೮ ಕ್ಕೆ ಇಳಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ೩೨ ಕ್ಕೂ ೨೦೦೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೪೨ ಕ್ಕೂ ಏರಿತು. ಆದರೆ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವಿಂದು ಫ್ಯಾಕ್ಸ್, ವೆಬ್‌ಸೈಟ್, ಅಂತರ್‌ಜಾಲ ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ ಎಸ್.ಎಮ್.ಎಸ್. ಸೇವೆ ಮುಂತಾದವುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಂ ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ಮುಂತಾದ ತಂತಿ (ತಾರು) ಸೇವೆಗಳು ಹಿನ್ನಡೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ.

ದೂರವಾಣಿ : ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೊದಲ ಟೆಲಿಫೋನು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಾಕನಕೋಟೆ-ಹುಣಸೂರು ನಡುವೆ ೧೮೮೯ರ ಖೆಡ್ಡೆ ಸಂದರ್ಭದಷ್ಟು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಗುರುತಿಸಬಹುದಾದರೂ ಶಾಶ್ವತ ಸಂಪರ್ಕ ಮೈಸೂರಿಗೆ ದೂರತದ್ದು ೧೯೦೯ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ೧೯೧೨ರಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಬಹು ಕಾಲ ಇದು ಸರ್ಕಾರಿ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯು ತಾಲೂಕನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ನರಸೀಪುರದಲ್ಲಿ ೧೯೭೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ೪೭ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಿತ್ತು. ೧೯೭೮ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦೨ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೮೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೨೦೧ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೮ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಏಳು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ೪೨೧ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೯೯೩ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಎಂಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ೭೮೧ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೯೮ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೪೭ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿದ್ದವು. ೨೦೦೯ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ೯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ೫,೨೪೫ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದವು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲುಂಟಾಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳಿಂದಾಗಿ, ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಹೆಚ್, ಟಾಟಾಇಂಡಿಕಾಂ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಸ್ಪರ್ಧೆ ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ತಳವಾಣಿ (ಲ್ಯಾಂಡ್‌ಲೈನ್)ಗಳು

ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತಿವೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೯೦೯ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕಾಯಿನ್‌ಬೂತ್‌ಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿವೆ.

ಆಕಾಶವಾಣಿ : ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರೊ.ಎಂ.ವಿ.ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರು ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಖಾಸಗಿ ಪ್ರಸಾರಣ ಕೇಂದ್ರವೇ ಮೊದಲ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದು, ಆಕಾಶವಾಣಿ ಎಂದು ಅದನ್ನು ಕರೆಯಲಾಯಿತು. ಇದು ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ರೇಡಿಯೋ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ೧೯೫೯ರವರೆಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಿತಾದರೂ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ಈ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಒಂದು ಕಿ.ವ್ಯಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪುನರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರತಿಭೆಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ದೊರೆಯುವಂತಾಯಿತು. ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೇಡಿಯೋ ಮಾಲಿಕರು ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಪಡೆದು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ನವೀಕರಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ೧೯೫೯ರಿಂದಲೂ ಜಾರಿ ಇತ್ತು. ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ನರಸೀಪುರ ತಾಲೂಕಿಗೂ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಪ್ರಸಾರವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ೧೯೬೪ರ ವೇಳೆಗೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೫೫೫ ರೇಡಿಯೋಗಳಿದ್ದವು. ಇದು ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ೧೫೬೬ಕ್ಕೆ ಇಳಿದರೂ ೧೯೬೫ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೬೯೦೫ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಆದರೆ ೧೯೬೫ರಿಂದೀಚೆಗೆ ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ರದ್ದತಿಯಿಂದಾಗಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರೇಡಿಯೋಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಲಭಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಎಫ್.ಎಮ್. ರೇಡಿಯೋಗಳು ಇಂದು ಸಾಕಷ್ಟು ಜನಾದರಕ್ಕೆ ಪಾತ್ರವಾಗಿದ್ದರೂ, ದೂರದರ್ಶನದಂತಹ ದೃಶ್ಯ ಶ್ರವಣ ಮಾಧ್ಯಮದಿಂದಾಗಿ ರೇಡಿಯೋಗಳು ತಮ್ಮ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕಾಗಿ ತಿಣಕಾಡುತ್ತಿವೆ.

ದೂರದರ್ಶನ: ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವು ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದರೂ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಅದು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು, (ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ) ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ. ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ೧೯೬೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತಾದರೂ ೧೯೬೯ರಿಂದ ಸ್ವತಂತ್ರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರಣ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮೀಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದಾಗ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ದೂರದರ್ಶನ ಸೌಲಭ್ಯ ತಾಲೂಕಿಗೂ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ತಾಲೂಕಿನಾದ್ಯಂತ ದೂರದರ್ಶನ ಬಳಕೆ ಸರ್ವಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳು ಕೇಬಲ್ ಜಾಲದ ಮೂಲಕ ವಿವಿಧ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ವೀಕ್ಷಕರಿಗೆ ನೀಡಲು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದ್ದು, ಕೇಬಲ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳ ಸಂಘಟಿತ ಪ್ರಸಾರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನರಸೀಪುರದಲ್ಲೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ತಾಲೂಕಿನ ಶೇ. ೮೦ ನಗರವಾಸಿಗಳು ಶೇ. ೬೦ ಗ್ರಾಮೀಣರು ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಿಸುತ್ತಾರೆಂದು

ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿಯವರು ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಟು ಹೋಮ್ (DTH) ಸೇವೆಯು ಜನಮನ್ನಣೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ ಅಂತರಜಾಲ ಸೌಕರ್ಯವು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ತಲುಪುವಂತಾಗಿದೆ. ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ರೈತ ಸಂಪರ್ಕ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡಿರುವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಅಂತರಜಾಲ ಸೇವೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ದೊರೆಯುವಂತಾಗಬೇಕೆಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಆಶಯವಾಗಿದೆ.