

ಅಧ್ಯಾಯ - ೨

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ಪೀಠಿಕೆ

ಮಾನವ ಸಮಾಜದ ಸರ್ವಾಂಗೀಣ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸಾಧನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಮೃದ್ಧ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲ, ಉತ್ಪಾದನಾಶೀಲ ಕೃಷಿ, ಪ್ರಗತಿಶೀಲ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕ್ರಿಯಾಶೀಲ ವಾಣಿಜ್ಯ, ಉದ್ಯಮಶೀಲ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್‌ಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಡುವೆ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪಾತ್ರ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಜನ-ಜಾನುವಾರು, ಸರಕು-ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ, ರೈಲುಸಾರಿಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ, ವಾಯುಸಾರಿಗೆ; ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ; ವ್ಯಾಪಾರ-ವ್ಯವಹಾರ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳನ್ನು ವೃದ್ಧಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳಾದ ಅಂಚೆ-ತಂತಿ, ದೂರವಾಣಿ, ಮೊಬೈಲ್ ಸೇವೆ; ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಮತ್ತು ದೂರದರ್ಶನ; ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಆಡಳಿತದ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಸಾಧನಗಳಾದ ಗಣಕಯಂತ್ರ, ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನ ಅಂಚೆ ಅಥವಾ ಮಿಂಚಂಚೆ (e-mail), ಅಂತರ್ಜಾಲ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆ, ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಸಂದೇಶ ಸೇವೆ (SMS - Short Message Service), ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರಿ ವಲಯಗಳು ಪ್ರೈವೋಟಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳೆಂದು ಗಣನೀಯ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ರಂಗದಲ್ಲಿನ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಅದ್ಭುತ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳ ಅಂತರ ದೂರವೆನಿಸದೆ, ಪ್ರಪಂಚವಿಂದು ಕಿರಿದಾಗಿ ಅತ್ಯಂತ ಸಮೀಪವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆನೋ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ವಿಶ್ವಗ್ರಾಮ (Global Village) ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಟ್ಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ, ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ನಂತರದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ, ಆಗಿರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ಸಾಧನೆಗಳನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ನಿರೂಪಿಸುವುದೇ ಈ ಅಧ್ಯಾಯದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ.

ಭೂಸಾರಿಗೆ

ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಕೃಷಿಕರು, ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು, ಮತ್ತು ದನ, ಕತ್ತೆ, ಹೇಸರಗತ್ತೆ, ಕುದುರೆ ಮುಂತಾದ ಸಾಕುಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ಸರಕು ಸರಂಜಾಮುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು, ಬಂಡಿಗಳೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಮೇನೆ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಕುದುರೆ, ಆನೆ, ರಥ, ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಉನ್ನತ ವರ್ಗದವರು ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದರೆ, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳನ್ನೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಬಟ್ಟೆ, ದಾರಿ, ಕಾಲುದಾರಿ, ಹಾದಿ, ಮಾರ್ಗ ಮುಂತಾದ ರಸ್ತೆ ಸಂಬಂಧಿ ಪದಗಳು ವಿರಳವಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ.

ಒಂದನೇಯ ಶಿವಮಾರನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ನೆರೆಯ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಲ್ಲೇಗೆರೆ ಗ್ರಾಮದ ಕ್ರಿ.ಶ. ೭೧೩ರ ತಾಮ್ರಶಾಸನ, ಕೆರಗೋಡು ಬಳಿ ಕಿಳನಿ ನದಿಗೆ ಸೇತುವೆ (ಸೇತುಬಂಧ) ಕಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ದಾಖಲಿಸುತ್ತಾ, ಮಹಾಪಥವು (ಅಂದಿನ ಕೆರಗೋಡು ವಿಷಯ ಹಾಗೂ ಕಲ್ಚುಣಿ (ಕುಣಿಗಲ್) ನಾಡುಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಹೆದ್ದಾರಿ; ಇಂದಿನ ಮಂಡ್ಯ - ಕುಣಿಗಲ್ ರಸ್ತೆ) ಕೆರಗೋಡಿನ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಶಾಸನದಿಂದ ಆ ವೇಳೆಗಾಗಲೇ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಣಿಗಲ್ ಭಾಗವು ನೆರೆಯ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆರಗೋಡು ಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಅಂಶವು ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲೂ ಅಂತಹ ಉಲ್ಲೇಖಗಳು ವಿರಳವಾಗಿ ಕಾಣಿಸುತ್ತವೆ. ಇಂದು ಕುಣಿಗಲ್ ಪಟ್ಟಣ ಜೂಜಿನ ಕುದುರೆಗಳ ಸಾಕಣೆ (ಅಮೃತ ಮಹಲ್) ತಾಣವಾಗಿ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ.

ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮುಂದೆ ಅದು 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಸ್ಥಳೀಯ ಪಾಳೆಗಾರರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಡಿಯಲ್ಲೂ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಧಾರಿಸಿದಂತೆ ತೋರುತ್ತದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಯುದ್ಧಗಳು ಜರುಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ತುರ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿ, ಮುಂತಾದ ಕಾರ್ಯಗಳ ಬಗೆಗೂ ಆಳರಸರು ಗಮನ ಹರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ದಂಡಿನ ದಾರಿಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವೆಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಮುಂದೆ ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕೂಡ ತಮ್ಮ ಯುದ್ಧ ನೀತಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯತ್ತ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿದ್ದರು. ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕೈಗೊಂಡ ಯುದ್ಧಗಳು ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕೈಗನ್ನಡಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು 'ಫಿರಂಗಿ ರಸ್ತೆ' ಗಳೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೂ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೇವಲ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ದುಸ್ಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ, ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳ ಕೂಡುರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನೇ ಬಳಸುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು.

ಟಿಪ್ಪು ಮರಣಾನಂತರ ಸುಮಾರು ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೦೦-೧೮೦೨ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಟಿಪ್ಪುವಿನ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುದೀರ್ಘ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಧಿಕಾರಿ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದನು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೋಲಾರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊರಟ ಬುಕಾನನ್, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಧುಗಿರಿ (ಜುಲೈ ೨೪-ಜುಲೈ ೨೯), ಬಡವನ ಹಳ್ಳಿ(ಜುಲೈ ೩೦), ಶಿರಾ (೩೧ ಜುಲೈ-ಆಗಸ್ಟ್-ಆರು), ಮಿಡಿಗೇಶಿ (ಆಗಸ್ಟ್ ಎಂಟು-ಒಂಬತ್ತು), ಮಧುಗಿರಿ (ಆಗಸ್ಟ್ ೧೦-೧೧), ಚನ್ನರಾಯನ ದುರ್ಗ(ಆಗಸ್ಟ್-೧೨), ತಾವಿನ(ತಾವರೆ)ಕೆರೆ, (ಆಗಸ್ಟ್-೧೩), ತುಮಕೂರು(ಆಗಸ್ಟ್-೧೪), ಗುಬ್ಬಿ(ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫), ಮೂಗನಾಯಕನ ಕೋಟೆ (ಆಗಸ್ಟ್-೧೬) ದೊರೆಗುಡ್ಡ (ಆಗಸ್ಟ್-೧೮), ಮಾದನ ಮಡು (ಆಗಸ್ಟ್-೧೯), ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ (ಆಗಸ್ಟ್ ೨೦-೨೧), ಅರಳುಗುಪ್ಪೆ(ಆಗಸ್ಟ್-೨೨), ತುರುವೇಕೆರೆ (ಆಗಸ್ಟ್, ೨೩-೨೪), ಕಾಡಹಳ್ಳಿ(ಆಗಸ್ಟ್-೨೫) ಗಳಿಗೂ ಭೇಟಿ ನೀಡಿ, ಬೆಳ್ಳೂರುನ್ನು (ನಾಗಮಂಗಲ ತಾ.) ಆಗಸ್ಟ್ ೨೬ ೧೮೦೦ ರಂದು ತಲುಪಿದ ಅಂಶ ಅವನ ಪ್ರವಾಸಿ ಕಥನದಿಂದ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಇದರಿಂದ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಂತರಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಜೊತೆಗೆ ನೆರೆಯ ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಮಂಡ್ಯ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೊಂದಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ.

೧೮೩೧ರಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ಕರೆಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ೧) ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ - ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ, ಮತ್ತು ೨) ಬೆಂಗಳೂರು - ಹರಿಹರ ರಸ್ತೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಕೂಡ

ಹಳ್ಳಿ-ಕೊಳ್ಳಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು ತುಂಬಾ ಕೆಟ್ಟ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅದೇ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವೆಂದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಾವಗಡ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಬಳ್ಳಾರಿ - ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ. ಮುಂದೆ ಕರ್ನಲ್ ಜಿ.ಪಿ. ಗ್ರಾಂಟ್ ಈ ರಸ್ತೆಯ ಸರ್ವೆಕ್ಷನ್ ನಡೆಸಿ ೧೮೭೦ರಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಅನಂತಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಡಕಶಿರಾ ತಾಲೂಕು ಮತ್ತು ತುಮಕೂರು ಪಟ್ಟಣದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಉಳಿದಂತೆ ಈ ರಸ್ತೆ ತುಂಬಾ ಕೆಟ್ಟ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಾನೆ.

ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳು ದಕ್ಕೂ ನೀರು-ನೆರಳಿನ ಸೌಲಭ್ಯವುಳ್ಳ ಸಾಲು ಮರಗಳು, ಮರದ ತೋಪುಗಳು, ಅರವಟ್ಟಿಕೆ, ಭತ್ತ ಮುಂತಾದವುಗಳು ಇರುತ್ತಿದ್ದವು. ತೆಪ್ಪ ಮತ್ತು ದೋಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ನದಿ ಮತ್ತು ತೊರೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿ ಸಂಚರಿಸುವುದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಸರಕುಗಳನ್ನು ತಲೆಯ ಮೇಲೆ, ಕಾವಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಎತ್ತು, ಕತ್ತೆ ಮತ್ತು ಕೋಣಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದ ಕಡೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಬಂಡಿಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರು (ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೮೩೧-೧೮೮೧)ಗಳ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ, ನಂತರ ಬಂದ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪ್ರಗತಿಪರ ಅರಸರಾದ ನಾಲ್ವಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸಿತು. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಯ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ (೧೮೩೧) ಇಡೀ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಧಾನ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹರಿಹರ ರಸ್ತೆ, ಮತ್ತು ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೆಸರಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹರಿಹರ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದವು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೊರತಾಗಿದ್ದು, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಬಹಳ ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಿತ್ತೆಂದು ಕರ್ನಲ್ ಗ್ರೀನ್ ತನ್ನ ೧೮೩೧ರ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ದಾಖಲಿಸಿದ್ದಾನೆ. ಆದರೆ ೧೮೩೧ರ ನಂತರ ರಸ್ತೆ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಗಳಾದವು.

ಮಾರ್ಕ್ ಕಬ್ಬನ್ನ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (೧೮೩೪-೧೮೬೧) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜಮಾರ್ಗ, ಪ್ರಾಂತೀಯ ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕಿನ ಅಮಲ್ದಾರರುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ರಸ್ತೆ-ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರಲು ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಾರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೮೩೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೂ ಸಾಲದೆನಿಸಿದಾಗ ಓರ್ವ ಮುಖ್ಯ ಎಂಜಿನಿಯರ್, ಓರ್ವ ಉಪಮುಖ್ಯ ಎಂಜಿನಿಯರ್, ಐವರು ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಎಂಜಿನಿಯರ್, ನಾಲ್ವರು ಸಹಾಯಕ ಎಂಜಿನಿಯರ್ ಹಾಗೂ ಮೂವತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೮೫೬ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೩೧-೧೮೫೬ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೮.೭೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಕಾಮಾಟಿಗಳು ಹಾಗೂ ಖಾಲಿಹಾತ್‌ಗಳೆಂಬ ದುಡಿಯುವ ವರ್ಗ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಆಯಾ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ನೀರಾವರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರವೇ ವೇತನ ನೀಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಮನೆದರೆಯನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಖಾಲಿಹಾತ್‌ಗಳು ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹೊರುವವರಾಗಿದ್ದು, ಪಾಲ್ಕನೇರ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಹೊರಲೆಂದೇ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನೇಮಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ಆ ಸೇವೆ ಬಯಸಿದ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಂದ ಸರ್ಕಾರವು ನಿಗದಿತ ಸೇವಾಶುಲ್ಕ ಪಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇತರ ಬಗೆಯ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಲಾರಂಭಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ ಸಾರಿಗೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿತು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಇವರ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೪೧ರಲ್ಲಿ ಮಾರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ೧೮೬೦ರಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡೂ (ಕಾಮಾಟಿ ಹಾಗೂ ಖಾಲಿಹಾತ್) ವರ್ಗದವರನ್ನು ಒಂದಾಗಿ ಸುಮಾರು ಜನರ ಹತ್ತು ಗುಂಪುಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಂತಗಳಿಗೆ ನೇಮಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯು ರೂ.೬೭,೦೦೦ ಗಳನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಭರಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ದಾಖಲೆಪತ್ರ, ಕಡತಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಆ ನಂತರ ಆಡಳಿತ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ, ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ವಯಂ ಆಡಳಿತ ಸಂಸ್ಥೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳನ್ನು ೧೮೬೨ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ

ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿದವು. ಹಿಂದೆ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟ ಸೇವೆ, ಕಡ್ಡಾಯ ಶ್ರಮದಾನ, ಕೈದಿಗಳ ಸೇವೆ ಹಾಗೂ ಬರಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ರಸ್ತೆ ಶುಲ್ಕ ವಿಧಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಬೌರಿಂಗ್ (೧೮೬೨- ೧೮೭೦) ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನೇಗಿಲ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಗೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

೧೮೭೦ರ ಮೂಲ ರೆವೆನ್ಯೂ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಇತರ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳೆಂದರೆ ಶಿರಾ-ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಶಿರಾ-ಹಿರಿಯೂರು ರಸ್ತೆ (ಇವು ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿ ರಸ್ತೆಯ ಭಾಗಗಳಾಗಿದ್ದವು); ಶಿರಾ-ಮಧುಗಿರಿ ರಸ್ತೆ, ಬುಕ್ಕಾಪಟ್ಟಣದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಶಿರಾ-ಹುಳಿಯಾರ್ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಶಿರಾ-ಗುಬ್ಬಿ ರಸ್ತೆ. ಇದನ್ನು ಶಿರಾ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ ರಸ್ತೆ ಎಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ನಂತರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶಿರಾ-ಅಮರಾಪುರ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಉತ್ತರಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲೇ ಶಿರಾ ಪಟ್ಟಣ ಎಲ್ಲಾ ದಿಕ್ಕಿನೆಡೆಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ತುಮಕೂರು ತಾಲೂಕಿನ ಚೇಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳ್ಳಾವೆಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಬುಕ್ಕಾಪಟ್ಟಣ-ಹಾಗಲವಾಡಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕೂಡ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳು, ಆಧುನಿಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ, ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಅದರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ರಸ್ತೆ-ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ನಿರ್ಮಾಣ ವಿಧಾನ ಉತ್ತಮಗೊಂಡವು. ಅಲ್ಲದೆ, ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ಮಾಡಲಾಯಿತು.

ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕರ್ನಲ್ ಜೆ.ಪಿ.ಗ್ರಾಂಟ್ ೧೮೭೦ರಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸಿದ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆಯೊಂದನ್ನುಳಿದು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಅತ್ಯಂತ ಕೆಟ್ಟ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆ ಕಾರಣ ದೊಡ್ಡ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಂಚಾರದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ೧೮೭೦ ಮತ್ತು ೧೯೦೯ ರ ನಡುವೆ ಸುಧಾರಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇದೊಂದು ಪ್ರಮುಖ, ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರಸ್ತೆಯಾಯಿತು. ೧೮೭೦ ರ ಮೂಲ ಕಂದಾಯ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದ ನಂತರ, ಪಾವಗಡದಿಂದ ಕೊಡಮಡುವು ಮತ್ತು ರೊದ್ದಂ ಮೂಲಕ ಪೆನುಗೊಂಡೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಪಾವಗಡದಿಂದ ಪರಶುರಾಮಪುರದ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚಳ್ಳಕೆರೆಗೆ ಹೋಗುವ ಇನ್ನೊಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪೆನುಗೊಂಡೆ-ಮಡಕಶಿರಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಆಡಳಿತದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ೧೮೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸುವ 'ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ' ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸುವ 'ಜಿಲ್ಲಾನಿಧಿ' ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಪುನರ್ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ನಂತರ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೮೭೩ರಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹಾಗೂ ಕಟ್ಟಡಗಳೆಂದೇ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಇಲಾಖೆಯು, ೧೮೭೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ವರ್ಗದ ಪ್ರತಿ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗೆ ರೂ.೧೫೭೫ಗಳನ್ನೂ, ಎರಡನೇ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗೆ ರೂ.೪೦ ಅನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆ ಬಾಬಾಗಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ೧೯೦೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ರೂ.೧೫೭೫ ಹಾಗೂ ರೂ.೫೫೫ ಆಯಿತು.

ರಸ್ತೆಗಳ ವರ್ಗೀಕರಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ದೇಶದುದ್ದಕ್ಕೂ ಪ್ರಾಂತೀಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದವು. ಅದನ್ನು ಕೊನೆಗಾಣಿಸಿ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಏಕಪ್ರಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ೧. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩. ಜಿಲ್ಲಾ ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆ, ೪. ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ಐದು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ವರ್ಗೀಕರಣವು ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಮಾಡಿದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಮೊದಲ ಮೂರು ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ಆ ಪ್ರಕಾರ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಐದು ಗುಂಪುಗಳಲ್ಲಿ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ, ರಾಜ್ಯದ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ, ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿ, ಪುರಸಭೆ ಹಾಗೂ ನಗರಸಭೆಗಳೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್, ಕಪ್ಪು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಮೆಕಾಡಮ್ (Water-bound Macadam), ಹಾಗೂ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಮಣ್ಣು ಮುಂತಾದವುಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದಾಗಿದ್ದವು.

ರಾಜ್ಯದ ಏಕೀಕರಣ (೧೯೫೬) ದ ನಂತರ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫೭ರ ವೇಳೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಕೇವಲ ೨೫೮೬ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೮೩ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೨೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧,೦೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೭೫೩ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫೦೩ ಕಿ.ಮೀ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರಂತರ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದು, ೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೧೩,೦೮೭ ಕಿ.ಮೀ.ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೪೭೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೧,೯೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೧೩೯ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ೨,೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ೬,೫೦೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆ, ೧,೩೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ, ಹಾಗೂ ೬೮ ಕಿ. ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೨ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಒಟ್ಟು ೧೫,೮೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು, ಇದು ೩೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೬೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩,೭೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ, ೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೯,೨೬೫ ಕಿ.ಮೀ ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆ, ೧,೨೨೯ ಕಿ.ಮೀ, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ೫೮೧ ಕಿ.ಮೀ. ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ, ೬೮ ಕಿ. ಮೀ.ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೬೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩,೭೫೨ ಕಿ.ಮೀ. ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೦,೪೭೯ ಕಿ.ಮೀ. (೩,೬೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ, ೧೪೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ, ೫,೪೫೬ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ) ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ವಿವರಗಳಿಗೆ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೧ ನೋಡಿ. ಅದೇ ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೬೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೩,೭೬೭ ಕಿ.ಮೀ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೬,೨೮೮.೫೨ (೨,೨೮೯ ಕಿ.ಮೀ. ಪಕ್ಕಾ ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ, ೯೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೩,೦೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆ) ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

ಈ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲೇ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ (೨೦೦೧-೨೦೨೧) ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯೊಂದನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜಿಸಿದ್ದು, ಆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಥಮಿಕ, ಮಾಧ್ಯಮಿಕ ಹಾಗೂ ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮತ್ತು ವೇಗ (ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್) ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಥಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರುತ್ತವೆ. ತೃತೀಯ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಒಳಪಡುತ್ತದೆ. ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ೧೫೦೦ ಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೧೦೦೦ ದಿಂದ ೧೫೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೫೦೦-೧೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಇರುವಂತೆಯೂ, ೫೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ, ಅವು ಬಯಲುಸೀಮೆಯಲ್ಲಿದ್ದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರದಲ್ಲೂ, ಬೆಟ್ಟದ ಸೀಮೆಯಾದಲ್ಲಿ ಐದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರದಲ್ಲಾದರೂ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರುವಂತೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು, ಮುಂದೆ ಎದುರಾಗಬಹುದಾದ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅಗಲೀಕರಿಸಿ ಸದೃಢ ಅಡ್ಡಮೋರಿ-ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಅವುಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು

ಇವು ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಧಾನ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ, ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ, ರಾಜಧಾನಿಗಳೊಂದಿಗೆ, ಬಂದರು, ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪಟ್ಟಣ ಮುಂತಾದವುಗಳ ನಡುವೆ ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ದೇಶದ ಭಾವೈಕ್ಯತೆಗೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತಿವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯು ಈ ಹಿಂದೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿದ್ದು ೧೯೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೭೮ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೧ರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ

ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗದಡಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ದೊರೆಯುವ ಅನುದಾನದಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೭ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಇತ್ತು. ಇದು ೧೯೯೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿದ್ದು, ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಅದು ೩೨೫.೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಏರಿತು. ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದು, ಅವು ಒಟ್ಟು ೩೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ದೂರ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೫ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಮೂರು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳೆಂದರೆ ೧) ಮದ್ರಾಸ್-ಮುಂಬೈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೦೪ ೨) ತುಮಕೂರು-ಹೊನ್ನಾವರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೨೦೬ ಹಾಗೂ ೩) ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೪೮. ಅವುಗಳ ವಿವರ ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ -೦೪ : ಬೆಂಗಳೂರು - ಪುಣೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂದೇ ಪರಿಚಿತವಿರುವ ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹಿರೇಹಳ್ಳಿಯ ಬಳಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಶಿರಾ ತಾಲೂಕಿನ ನಾರಾಯಣಪುರದ ಮೂಲಕ ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ: ೭.೧ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿವರ (೧೯೫೭,೧೯೭೦ ಮತ್ತು ೨೦೦೧ ರಿಂದ ೨೦೧೨ ಮಾರ್ಚ್ ವರೆಗೆ) (ಉದ್ದ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ವರ್ಷ	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು	ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಗಳು	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳು	ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು	ಒಟ್ಟು
೧೯೫೭	೮೩	೨೩೦	೧೦೧೭	೭೫೩	೫೦೩	೦	೦	೦	೨೫೮೬
೧೯೭೦	೭೮	೨೪೦	೧೦೧೧	೮೨೭	೫೮೨	೦	೦	೦	೨೭೩೮
೨೦೦೧	೧೯೫	೪೭೧	೧೯೦೨	೧೩೯	೨೫೦೦	೬೫೦೭*	೧೩೦೫	೬೮	೬೫೮೦
೨೦೦೨	೧೯೫	೪೭೧	೧೯೦೨	೧೩೯	೩೨೭೧	೫೭೫೧*	೧೩೦೮	೬೮	೭೩೫೪
೨೦೦೩	೧೯೫	೪೭೧	೧೯೦೨	೧೩೯	೩೪೨೯	೫೭೫೬*	೧೩೦೮	೬೮	೭೫೧೨
೨೦೦೪	೧೯೫	೪೭೧	೧೯೦೨	೧೩೯	೮೨೬೦	೯೨೪	೧೩೦೮	೬೮	೧೩೨೬೭
೨೦೦೫	೧೯೫	೪೭೧	೨೨೫೬	೧೩೯	೮೬೬೩	೯೨೪	೬೧೭	೬೮	೧೩೩೩೩
೨೦೦೬	೧೯೬	೭೩೯	೨೦೦೩	೧೩೯	೮೮೮೨	೮೧೯	೬೧೭	೬೮	೧೩೪೬೩
೨೦೦೭	೧೯೬	೭೫೪	೨೪೫೪	೧೩೯	೯೨೨೬	೭೪೧	೬೧೫	೬೮	೧೪೧೯೩
೨೦೦೮	೧೯೬	೭೫೩	೨೯೧೪	೪೭	೯೧೬೨	೮೩೯	೫೮೧	೬೮	೧೪೫೬೦
೨೦೦೯	೧೯೬	೭೫೩	೩೯೧೯	೪೭	೯೧೬೨	೮೩೯	೫೮೧	೬೮	೧೫೫೬೫
೨೦೧೦	೧೯೬	೭೫೪	೩೯೨೦	೪೭	೯೧೫೦	೮೩೯	೫೮೧	೬೮	೧೫೫೫೫
೨೦೧೧	೩೨೬	೬೩೨	೩೭೩೨	೪೭	೯೧೩೭	೮೩೯	೫೮೧	೬೮	೧೫೩೬೨
೨೦೧೨	೩೨೬	೬೩೨	೩೭೩೨	೪೭	೯೨೬೫	೧೨೨೯	೫೮೧	೬೮	೧೫೮೮೦

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಖ್ಯಾ ಸಂಗ್ರಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಛೇರಿ, ತುಮಕೂರು

* ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಹಿಂದೆ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯಡಿ ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಸೇರಿವೆ. ೨೦೦೪ ರ ನಂತರ ಇವು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಲೆಕ್ಕಕ್ಕೆ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗಿವೆ.

ಈ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೮೮ ಕಿ.ಮೀ. ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಈ ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಪುಣೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಈಗ ಇದು ಕೋಲಾರ, ಚಿತ್ತೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚೆನ್ನೈವರೆಗೆ ಹಬ್ಬಿದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅತ್ಯಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಉತ್ತಮ

ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯು ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮೂಲಕ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೧೨೩೫ ಕಿ.ಮೀ. (೭೬೭ ಮೈಲಿಗಳು) ಗಳಾಗಿದ್ದು ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೯ನೇ ಅತ್ಯಂತ ಉದ್ದದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ ಇದರದ್ದಾಗಿದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಚಿನ್ನೈ, ಚಿತ್ತೂರು, ಕೋಲಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು, ತುಮಕೂರು, ಶಿರಾ, ಹಿರಿಯೂರು, ದಾವಣಗೆರೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪುಣೆ ನಗರವನ್ನು ಹಾದು ಮುಂಬೈ ನಗರವನ್ನು ಮುಟ್ಟುತ್ತದೆ. ನೆರೆಯ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಗೋವಾ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಣ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಶಸ್ತವಾಗಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ, ಇದನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಇದರ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕರ ಅಚ್ಚುಮೆಚ್ಚಿನ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ವಹಿವಾಟುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಕಾಪಾಡಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡಲು ನಿರಂತರ ಯತ್ನಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಈ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗವು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ.

ತುಮಕೂರು-ಹೊನ್ನಾವರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೦೬: ತುಮಕೂರು ಹೊರವಲಯದಿಂದ ಆರಂಭವಾಗುವ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೊನ್ನಾವರವನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೩೬೩ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೯೩ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು ಶಿರಾ-ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ, ತುರುವೇಕೆರೆ-ಹುಳಿಯಾರ್ ಮತ್ತು ತಿಪಟೂರು-ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಕಡಲತೀರಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸುವ ಅತಿಮುಖ್ಯ ಕೊಂಡಿಯಾಗಿದೆ. ಭದ್ರಾವತಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇದು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಉನ್ನತೀಕರಣಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೬೮ ಆಗಿ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯ ಪಡೆದಿತ್ತು.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೮: ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಮೊದಲು ಇದು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತು. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೩೨೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರಸ್ತೆ ಎಂದೂ ಕರೆಯುವ ವಾಡಿಕೆಯಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಆರಂಭವಾಗುವ ಈ ರಸ್ತೆಯು ನೆಲಮಂಗಲ, ಕುಣಿಗಲ್, ಹಾಸನ, ಸಕಲೇಶಪುರ, ಉಪ್ಪಿನಂಗಡಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಂದರು ನಗರವಾದ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಕುಣಿಗಲ್ ಬಳಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಡಿಯನ್ನು ಮಾರಕೋನಹಳ್ಳಿಯ ಬಳಿ ದಾಟುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯು ನೆಲಮಂಗಲದಿಂದ ಹಾಸನದವರೆಗೆ ನಾಲ್ಕು-ಪಥದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನ ಚಲನೆ ವೇಗ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಜನತೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದ ತೀರಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಈ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭಿಕ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಹಾದು ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣ, ನಗರಗಳ ಬಳಿ ಹೊರವಲಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು (ಬೈಪಾಸ್), ಪಟ್ಟಣದ ಹೊರವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಆಯಾ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮೇಲಾಗುವ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಹಬದಿಗೆ ತರಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇದೇ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ತುಮಕೂರು, ಶಿರಾ, ತಿಪಟೂರು, ಕುಣಿಗಲ್ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲೂ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು

ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಕೊಂಡಿಗಳೇ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ನಾಗಪುರ ಯೋಜನೆ (೧೯೪೨) ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ಬರುವ ಮೊದಲು,

'ರಾಜ್ಯನಿಧಿ ರಸ್ತೆ' ಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ನಿಧಿಯಿಂದ ಭರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇವುಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಡಾಂಬರ್ ಬಳಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು ವರ್ಷದುದ್ದಕ್ಕೂ ಬಳಸಬಹುದಾದಂತಹ ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೭೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದ ೨೪೧ ಕಿ.ಮೀ., ಆಗಿದ್ದರೆ, ೧೯೭೭ ರಲ್ಲಿ ೩೩೪ ಕಿ.ಮೀ ಗೂ ೧೯೮೪ ರಲ್ಲಿ ೩೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗೂ, ೧೯೯೯ರಲ್ಲಿ ೫೬೧ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ೨೦೦೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೭೫೩ ಕಿ.ಮೀ ಗಳಿಗೆ ಏರಿತರೂ, ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೬೩೨ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಎಂಟು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವು. ಇವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸರ್ವತೋಮುಖ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಗಣನೀಯ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳ ವಿವರ ಈ ರೀತಿಯಿದೆ (ಕಂಪಡಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಸಂಖ್ಯೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಿಸುವ ದೂರವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ).

- ೧) ಹುಣಸನಹಳ್ಳಿ- ಚಿಕ್ಕನಹಳ್ಳಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೦೩ (೧೦೮.೧೦ ಕಿ.ಮೀ.): ಮಧುಗಿರಿ ಮತ್ತು ಕೊರಟಗೆರೆ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೨) ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ-ಜೀವರ್ಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೧೯ (೮೩.೪೩ ಕಿ.ಮೀ.): ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೩) ಮಂಡ್ಯ-ಹಡಗಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೪೭ (೬೦.೮೦ ಕಿ.ಮೀ.): ತಿಪಟೂರು, ಹುಳಿಯಾರು ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೪) ಕುಮಟಾ-ಕೊಡಮಡಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೪೮ (೪೨ ಕಿ.ಮೀ.): ಪಾವಗಡದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೫) ತಿಪಟೂರು - ಹಾಸನ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ- ೭೧ (೧೧.೪೦ ಕಿ.ಮೀ.): ದುದ್ದದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೬) ಬೆಂಗಳೂರು - ಜಲಸೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೮೫ (೨೫.೨೦ ಕಿ.ಮೀ.): ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೭) ಬಾಗೇಪಲ್ಲಿ - ಹಲಗೂರು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ- ೯೪ (೬೫.೬೦ ಕಿ.ಮೀ.): ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಾವತ್ತೂರು, ಕೋಳಾಲ, ಊರಡಿಗೆರೆ, ಕ್ಯಾತಸಂದ್ರ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ;
- ೮) ದೊಡ್ಡಗೌಡನವಾಡಿ ಗೇಟ್ - ಚೌಡನಕುಪ್ಪೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೧೧೧ (ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ.): ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ರಾಜ್ಯಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯದಾಗಿದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ: ಇವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣ, ವ್ಯಾಪಾರ ಸ್ಥಳ, ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ೧೯೬೭ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೧೦೧೬.೯೦ ಕಿ.ಮೀ. (೬೩೧.೮೭ ಮೈಲಿಗಳು) ಇದ್ದಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ೨೦೦೧ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೧೯೦೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾದರೆ, ೨೦೦೬ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೨೦೦೩ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ಅದೇ ೨೦೧೨ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೩೭೩೨.೪೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ೩,೭೬೭ ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ: ಇವು ತಾಲೂಕು ಮತ್ತು ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಜಿಲ್ಲೆಯೊಳಗಿನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ ರಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣವು ೭೫೩.೩೬ ಕಿ.ಮೀ.(೪೬೮.೧೨ ಮೈಲಿ) ಇದ್ದು, ಕ್ರಮೇಣ ಇಳಿಕೆಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂದು, ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೨ ರ

ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ೪೭.೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮಾತ್ರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈ ವರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರಸ್ತೆಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಉನ್ನತೀಕರಣಗೊಂಡು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಇದನ್ನು ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು: ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು, ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಸಮೀಪದ ಸಂತೆ-ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ರವಾನಿಸಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ಇಲ್ಲವೇ ಅಗತ್ಯ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಿ ತರಲು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿವೆ. ಹಳ್ಳಿರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮಗಳೇ ಸಮುದಾಯದ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಯಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ಪರಂಪರಾಗತ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ. ಆದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಯೋಜಿತ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಿದೆ. ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೯ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದ ೫೦೩.೧೩ ಕಿ.ಮೀ. (೩೧೨.೬೩ ಮೈಲಿ) ಆಗಿತ್ತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಿದ್ದು, ೨೦೧೨ ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೯,೨೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಅದೇ ೩೧.೦೩.೨೦೧೩ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೦,೪೭೯ ಕಿ.ಮೀ. (೩,೬೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಡಾಂಬರು ರಸ್ತೆ, ೧೪೨೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೫,೪೩೬ ಕಿ.ಮೀ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆ) ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದವು. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುತೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹಳ್ಳ, ಗುಂಡಿಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಸಣ್ಣಸಣ್ಣ ಝರಿ, ಹಳ್ಳ ಮತ್ತು ನದಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅಡ್ಡಮೋರಿ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಏಕಪಥ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳ ಬಹುತೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಹತ್ತಿರದ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತವೆ. ಇಂದು ಇದನ್ನು ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆ ಎಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆ

ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ರೂಪಿಸಬೇಕೆಂಬ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯನ್ನು, ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದ್ದ ಕೆಲವೇ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವೂ ಒಂದಾಗಿತ್ತು (ಆಗಿನ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ). ಅದರಂತೆ ೧೯೫೯-೬೦ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ ಈ ಯೋಜನೆಯು ೧) ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ೨) ಅಂತರ್ ಜೋಡಣಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಪುನರ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ೩) ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನಕ್ಕೊಳಪಡದ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಆರು ಮೀಟರ್‌ಗಿಂತ ಉದ್ದದ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಸಮೀಪದಲ್ಲಿರುವ ಅತಿಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ, ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದಾಗಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಮಣ್ಣಿನ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬಂಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆಂದೇ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩,೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ. (೧,೯೬೭ ಮೈಲಿ) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಇಲ್ಲವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಿದ್ದಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ೧೯೬೨ ರಿಂದ ೧೯೬೭ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ೨೭೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು (೧,೭೧೧ ಮೈಲಿ) ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಇದಕ್ಕೆ ತಗುಲಿದ ವೆಚ್ಚ ರೂ.೨೧೫ ಲಕ್ಷಗಳಾಗಿದ್ದು, ಅಂದು ಈ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನದಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಆಗ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದ ಸರಾಸರಿ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ೧೬ ರಿಂದ ೩೨ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ವೃದ್ಧಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಲಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಕನಿಷ್ಠ ೫೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದದ ಕೃಷಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಆರು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ೨.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು; ಅದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ಐದು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು; ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಣಬೇಕಾಗಿರುವ ಬೆಂಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಜಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಟು ಕಿ.ಮೀ. ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬ ಆಶಯವನ್ನು ಈ ಯೋಜನೆಯು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ (೧೯೬೧) ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ನಡುವೆ ನಿಗದಿತ

ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಿತ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದು ಅಸಾಧ್ಯವೆಂದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಯಿತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಪ್ರಗತಿಯೂ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರೇರಣೆಯಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಐದನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು, ಕನಿಷ್ಠ ಅಗತ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (Minimum Needs Program) ದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ೧,೦೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಾಂದ್ರತೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ೧೫೦೦ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಳು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಮಧ್ಯೆ ರಾಜ್ಯದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷ ಕಾಲಾವಧಿಯ ಮಹಾಯೋಜನೆ (Master Plan) ಯೊಂದನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು. ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಪ್ರಕಾರ ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ೧) ೦-೪೯೯; ೨) ೫೦೦-೯೯೯; ೩) ೧೦೦೦-೧೪೯೯ ಮತ್ತು ೪) ೧೫೦೦ಕ್ಕೂ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಗ್ರಾಮಗಳೆಂದು ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು.

ನಂತರ ೧೯೯೭-೯೮ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ೫೦ನೇ ವಾರ್ಷಿಕ ಸ್ಮರಣೋತ್ಸವದ ಅಂಗವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಮಾರ್ಗ ಕಲ್ಪಿಸಲೆಂದೇ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳ ಗ್ರಾಮ ಸಡಕ್ ಯೋಜನೆ ಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಕಚ್ಚಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿಯೂ, ಯೋಗ್ಯವೆಂದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ವಳು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿಯೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ. ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೪,೭೪೫ ಜನವಸತಿ ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ೨೮೬೬ ವಸತಿ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಳು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಇನ್ನುಳಿದ ವಸತಿ ನೆಲೆಗಳಿಗಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ವಳು ರಸ್ತೆಯಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು.

ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆ: ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಂತೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಸ್ತಾಂತರಿಸುವುದರಿಂದ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಏರು-ಪೇರು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ರಲ್ಲಿ ೫,೫೧೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು, ೨೦೦೩ರಲ್ಲಿ ೪,೮೩೧.೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ಇಳಿದರೂ, ೨೦೦೪ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಇದನ್ನಿಂದ ತೃತೀಯ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಂಪಿಗೆ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ: ಇವು ನೀರಾವರಿ ಕಾಲುವೆಗಳ ರಚನೆ, ದುರಸ್ತಿ, ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯ ಎಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ವಿಭಾಗದಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲ್ಪಡುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ೧೩೦೫ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ೨೦೧೩ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೮೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟು ನೀರಾವರಿ ರಸ್ತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದು ಅದರ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆಯು ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ: ಅರಣ್ಯಗಳ ಸರಹದ್ದಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯಗಳೊಳಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಇವು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೬೮ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು, ೨೦೦೧ರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಕಂಡಿಲ್ಲ. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು ಅರಣ್ಯಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ಉಸ್ತುವಾರಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತದೆ.

ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆಗಳು: ನಗರಸಭೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಡುವ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ೯೨೪ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಾಗಿದ್ದು ಕ್ರಮೇಣ ಏರುಪೇರಾಗುತ್ತಾ ಬಂದು ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದು ೧೨೨೯ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು.

ಸೇತುವೆಗಳು

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರಬಹುದಾದ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿದ್ದು, ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ, ರೈಲು ಸೇತುವೆ, ಕೆರೆ-ಕೋಡಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳ ಹಾಗೂ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಮಾನವ ಕಂಡುಕೊಂಡ ವಿಧಾನವಾಗಿದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸುದೀರ್ಘ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ. ನದಿ ತೀರಗಳಲ್ಲೇ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಆದಿಮಾನವ ಜಲಚರ ಜೀವಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿ ಈಜುವುದನ್ನು ಕಲಿತದ್ದು ಬಹಳ ಪ್ರಾಚೀನವಾದರೂ ತೇಲುವ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ, ಹೊಳೆ ದಾಟುವುದೇ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನವಾಗಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆಳವಿಲ್ಲದೆ ನಡೆದೇ ದಾಟುವುದನ್ನು ಬಲ್ಲವನಾಗಿದ್ದ. ಮರದ ದಿಮ್ಮಿ, ತೆಪ್ಪಗಳೇ ಮಾನವನ ಪ್ರಾಚೀನ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸಾಧನಗಳಾಗಿವೆ.

ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ಮಧ್ಯೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಸಿಗುವ ನದಿ, ಹಳ್ಳ-ಕೊಳ್ಳಗಳು ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿವೆ. ಕೆಲವು ನದಿಗಳು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ತುಂಬಿ ಹರಿದು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿದರೆ, ವರ್ಷಪೂರ್ತಿ ಹರಿಯುವ ಜೀವನದಿಗಳು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದನ್ನು ಮನಗಂಡ ಮಾನವ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಸುಧಾರಿತ ವಿಧಾನವೇ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ. ಹಿಂದೆ ರಾಜಮಹಾರಾಜರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ಶಾಸನಾಧಾರಗಳಿವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ನಿದರ್ಶನವಾಗಿ ನೆರೆಯ ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆರೆಗೋಡಿನ ಕ್ರಿ.ಶ.೨೧೩ರ ತಾಮ್ರಪಟ ಶಾಸನವನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ನಂತರದಲ್ಲಿ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಸುಧಾರಿತ ವಿಧಾನಗಳಿಗೆ ಮುಂದಾದ ಮಾನವ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂದಾದದ್ದೂ ಕಳೆದ ಕೆಲವು ಎರಡು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದಷ್ಟೇ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಇದಕ್ಕೆ ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲ. ೧೯೬೭ ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೬ ಪ್ರಮುಖ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು. ಅವುಗಳೆಂದರೆ

- (೧) ಶಿರಾ-ದೊಡ್ಡಕೆರೆ ಸೇತುವೆ: ಇದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಪುರಾತನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ಸುಮಾರು ೧೮೮೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯು ೪೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ೪ ಅಂಕಣಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದ್ದು ಗಾರೆಯನ್ನು ಬಳಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಶಿರಾ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಸುಮಾರು ೩.೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಶಿರಾ-ಅಮರಾಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೪ ಅಡಿಗಳು.
- (೨) ಶಿರಾ-ಅಮರಾಪುರ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ: ಇದನ್ನು ಕೂಡ ಗಾರೆಯನ್ನು ಬಳಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೪೦ ಅಡಿಗಳ ನಾಲ್ಕು ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ಶಿರಾ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಸುರ್ವಣಮುಖಿ ನದಿಗೆ ಸೇರುವ ಉಪನದಿಗೆ (ಹಳ್ಳಕ್ಕೆ) ಅಡ್ಡಲಾಗಿ, ಇದನ್ನು ಸುಮಾರು ೧೮೮೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (೩) ಬಾಣಾವರ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ: ಇದನ್ನು ಬೋರನಕಣಿವೆ ಅಣೆಕಟ್ಟಿನ ಹಿನ್ನೀರಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಬಾಣಾವರ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ೧೨ ಅಡಿಗಳ ಅಂತರದ ೧೮ ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ಕೂಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಚೀನ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ಇದನ್ನು ೧೮೯೩ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು ಎಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ.
- (೪) ಪುರವರದ ಬಳಿಯ ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ.ಸೇತುವೆ: ಇದು ಮಧುಗಿರಿ-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ. ಸೇತುವೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆ ೩೦ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ೧೦ ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ಮಧುಗಿರಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಜಯಮಂಗಲ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (೫) ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆ: ೨೦ ಅಡಿ ಅಂತರದ ಒಂಬತ್ತು ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಈ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಶಿಂಷಾ ನದಿಗೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ಗುಬ್ಬಿ ತಾಲೂಕಿನ ನೆಲ್ಲಿಗೆರೆ-ಶಿರಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೪೦ಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೮ ಅಡಿಗಳು.
- (೬) ಕೌಡ್ಲೆ ಸೇತುವೆ: ಇದನ್ನು ೧೯೬೦ ರಲ್ಲಿ ರೂ.೪.೦೨೫ ಲಕ್ಷಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕುಣಿಗಲ್ ತಾಲೂಕಿನ ಕೌಡ್ಲೆ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ - ೩೬ ಅಡಿಗಳ ೧೪ ಅಂಕಣಗಳು ಮತ್ತು ೩೬ ಅಡಿಗಳ ೫ ಅಂಕಣಗಳು. ಈ ಸೇತುವೆ ಮದ್ದೂರು-ಕೌಡ್ಲೆ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಕುಣಿಗಲ್-ಅಮೃತೂರು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದೆ. ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೮.೬ ಅಡಿಗಳು.

- (೭) ಎಡೆಯೂರು ಸೇತುವೆ: ಇದು ಗಾರೆಯಿಂದ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ೨೦ ಅಡಿಗಳ ಅಂತರದ ಆರು ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದನ್ನು ತುರುವೇಕೆರೆ ತಾಲೂಕಿನ ಎಡೆಯೂರು-ತಿಪಟೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಹಳ್ಳಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (೮) ನಾಗಿನಿ ನದಿ ಸೇತುವೆ: ಇದು ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ. ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ೨೪ ಅಡಿಗಳ ಅಂತರದ ೧೦ ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದನ್ನು ಕುಣಿಗಲ್ ತಾಲೂಕಿನ ಕಗ್ಗೆರೆ ಬಳಿ ನಡೆಮಾವಿನಪುರ-ಅಮೃತೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ವಿಸ್ತಾರ ೧೮ ಅಡಿಗಳು. ಈ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ೧೯೫೪ ರಲ್ಲಿ ರೂ.೧.೨೭೬ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು.
- (೯) ದೊಡ್ಡಗುಣಿ ಸೇತುವೆ: ಇದು ಕೂಡ ಆರ್.ಸಿ.ಸಿ. ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ೧೯೬೨ ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿದೆ. ಇದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೊನ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡಗುಣಿ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿದೆ. ರೂ.೧.೮೯ ಲಕ್ಷ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿರುವ ಈ ಸೇತುವೆ ೨೦ ಅಡಿಗಳ ಅಂತರದ ೫ ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ಸೇತುವೆಯ ರಸ್ತೆ ಅಗಲ ೨೪ ಅಡಿಯಿದೆ.
- (೧೦) ನಿಡಸಾಲೆ ಕೆರೆ ಸೇತುವೆ: ಇದು ಒಂದು ಹಳೆಯ ಸೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು ತುಮಕೂರು-ಮದ್ದೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಿಡಸಾಲೆ ಕೆರೆಯ ಹಳ್ಳದ ಮೇಲೆ ಕಟ್ಟಲಾಗಿದೆ. ಇದು ೧೧೧ ಅಡಿ ಉದ್ದದ ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೪ ಅಡಿಗಳು.
- (೧೧) ಮತಿಘಟ್ಟ ಸೇತುವೆ: ತಿಪಟೂರು-ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಮತಿಘಟ್ಟದ ಬಳಿ ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳವೊಂದಕ್ಕೆ ಇದನ್ನು ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ೧೩೮ ಅಡಿ ಉದ್ದವಿದ್ದು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೪ ಅಡಿಯಿದೆ.
- (೧೨) ನೋಣವಿನಕೆರೆ ಸೇತುವೆ: ಈ ಸೇತುವೆಯು ೨೧೬ ಅಡಿ ಉದ್ದವಿದೆ. ಇದನ್ನು ಎಡೆಯೂರು-ತಿಪಟೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನೋಣವಿನಕೆರೆಯ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೨ ಅಡಿಗಳು.
- (೧೩) ತಾವರೆಕೆರೆ ಸೇತುವೆ: ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ ನಾಲ್ಕರ ಮೇಲೆ ತಾವರೆಕೆರೆ ಬಳಿ ಹಳ್ಳವೊಂದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಲಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಕಮಾನು ಸೇತುವೆ ಇದಾಗಿದೆ. ಇದು ನಾಲ್ಕು ಅಂಕಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಪ್ರತಿಯೊಂದೂ ೨೫ ಅಡಿ ಉದ್ದವಿದೆ, ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲ ೧೬ ಅಡಿಗಳು.

ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೧೦ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿರುವ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ಸಣ್ಣ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨ ರಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩ ರಲ್ಲಿ ೨೦೧೨ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೯ ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳಿದ್ದವು.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨: ೩೧.೦೩.೨೦೧೦ ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿದ್ದ ಅಡ್ಡಮೋರಿಗಳು, ಸಣ್ಣ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರಗಳು

ತಾಲ್ಲೂಕು	೬ ಮೀ. ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ	೬-೧೨ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೧೨-೧೮ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೧೮ ರಿಂದ ೨೪ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೨೪ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೩೦ ರಿಂದ ೬೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	ಭಾರಿಸೇತುವೆ ೬೦ಮೀ. ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು
೧	೨	೩	೪	೫	೬	೭	೯
ತುಮಕೂರು	೨೭೭	೧೭	೫	೧	-	೨	-
ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೧೯೫	೩೨	೧೬	೪	೧	೪	-
ಗುಬ್ಬಿ	೯೦೨	೨೮	೯	೧೦	-	೯	೧
ಕೊರಟಗೆರೆ	೫೦೩	೧೬	-	೧	೧	೨	-

ತಾಲೂಕು	೬ ಮೀ. ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ	೬-೧೨ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೧೨ -೧೮ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೧೮ ರಿಂದ ೨೪ ಮೀ.ವರೆಗೆ	೨೪ ರಿಂದ ೩೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	೩೦ ರಿಂದ ೬೦ ಮೀ. ವರೆಗೆ	ಭಾರಿಸೇತುವೆ ೬೦ಮೀ. ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು
ಕುಣಿಗಲ್	೧೧೭೭	೨೦	೪	೬	೮	-	೨
ಮಧುಗಿರಿ	೬೬೩	೬೩	೨	೭	೭	೧೬	೪
ಪಾವಗಡ	೨೭೬	೧೮	೧	೧	೧	೫	೧
ಶಿರಾ	೩೫೨	೫೫	೩೭	೬	೨	೧	೨
ತಿಪಟೂರು	೬೦೫	೧೨	೫	-	೩	೨	-
ತುರುವೇಕೆರೆ	೬೦೨	೨೨	೧೬	೨	-	೨	-
ಜಿಲ್ಲಾ ಮೊತ್ತ	೬೨೨೭	೨೯೨	೧೦೦	೪೬	೨೮	೫೦	೧೦

ಆಧಾರ: ಮುಖ್ಯ ಎಂಜಿನಿಯರ್, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳು (ದಕ್ಷಿಣ), ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರ ಪ್ರಕಟಣೆ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೩.: ೨೦೧೨ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

(ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)

ತಾಲೂಕುಗಳು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ	ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರಸ್ತೆಗಳು	ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಗಳು	ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆಗಳು	ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು	ಭಾರಿ ಸೇತುವೆಗಳು (ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ)
ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೪೭	೯೨	೩೬೮.೫	೧೩.೬	೭೦೩.೪	೭೪.೧೪	೬೩.೬೫	೪	೦
ಗುಬ್ಬಿ	೩೬	೬೮.೨೫	೪೯೪.೮೫	೨೮	೧೦೯೯.೬	೪೩.೨	೬೨.೬	೭	೨
ಕೊರಟಗೆರೆ	೨೭	೧೧೨.೦೬	೪೪೬.೯೮	-	೬೧೩.೯	೪೧	೮೯.೬	೦	೦
ಕುಣಿಗಲ್	೦	೪೩.೮	೪೨೨.೯೫	-	೮೭೭.೦೫	೧೩೮.೭೫	೩೩.೨೫	೧೮	೫
ಮಧುಗಿರಿ	೪೧	೨೧.೧	೨೫೬.೧೫	-	೧೧೩೩.೫೫	೪೨.೬	೪೩.೭೫	೧೫.೫	೫
ಪಾವಗಡ	೩೭.೧	೩೮.೧	೩೪೨	೨.೬	೧೦೯೬.೩೧	೪೭.೩	೨೪.೨೫	೦	೦
ಶಿರಾ	೪೧.೬	೭೨.೫೯	೨೮೯	-	೧೨೩೪.೬	೧೩೨.೩೬	೧೧೫	೧೭	೪
ತಿಪಟೂರು	೯.೦೭	೫೭.೭೩	೨೫೫.೪೫	-	೭೮೯.೨೫	೧೩೫	೩೩.೧	೦.೪	೦
ತುಮಕೂರು	೮೭.೧೩	೧೬.೩೫	೬೪೬	-	೧೦೭೪.೫೨	೫೭೫	೮೩.೫	೮.೫೪	೦
ತುರುವೇಕೆರೆ	೦	೮೦.೨೩	೨೧೦.೬	-	೬೪೦.೪೫	೦	೩೩.೩	೦	೦

ಆಧಾರ: ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ

ಹಿಂದಿನ ಶತಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿ ಪ್ರಧಾನ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿದ್ದರೆ, ನಗರ-ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾಧ್ಯಮ ಕುದುರೆಗಾಡಿ ಅಥವಾ ಜಟಕಾ ಬಂಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ತೀರಾ ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೆ ಈ ಜಟಕಾಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ತುಮಕೂರು, ತಿಪಟೂರು, ಮಧುಗಿರಿ, ಶಿರಾ ತುರುವೇಕೆರೆ ಹಾಗೂ ಇತರ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನೋಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಇವನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅದರ ಮಾಲಿಕರೇ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳೇ ಪರವಾನಗಿ ಕೊಡುವ ನಿಯಮ ಕೂಡ ಇತ್ತು. ಬೈಸಿಕಲ್ಲುಗಳು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳಾಗಿದ್ದು, ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನೂ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡುವ ವಾಡಿಕೆಯಿತ್ತು. ಈಗಲೂ ಬೈಸಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡುವ ಬೈಸಿಕಲ್ ಅಂಗಡಿಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧೆಡೆಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ವಿರಳವಾಗಿ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ.

೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು “ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ” ಯನ್ನು ರಚಿಸಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಹಿಂದಿನ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ

ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡಿಸಿತು, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವುದೇ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ಇಲಾಖೆಯು ತನ್ನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಂಡು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ಹಾದಿ ಕೂಡ ಸೇರಿತ್ತು. ಕೆಲವು ಸಮಯದ ನಂತರ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ತಾಲೂಕು ಸ್ಥಳಗಳೂ ಇದಕ್ಕೆ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾದವು. ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಒಂದು ನಿಗಮವನ್ನಾಗಿ, ಅಂದರೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ೧ನೇ ಜುಲೈ ೧೯೬೮ ರಂದು ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಡಿಪೋದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವರದಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೬೮ ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೨ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದು, ೨೫ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರವಿತ್ತು. ತುಮಕೂರು ಡಿಪೋದ ಬಸ್ ಸೇವೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಳಗಾಂ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಹಾಸನ, ಹರಿಹರ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಇತ್ಯಾದಿ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ದೀರ್ಘ-ಹಾದಿಯ ಬಸ್‌ಗಳು ತುಮಕೂರಿನ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಪರವಾನಗಿ (ಪರ್ಮಿಟ್)ಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಹಲವಾರು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವಿಭಾಗೀಯ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ೨-೧೨-೧೯೬೮ರಂದು ಆರಂಭವಾಯಿತು, ಆಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ತುಮಕೂರು, ತುರುವೇಕೆರೆ ಹಾಗೂ ಕುಣಿಗಲ್ ಡಿಪೋಗಳು ಇದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಆ ನಂತರ ಶಿರಾ, ತಿಪಟೂರು ಪಾವಗಡ ಹಾಗೂ ತುಮಕೂರು-೨ ಡಿಪೋಗಳು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡವು, ೨೦೧೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಆರು ಬಸ್ ಡಿಪೋ (ತುಮಕೂರು, ಕುಣಿಗಲ್, ತಿಪಟೂರು, ಕೊರಟಗೆರೆ, ಮಧುಗಿರಿ, ಹಾಗೂ ಶಿರಾ)ಗಳು, ೧೬ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಹಾಗೂ ಆರು ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದವು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು, ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೯೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೨,೦೯,೮೦೨ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಕಿ.ಮೀ. ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಿತ್ತು. ಒಟ್ಟು ೪೬೧ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೨೯,೬೩೯ ರೂಟ್ ಕಿ.ಮೀ ಸೇವೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂದು ತುಮಕೂರು ವಿಭಾಗವು ೬೬೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೬೨೮ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯಲ್ಲದೆ ಹಲವಾರು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆಯೂ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಏಳು ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲದೇ, ಒಂದು ವಿಭಾಗೀಯ ಕಾರ್ಯಗಾರ ಹಾಗೂ ಟೈರು ರಿಟ್ರೀಡಿಂಗ್ ಘಟಕಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ.

ತುಮಕೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ: ಇತ್ತೀಚಿನ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ತುಮಕೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೨೦೧೦ ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ನಲ್ಲಿ ೨೫ ಬಸ್‌ಗಳ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ೨೦೧೧ ಫೆಬ್ರವರಿ ೧೧ ರಿಂದ ತುಮಕೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಮೊದಲ ಹಂತದ ಸೇವೆಯನ್ನು ನಗರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಆರಂಭಿಸಿ ಕ್ರಮೇಣ ೨೦೧೧ ರ ಜೂನ್ ವೇಳೆಗೆ ಆರು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತುಮಕೂರು ನಗರದ ೧೪ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೪೯ ಬಸ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ೧೨ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೪೨ ಬಸ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ತುಮಕೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ: 'ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದೇ ೧೯೮೯ ರವರೆಗೆ ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿದ್ದ ಇಲಾಖೆಯ ಹೆಸರನ್ನು ೧೯೮೯ರಲ್ಲಿ 'ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದು ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಈ ಇಲಾಖೆಯು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಚಾಲಕರು, ಕಂಡಕ್ಟರು ಹಾಗೂ

ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿಗಳ ವಿತರಣೆ, ಮುಂತಾದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ, (೧) ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೮೮ (ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಕಾಯಿದೆ ೫೯, ೧೯೮೮ರಂತೆ); (೨) ಕೇಂದ್ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯; (೩) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೮೯; (೪) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಕಾಯಿದೆ ೧೯೫೭ (೧೯೫೭ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಯಿದೆ ೩೫ ರಂತೆ); ಮತ್ತು (೫) ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಮಗಳು ೧೯೫೭ ರಂತೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳು ರೂಪಿಸುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಸಂಬಂಧಿತ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರುವುದೂ ಇದರ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಆಯುಕ್ತರು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದು, ಅವರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಆರಂಭಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳಂತಹ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಪುರಸಭೆಗಳು ಪೋಲೀಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಾಯದೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೧೧ರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ಪರಿಶೀಲನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆಯಾ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೧೩ರ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಚಾಲನಾ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಿ ವಾಹನ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ಬಿಲ್ಲೆ (ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಯನ್ನೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೨೯ರ ಮೈಸೂರು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಕಾಯ್ದೆಯು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಜನರಲ್ ಆಫ್ ಪೋಲೀಸ್ (ಐ.ಜಿ.ಪಿ) ಅವರಿಗೆ ನೀಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೩೭ರಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಪ್ರಜಾಪ್ರತಿನಿಧಿ ಸಭೆಯ ಸಭಾನಾಯಕ, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಅಧಿಕಾರೇತರರನ್ನು ಸದಸ್ಯರನ್ನಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡ್ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ತೆರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ನು ೧೯೩೯ರ ಜನವರಿ ಒಂದರಿಂದ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ ಏಕರೂಪತೆ ತರಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಅವರೆಗೆ ಇದ್ದ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಅಧಿಕಾರ ರದ್ದಾಯಿತು. ತತ್ಸಂಬಂಧ ಪುರಸಭೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನೂ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಸ್ತೆ ನಿಧಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಕ್ಕಾಗಿ ಉಕ್ಕಡ (ಟೋಲ್‌ಗೆಟ್) ಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಸಂಸ್ಥಾನದ ಗಡಿಪ್ರದೇಶದ ಉಕ್ಕಡಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಾವಧಿಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನೂ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹಾಗೂ ಕಾರುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ೧೯೩೭ರಲ್ಲಿ ಇಳಿಸಲಾಯಿತು. ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಇತರ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಪಾರ್ಶ್ವಗನ್ನಡಿ (Rear Mirror) ಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸು ನಿರ್ವಾಹಕರ ಪರವಾನಗಿ ನವೀಕರಣ ಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ನಗರಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೩೦ ಮೈಲಿ (೪೮ ಕಿ.ಮೀ) ಬಸ್ಸು-ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಗಂಟೆಗೆ ೨೦ ಮೈಲಿ (೩೨ ಕಿ.ಮೀ) ವೇಗಮಿತಿಯನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಲಾರಿಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬೇಕೆಂದಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಗಟ್ಟಿ, ತಪಾಸಣೆ ನಡೆಸಲು ಜಿಲ್ಲಾ ದಂಡಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕೋರಲಾಯಿತು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಸನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಮೀಟರ್ ಜೋಡಣೆ ಹಾಗೂ ಬಾಡಿಗೆ ದರವನ್ನು ೧೯೪೨ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು.

ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆ ವರ್ಗೀಕರಣ ಸಮಿತಿಯ ಸಲಹೆಯಂತೆ ೧೯೪೨-೪೩ರಲ್ಲಿ ಉಕ್ಕಡ (ಟೋಲ್‌ಗೆಟ್) ಗಳು ರದ್ದಾದವು. ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ಭರಿಸಲು ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡ್ ಸಮ್ಮತಿಸಿತು. ಎರಡನೆಯ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಟೈರು-ಪೆಟ್ರೋಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡಿತರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದರೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಬಸ್ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಯಥಾರೀತಿ ಮುಂದುವರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೪೮ರ ವೇಳೆಗೆ ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿಯು ಐ.ಜಿ.ಪಿ.ಯ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟಿದ್ದು, ಚಾಲಕ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವು ಜಿಲ್ಲಾ ಪೋಲೀಸ್ ಕಮಿಷನರ್ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿತ್ತು. ೧೯೪೮-೪೯ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ

ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀತಿ ಹಾಗೂ ಆ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ತಲೆದೋರಿದ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಅಭಾವಗಳಿಂದಾಗಿ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ವಿತರಣೆಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಿಸಲಾಯಿತು. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡಿ, ತೆರಿಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿ ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಯಾಣದವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೯೫೦ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ನಂತರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ೧೯೫೬ರಿಂದ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಬೋರ್ಡು ರದ್ದಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು.

ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಚುರುಕುಗೊಳಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ೧೯೫೮ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯು ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿರುವ ಇದಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಪೋಲೀಸ್ ಕಮೀಷನರ್ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಪದನಿಮಿತ್ತ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಭಾಗಶಃ ನ್ಯಾಯಾಂಗದಂತೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ಆಗಬಹುದಾದ ಅನಗತ್ಯ ವಿಳಂಬವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು, ೧೯೫೭ರ ಮೋಟಾರ್ ಕಾಯ್ದೆಯನ್ವಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಖಜಾನಾಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು. ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯವು ಸಂಚಾರಿ ಪೋಲೀಸ್ ವಿಭಾಗದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಣಿ, ಪರವಾನಗಿ ಹಾಗೂ ಚಾಲಕ-ನಿರ್ವಾಹಕ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು. ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕಡ್ಡಾಯ ವಿಮೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು.

೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೫ ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ೨೫೮ ಲಾರಿಗಳು (ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವಾಹನಗಳು) ಇದ್ದವು. ಈ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮೇಣ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ವಾಹನ ತಯಾರಿಕಾ ಕಂಪನಿಗಳ ಮಾರಾಟ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಜನರಲ್ಲಿ ಸಮಯ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡುವ ಇಚ್ಛೆ ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ವಾಹನಗಳ ಮಾರಾಟ ಭರದಿಂದ ಸಾಗಿದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರತೀ ಹಳ್ಳಿ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ಕೂಟರ್, ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಮತ್ತು ಕಾರುಗಳ ಓಡಾಟವನ್ನು ದಿನನಿತ್ಯ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದಲೂ ಹತ್ತಿರದ ಪಟ್ಟಣ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಈಗ ಟೆಂಪೋ, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳ ಓಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು, ಇವೆಲ್ಲವೂ ಮಾನವನ ಜೀವನವನ್ನು ಸುಖಮಯವನ್ನಾಗಿಸಿವೆ. ೧೯೬೭ ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೧,೩೦೫ ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ ೨೦೧೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೩,೮೮,೩೬೧ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಇದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಎಷ್ಟು ಮುಂದುವರಿದಿದೆ ಎಂಬುದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೩,೯೦,೦೮೬ಕ್ಕೆ ಏರಿದ್ದು, ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫,೦೮,೩೯೮ಕ್ಕೆ ಏರಿಕೆಯಾಗಿತ್ತು.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ (ತುಮಕೂರು) ಹಾಗೂ ಎರಡು ಸಹಾಯಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿ(ಮಧುಗಿರಿ ಹಾಗೂ ತಿಪಟೂರು)ಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಕೆ.ಎ.೦೬ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ನೋಂದಣಿ ಕೋಡ್ ಆಗಿದೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ತನ್ನ ಎಲ್ಲಾ ೫೬ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ ೨೫.೦೬.೨೦೦೯ರಿಂದ ಗಣಕೀಕೃತ ದಾಖಲೆಗಳ ವಿತರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದು, ಮೈಕ್ರೊ ಪ್ರೊಸೆಸ್ ಆಧಾರಿತ ೧೫ ಕೆಬಿ ಚಿಪ್‌ಅನ್ನು ಪ್ರಾಸ್ಟಿಕ ಕಾರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ ತಯಾರಿಸಿದ ಸ್ಮಾರ್ಟ್ ಕಾರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ವಾಹನ ನೋಂದಣಿ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

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

ಮೀಟರುಗಳನ್ನು ಆ ತಂಡಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦೧೪ರ ಮೇ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ನಾಲ್ಕು ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಧೂಮ ವಿಸರ್ಜನೆ ತಪಾಸಣಾ ಘಟಕಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ ರಿಂದ ೨೦೧೪ ರವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೧ ರಿಂದ ೨೦೧೨ರವರೆಗೆ ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವ ವಿವಿಧ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೪: ೨೦೦೧ ರಿಂದ ೨೦೧೪ರವರೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ಕ್ರ.ಸಂ	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ	ಕ್ರ.ಸಂ	ವರ್ಷ	ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
೧	೨೦೦೧	೧,೧೪,೦೧೧	೮	೨೦೦೮	೨,೪೧,೨೨೧
೨	೨೦೦೨	೧,೨೪,೧೪೩	೯	೨೦೦೯	೨,೬೯,೦೯೪
೩	೨೦೦೩	೧,೩೬,೬೯೧	೧೦	೨೦೧೦	೩,೧೫,೫೦೭
೪	೨೦೦೪	೧,೫೦,೦೬೬	೧೧	೨೦೧೧	೩,೬೪,೧೬೯
೫	೨೦೦೫	೧,೬೭,೧೬೦	೧೨	೨೦೧೨	೩,೮೮,೩೬೧
೬	೨೦೦೬	೧,೮೮,೯೭೦	೧೩	೨೦೧೩	೩,೯೦,೦೮೬
೭	೨೦೦೭	೨,೧೪,೩೪೯	೧೪	೨೦೧೪	೫,೦೮,೩೯೮

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಖ್ಯಾ ಸಂಗ್ರಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೫: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ವಿವಿಧ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ವಿವರ

ವರ್ಷ	೨೦೦೧	೨೦೦೪	೨೦೦೫	೨೦೦೮	೨೦೦೯	೨೦೧೦	೨೦೧೧	೨೦೧೨
ನೋಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು								
ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್	೮೫೬೩೪	೧೧೫೩೪೩	೧೨೯೦೪೪	೧೭೯೫೮೪	೨೦೧೪೧೪	೨೪೯೯೪೫	೨೭೨೨೨೨	೩೦೭೯೪೪
ಮ್ಯಾಕ್ಸ್/ಕ್ಯಾಬ್	೬೫೭	೭೪೦	೧೧೯೮	೧೪೮೩	೧೬೫೧	೩೧೪೫	೬೭೫೩	
ಮೋಟಾರ್ ಕಾರ್	೩೮೬೩	೫೭೭೫	೬೭೧೧	೧೧೧೪೪	೧೩೦೨೭	೧೪೮೦೯	೧೭೨೪೨	೨೦೧೭೦
ಆಟೋರಿಕ್ವಾ	೫೧೪೭	೬೩೪೮	೭೦೮೬	೯೬೮೬	೧೦೬೪೨	೧೧೪೩೪	೧೧೧೧೨	೧೨೪೭೦
ಆಮಿನಿ ಬಸ್	೮೭೫	೯೧೧	೧೦೪೭	೧೦೭೨	೧೦೮೨	೧೨೧೫	೩೩೫೯	
ಸರಕು ವಾಹನ	೩೨೩೯	೨೮೪೩	೪೪೯೮	೬೩೯೭	೭೦೩೨	೭೧೬೧	೧೦೨೨೮	೫೯೮೪
ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್/ಟ್ರೈಲರ್	೧೪೯೩೨	೧೬೦೫೬	೨೬೭೬೬	೨೬೨೫೪	೨೭೭೭೭	೨೯೮೮೦	೨೯೦೪೩	
ಇತರೆ ವಾಹನಗಳು	೧೬೧೨೮	೨೨೯೨	೨೧೧೪	೫೮೯೯	೬೧೮೫	೧೫೭೨	೧೩೫೭೦	೧೯೩೩೦

ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಕೃಷಿ ಪ್ರಧಾನ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮರದ ಗಾಲಿಯಿರುವ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳೇ ಜನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿತ್ತು. ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ, ಸಮೀಪದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳನ್ನೇ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಮರದ ಗಾಲಿಗಳಿಗೆ ಬದಲು ರಬ್ಬರ್ ಟೈರುಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗಾಡಿಗಳ ಚಲನೆ ಸರಾಗವಾಯಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಮರದ ಗಾಲಿಯ ಬಂಡಿಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಟೈರುಬಂಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ನಂತರ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್-ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳ ಪ್ರವೇಶವಾಯಿತು. ಮೊದಮೊದಲು, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಂತ ರೈತರು ಮಾತ್ರ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳು ಸಾಲಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್-ಟ್ರೈಲರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದ ರೈತರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹಲವು ವಿವಿಧ ಕೃಷಿ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ - ಮಣ್ಣು ಹದಮಾಡಲು, ನೆಲವನ್ನು

ಉಳುವುದಕ್ಕೆ ಬೆಳೆ ಕಟಾವಿಗೆ ಕೂಡ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಲದಿಂದ ಊರಿಗೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಕು ಸಾಗಿಸಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಈಗಲೂ ಕೂಡ ಎತ್ತಿನ ಬಂಡಿಗಳು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿರಳವಾಗಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿವೆ.

ರೈಲು ಮಾರ್ಗ

ಬ್ರಿಟೀಷ್ ವಸಾಹತುಷಾಹಿ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಆದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮೂಲತಃ ವಸಾಹತು ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯ ಪೂರೈಕೆಗಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲ್ಪಟ್ಟರೂ, ಅದರಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಆದ ಲಾಭ ಗಮನಾರ್ಹ. ಹತ್ತೊಂಬತ್ತನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ೧೮೨೫ರಲ್ಲಿ ಉಗಿಬಂಡಿ (ಸ್ಟೀಮ್ ಎಂಜಿನ್) ಬಳಸಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ೧೮೪೮ರ ವೇಳೆಗೆ ಫ್ರಾನ್ಸ್, ಅಮೇರಿಕಾ, ಜರ್ಮನಿ, ಹಾಲೆಂಡ್, ಇಟಲಿ, ಸ್ವೀಡನ್ ಮುಂತಾದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲೂ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಿತು. ಇದು ಸಹಜವಾಗಿ ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲವಾದ ದೇಶದ ಮೇಲೆ ಅಧಿಪತ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷರನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬ್ರಿಟೀಷರಿಂದ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ ರಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು. ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯು ತನ್ನ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಮದ್ರಾಸ್ (ಚೆನ್ನೈ)ನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ವಿವಿಧ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೇಲೆ ರಾಜಕೀಯ ಹಿಡಿತ, ಆರ್ಥಿಕ ಗಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಾಧಿಸಲು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಚಿಸಿತ್ತು. ಹೀಗೇ ವಿವಿಧೋದ್ದೇಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಸರ್ಕಾರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲುಸಾರಿಗೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದಂತಹ ಮಹತ್ವದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಯೋಜನೆಗೆ ಮುಂದಾದುದು ಮುಂದೆ ನಾಡಿನ ಆಭ್ಯುದಯಕ್ಕೂ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದು ಬೌರಿಂಗ್ ಮೈಸೂರಿನ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ, ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲೂ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಶಕೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು.

ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ: ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ರೈಲ್ವೆ ಹಾದಿಯನ್ನು ರೂ.೨೦ ಲಕ್ಷ ರೈಲ್ವೆ ಸಾಲದ ಸಹಾಯದಿಂದ ಪೂರೈಸಿ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ೧೧ನೇ ಆಗಸ್ಟ್ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ನಂತರ ಇದನ್ನು, ೧೧ ಮೈಲಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಗುಬ್ಬಿಯವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರೂ.೧.೭೫ ಲಕ್ಷ ಹಣವನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯದಿಂದ ಭರಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಗುಬ್ಬಿಯಿಂದ ತಿಪಟೂರಿನವರೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ವಿಸ್ತರಣಾ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ೧೮೬೫ರಲ್ಲಿ, ರೈಲ್ವೆ ಹಾದಿಯನ್ನು ಗುಬ್ಬಿಯಿಂದ ಹರಿಹರದವರೆಗೆ ವಿದೇಶೀ ಬಂಡವಾಳದ ಸಹಾಯದೊಂದಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕೆಂಬ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವೂ ಸಮ್ಮತಿ ನೀಡಿತು. ಮೈಸೂರಿನ ಪರವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆಕಂಪನಿಯೊಂದಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ೧೨ ಲಕ್ಷ ಪೌಂಡುಗಳ ಸಾಲವನ್ನು ವಾರ್ಷಿಕ ಶೇ.೪ ಬಡ್ಡಿದರದಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಯಿತು. ೨% ಪ್ರೀಮಿಯಮ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಸಾಲದ ಮೊತ್ತ ೧೨,೨೪,೦೦೦ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪೌಂಡ್ ಆಯಿತು. ಈ ಮೊತ್ತ ಭಾರತದ ಕರೆನ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ರೂ.೧,೬೩,೮೨,೮೦೧ ಆಗಿತ್ತು. ಈ ಹಣದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಈ ಹಿಂದೆ ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿದ್ದ ರೂ. ೬೮,೬೦,೫೦೮ ಅನ್ನು ಹಿಂದಿರುಗಿಸಿ ಉಳಿದ ಹಣವನ್ನು ತಿಪಟೂರಿನಿಂದ ಹರಿಹರದವರೆಗಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಈ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿ ನಿರ್ವಹಿಸಿತು. ೧ನೇ ಜುಲೈ ೧೮೮೬ರಿಂದ ಮೈಸೂರು - ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ತನ್ನ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕು. ಮೈಸೂರು ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕನೇ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಭರಿಸಿದರೆ ಉಳಿದ ಮುಕ್ಕಾಲು ಭಾಗವನ್ನು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ಭರಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಒಪ್ಪಂದ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಈ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಒಪ್ಪಂದ ೩೦ನೇ ಜೂನ್ ೧೮೮೬ರಿಂದ ೩೦ನೇ ಜೂನ್ ೧೯೩೨ರವರೆಗೆ ೪೬ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರಬೇಕೆಂದು ಒಪ್ಪಂದವಾಯಿತು.

ಗುಬ್ಬಿಯಿಂದ ಹರಿಹರದವರೆಗಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿತು. ಅದೇ ವರ್ಷದ ಆಗಸ್ಟ್ ೫ ರಂದು ಮೈಸೂರು-ತಿಪಟೂರು ಹಾಗೂ ತಿಪಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗಗಳ ನಡುವಣ ರೈಲು

ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಅಂದಿನ ಆಳರಸರಾದ ಶ್ರೀ ಚಾಮರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಉದ್ಘಾಟಿಸಿದರು. ಈ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಸದರ್ನ್ ಮರಾಠ ಕಂಪನಿಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಒಪ್ಪಂದದ ಅವಧಿ ಮುಗಿದ ನಂತರ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯ ಭಾಗವಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಈ ವಿಭಾಗವನ್ನು ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು.

ಈ ಹಿಂದೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಆಗಿದ್ದು, ೨೦೦೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿತಗೊಂಡ ಬೆಂಗಳೂರು - ಪೂನಾ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಜಿಲ್ಲೆಯ ತುಮಕೂರು, ಗುಬ್ಬಿ, ತುರುವೇಕೆರೆ ಹಾಗೂ ತಿಪಟೂರು ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ಸಾಗುತ್ತವೆ. ಈ ವಿಭಾಗದ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತವನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ವಿಭಾಗ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ತುಮಕೂರು ತಾಲೂಕಿನ ನಂದಿಹಳ್ಳಿಯ ಬಳಿ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಹೊನ್ನವಳ್ಳಿಯಿಂದ ಸಾಗಿ ಮುಂದೆ ನೆರೆಯ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಪ್ರಮುಖ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೆಂದರೆ ತುಮಕೂರು, ಗುಬ್ಬಿ ಮತ್ತು ತಿಪಟೂರು. ಅಮ್ಮಸಂದ್ರದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ನಂತರ ಈ ಸ್ಥಳದ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ, ಮೊದಲು ಕೇವಲ ಫ್ಲಾಗ್ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದ್ದ ಇದನ್ನು ಪೂರ್ಣಪ್ರಮಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಕೇವಲ ಫ್ಲಾಗ್ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದ್ದ ಮಲ್ಲಸಂದ್ರವನ್ನೂ ಕೂಡ ಪೂರ್ಣಪ್ರಮಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೬ (ಹಿರೇಹಳ್ಳಿ, ಕ್ಯಾತಸಂದ್ರ, ತುಮಕೂರು, ಹೆಗ್ಗರೆಹಳ್ಳಿ(ಎಚ್), ಮಲ್ಲಸಂದ್ರ, ಗುಬ್ಬಿ, ನಿಟ್ಟೂರು, ಸಂಪಿಗೆ ರಸ್ತೆ, ಅಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಬಾಣಸಂದ್ರ, ಅರಳಗುಪ್ಪೆ, ಬನಶಂಕರಿ (ಎಚ್), ಶ್ರೀ ಶಾರದಾನಗರ (ಎಚ್), ಕರಡಿ, ತಿಪಟೂರು ಮತ್ತು ಹೊನ್ನವಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ) ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ.

ತುಮಕೂರು, ತಿಪಟೂರು ಮುಂತಾದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಉತ್ತಮ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ತಾಲೂಕುವಾರು ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬ ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೬ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ) ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರ

ತಾಲೂಕುಗಳು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ಒಟ್ಟು (ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಲ್ಲಿ)	ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು
ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	-	-	-	-
ಗುಬ್ಬಿ	೨೦	-	೨೦	ಗುಬ್ಬಿ, ಮಲ್ಲಸಂದ್ರ, ನಿಟ್ಟೂರು
ಕೊರಟಗೆರೆ	-	-	-	-
ಕುಣಿಗಲ್	-	-	-	-
ಮಧುಗಿರಿ	-	-	-	-
ಪಾವಗಡ	-	-	-	-
ಶಿರಾ	-	-	-	-
ತಿಪಟೂರು	೩೬	-	೩೬	ಅರಳಗುಪ್ಪೆ, ತಿಪಟೂರು, ಬನಶಂಕರಿ (ಎಚ್), ಹೊನ್ನವಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ ಶ್ರೀ ಶಾರದಾನಗರ (ಎಚ್) ಹಾಗೂ ಕರಡಿ
ತುಮಕೂರು	೨೫	-	೨೫	ಹಿರೇಹಳ್ಳಿ, ಕ್ಯಾತಸಂದ್ರ, ತುಮಕೂರು, ಹೆಗ್ಗರೆಹಳ್ಳಿ
ತುರುವೇಕೆರೆ	೧೬	-	೧೬	ಅಮ್ಮಸಂದ್ರ, ಬಾಣಸಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಸಂಪಿಗೆ ರಸ್ತೆ
ಜಿಲ್ಲಾ ಮೊತ್ತ	೯೭	-	೯೭	೧೬

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಖ್ಯಾ ಸಂಗ್ರಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ, ೨೦೧೩ ತುಮಕೂರು

ಜಲಸಾರಿಗೆ

ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿ ಮುಂತಾದವನ್ನು ನದಿ-ಹಳ್ಳಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಜನರು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಪ್ರಾಚೀನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಶಾಸನಗಳು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೇಲೂ ರಸ್ತೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಡ್ಡವಿದ್ದ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಹರಿಗೋಲು, ದೋಣಿಗಳನ್ನು ಹದಿನೆಂಟನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ದಾಖಲೆಗಳಿವೆ.

ಆದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಜೀವನದಿಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಸಣ್ಣ ನದಿಗಳು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತುಂಬಿ ಕೆರೆಗಳಿಗೆ ನೀರನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಜಯಮಂಗಲಿ ನದಿ ದೇವರಾಯನದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟಿ ಕೊರಟಗೆರೆ, ಮಧುಗಿರಿ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಇದೇ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟುವ ಗರುಡಾಚಲ ಎಂಬ ಮತ್ತೊಂದು ನದಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿದು ಜಯಮಂಗಲಿ ನದಿಯನ್ನು ಸೇರುತ್ತದೆ. ಜಯಮಂಗಲಿ ನದಿಯು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಅನಂತಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಿನಾಕಿನಿಯನ್ನು ಕೂಡುತ್ತದೆ. ಕೊರಟಗೆರೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಸಿದ್ದರಬೆಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುವರ್ಣಮುಖಿ ನದಿ ಹುಟ್ಟಿ, ಅದೇ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಶಿಂಷಾ ನದಿ ದೇವರಾಯನ ದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟಿ, ಗುಬ್ಬಿ, ಕುಣಿಗಲ್ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹರಿದು ಕೊನೆಗೆ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯನ್ನು ಸೇರುತ್ತದೆ. ಉತ್ತರ ಪಿನಾಕಿನಿ ಮತ್ತು ಕುಮುದ್ವತಿ ನದಿಗಳು ಪಾವಗಡ ಮತ್ತು ಮಧುಗಿರಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿದು ಕೆರೆ ಕಟ್ಟಿಗಳಿಗೆ ನೀರನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ನದಿಗಳು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತುಂಬಿ ಹರಿಯುವುದರಿಂದ ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ತೆಪ್ಪು, ಹರಿಗೋಲುಗಳು ಬಳಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಲು ಹೊಳೆಯಾದಾಗ ಹಾಗೆಯೇ ದಾಟಬಹುದಾಗಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಜಲಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ವಾಯು ಸಾರಿಗೆ : ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಿಲ್ಲ. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿರುವ ನಾಡಪ್ರಭು ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವು ತುಮಕೂರಿಗೆ ಸಮೀಪದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ.

ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಸೇವೆ

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

ಸಂಸ್ಕೃತ ಮೂಲದ 'ಹಂಸ' ಪದದ ತತ್ಸಮ ರೂಪ ಅಂಚೆಯಾಗಿದ್ದು, ಹಂಸ, ಪಾರಿವಾಳಗಳನ್ನು ಸಂದೇಶ ರವಾನೆ ಮಾಧ್ಯಮಗಳನ್ನಾಗಿ ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಕವಿ ಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ಇದು ಚಿರಪರಿಚಿತವಾಗಿತ್ತು. ಆಳರಸರ ಆಸ್ಥಾನದ ಪತ್ರವ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೆಕಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ತಳವಾರರು ಕಾಲ್ಪಡಿಯಲ್ಲೂ, ರಾಹುತರು ಕುದುರೆಗಳ ಮೇಲೂ ಸಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ದೊಡ್ಡ ಬಂಡಲುಗಳನ್ನು ಒಯ್ಯಲು ಕಾವಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿತ್ತು. ಗಂಗ, ನೊಳಂಬ, ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ ಹಾಗೂ ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲೂ ಇದೇ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅವರ ಕಾಲದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಸದ ಹೆಗಡೆ-ರಾಯಸದ ಅಧಿಕಾರಿ ಉಲ್ಲೇಖ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ನಂತರದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ಲಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (೧೬೨೩-೧೭೦೪) ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಹಿನ ಚಾವಡಿ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರ(ರನ್ನರ್)ರನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶಾಖೆಯನ್ನೇ ೧೭೦೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಇದು ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಇದೇ ರೀತಿ ಹೈದರಾಬಾದ್, ತಿರುವಾಂಕೂರು, ಕೊಚ್ಚಿನ್ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲೂ, ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ (೧೭೭೪) ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ

ದುಬಾರಿಯಾಗಿರದೆ, ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಅಂಚೆ ಕಾರ್ಯದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿ, ಅಂಚೆ ಗುಮಾಸ್ತರುಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಬೇಹಾರಿ (ರನರ್ಸ್) ಗಳು ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತಿದ್ದರಾದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಪತ್ರಗಳೇ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರಕ್ಕೊಬ್ಬರಂತೆ ಹರಿಕಾರಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಅವರು ಗೆಜ್ಜೆ-ಗಂಟಿ ಕಟ್ಟಿದ ಕೋಲನ್ನು ಬಲಗೈಲಿ ಹಿಡಿದು, ಎಡ ಭುಜದ ಮೇಲೆ ಅಂಚೆ ಚೀಲವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಓಡುತ್ತಾ ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಅಂಚೆಯವನು ಬರುವುದರ ಮುನ್ನೂಚನೆಯು ಅವರ ಕೈಯಲ್ಲಿರುತ್ತಿದ್ದ ಗಂಟೆಕೋಲಿನ ಸಪ್ಪಳದಿಂದಾಗಿ ದೂರದಿಂದಲೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಹಾರಿ ಚಾವಡಿ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆ ಶಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೦೦ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನವು ಬ್ರಿಟಿಷರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದಾಗ, ಅದರ ಪರಿಣಾಮ ಸಹಜವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೂ ಆಯಿತು. ಆದರೆ ಆ ವೇಳೆಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಕಲ್ಕತ್ತಾ (೧೭೭೪) ದಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ(ಜಿ.ಪಿ.ಒ.)ಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ದೊರೆಯುವಂತಾಯಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಮದ್ರಾಸ್ (೧೭೮೬), ಮುಂಬಯಿ (೧೭೯೪) ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು (೧೮೦೦) ಗಳಲ್ಲಿ ಜಿ.ಪಿ.ಒ.ಗಳು ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟವು. ಬ್ರಿಟಿಷರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಎರಡು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬೊಂಬಾಯಿ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗವು ತುಮಕೂರು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಹರಿಹರ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೧೮೨೨ ರಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ (೧೮೦) ೧೮೮೯ರ ವೇಳೆಗೆ ೪೧೨ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರನ್ನರ್‌ಗಳು ಕೊಂಡೊಯ್ದು ನಿಗದಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೆ ಲೈನ್ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದ ನಂತರ ಅಂಚೆಯನ್ನು ರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂದೆ, ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಆದಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದಾಗಿ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಯ್ಯಲಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ಈ ಪದ್ಧತಿಯು ಈಗಲೂ ಹಲವು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಜನರಲ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸ್ (ಜಿ.ಪಿ.ಒ.) (೧೮೦೦) ಮದ್ರಾಸ್ ವೃತ್ತದ ಮದ್ರಾಸ್ ಜಿ.ಪಿ.ಒ. ನಂತರದ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಾಗಿತ್ತು. ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದು ಸದ್‌ದರ್ ಅಥವಾ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿಯಾಗಿದ್ದು, ಇದರ ಅಧೀನದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ತುಮಕೂರು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಕೂಡ ಒಂದಾಗಿತ್ತು.

ಮೈಸೂರು ಆಡಳಿತವನ್ನು ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಮೇಲೆ ಓರ್ವ ಭಕ್ಷಿಯ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಆಗಿನ ಅಂಚೆಗೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ತರಲಾಯಿತು. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಅತ್ಯಂತ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಚೀಟಿ ಪದ್ಧತಿ (ಸ್ಟ್ಯಾಂಪ್) ಇನ್ನೂ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆಯೇ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಮೂಲಕ ಕಳುಹಿಸುವ ಪಾರ್ಸಲ್‌ಗಳಿಗೆ ವಿಮೆ ಸೌಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೇ, ಹಣ ರವಾನೆ (ಮನಿ ಆರ್ಡರ್)ಯನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಲಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ೧೮೮೧ರ ನಂತರ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೆಲವು ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ತರಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತುಮಕೂರಿಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣವಾದ ನಂತರ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಸುಧಾರಿಸಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನರಿಗೆ ತಲುಪುವಂತೆ ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲಾಯಿತು. ಹೋಬಳಿಯ ಶಾಲಾ ಮಾಸ್ತರಿಗೆ ಅಂಚೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕೆಲಸಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಅವರನ್ನು 'ಅಂಚೆ ಮುತ್ತದ್ದಿ' ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಪತ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ತಲುಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಇಲಾಖೆ ನಡುವೆ ಒಪ್ಪಂದವಿತ್ತು. ೧೮೮೫ರಲ್ಲಿ, ಭಾರತದ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಅಂಚೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಇಂಪೀರಿಯಲ್ ಅಂಚೆಯೊಂದಿಗೆ ವಿಲೀನ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಮಾಡಿದರು. ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆ, ಕ್ರಮೇಣ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಣೆ ಕಂಡುಬಂದಿತು, ತರುವಾಯ, ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಿದ ಪ್ರಗತಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರದ ಪ್ರಗತಿ ಶ್ಲಾಘನೀಯ. ಈಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲೂ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ಗ್ರಾಮಗಳ ಪ್ರತಿ ಗುಂಪಿಗೂ ಒಂದು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಇರುವುದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ.

ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೨೨ಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕದಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದ್ದು ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಸ್ತುವಿನ ತೂಕ ಹಾಗೂ ತಲುಪಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳದ ದೂರವನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ೧೮೩೪ರಲ್ಲಿ ೧೫ ಮೈಲಿ ಅಂತರಕ್ಕೆ ಒಂದಾಣೆಯಂತೆ ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೮೩೯ರ ವೇಳೆಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರೆಸಿಡೆನ್ಸಿಯೂ ತನ್ನದೇ ಆದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ೧೮೩೯ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಪುನರ್ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ೧೦೦ ಮೈಲಿ ಅಂತರಕ್ಕೆ ಆರು ಕಾಸನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೪೦೦ ಮೈಲಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ದೂರಕ್ಕೆ ಎಂಟಾಣೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕು ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ೧೮೪೪ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಸದರ್ (ಪ್ರಧಾನ) ಕಚೇರಿಯು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಮದ್ರಾಸ್-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಊಟಿಗೆ ದೈನಂದಿನ ಭಾಂಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ೧೮೫೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕರೆದೊಯ್ಯುವ ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಅದನ್ನು ಹೊರುವ ಜನ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೂಡ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯದ್ದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರವಾಸಿ ಬಂಗಲೆಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ನಡುವೆ ಅಂಚೆಚೀಟಿಯ ಬಳಕೆ ೧೮೫೪ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಟಪಾಲು ಬಂಡಿಗಳ ಸೇವೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಧಾನ ಅಂಚೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೧೮೫೫-೫೮ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಪಯಣಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದ್ದು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲೂ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದ್ರಾಸ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಆರಂಭ (೧೮೬೪), ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿತು.

ಈ ಹಿಂದೆ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ತುಮಕೂರು ನಗರವನ್ನು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ತುಮಕೂರು ವಿಭಾಗ ಎಂಬ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗ ಭಾರತ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಈ ವಿಭಾಗದ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದು, ಅವರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದರೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಮತ್ತು ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ವಿಭಾಗೀಯ ಎಂಜಿನಿಯರ್, ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್, ಬೆಂಗಳೂರು ಇವರು ಮುಖ್ಯಸ್ಥರಾಗಿದ್ದರು. ಈ ಇಬ್ಬರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ, ಪೋಸ್ಟ್‌ಮಾಸ್ಟರ್ ಜನರಲ್, ಮೈಸೂರು ವೃತ್ತ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಇವರಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ೧೯೬೧ರಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ತುಮಕೂರಿನ ಕೇಂದ್ರ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಜೊತೆಗೆ ೧೧ ಉಪ-ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ೨೧೩ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೬೨ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೬೮ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದವು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿ, ೩೨ ಇಲಾಖಾ ಉಪ-ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು, ೧ ಇಲಾಖೇತರ ಉಪ-ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ೩೩೦ ಶಾಖಾ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಸೌಲಭ್ಯ ೩೫ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೇ, ಸುಮಾರು ೯೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸೇವಿಂಗ್ಸ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೂಡ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೬ ರ ವೇಳೆಗೆ ೫೨೨ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದು, ೧೯೯೩-೯೪ ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೫೬೨ ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಅದೇ ೨೦೧೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೫೬೪ ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೬೪ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ಎರಡು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಅದೇ ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೫೬೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಇದು ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ೫೫೮ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿತ್ತು.

ಆದರೆ, ಕಳೆದ ೨೦ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಕೋರಿಯರ್ ಸೇವೆಯು ಕ್ರಮೇಣ ಖಾಸಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಬೃಹತ್ ಉದ್ಯಮವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಿತು. ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಸಾಮಾನ್ಯ ಅಂಚೆಯ ಮೂಲಕ ಪತ್ರ ರವಾನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದು, ನೊಂದಾಯಿತ ಅಂಚೆ ತಲುಪಲು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಲೇಟ್ ಫೀ ಅಂಚೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ವಿಶೇಷ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೂ, ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಕೊನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಕೋರಿಯರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ತತ್ಪಲವಾಗಿ, ತ್ವರಿತ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಗಾಗಿ ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮಿಗಳು ಪತ್ರ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ದಾಖಲೆಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಕೋರಿಯರ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಳಸಲಾರಂಭಿಸಿದರು. ಇದು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿತು. ಕ್ರಮೇಣ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ ಕೂಡ ಕೋರಿಯರ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿಯೇ

ಸ್ವೀಡ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಆದರೂ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳ ಮುಂದೆ ಈ ಸೇವೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಅಂತರ್ಜಾಲದ ಆವಿಷ್ಕಾರದ ಫಲವಾಗಿ ಜನರು ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಇ-ಮೇಲ್ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದುದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗತೊಡಗಿತು. ಈಗ ಭಾರತದ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆ, ಇಂಡಿಯಾ ಪೋಸ್ಟ್ ಎಂಬ ಹೊಸ ಹೆಸರಿನೊಂದಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹೊಸ ರೂಪವನ್ನು ಕೊಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕೊರಿಯರ್, ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಕಾರ್ಡ್, ವಿಮೆ ಮುಂತಾದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ತನ್ನ ಸೇವಾ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಗ್ರಾಹಕ ಸ್ನೇಹಿಯಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಹಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಬಹುತೇಕ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಗಣಕ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಪೂರೈಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ, ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ತರಬೇತಿಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕೊಡುತ್ತಿದೆ. ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿ ಗ್ರಾಹಕರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಕವಾಗಿ ಕಾಣುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ತಂತಿ ಕಚೇರಿ

ದೇಶದಲ್ಲಿ, ಮೊಟ್ಟಮೊದಲ ತಂತಿ ಸೇವೆ ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಕಲ್ಕತ್ತಾ ನಗರದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ರಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ೧೮೫೬ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ೧೮೮೯-೯೦ರಲ್ಲಿ ಮಲಬಾರಿನ ಕರಾವಳಿ ತಂತಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಕಣ್ಣಾನೂರಿಗೆ ಮಡಿಕೇರಿ ಮೂಲಕ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಲೈನುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಯು ಪ್ರಮುಖ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿತ್ತು. ೧೮೬೫ರಲ್ಲೇ ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಶಾಖಾ ಲೈನ್ ಒಂದಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಮಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವು ಒಂದು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಎನ್ನುವುದು ಸಂತಸ-ಭಯ-ದುಃಖ ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ತರುವ 'ತಾರು' ಸಾಧನವಾಗಿತ್ತು. ಶಿಶುವಿನ ಜನನ, ತೀವ್ರವಾದ ಕಾಯಿಲೆ, ಸಾವು ಮುಂತಾದ ಸರ್ವ ವಿಧದ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ತಂತಿಯ ಮೂಲಕ ರವಾನಿಸುವುದು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಸಂದೇಶವನ್ನು ಟೆಲಿಪ್ರಿಂಟರ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಸ್ವೀಕರಿಸಿ, ನಿಗದಿತ ನಮೂನೆಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಮುದ್ರಿಸಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್‌ಗಳನ್ನು ವಿತರಿಸುವ ವಿಶೇಷ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ರಾತ್ರಿ-ಹಗಲೆನ್ನದೆ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್‌ಗಳನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ತಲುಪಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಂಗ್ರಾಮದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರರು ಬ್ರಿಟಿಷರ ಸಂದೇಶಗಳು ತಲುಪದಿರುವಂತೆ ಮಾಡಲು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ತಂತಿಗಳನ್ನು ಕತ್ತರಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ದೇಶವನ್ನು ಕಾಯುವ ಸೈನಿಕರು ತಮ್ಮ ರಜೆ ಮಂಜೂರಿ, ವರ್ಗಾವಣೆಗಳಿಗಾಗಿ ತಂತಿ ಸಂದೇಶಕ್ಕೆ ಕಾದು ಕುಳಿತಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ವಕೀಲರು ಸಾಕ್ಷಿ ದಾಖಲೆ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಮ್‌ಗಳಿಗೆ ಮನ್‌ಡೇ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದರು, ಏಕೆಂದರೆ ಭಾರತ ಸಾಕ್ಷ್ಯ ಅಧಿನಿಯಮದಲ್ಲಿ ಅಂಗೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಸಾಕ್ಷಿ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಮ್ ಕೂಡ ಒಂದಾಗಿತ್ತು.

ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩೫ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಸೌಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೨ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಚೇರಿಗಳು ಇದ್ದವು. ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ತಿಪಟೂರಿನಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಕಚೇರಿ ಇತ್ತು. ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್/ಇ-ಮೇಲ್ ಮತ್ತು ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನುಗಳ ಪ್ರವೇಶದಿಂದ ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್ ಸೇವೆಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗತೊಡಗಿತು. ಈ ಸೇವೆಗಾಗಿ ನಿಯೋಜಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಾಧನ ಸಲಕರಣೆಗಳು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮತ್ತು ಹಣ ವ್ಯರ್ಥವಾಗತೊಡಗಿತು. ಮೊಬೈಲ್ ಮತ್ತು ಇ-ಮೇಲ್ ಸಂದೇಶಗಳು ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್‌ಗಿಂತ ವೇಗವಾಗಿ ಹಾಗೂ ತುಂಬಾ ಅಗ್ಗದ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಲಭಿಸತೊಡಗಿತು. ಆದರೆ ಮೊಬೈಲ್ ಮತ್ತು ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್‌ಗಳ ಪ್ರವೇಶದಿಂದ ಕಳೆದ ಏಳು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ೧೬೫ ಮಿಲಿಯನ್ ಪೌಂಡ್‌ನಷ್ಟು ಹಣ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೧೬೫ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ತ್ವರಿತ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಲು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ದೇಶದ ಇತರಡೆಯಂತೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಜುಲೈ ೧೫, ೨೦೧೩ರಿಂದ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೭ರಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೨: ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳ ತಾಲೂಕುವಾರು ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ತಾಲೂಕುಗಳು	ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	ದೂರವಾಣಿಗಳು	ಸಂಚಾರಿ ದೂರವಾಣಿ	ಅಂತರ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿರುವುದು
೧	ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೪೩	೦೯	೧೬೪೪	-	೩೨೧
೨	ಗುಬ್ಬಿ	೭೨	೧೪	೨೮೪೯	-	೪೨೫
೩	ಕೊರಟಗೆರೆ	೩೫	೦೭	೭೨೧	-	೧೫೨
೪	ಕುಣಿಗಲ್	೬೪	೦೭	೧೩೯೫	-	೩೮೩
೫	ಮಧುಗಿರಿ	೬೦	೧೧	೧೧೭೫	-	೩೧೫
೬	ಪಾವಗಡ	೫೫	೧೧	೧೨೭೧	-	೪೦೫
೭	ಶಿರಾ	೬೪	೦೯	೧೩೯೬	-	೪೨೧
೮	ತಿಪಟೂರು	೪೨	೧೪	೪೭೩೭	-	೭೨೩
೯	ತುಮಕೂರು	೭೩	೧೭	೧೩೧೧೧	-	೪೬೨೪
೧೦	ತುರುವೇಕೆರೆ	೫೦	೧೩	೨೬೩೧	-	೩೭೩
ಜಿಲ್ಲಾ ಮೊತ್ತ		೫೫೮	೧೧೨	೩೦೯೩೦	೨೩೧೩೩೬	೮೧೪೨

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಖ್ಯಾ ಸಂಗ್ರಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ

ದೂರವಾಣಿ

ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ಅಂತರ ನಗಣ್ಯವಾಗಿದ್ದು, ವಿಶ್ವದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ಕೆಲವೇ ಕ್ಷಣಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ೧೮೯೮ರಲ್ಲಿ ಪ್ಲೇಗ್ ಪಿಡುಗು ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಾಗ ಪ್ಲೇಗ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆತದ್ದು ೧೯೫೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ೩೧ ರಂದು. ಅಂದು, ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮೊದಲ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ತುಮಕೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ೭೫ ಸಂಪರ್ಕಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೊಂದು ಮಾನವ ನಿಯಂತ್ರಿತ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದು ೧೦೦-ಲೈನುಗಳ ಒಂದು ಸ್ವಿಚ್ ಬೋರ್ಡನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆದಾರರಿಂದ ಟೆಲಿಫೋನುಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆ ಕ್ರಮೇಣ ಇದನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ನಗರವು ೪೦೦-ಲೈನುಗಳ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ೩೭೪ ಸಕ್ರಿಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು. ಈ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಅನ್ನು ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇನ್ನೂ ೧೦೦ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಸೇರ್ಪಡೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಯೊಂದು ೧೯೬೮-೬೯ರಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡನೇ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ತಿಪಟೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೯೫೬ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ೨೩ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಈ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವು ಹೊಂದಿತ್ತು. ನಂತರ, ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಒಂಬತ್ತು ಸಂಪರ್ಕಗಳೊಂದಿಗೆ ಗುಬ್ಬಿಯಲ್ಲಿ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೬೩ ರಲ್ಲಿ ಮಧುಗಿರಿ ಮತ್ತು ಶಿರಾ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೂ, ೧೯೬೪ರಲ್ಲಿ ತುರುವೇಕೆರೆ, ಕುಣಿಗಲ್, ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಹುಳಿಯಾರ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ಒಂದೊಂದು ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೂ ಹಾಗೂ ೧೯೬೬ ಮತ್ತು ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಅಮೃತೂರು ಮತ್ತು ಪಾವಗಡದಲ್ಲಿ ಒಂದೊಂದು ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹನ್ನೊಂದು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು ೬೧೭ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಇವುಗಳ ವಿವರ ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೮ ರಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೮ : ೧೯೬೭ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಸಕ್ರಿಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ವಿವರಗಳು

ಕ್ರ.ಸಂ.	ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರ ಇರುವ ಸ್ಥಳ	ಎಕ್ಸ್‌ಚೇಂಜ್ ಸ್ವರೂಪ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	ಇಕ್ವಿಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	ಸಕ್ರಿಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳು	ಪ್ರಾರಂಭ ದಿನಾಂಕ
೧	ತುಮಕೂರು	೪೦೦ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೩೯೨	೩೭೪	೨೧-೩-೧೯೫೫
೨	ತಿಪಟೂರು	೧೦೦ (ಮ್ಯಾನುವಲ್)	೯೫	೮೮	೧೨-೯-೧೯೫೬
೩	ಗುಬ್ಬಿ	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೧೪	೩೧-೩-೧೯೫೯
೪	ಮಧುಗಿರಿ	೩೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೩೨	೨೭	೧೧-೮-೧೯೬೩
೫	ಶಿರಾ	೫೦ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೪೫	೨೯	೨೯-೧೧-೧೯೬೩
೬	ತುರುವೇಕೆರೆ	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೧೪	೧೪-೨-೧೯೬೪
೭	ಕುಣಿಗಲ್	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೧೮	೩೧-೩-೧೯೬೪
೮	ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೧೯	೨೪-೭-೧೯೬೪
೯	ಹುಳಿಯಾರ್	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೭	೧೬-೧೦-೧೯೬೪
೧೦	ಅಮೃತೂರು	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೭	೧೬-೧೦-೧೯೬೬
೧೧	ಪಾವಗಡ	೨೫ (ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್)	೨೨	೨೦	೩೧-೩-೧೯೬೭

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲಾ ಗ್ಯಾಸೆಟಿಯರ್ ೧೯೬೭

ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾದಂತೆ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೂಡ ಬೆಳೆಯತೊಡಗಿತು. ಆದರಂತೆ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಮೊದಲು ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯಲು ನೋಂದಾಯಿಸಿ ಕೆಲವು ತಿಂಗಳುಗಳು ಕಾಯಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿತ್ತು. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕಡಿಮೆಯಿದ್ದುದು. ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಗೆ ಇರುವ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮನಗಂಡು ಇಲಾಖೆಯು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ೨೦೧೪ರ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೧೨ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ೫-೬ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗಿಲ್ಲ.

ಆದರೆ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ೬೧೬ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಈ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೦೦೪ರ ವೇಳೆಗೆ ೮೩,೮೭೪ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಗೆ ಏರಿತೆಂದರೆ ದೂರವಾಣಿಯ ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಏರಿಕೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ೨೦೦೬ರವರೆಗೆ ಏರುತ್ತಾ ಹೋಗಿ, ೨೦೦೮ರಿಂದ ಇಳಿಮುಖ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೨೦೦೮ರ ವೇಳೆಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನುಗಳ ಬಳಕೆ ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಗಿ-ತ್ತು. ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಹೋದ ಜನರು ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೈನ್ ಫೋನುಗಳನ್ನು ತೆಗೆಸಲಾರಂಭಿಸಿದರೆಂದು ತೋರುತ್ತದೆ. ಈ ಇಳಿಕೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಮುಂದುವರಿದು, ೨೦೦೮ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ೬೫,೦೯೯ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಂದ ೨೦೧೨ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ೪೨,೮೪೯ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಗೆ ಇಳಿದಿರುವುದು ಉಲ್ಲೇಖಾರ್ಹ. ಮೇಲ್ಕಂಡ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅವಲೋಕಿಸಿದರೆ ಕ್ರಮೇಣ ಸ್ಥಿರ (ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೈನ್) ದೂರವಾಣಿ ಸೌಕರ್ಯ ತನ್ನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಗೋಚರವಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೩ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೧,೩೫೮ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವಿದ್ದು, ೨,೨೩,೪೩೮ ಮೊಬೈಲ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ೭,೩೯೫ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅದೇ, ೨೦೧೪ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೩೦,೯೩೦ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೈನುಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಸಂಚಾರಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೨,೩೧,೩೩೬ಕ್ಕೆ ಏರಿತು, ೮,೧೪೨ ಅಂತರ್ಜಾಲ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಆದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೯ರಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ೭.೯ : ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೨೦೦೪ ರಿಂದ ೨೦೧೪ ರವರೆಗೆ (ಆಯ್ದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ) ತಾಲೂಕುವಾರು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ವಿವರ

ತಾಲೂಕುಗಳು	೨೦೦೪	೨೦೦೫	೨೦೦೬	೨೦೦೮	೨೦೦೯	೨೦೧೦	೨೦೧೧	೨೦೧೨	೨೦೧೪
ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ	೪೮೫೦	೪೯೬೫	೪೮೯೫	೩೮೧೧	೩೬೫೭	೩೧೪೮	೩೧೪೮	೨೮೧೮	೧೬೪೪
ಗುಬ್ಬಿ	೭೭೮೪	೮೪೧೮	೮೫೮೧	೭೫೭೮	೬೮೮೫	೬೩೮೪	೬೩೮೪	೫೨೪೦	೨೮೪೯
ಕೊರಟಗೆರೆ	೩೨೮೮	೩೩೧೦	೩೬೨೮	೨೮೫೧	೨೩೫೮	೧೮೬೩	೧೮೬೩	೧೪೨೬	೭೨೧
ಕುಣಿಗಲ್	೫೮೫೫	೫೯೨೫	೬೧೬೮	೩೬೪೩	೩೩೯೧	೨೭೯೮	೨೭೯೮	೨೨೫೦	೧೩೯೫
ಮಧುಗಿರಿ	೪೭೯೭	೪೯೯೫	೫೫೦೯	೩೧೩೮	೨೫೮೦	೨೩೯೧	೨೩೯೧	೨೦೬೨	೧೧೭೫
ಪಾವಗಡ	೪೦೦೦	೪೦೦೭	೪೧೭೫	೩೫೨೮	೨೯೨೯	೨೨೪೮	೨೨೪೮	೨೦೭೪	೧೨೭೧
ಶಿರಾ	೫೮೩೦	೫೬೧೪	೫೫೯೦	೩೧೨೫	೫೩೮	೨೨೪೫	೨೨೪೫	೧೯೭೩	೧೩೯೬
ತಿಪಟೂರು	೧೦೪೧೭	೧೦೭೦೩	೧೧೧೧೩	೯೦೫೫	೮೧೨೩	೭೩೮೩	೭೩೮೩	೫೯೫೨	೪೭೩೭
ತುಮಕೂರು	೩೧೫೦	೩೨೧೪	೩೦೯೨	೨೨೯೨	೨೦೭೨	೧೮೮೭	೧೮೮೭	೧೫೭೫	೧೩೧೧
ತುರುವೇಕೆರೆ	೫೮೦೩	೫೮೨೨	೬೦೪೩	೫೩೮೮	೪೮೭೫	೪೨೯೨	೪೨೯೨	೩೨೯೭	೨೬೩೧
ಜಿಲ್ಲಾ ಮೊತ್ತ	೮೩೮೭೪	೮೫೮೮೩	೮೬೬೪೪	೬೫೦೯೯	೫೮೧೨೮	೫೧೬೨೯	೫೧೬೨೯	೪೨೮೪೯	೩೦೯೩೦

ಆಧಾರ: ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ನೋಟ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಂಖ್ಯಾ ಸಂಗ್ರಹಣಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಚೇರಿ, ತುಮಕೂರು

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳು: ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಕೊರಟಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಚ್ ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದಾದ ನಂತರ, ಹಲವು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ೧೯೬೫ರಲ್ಲಿ ಏಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ನಂತರ ೧೯೬೬ ರಲ್ಲಿ ಮೂರು ಹಾಗೂ ೧೯೬೭ರಲ್ಲಿ ಹನ್ನೊಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಅವುಗಳ ವಿವರ ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ. ಕೊರಟಗೆರೆ, ಮಧುಗಿರಿ (೩೦-೩-೧೯೫೭), ಹೊಳವನಹಳ್ಳಿ (೧೮-೨-೧೯೬೫), ದೇವರಾಯನದುರ್ಗ (ತುಮಕೂರು; ೨೯-೪-೧೯೬೫), ಗೂಳೂರು (೩೦-೫-೧೯೬೫), ಮಾಯಸಂದ್ರ, (ತುರುವೇಕೆರೆ; ೧೪-೭-೧೯೬೫), ಚಂದ್ರಶೇಖರಪುರ (ಗುಬ್ಬಿ; ೪-೮-೧೯೬೫), ಪಟ್ಟನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ (ಶಿರಾ; ೮-೧೦-೧೯೬೫), ಶೆಟ್ಟಿಕೆರೆ, (ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ; ೧೧-೧೧-೧೯೬೫), ಕೋರ (ತುಮಕೂರು; ೨೮-೩-೧೯೬೬), ಕುದೂರು (ಕುಣಿಗಲ್; ೨೯-೩-೧೯೬೬), ಮಿಡಿಗೇಶಿ (ಮಧುಗಿರಿ ; ೩೦-೧೦-೧೯೬೬), ಕೊಡಿಗೇನಹಳ್ಳಿ (೨೫-೩-೧೯೬೭), ಹೆಬ್ಬೂರು (ತುಮಕೂರು; ೨೭-೩-೧೯೬೭), ಊರಡಗೆರೆ (೨೭-೩-೧೯೬೭), ವೈ.ಎನ್.ಹೊಸಕೋಟೆ (ಪಾವಗಡ; ೩೧-೩-೧೯೬೭), ದಂಡಿನಶಿವರ (ತುರುವೇಕೆರೆ; ೧೯-೪-೧೯೬೭), ಕಳ್ಳಂಬೆಳ್ಳಿ (ಶಿರಾ; ೨೯-೪-೧೯೬೭), ತಿಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ (ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ; ೩೦-೪-೧೯೬೭), ಹೊನ್ನವಳ್ಳಿ(ತಿಪಟೂರು; ೧೪-೬-೧೯೬೭), ಹುಲಿಯೂರುದುರ್ಗ, ಅಮೃತೂರು (೧೭-೬-೧೯೬೭), ಬೆಳ್ಳಾವೆ (ತುಮಕೂರು; ೨೬-೬-೧೯೬೭), ಚೇಳೂರು (ಗುಬ್ಬಿ; ೩-೮-೧೯೬೭). ೧೯೬೭ರ ನಂತರ ತಿರುಮಣಿ, ನೋಣವಿನಕೆರೆ ಮತ್ತು ನಾಗವಲ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ದೂರವಾಣಿಯ ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಈ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾಲಕ್ರಮೇಣ ಈ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡುಬಂದಿತಾದರೂ ಕ್ರಮೇಣ ಇಲಾಖೆಯು ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ. ಮತ್ತು ಐ.ಎಸ್.ಡಿ. ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ನೀಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಮನೆಯಿಂದಲೇ ಬಳಕೆದಾರರು ದೂರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಕರೆ ಮಾಡುವ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದರು. ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಪ್ರವೇಶದ ನಂತರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, ಈಗ ಬಹುಪಾಲು ಇಂತಹ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕರೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಮುಚ್ಚಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ.

ಮೊಬೈಲ್ ಕ್ರಾಂತಿ: ಮೊಬೈಲ್ ದೂರವಾಣಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿಯೇ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ದಾಖಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಜರ್ಮನಿ ಮುಂತಾದ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಮೊಬೈಲ್ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಎರಡನೇ ಮಹಾಯುದ್ಧದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಿಲಿಟರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಂತಹ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಪ್ರಾರಂಭದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಾಧನಗಳ ತೂಕ ಮತ್ತು ಗಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚು ಇದ್ದು, ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಜನರು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದಾದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೯೦ರ ನಂತರ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬರಲಾರಂಭಿಸಿದವು.

ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೧೩ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೯೦.೪೪ಕೋಟಿ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು ಎಂಬ ಅಂದಾಜು ಇದೆ. ವಿಶ್ವದಲ್ಲಿ ಅತಿಹೆಚ್ಚು ಮೊಬೈಲ್ ಬಳಕೆ ಮಾಡುವ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತ ಎರಡನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ, ಮೊದಲನೆಯ ಸ್ಥಾನ ಚೀನಾ ದೇಶದ್ದಾಗಿದೆ. ವೈರ್ ಇಲ್ಲದೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಆರಂಭವಾದ ಮೊಬೈಲ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಬೃಹದಾಕಾರ ತಳೆದು ಇಂದು ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಜನರ ಜೀವನದ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗವಾಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳ ಅಳತೆ, ಆಕಾರಗಳು ಸುಲಭವಾಗಿ ಜೇಬಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೊಂಡೊಯ್ಯಬಹುದಾದ್ದರಿಂದ ಅವುಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಎಲ್ಲಿಂದ ಬೇಕಾದರೂ ಯಾರಿಗಾದರೂ ಯಾವ ಸಮಯದಲ್ಲಾದರೂ ಕರೆ ಮಾಡಬಹುದಾದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಈ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ಒದಗಿಸಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಹಲವು ಖಾಸಗಿ ಮೊಬೈಲ್ ಕಂಪನಿಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಪೈಪೋಟಿಯಿಂದ ಬಳಕೆದಾರನಿಗೆ ಅಗ್ಗದ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಟೆಲಿಫೋನ್ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆಯುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವು ಮೊಬೈಲ್ ಕಂಪನಿಗಳೆಂದರೆ, ಬಿಎಸ್‌ಎನ್‌ಎಲ್, ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಟಾಟಾ ಡೊಕೊಮೋ, ವೊಡಾಫೋನ್, ಏರ್‌ಸೆಲ್, ರಿಲಯನ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ.

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹಲವು ರೀತಿಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಸ್‌ಎಮ್‌ಎಸ್, ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್, ಎಫ್‌ಎಮ್ ರೇಡಿಯೋ, ಆಡಿಯೋ ವೀಡಿಯೋ ಮುಂತಾದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಇಂದು ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಇಂದು ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಮೂಲಕ ಬ್ಯಾಂಕು ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ನಡೆಸಬಹುದು, ರೈಲು, ಬಸ್ಸು, ಸಿನೆಮಾ, ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕಾದಿರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ಜನರಿಗೆ ಹಲವು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಲೈನ್ ಟೆಲಿಫೋನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆದಾರರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕ್ರಮೇಣ ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಸ್‌ಎಮ್‌ಎಸ್, ಇ-ಇಮೇಲ್, ವಾಟ್ಸ್ ಆಪ್, ಫೇಸ್ ಬುಕ್ ಮುಂತಾದವು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮೂಲಕ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಇಳಿಮುಖ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ತಂತಿ ಸೇವೆಯನ್ನಂತೂ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ೨೦ನೆಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳು ವಿಶ್ವಕ್ಕೆ ದೊರಕಿದ ವರ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಆಕಾಶವಾಣಿ

ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ನಾಲ್ಕನೆಯ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಶತಮಾನದುದ್ದಕ್ಕೂ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿವೆ. ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆಳರಸರ ವಾಸಸ್ಥಳವಾಗಿದ್ದ ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಮನಃಶಾಸ್ತ್ರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರಾಗಿದ್ದ ಪ್ರೊ. ಎಂ.ವಿ.ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ನವೆಂಬರ್ ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಇದನ್ನು ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಂತರ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನಿಲಯವು ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡಿತು. ಅಲ್ಲಿದ್ದೀಚೆಗೆ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರದ ಬಾಸುಲಿ ಸೇವೆ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ವಾರ್ತೆಗಳನ್ನು ಆಲಿಸಲು, ತಮ್ಮ ಗಡಿಯಾರಗಳ ಸಮಯವನ್ನು ಹೊಂದಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಜನರು ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದ ದಿನಗಳು ಇದ್ದವು. ಪ್ರಸಿದ್ಧ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಂದರ್ಶನಗಳನ್ನು ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಆಲಿಸಿ ಆನಂದಪಡುತ್ತಿದ್ದ ದಿನಗಳಿದ್ದವು. ನಂತರದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನದಂತಹ ದೃಶ್ಯ-ಶ್ರವಣ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದ ಆಗಮನದೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆ ಕಂಡಿದ್ದರೂ, ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಗೂ ಎಫ್.ಎಮ್. ಸೌಕರ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಒಂದು ಸ್ವತಂತ್ರ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯವಿದ್ದು, ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ ಬಿತ್ತರಿಸುತ್ತಿದೆ.

ರೇಡಿಯೋ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ಆರಂಭದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರವಾನಗಿ (ಲೈಸೆನ್ಸ್) ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮಿಗಿಲಾಗಿ, ಪ್ರತೀವರ್ಷ ಅದನ್ನು ನವೀಕರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದು ೧೯೮೦ ರವರೆಗೆ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆ ವರ್ಷ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಒಂದು-ಎರಡು ಬ್ಯಾಂಡಿನ ರೇಡಿಯೋಗಳಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ನೀಡಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ನವೀಕರಣವನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ರದ್ದು ಮಾಡಿತು. ೨೦೦೧ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಖಾಸಗಿ ರೇಡಿಯೋ ಕಂಪನಿಗಳು ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆದು

ಎಫ್.ಎಂ. ವಾಹಿನಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಬಿತ್ತರಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಈಗ ಅಂತಹ ಹಲವು ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದುವೆಂದರೆ ರೇಡಿಯೋ ಮಿರ್ಚಿ, ರೆಡ್ ಎಫ್.ಎಂ., ರಮಣ ವಾಯ್ಸ್, ಆಕ್ಟೀವ್ ಫೀವರ್, ಮುಂತಾದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ರೇಡಿಯೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಮಾಹಿತಿಯಿಲ್ಲ. ರೇಡಿಯೋ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಪಡ್ಧತಿ ರದ್ದುಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕರಾರುವಕ್ಕಾದ ಮಾಹಿತಿಯಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಜೇಬಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದಷ್ಟು ಚಿಕ್ಕ ಆಕಾರದಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ ನಂತರ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಬ್ಯಾಂಡ್ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಕಾಣೆಯಾಗಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಎಲ್ಲಾ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನುಗಳಲ್ಲೂ ಎಫ್.ಎಂ. ರೇಡಿಯೋ ಸೌಕರ್ಯವಿರುವುದರಿಂದ ಜನರು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೇಡಿಯೋ ಸಾಧನವನ್ನು ಖರೀದಿಸುವುದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಿ ಎಫ್.ಎಂ. ರೇಡಿಯೋ ಕಂಪನಿಗಳು ವೈವಿಧ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಬಿತ್ತರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಇವುಗಳ ಶ್ರೋತೃಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಂಪನಿಗಳು ಜಾಹಿರಾತುಗಳಿಂದ ಕೂಡ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಗಳಿಸುತ್ತಿವೆ.

ದೂರದರ್ಶನ

ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸಿರುವ ದೂರದರ್ಶನದ ಬಳಕೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಇದು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೫, ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತಾದರೂ, ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಕಲಬುರಗಿ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೩.೯.೧೯೭೭ರಂದು. ಮುಂದೆ ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ೧೯೮೨ರಿಂದ ಅದರ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸಿತು. ಅಲ್ಲದೆ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಹೊಂದುವುದಕ್ಕೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ನೀಡಬೇಕಾಗಿದ್ದು, ಇದನ್ನು ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ರದ್ದುಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಸಂವಹನ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನೂ ಜೋಡಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರವಾಗುವಂತಾಯಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದ ದೂರದರ್ಶನ ಮಾತ್ರ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ಖಾಸಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ನೀಡಲಾಗಿ, ಕೃತಕ ಉಪಗ್ರಹಗಳ ವಿಸ್ತೃತ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಬಲ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿತು. ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ (ಡಿಡಿ೧, ಚಂದನ) ಸರಿಸಾಟಿಯಾಗಿ ಉದಯ, ಈಟಿವಿ, ಉಷ್ಣ, ಸಿಟಿಕೇಬಲ್, ಸನ್, ಜೆಮಿನಿ, ಸ್ಟಾರ್ ಸ್ಟೋರ್ಟ್ಸ್, ಇಎಸ್‌ಪಿಎನ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸ್ವತಂತ್ರ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ವೈವಿಧ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಕರಿಗೆ ಕೊಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮನೆಮನೆಗೆ ತಲುಪಿಸಲು ಕೇಬಲ್ ನೆಟ್‌ವರ್ಕ್ ವಿತರಕರು ಹುಟ್ಟಿಕೊಂಡರು. ಕೇಬಲ್ ಕಂಪನಿಗಳು ಕೇಬಲ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ ನೀಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸುವವರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿತು. ಈ ಮಧ್ಯೆ ಎಲ್ಲಾ ಟಿವಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಸಂವಹನವನ್ನು ಅನಲಾಗ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ವಿಧಾನದಿಂದ ಡಿಜಿಟಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಬಂದಿತು. ಜಿನೇವಾದಲ್ಲಿ ೨೦೦೬ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಒಪ್ಪಂದದ ಪ್ರಕಾರ ಅನಲಾಗ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸದಸ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೂ ೧೭ನೇ ಜೂನ್ ೨೦೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಡಿಜಿಟಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಷನ್ ಡಿಜಿಟೈಸೇಷನ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೧೨ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದು, ಮಾರ್ಚ್ ೨೦೧೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಬಹುಪಾಲು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಡಿಜಿಟಲ್ ಪ್ರಸಾರದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ವೀಕ್ಷಿಸಿರುವ ಜನರು ಈಗೀಗ ಡಿಜಿಟಲ್ ಟಿವಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಟಾಟಾ, ವೀಡಿಯೋಕಾನ್, ಏರ್‌ಟೆಲ್, ರಿಲಯನ್ಸ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಗಳು ಕೂಡ ಡಿಜಿಟಲ್ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸುತ್ತಿವೆ.

ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳು

ಬಹು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಮಂಟಪ, ಗುಡಿ, ಮಠ, ಧರ್ಮಸತ್ರ, ಧರ್ಮಶಾಲೆ ಮುಂತಾದೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ, ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಊಟ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಪರಂಪರೆ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆಳರಸರು, ದಂಡನಾಯಕರು, ವರ್ತಕರು, ಧಾರ್ಮಿಕರು ಹಾಗೂ ದಾನಿಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಸತ್ರ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಮಂಟಪ, ಅರವಟ್ಟಿಗೆ ಮುಂತಾದವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇಂತಹವನ್ನು ನಾವು ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಲವು ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲೂ ತಲೆಹೊರೆ ಹೊತ್ತು ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ದಾರಿಹೋಕರಿಗೆಂದೇ ತಲೆಹೊರೆ ಇಳಿಸುವ ಕಲ್ಲು (Headload Resters) ಗಳನ್ನು, ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ತಂಗುಮಂಟಪಗಳ ಬಳಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಒಬ್ಬರೇ ತಲೆಯ ಮೇಲೆ ಹೊರೆಹೊತ್ತು ಸಾಗುವಾಗ, ಹೊರೆಯನ್ನು ಇಳಿಸಿ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆದು, ಯಾರ ಸಹಾಯವೂ ಇಲ್ಲದೆ ಹೊರೆಯನ್ನು ತಲೆಯಮೇಲೆ ಪುನಃ ಹೊತ್ತು ಮುನ್ನಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ತಲೆಹೊರೆ ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಬಳಿಯಲ್ಲಿಯೇ ನೀರಿನಕಟ್ಟಿ, ಹೊಂಡ, ಕುಂಟೆ, ಕಲ್ಯಾಣಿಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಂತಹವುಗಳನ್ನು ಧರ್ಮಕಾರ್ಯ ನಿಮಿತ್ತ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಅನೇಕ ಶಾಸನಗಳೂ ದಾಖಲಿಸಿವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಗೋವು-ದನಗಳಿಗಾಗಿ ನೀರಿನ ತೊಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ಕೂಡ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇಂದು ಅದರ ನೆನಪಾಗಿ ಹೂಳು ತುಂಬಿದ ಕೊಳ, ಹಾಳು ಮಂಟಪ, ಬಾಗಿಡ/ಬಿದ್ದ ಕಲ್ಲುಗಳಷ್ಟೇ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಗಂಗ, ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದ ಶಿಲಾಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಅರವಟ್ಟಿಗೆ, ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳ ಉಲ್ಲೇಖವಿದೆ. ಆಸ್ಥಾನದ ಕಾರ್ಯದ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ರಾಜಸೇವಕ-ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಊಟ, ವಸತಿ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಬಹುಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಅಂದಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯವೂ ಆಗಿತ್ತು. ಆಸ್ಥಾನದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ೧೦-೧೨ ಮೈಲಿಗೊಂದರಂತೆ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣ ಹಾಗೂ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಸತ್ರಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ಸಮಕಾಲೀನ ದಾಖಲೆಗಳು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತವೆ. ಹೈದರ್-ಟಿಪ್ಪು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಒಂಬತ್ತು ಮೈಲಿಗೊಂದರಂತೆ ತಂಗುದಾಣಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿ ನೀರು-ನೆರಳಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಲವು ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ತಂಗುದಾಣಗಳಿದ್ದುದಕ್ಕೆ ಕುರುಹುಗಳನ್ನು ಈಗಲೂ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಸ್ಥಾನವು ಒಳಪಟ್ಟಾಗ, ಪ್ರವಾಸದ ಮೇಲೆ ಭೇಟಿ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ, ಸರ್ಕೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳಂತಹ ವಿವಿಧ ವರ್ಗದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರವೇ ನಿರ್ಮಿಸಿ, ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂತು. ಟಪಾಲು ಬಂಡಿಗಳಿಗೆ ಹೂಡುವ ಎತ್ತು ಹಾಗೂ ಟಾಂಗಾದ ಕುದುರೆಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯಲು ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳನ್ನು ಹಿಂದೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಅವನ್ನು ಡಾಕ್ ಬಂಗಲೆಗಳೆಂದೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಅಂಚೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು.

ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು, ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳು, ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ತಾಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳದ್ದಾಗಿತ್ತು. ೧೯೬೭ ರ ವೇಳೆಗೆ ಜಿಲ್ಲಾಕೇಂದ್ರ ತುಮಕೂರು, ಕುಣಿಗಲ್ ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ ಮತ್ತು ಮುಸಾಫಿರ್‌ಖಾನಾಗಳಿದ್ದು, ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳು, ಮಾರಕೋನಹಳ್ಳಿ, ದೇವರಾಯನದುರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು. ಕಡಿಮೆ ವರಮಾನದವರಿಗಾಗಿ ರೆಸ್ಪ್-ಹೌಸ್ (ದೇವರಾಯನದುರ್ಗ), ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ (ಇರಕಸಂದ್ರ), ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ (ತಿಪಟೂರು), ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ (ಕಿಬ್ಬನಹಳ್ಳಿ), ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ (ಮಾವತ್ತೂರು), ಮುಸಾಫಿರ್‌ಖಾನಾ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ (ಕೊರಟಗೆರೆ ಟೌನ್), ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ (ಮಧುಗಿರಿ ಟೌನ್), ಮುಸಾಫಿರ್‌ಖಾನಾ (ಶಿರಾ ಟೌನ್), ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರ (ಪಾವಗಡ ಟೌನ್), ಮುಸಾಫಿರ್‌ಖಾನಾ (ಪಾವಗಡ ಹಾಗೂ ಕುಣಿಗಲ್ ಟೌನ್) ಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ನಂತರ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ಬಂದವು. ಕೆಲವು ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿ, ಈಗಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ತಂಗುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುವಂತೆ ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ

ಪ್ರತೀ ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲೂ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು, ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರಗಳು ಇವೆ. ಇವುಗಳ ಸಂಪೂರ್ಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಇತರ ಇಲಾಖಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ/ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಧಿಕೃತ ಕೆಲಸದ ನಿಮಿತ್ತ ಈ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಈ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲಿ ತಂಗುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಬಾಡಿಗೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸದುಪಯೋಗವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾದರೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿ ಕೊಠಡಿಯನ್ನು ಕಾಯ್ದಿರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬಹುತೇಕ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲಿ ಊಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದರ ಬಾಬು ಹಣವನ್ನು ಆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಳಸುವವರು ಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ೨೦೧೫ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರ, ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಆಯ್ದು ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹ, ನಿರೀಕ್ಷಣಾ ಮಂದಿರ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.
