KSUDP
തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ്
കേരള സർക്കാർ

# സുസ്ഥിര നഗരവാർത്ത

പുസ്തകം 2 ● ലക്കം 3
മാർച്ച് 2009

കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതി പ്രസിദ്ധീകരണം

## പൊതു ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ

# തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരങ്ങളിൽ ആധുനിക ബസുകൾ

ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗര നവീകരണ മിഷൻ തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരങ്ങളിൽ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് ആധുനിക ബസുകൾ വാങ്ങാൻ 125 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകി.

തിരുവനന്തപുരത്ത് 150 ബസും കൊച്ചിയിൽ 200 ബസുമാണ് ഈ പദ്ധതി പ്രകാരം വാങ്ങുക. തിരുവനന്തപുരത്തിന് 54 കോടി രൂപയുടെയും കൊച്ചിക്ക് 71 കോടി രൂപയുടെയും പദ്ധതിയാണ് അനുവദിച്ചത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് തുകയുടെ 80 ശതമാനം കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഗ്രാന്റും 10 ശതമാനം സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഗ്രാന്റും 10 ശതമാനം കോർപ്പറേഷൻ വിഹിതവുമാണ്. കൊച്ചിയിൽ കേന്ദ്രവിഹിതം 50 ശതമാനമാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ 30 ശതമാനവും കോർപ്പറേഷൻ 20 ശതമാനവും വഹിക്കും.

തിരുവനന്തപുരത്ത് 30 എ.സി.ലോഫ്ളോർ ബസുകളും 120 ഓർഡിനറി ലോഫ്ളോർ ബസ്സുകളുമാണ് ഇതു പ്രകാരം വാങ്ങുക. കൊച്ചിയിൽ 50 എ.സി. ലോഫ്ളോർ ബസുകളും 138 ഓർഡിനറി ലോഫ്ളോർ ബസുകളും 12 മിനി ബസുകളും വാങ്ങും. കേന്ദ്ര നഗര വികസന സെക്രട്ടറി ഡോ. എം. രാമചന്ദ്രന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ഫെബ്രുവരി 21 നു ചേർന്ന ഉന്നതതല യോഗമാണ് പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകിയത്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പു സെക്രട്ടറി ടി.കെ. ജോസ് ഐ.എ.എസ് യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തു.

നഗരസഭകളും സംസ്ഥാന സർക്കാരും കൂടിയാലോചിച്ച് ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനും റൂട്ട് നിശ്ചയിച്ച് ഓടിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ ഉടനെ ആരംഭിക്കും.

സേവന ഗുണനിലവാരം, സുരക്ഷിതത്വം, വിശ്വസനീയത, കാര്യക്ഷമത എന്നിവ ഉയർത്തി നഗരങ്ങളിലെ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്താനും സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ അമിത ഉപഭോഗം നിയന്ത്രിച്ച് മലിനീകരണം, ആഗോള താപനം എന്നിവയെ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനും പുതിയ പദ്ധതി സഹായകമാവുമെന്ന് കേന്ദ്ര നഗരവികസനവകുപ്പു സെക്രട്ടറി ഡോ. എം. രാമചന്ദ്രൻ പദ്ധതി മാർഗരേഖയുടെ ആമുഖക്കുറിപ്പിൽ വിശദീകരിച്ചു. കുറിപ്പ് തുടരുന്നു:

ഇന്ത്യയിലെ ഭൂരിഭാഗം നഗരങ്ങളിലും ഗതാഗതം മുഖ്യ പ്രശ്നമായിത്തുടരുകയാണ്. കുറച്ചെങ്കിലും സംഘടിതമായ നഗര ഗതാഗത സംവിധാനമുള്ളത് 25-ഓളം വൻ നഗരങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്. മറ്റ് വൻ നഗരങ്ങളിലാകട്ടെ, പരിമിതമായ ലഭ്യതയും താഴ്ന്ന ഗുണനിലവാരവും കാരണം പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ കൈയൊഴിയുന്നതിന് ജനങ്ങളെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ്. ഇത് റോഡുകളിൽ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് ഇടയാക്കുന്നു. തൽഫലമായി വർദ്ധിച്ച ഹരിതഗൃഹവാതക നിർഗമനത്തിലൂടെ ആഗോള താപനം ഉയരുന്നു. കൂടാതെ മലിനീകരണവും റോഡുകളിലെ ഞെരുക്കവും രൂക്ഷമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു. റോഡുകളുടെ വികസനത്തിനുള്ള വർദ്ധിച്ച നിക്ഷേപം, ശുദ്ധ ഇന്ധന നയങ്ങൾ, ഫ്ളൈഓവറുകളുടെ നിർമാണം എന്നിവയ്ക്ക് ശേഷവും സാധാരണക്കാരായ പൗരന്മാരുടെ യാത്രാ പരിതസ്ഥിതി ഇനിയും മെച്ചപ്പെടേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. റോഡുകളുടെ വികസനം, പൊതു-സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ മേലുള്ള നിയന്ത്രണം, ലൈസൻസിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ, സംസ്ഥാന ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ നിർവഹണം എന്നിവയിലെ സമഗ്ര സമീപനത്തിന്റെ അഭാവം പ്രശ്നങ്ങളെ രൂക്ഷമാക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിൽ മെച്ചപ്പെട്ട പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് സുപ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കാനുണ്ടെന്ന് ആഗോളാനുഭവത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാണാൻ കഴിയും. ടിക്കറ്റ് വിലയെ

അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള വരുമാന മാതൃക പിന്തുടരുന്ന മിക്ക നഗര/സംസ്ഥാന റോഡ് ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളും ആവശ്യത്തെ നേരിടാനും സേവന ഗുണനിലവാരം പുലർത്താനും അപര്യാപ്തമാണ്. നിർവഹണ ചെലവുകൾ കണ്ടെത്താനാവശ്യമായ ടിക്കറ്റ് വില നിശ്ചയിക്കാൻ മിക്കതിനും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇതിന്റെയൊക്കെ ആത്യന്തിക ഫലമായി സാധാരണയാത്രക്കാരന് തീരെ സൗകര്യപ്രദമല്ലാത്ത ബസുകളാണ് നഗര ഗതാഗതത്തിന് ഇന്നുപയോഗിക്കപ്പെടുന്നത്. സേവന ഗുണ നിലവാരം, സുരക്ഷിതത്വം, വിശ്വസനീയത, കാര്യക്ഷമത, സൗകര്യം തുടങ്ങിയവയാണ് യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ. ഇത്തരത്തിൽ പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രതീക്ഷകളും ലഭ്യതയും തമ്മിലുള്ള വിടവ് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു. ഗുണനിലവാരമുള്ള ബസുകൾ നഗരഗതാഗതത്തിനുപയോഗിക്കേണ്ടത് ബസുകളെക്കുറിച്ച് സാധാരണക്കാരന്റെ മനസ്സിലുള്ള ചിത്രം മാറ്റുന്നതിനും നഗരത്തിന്റെ ആകെക്കൂടിയുള്ള പ്രതിഛായ തന്നെ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും ഉപകരിക്കും.

നിലവിൽ നഗരഗതാഗതത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന ബസുകൾ അംഗവൈകല്യമുള്ളവർക്കും പ്രായമായവർക്കും ഒട്ടുംതന്നെ സൗകര്യപ്രദമായവയല്ല. കൂടാതെ ഇന്ധന ക്ഷമതയുടെ കാര്യത്തിലും ഇവ പുറകിലാണ്. ഇവയ്ക്കൊക്കെയുള്ള പരിഹാരം എന്ന നിലയ്ക്കാണ് ഐ.ടി.എസ് (ഇന്റലിജന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം) സംവിധാനം വിന്യസിച്ചിട്ടുള്ള ആധുനിക ബസുകൾ ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. സൗകര്യപ്രദമായ യാത്രയ്ക്കൊപ്പം പൊതുഗതാഗതം എന്നത് അഭിമാനകരമായ ഒരനുഭവമായി മാറ്റുന്നതിനും ഈ നടപടി സഹായിക്കും. യാത്രക്കാർക്ക് എളുപ്പത്തിൽ കയറാനും ഇറങ്ങാനും കഴിയുന്ന താഴ്ന്ന ചവിട്ടുപടി, യന്ത്രവൽകൃത ടിക്കറ്റ് വിതരണം, ബസുകൾ പുറപ്പെടുന്നതിന്റേയും എത്തിച്ചേരുന്നതിന്റേയും സമയം പ്രദർശിപ്പിക്കൽ എന്നിവ പുതിയ ബസുകളുടെ പ്രത്യേകതകളാണ്.

ആധുനിക സൗകര്യങ്ങളുള്ള ബസുകൾ പുറത്തിറക്കുന്നത് വിലവർദ്ധനവിന് കാരണമാവുകയും അങ്ങനെ സുസ്ഥിരമല്ലാതാവുകയും ചെയ്യും എന്നൊരു ധാരണയുണ്ട്. പൊതുഗതാഗതത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ധാരണകളിൽ തന്നെ ഒരു പരിപ്രേക്ഷ്യ മാറ്റം ആവശ്യമായിരിക്കുന്നു. ആധുനിക ബസുകൾ സുസ്ഥിരമായ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിരത്തിലിറക്കുന്നതിന് ഒരു ദ്വിമുഖ തന്ത്രം ആവശ്യമാണ്. ടിക്കറ്റ് വില കൂടാതെയുള്ള സ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്നും വരുമാനം കണ്ടെത്തലാണ് ഒരു മാർഗം. മറ്റൊന്ന് സംസ്ഥാന തലത്തിലും നഗരതലത്തിലും നിലവിലുള്ള നികുതി നിരക്കുകളിൽ ഗണ്യമായ കുറവ് വരുത്തുക വഴി ബസുകളുടെ വില കുറയ്ക്കാനാകണം. 2006 ലെ ദേശീയ നഗര ഗതാഗത നയം വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന തരത്തിലുള്ള നഗര ഗതാഗതനിധിക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളും നഗര തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങളും രൂപം നൽകേണ്ടതാണ്. നഗര ഗതാഗത മേഖലയിലെ നിക്ഷേപങ്ങൾക്കു മാത്രമല്ല ടിക്കറ്റ് വില കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഇത് സഹായിക്കും.

നഗരത്തിലെ ബസ് സർവീസുകളുടെ പ്രവർത്തന-പരിപാലന സംവിധാനത്തിലും അടിസ്ഥാനപരമായ മാറ്റം ഉണ്ടാകേണ്ടതുണ്ട്. ഐ.ടി.എസ് സംവിധാനമുള്ള ആധുനിക ബസുകൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് പതിനൊന്നാം പഞ്ചവൽസര പദ്ധതിയിൽ 38,000 കോടി രൂപയാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ആവശ്യമായ നിക്ഷേപത്തിന്റെ വ്യാപ്തി കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ഈ മേഖലയിലെ നിക്ഷേപം സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് ആകർഷകമാവുകയും പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത സംരംഭങ്ങൾക്ക് പരിഗണന നൽകുകയും വേണം. സാങ്കേതിക തികവുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പൊതുവേദി രൂപീകരിക്കാൻ പൊതു-സ്വകാര്യ സംരംഭത്തിന് കഴിയണം. വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള ബസുകളുടെ ആവശ്യകത ശാസ്ത്രീയമായി നിർണയിക്കാനുള്ള ശേഷി ഈ വേദിക്ക് ഉണ്ടാകണം. ബസ് സ്റ്റേഷനുകൾ, ബസ് ഡിപ്പോകൾ, ടെർമിനലുകൾ, കേന്ദ്ര ഓഫീസ്, കൺട്രോൾ സെന്റർ എന്നിവയുടെ പരിപാലനവും പൊതുവേദിയുടെ കീഴിലായിരിക്കണം. സ്വകാര്യ സംരംഭകർക്ക് ഫീസടച്ച് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലാവണം പരിപാലന-സൗകര്യകേന്ദ്രങ്ങൾ. ട്രാഫിക് പോലീസ് അടക്കം ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ കക്ഷികളുടേയും പങ്കാളിത്തം മേൽപ്പറഞ്ഞ വേദിയിലുണ്ടാകണം.

പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായാലും പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത സംരംഭമായാലും നഗര ഗതാഗതം ഫലപ്രദമായി നിർവഹിക്കുന്നതിന് നഗര ഗതാഗതത്തിൽ മാത്രം ശ്രദ്ധയൂന്നുന്ന 'സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്ക്ൾ' രൂപീകരിക്കേണ്ടതാണ്. നിലവിലുള്ള റൂട്ടുകളുടെ യുക്തിസഹമായ പുനഃക്രമീകരണം, പുതിയ സമയവിവരപ്പട്ടിക തയ്യാറാക്കൽ എന്നിവ ഈ കമ്പനിയുടെ ചുമതലയിൽപ്പെടുന്നു. ഈ വിവരങ്ങളാകെ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതിക സംവിധാനങ്ങളും ഉണ്ടാകണം. സേവന നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത തുടങ്ങിയ വിഷയങ്ങളിൽ യാത്രക്കാരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ അറിയുന്നതിനുള്ള സംവിധാനവും ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

*(ഫോട്ടോ ചിത്രീകരണോദ്ദേശ്യത്തിനുമാത്രം)*

## ഇന്ത്യ അർബൻ പോവർട്ടി റിപ്പോർട്ട് 2009

# പുതിയ ഉൾക്കാഴ്ചകൾ നൽകുന്ന പഠനം

ഇന്ത്യയിലെ നഗര ജനസംഖ്യ അനുദിനം വർധിക്കുമ്പോഴും ഇതര ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ ഇവിടെ നഗര ജനപ്പെരുപ്പത്തിന്റെ വേഗത കുറവാണെന്ന് 'ഇന്ത്യ അർബൻ പോവർട്ടി റിപ്പോർട്ട് 2009' പറയുന്നു.

നഗരവൽക്കരണത്തിന്റെ തോത് ഇന്ത്യയിൽ ഇപ്പോൾ 28 ശതമാനമാണ്. അത് എഷ്യൻ ശരാശരിയുടെ താഴെയാണ്. എന്നാൽ വരുംവർഷങ്ങളിൽ നഗരവൽക്കരണത്തിന്റെ തോത് ഇനിയും ഉയരുമെന്നാണ് ഗവേഷകരുടെ വിലയിരുത്തൽ. 2030 ആകുമ്പോഴേയ്ക്കും ഇന്ത്യയിൽ നഗരവാസികളുടെ എണ്ണം ഇപ്പോഴത്തെ 286 ദശലക്ഷത്തിൽ നിന്ന് 575 ദശലക്ഷമായി വർധിക്കുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നു. അതായത് നഗരങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളിലും ജീവിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം 41 ശതമാനമായി ഉയരും.

ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിലെ ദാരിദ്ര്യ നിലവാരം, അതിന്റെ സ്വഭാവം, ദാരിദ്ര്യത്തിന്റെ ചാലകശക്തികൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഭവന, നഗര ദാരിദ്ര്യ നിർമാർജന മന്ത്രാലയം യുണൈറ്റഡ് നേഷൻസ് ഡവലപ്പ്മെന്റ് പ്രോഗ്രാമിന്റെ (യു.എൻ.ഡി.പി.) സഹായത്തോടെ പ്രമുഖ ഗവേഷകർ, അക്കാദമീഷ്യന്മാർ, പൗര സമൂഹ പ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങിയവരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ കൂടി ഉപയോഗപ്പെടുത്തി തയ്യാറാക്കിയതാണ് 'ഇന്ത്യ അർബൻ പോവർട്ടി റിപ്പോർട്ട് 2009'

കേന്ദ്ര ഭവന, നഗര ദാരിദ്ര്യ നിർമാർജന സഹമന്ത്രി കുമാരി സെൽജ ഫെബ്രുവരി 3-ന് ന്യൂഡൽഹിയിൽ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാശനം ചെയ്തു. ജവഹർലാൽ നെഹ്റു സർവ്വകലാശാലയിലെ സ്ക്കൂൾ ഓഫ് സോഷ്യൽ സയൻസസ് പ്രൊഫസർ ഡോ.അമിതാബ് കുണ്ടുവിന്റെ നേതൃത്വത്തിലാണ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയത്.

ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിലെ ദാരിദ്ര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആഴത്തിലുള്ള ഉൾക്കാഴ്ചകൾ നൽകുന്നതാണ് ഈ പഠനത്തിലെ കണ്ടെത്തലുകൾ. നഗരത്തിലെ ദരിദ്ര ജനങ്ങൾക്കുള്ള അടിസ്ഥാന സേവനങ്ങൾ, കുടിയേറ്റം, നഗര സമ്പദ്ഘടന, ജീവനോപാധികൾ, മൈക്രോ ഫിനാൻസ് സംവിധാനങ്ങൾ, ആരോഗ്യ വിദ്യാഭ്യാസ സേവനങ്ങൾ, അസംഘടിത മേഖല തുടങ്ങിയവ സൂക്ഷ്മമായി വിശകലനം ചെയ്യുന്ന ഈ പഠനം നഗരങ്ങളിലെ ദാരിദ്ര്യ ലഘൂകരണത്തിന് സഹായകമായ നയങ്ങളും പരിപാടികളും ആവിഷ്ക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള അടിസ്ഥാനരേഖയെന്ന നിലയിൽ ഏറെ പ്രയോജനം ചെയ്യുമെന്ന് വിലയിരുത്തപ്പെടുന്നു.

### പ്രധാന കണ്ടെത്തലുകൾ

ഏഷ്യയിൽ അതിവേഗം വളരുന്ന രാജ്യങ്ങൾക്കൊപ്പം തന്നെ ഇന്ത്യയും അതിന്റേതായ സംഭാവന നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്ന് പഠനം ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടുവർഷങ്ങളിൽ മൊത്ത ആഭ്യന്തര ഉൽപാദനത്തിൽ നമ്മുടെ രാജ്യം എട്ടു ശതമാനം വളർച്ച കൈവരിച്ചു. സാമ്പത്തിക വളർച്ചയിൽ നഗരവൽക്കരണം ഒരു പ്രധാന ഘടകമാണെന്ന് ഇതിനകം അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞു.

അതേസമയം നഗരങ്ങളിലെ ദാരിദ്ര്യത്തിന്റെ തോതിൽ ഇന്ത്യ മുന്നിലാണ്- ഏതാണ്ട് 25 ശതമാനത്തിലധികം. ഇന്ത്യയിലെ നഗരങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളിലുമായി 80 ദശലക്ഷം ദരിദ്രർ ഉണ്ടെന്നാണ് നാഷണൽ സാമ്പിൾ സർവെ ഓർഗനൈസേഷന്റെ റിപ്പോർട്ട് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്. ഇത് ഏതാണ്ട് ഈജിപ്റ്റിലെ മൊത്തം ജനസംഖ്യയ്ക്ക് തുല്യമാണ്.

ഒട്ടേറെ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഗ്രാമങ്ങളിലേതിനെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ കൂടുതൽ ദരിദ്രർ നഗരങ്ങളിലാണെന്നാണ് സംസ്ഥാനതല റിപ്പോർട്ടുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. ദേശീയ തലത്തിൽ നഗരങ്ങളിലേതിനേക്കാൾ ദാരിദ്ര്യം ഗ്രാമങ്ങളിലാണ്. എന്നാൽ ഇവ തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം കഴിഞ്ഞ രണ്ട് ദശകങ്ങളിൽ കുറയുകയുണ്ടായി. നഗര ദാരിദ്ര്യത്തിലുണ്ടായ കുറവ് മൊത്തം ആഭ്യന്തര ഉൽപാദന വളർച്ചയെ ത്വരിതപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. നഗര ജനസംഖ്യ വർധിക്കുന്നതിനൊപ്പം നഗരത്തിലെ ദരിദ്രരുടെ എണ്ണവും പെരുകുന്നു.

### പെരുകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

വീട്, വെള്ളം, ശുചിത്വം, ആരോഗ്യം, വിദ്യാഭ്യാസം, സാമൂഹിക സുരക്ഷ, ജീവനോപാധികൾ, ദുർബല വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട (കുട്ടികൾ, വൃദ്ധർ, സ്ത്രീകൾ)വരുടെ പ്രത്യേകാവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റൽ എന്നിങ്ങനെ നഗരത്തിലെ ദാരിദ്ര്യം ഉയർത്തുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ അനവധിയാണ്.

2001 ലെ സെൻസസ് പ്രകാരം ഇന്ത്യയിലെ 50,000 ൽ കൂടുതൽ ജനസംഖ്യയുള്ള നഗരങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളിലുമുള്ള ചേരിനിവാസികളുടെ എണ്ണം 42.6 ദശലക്ഷത്തിലധികമാണ്. അതായത് സംസ്ഥാന/കേന്ദ്രഭരണ പ്രദേശങ്ങളിലെ നഗര ജനസംഖ്യയുടെ 22.6 ശതമാനം. ഇത് സ്പെയിൻ അല്ലെങ്കിൽ കൊളംബിയയുടെ മൊത്തം ജനസംഖ്യയ്ക്കു തുല്യമാണ്.

ഇന്ത്യയിലെ മൊത്തം ചേരി നിവാസികളിൽ 12.2 ദശലക്ഷം മഹാരാഷ്ട്രയിലാണ്. തൊട്ടുപിന്നിൽ ആന്ധ്രാപ്രദേശും (5.2 ദശലക്ഷം) ഉത്തർപ്രദേശും (4.4 ദശലക്ഷം). ചേരിവാസികളുടെ എണ്ണം വർധിക്കുമ്പോഴും ചേരികളുടെ എണ്ണം കുറവാണെന്ന് നാഷണൽ സാമ്പിൾ സർവേ റിപ്പോർട്ട് - 58-ാം റൗണ്ട് - ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. അതിനർഥം ചേരികളിലെ ജനസാന്ദ്രത കൂടിവരുന്നു എന്നാണ്. വലിയ നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിലാണ് ചേരിവാസികൾ കൂടുതൽ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്നത് (സെൻസസ് 2001).

### അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവം

പാവപ്പെട്ടവർ ജീവിക്കുന്ന ചേരികൾ മിക്കപ്പോഴും മാലിന്യ നിബിഡമായിരിക്കും. കുടിവെള്ളം, ശുചിത്വ സംവിധാനങ്ങൾ, ആരോഗ്യ സേവനങ്ങൾ തുടങ്ങിയ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ അഭാവം അവരെ നിരന്തരം അലട്ടുന്നു. അസംഘടിത തൊഴിൽ മേഖലകളിൽ പണിയെടുക്കുന്നവരാണ് ചേരി നിവാസികളിൽ ഭൂരിഭാഗവും. അതുകൊണ്ടു തന്നെ തൊഴിൽ അരക്ഷിതാവസ്ഥ, കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ, വസ്തുക്കൾ കണ്ടുകെട്ടൽ തുടങ്ങിയ അനേകം ഭീഷണികളുടെ നിഴലിലാണ് അവർ നിത്യവും കഴിഞ്ഞുകൂടുന്നത്. സാമൂഹിക സുരക്ഷിതത്വ സംവിധാനങ്ങളും തുലോം വിരളമാണ്.

പൊതുസ്ഥാപനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ ഭൂരിഭാഗവും ഇട

ത്തരക്കാരും ഉയർന്ന വരുമാനമുള്ളവരും കൈയടക്കുന്നു. ശരിയായ ശുചിത്വ കക്കൂസ് സംവിധാനം ഇല്ലാത്തവയാണ് ചേരികളിലെ വീടുകളിൽ 54.71 ശതമാനവും. സംസ്ഥാന സർക്കാരോ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളോ നിർമിച്ച പൊതു കക്കൂസുകളാകട്ടെ ശരിയായ പരിപാലനമില്ലാത്തതിനാൽ ഉപയോഗശൂന്യമായ നിലയിലുമാണ്.

## ഭവനരഹിതരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ

2001 ലെ സെൻസസ് പ്രകാരം ഭവനരഹിതരായ നഗരവാസികളുടെ എണ്ണം 7,78,599 ആണ്. ദില്ലിയിൽ അത് 3.1 ശതമാനമാണ്; ബീഹാറിൽ 1.6 ശതമാനവും തമിഴ്നാട്ടിൽ 7.3 ശതമാനവും. വീടിന് ഉയർന്ന വാടക നൽകേണ്ടി വരുന്നതിനാലാണ് അന്തിയുറങ്ങാൻ തെരുവിനെ ആശ്രയിക്കുന്നതെന്ന് പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടത്തിയ അഭിമുഖത്തിൽ മിക്കവരും പറഞ്ഞു. വാടകയ്ക്ക് വീടെടുത്താൽ വീട്ടിലേയ്ക്ക് അയയ്ക്കാൻ പണം മിച്ചമുണ്ടാവില്ല. അതുകൊണ്ട് തെരുവു തന്നെ ശരണം. ഡൽഹിയിൽ ഇത്തരക്കാർക്കായി അന്തിയുറങ്ങാൻ 14 കെട്ടിടങ്ങളാണ് സർക്കാർ നിർമിച്ചിട്ടുള്ളത്. പരമാവധി 2,937 ആളുകൾക്ക് തലചായ്ക്കാൻ ഇത് സൗകര്യമൊരുക്കുന്നു.

നഗരത്തിനു പുറത്ത് 'തിജാവാലാസ്' എന്നറിയപ്പെടുന്ന സ്വകാര്യ കരാറുകാർ തണുപ്പുകാലത്ത് ഒരു രാത്രിക്ക് 5 രൂപ നിരക്കിൽ കോസടിയും മഴക്കാലത്ത് പ്ലാസ്റ്റിക് ഷീറ്റുകളും വാടകയ്ക്ക് നൽകുന്നു. ഒരു രാത്രിക്ക് 15 രൂപ കൂടി കൊടുത്താൽ ഇരുമ്പു കട്ടിലിൽ കിടക്കാം. രാത്രി പോലീസുകാർ തങ്ങളെ മർദ്ദിക്കുകയും തെരുവിൽ താൽക്കാലികമായി ഒരുക്കിയ പാർപ്പിടത്തിൽ നിന്ന് ആട്ടിപ്പായിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുവെന്ന് നാലു നഗരങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ ഭവനരഹിതരായ സ്ത്രീകളും പുരുഷൻമാരും കുട്ടികളും ഒരേ സ്വരത്തിൽ ആവലാതിപ്പെടുകയുണ്ടായി.

## നഗര കുടിയേറ്റവും ദാരിദ്ര്യവും

1961-91 കാലഘട്ടത്തിൽ നിരന്തരം കുറഞ്ഞു വന്ന കുടിയേറ്റം 2001 ആയപ്പോഴേയ്ക്കും വർധിച്ചതായാണ് പഠനം കണ്ടെത്തുന്നത്. സാമ്പത്തിക ലാഭം ലക്ഷ്യമാക്കിയാണ് പുരുഷന്മാർ മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് കുടിയേറുന്നത്. സാമ്പത്തികമായി പിന്നാക്കം നിൽക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്ന് വികസിത സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങളുടെ കുടിയേറ്റം വൻതോതിൽ വർധിച്ചുവരുന്നു.

കുടിയേറ്റക്കാരുടെ ദാരിദ്ര്യ നിലവാരം കുടിയേറ്റക്കാരല്ലാത്തവരെ അപേക്ഷിച്ച് കുറവാണെന്ന് പഠനം പറയുന്നു. എന്നാൽ ഗ്രാമങ്ങളിൽ നിന്ന് നഗരങ്ങളിലേയ്ക്ക് കുടിയേറിയവരുടെയിടയിൽ ദാരിദ്ര്യം കൂടുതലാണ്. ഇടത്തരം-ഉയർന്ന വരുമാനക്കാർക്ക് കുടിയേറ്റം മികച്ച അവസരങ്ങൾ പ്രദാനം ചെയ്യുന്നു. നഗരങ്ങളിൽ നിന്ന് നഗരങ്ങളിലേയ്ക്ക് കുടിയേറുന്നവർക്കാണ് കൂടുതൽ നേട്ടം. മികച്ച വിദ്യാഭ്യാസവും തൊഴിൽ പരിശീലനങ്ങളും മൂലം അവർക്ക് നല്ല തൊഴിലും ഉയർന്ന വരുമാനവും നേടാനാവുന്നു. മെട്രോപൊളിറ്റൻ നഗരങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള കുടിയേറ്റം തെളിയിക്കുന്നത് ചെറു-ഇടത്തരം നഗരങ്ങളിലും ഗ്രാമങ്ങളിലും വേണ്ടത്ര തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ ഇനിയും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്ന വസ്തുതയാണ്.

## പരിഹാര നിർദ്ദേശങ്ങൾ

1. അടിസ്ഥാന സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കിടയിലും നഗരങ്ങൾക്കിടയിലും നിലനിൽക്കുന്ന ഭീമമായ അന്തരം കുറച്ചുകൊണ്ടു വരുന്നതിന് കൂടുതൽ സന്തുലിത സമീപനം സ്വീകരിക്കുക.
2. ചെറു-ഇടത്തരം പട്ടണങ്ങൾക്ക്, വിശേഷിച്ചും പിന്നാക്ക സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ, കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ പ്രത്യേക ധനസഹായം അനുവദിക്കുക.
3. ഭരണഘടനാ ഭേദഗതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന അധികാരവികേന്ദ്രീകരണം യാഥാർഥ്യമാക്കുന്നതിന് കൂടുതൽ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും നഗരസഭകൾക്ക് കൈമാറുകയും നഗര തദ്ദേശ സ്ഥാപനങ്ങൾ അത് ശരിയായി ഉപയോഗിക്കുന്നു എന്ന് ഉറപ്പു വരുത്തുകയും ചെയ്യുക.
4. സർക്കാർ ധനസഹായത്തോടെയുള്ള മിക്ക പരിപാടികളുടേയും പദ്ധതികളുടേയും നേട്ടങ്ങൾ ഇടത്തരം, ഉയർന്ന വരുമാനക്കാരുടെ കോളനികൾക്ക് മാത്രമായി ചുരുങ്ങുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സമൂഹത്തിലെ ദുർബല വിഭാഗങ്ങൾക്ക് നേട്ടമുണ്ടാക്കുന്ന തരത്തിൽ കൃത്യവും കർശനവുമായ വ്യവസ്ഥകളോടെ ക്ഷേമ പദ്ധതികൾ ഉടച്ചുവാർക്കുക.
5. ചേരി നിവാസികളുടെ കൂട്ടായ്മ രൂപപ്പെടുത്തുക.
6. ശുചിത്വ സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേകം കക്കൂസുകൾ നിർമിക്കാൻ സാഹചര്യമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ പൊതുകക്കൂസുകൾ നിർമിക്കുക. ചേരി പ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് സിവറേജ് ശൃംഖല നീട്ടുക, പൊതുസ്ഥലങ്ങളിൽ കക്കൂസ് പരിപാലനത്തിന് സ്ഥലവാസികളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക.
7. തെരുവുവിളക്കുകൾക്ക് സൗരോർജ, ജൈവവാതക, പാരമ്പര്യേതര ഊർജ സ്രോതസ്സുകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക. കഴിയുന്നത്ര വീടുകളിലും ഊർജ്ജാവശ്യത്തിന് അവ ഉപയോഗിക്കുക. ചേരികളിലെ വീടുകളിൽ സമ്പൂർണ്ണ വൈദ്യുതീകരണം ഉറപ്പാക്കുക.

**നഗരങ്ങളിൽ ദാരിദ്ര്യരേഖയ്ക്ക് താഴെയുള്ള ജനങ്ങളുടെ അനുപാതം (ഹെഡ് കൗണ്ട് റേഷ്യോ)-ശതമാനം**

| സംസ്ഥാനം | 1973-4 | 1977-8 | 1983-4 | 1987-8 | 1993-4 | 2004-5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ആന്ധ്രാപ്രദേശ് | 50.61 | 43.55 | 36.30 | 40.11 | 38.33 | 28.00 |
| ആസാം | 36.92 | 32.71 | 21.73 | 9.94 | 7.73 | 3.30 |
| ബീഹാർ | 52.96 | 48.76 | 47.33 | 48.73 | 34.50 | 28.68 |
| ഡൽഹി | 52.23 | 33.51 | 27.89 | 13.56 | 16.03 | 15.20 |
| ഗോവ | 37.69 | 36.31 | 27.00 | 35.48 | 27.03 | 21.30 |
| ഗുജറാത്ത് | 52.57 | 40.02 | 39.14 | 37.26 | 27.89 | 13.00 |
| ഹരിയാന | 40.18 | 36.57 | 24.15 | 17.99 | 16.38 | 15.10 |
| ഹിമാചൽ പ്രദേശ് | 13.17 | 19.44 | 9.43 | 6.29 | 9.18 | 3.40 |
| ജമ്മു, കാശ്മീർ | 21.32 | 23.71 | 17.76 | 17.47 | 9.18 | 7.90 |
| കർണ്ണാടക | 52.53 | 50.36 | 42.82 | 48.42 | 40.14 | 32.60 |
| കേരളം | 62.74 | 55.62 | 45.68 | 40.33 | 24.55 | 20.20 |
| മധ്യപ്രദേശ് | 57.65 | 58.66 | 53.06 | 47.09 | 48.38 | 41.91 |
| മഹാരാഷ്ട്ര | 43.87 | 40.09 | 40.26 | 39.78 | 35.15 | 32.20 |
| ഒറീസ്സ | 55.62 | 50.92 | 49.15 | 41.63 | 41.64 | 44.30 |
| പഞ്ചാബ് | 27.96 | 27.32 | 23.79 | 14.67 | 11.35 | 7.10 |
| രാജസ്ഥാൻ | 52.13 | 43.53 | 37.94 | 41.92 | 30.49 | 32.90 |
| തമിഴ്നാട് | 49.40 | 48.69 | 46.96 | 38.64 | 39.77 | 22.20 |
| ഉത്തർ പ്രദേശ് | 60.09 | 56.23 | 49.82 | 42.96 | 35.39 | 30.95 |
| വെസ്റ്റ് ബംഗാൾ | 34.67 | 38.20 | 32.32 | 35.08 | 22.41 | 14.80 |
| ആൾ ഇൻഡ്യ | 49.01 | 45.22 | 40.79 | 38.20 | 32.6 | 25.70 |
| ആൾ ഇൻഡ്യാ റൂറൽ എച്ച്.സി.റേഷ്യോ | 56.4 | 53.1 | 45.7 | 39.1 | 37.3 | 28.3 |

അവലംബം : ആസൂത്രണ കമ്മിഷൻ (1997&2007)

അനുകരണീയ മാതൃകകൾ

# സുസ്ഥിര സ്വിവറേജ് സംവിധാനം: ജനപങ്കാളിത്തത്തോടെ ആലന്തൂർ

ഇന്ത്യയിലെങ്ങും നഗരസഭകൾ നേരിടുന്ന പ്രധാന വെല്ലുവിളികളിലൊന്നാണ് കാര്യക്ഷമമായ സിവറേജ് സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവം. ആലന്തൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെ സ്ഥിതിയും വ്യത്യസ്തമല്ല. പക്ഷേ ആലന്തൂരിനെ വ്യത്യസ്തമാക്കുന്നത് പ്രശ്നപരിഹാരത്തിന് നഗരസഭ സ്വീകരിച്ച സമീപനവും നിർവഹണ നടപടികളുമാണ്.

തമിഴ്നാട്ടിലെ കാഞ്ചീപുരം ജില്ലയിൽ ചെന്നൈ മെട്രോ നഗരത്തോട് ചേർന്നുള്ള തിരക്കേറിയ ജനവാസ കേന്ദ്രമാണ് ആലന്തൂർ. 2001 ലെ സെൻസസ് പ്രകാരം ജനസംഖ്യ: 1.46 ലക്ഷം. വിസ്തീർണ്ണം: 19.5 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്റർ. 42 വാർഡുകൾ. 2030 ൽ ജനസംഖ്യ മൂന്നു ലക്ഷമാവുമെന്നാണ് കണക്കുകൂട്ടൽ.

1964 ൽ ഒരു തേർഡ് ഗ്രേഡ് മുനിസിപ്പാലിറ്റിയായി രൂപം കൊണ്ട ആലന്തൂർ, ചെന്നൈ നഗരത്തിന്റെ ദ്രുതഗതിയിലുള്ള വളർച്ചയോടെ അഞ്ച് നഗരപ്രാന്തങ്ങൾ കൂടി ചേർന്ന് ക്രമേണ സെലക്ഷൻ ഗ്രേഡ് ഉപഗ്രഹ നഗരമായി മാറി. ഇതോടെ ഇതര സേവനങ്ങൾക്കൊപ്പം സിവറേജ് സൗകര്യത്തിന്റെ ആവശ്യകതയും പതിന്മടങ്ങായി വർധിച്ചു.

പൊതു-സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തത്തോടെ നഗരത്തിലെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ച ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലൊന്ന് എന്ന നിലയിലാണ് ആലന്തൂർ നഗരവികസന മേഖലയിൽ സവിശേഷ ശ്രദ്ധ പിടിച്ചു പറ്റിയത്. അതിൽ ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് ഭൂഗർഭ സിവറേജ് പ്രോജക്ട്.

## പശ്ചാത്തലം

രാജ്യത്ത് അതിവേഗം നഗരവൽക്കരണം സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊന്നാണ് തമിഴ്നാട്. ജനസംഖ്യയിൽ ഏതാണ്ട് 44 ശതമാനം നഗരങ്ങളിലാണ് വസിക്കുന്നത്. ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ ഏറെ മുകളിലാണിത്. ആലന്തൂർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ചെന്നൈ മെട്രോപൊളിറ്റൻ പ്രദേശത്ത് കുടിവെള്ള , സിവറേജ് സംവിധാനം രൂപകൽപന ചെയ്ത് സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നത് ചെന്നൈ, മെട്രോപൊളിറ്റൻ സപ്ലൈ ആന്റ് ഡ്രെയിനേജ് ബോർഡ് ആണ്. എന്നാൽ നഗര ജനസംഖ്യയിൽ അഞ്ചിലൊന്ന് ഭാഗത്തിനു മാത്രമേ ഇതിന്റെ പ്രയോജനം ലഭ്യമാകുന്നുള്ളൂ. ഈ യാഥാർഥ്യം ഉൾക്കൊണ്ട് 1997 ൽ തമിഴ്നാട് സർക്കാർ ആലന്തൂർ ഉൾപ്പെടെ 12 പ്രധാന നഗരപ്രദേശങ്ങൾക്കായി ഒരു പ്രത്യേക പദ്ധതി ആവിഷ്ക്കരിച്ചു. അതു നടപ്പാക്കാൻ തുടക്കത്തിൽ തമിഴ്നാട് വാട്ടർ സപ്ലൈ ആന്റ് ഡ്രെയ്നേജ് ബോഡിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. എന്നാൽ ക്രമേണ അതും ഫലപ്രദമല്ലെന്നു കണ്ട് തമിഴ്നാട് അർബൻ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഫിനാൻഷ്യൽ സർവീസസ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിന് രൂപം നൽകി. സാധ്യതാപഠനം, രൂപകൽപന, സാമ്പത്തികഘടനാ വിശകലനം എന്നിവ ഈ സ്ഥാപനത്തിനെയാണ് ഏൽപിച്ചത്.

## പ്രശ്നങ്ങൾ, പ്രതിവിധികൾ

ശരിയായ സിവറേജ് സംവിധാനമില്ലാതിരുന്നതിനാൽ മലിനജലവും മഴവെള്ളവും കൂടിക്കലർന്ന് ജലസ്രോതസ്സുകൾ മലിനമാവുകയും വെള്ളം കെട്ടിനിന്ന് കൊതുകുകൾ പെറ്റുപെരുകുകയും ചെയ്തു. പകർച്ചവ്യാധികൾ വ്യാപകമായി. ഭൂഗർഭജലം പോലും കുടിക്കാൻ കൊള്ളാതായി.

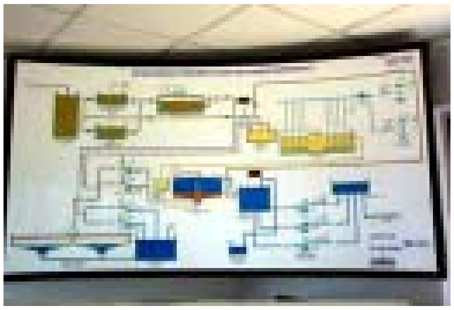
ഈ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് പ്രശ്നത്തിന് ജനപങ്കാളിത്തത്തോടെ പ്രതിവിധി കണ്ടെത്താനുള്ള പരിശ്രമം നഗരസഭ ആരംഭിച്ചത്. സാമ്പത്തിക സഹായസ്ഥാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ ഏജൻസികൾ, ജനപ്രതിനിധികൾ, ജനകീയ സമിതികൾ എന്നിങ്ങനെ പല തലങ്ങളിൽ നടന്ന നിരന്തരമായ കൂടിയാലോചനകളിലൂടെ നഗരസഭ പുതിയൊരു പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകി.

## പദ്ധതി

ഭൂമിക്കടിയിൽ 120 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ സിവറേജ് ശൃംഖല നിർമിച്ച് മലിന ജല നിർഗമനം സുഗമവും സുരക്ഷിതവുമാക്കുകയാണ് പദ്ധതിയുടെ മുഖ്യഘടകം. ഒപ്പം സീവേജ് പമ്പിംഗ് സ്റ്റേഷൻ, സീവേജ് സംസ്കരണശാല എന്നിവ ബി.ഓ.ടി. അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർമിക്കാനും പദ്ധതിയുണ്ടാക്കി. 14 വർഷമാണ് പാട്ട കാലാവധി. സീവേജിന്റെ അളവനുസരിച്ച് നഗരസഭ കരാറുകാരന് ഒരു നിശ്ചിത നിരക്കിൽ ഫീസ് നൽകാനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു.

## ലക്ഷ്യങ്ങൾ

ചെന്നൈ നഗരത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് തുല്യമായ തോതിൽ ആലന്തൂർ നഗരവാസികളുടെ ജീവിത നിലവാരം ഉയർത്തുക, കൊതുകുശല്യം ഒഴിവാക്കുക, നഗരവാസികൾക്ക് അവശ്യം വേണ്ട സൗകര്യ സേവനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുക, സെപ്ടിക് ടാങ്ക് വൃത്തിയാക്കുന്നതിന് അടിക്കടി വേണ്ടി വരുന്ന ചെലവ് ഒഴിവാക്കുക, ഭൂഗർഭ ജല



മലിനീകരണം ഇല്ലാതാക്കുക.

അഞ്ചുവർഷത്തിനുള്ളിൽ മൂന്നു ലക്ഷം പേർക്ക് സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ശേഷിയോടെ പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കുകയാണ് നഗരസഭ ലക്ഷ്യമാക്കിയത്.

## പദ്ധതി ഘടകങ്ങൾ

പ്രധാനമായും മൂന്നു ഘടകങ്ങളാണ് പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്.

1. പ്രധാന കുഴലുകൾ (19 കി.മീ) ഉപകുഴലുകൾ (101 കി.മീ) പമ്പിംഗ് മെയ്ൻ (800 എം.എം., 5 കി.മീ) എന്നിവ ഉൾപ്പെട്ട സ്വിവറേജ് കുഴൽ ശൃംഖല.
2. 12 എം.എൽ.ഡി. ശേഷിയുള്ള രണ്ട് സ്വിവറേജ് സംസ്കരണശാലകളുടെ നിർമാണം.
3. അഞ്ച് പമ്പ് സെറ്റുകൾ ഉൾപ്പെട്ട പമ്പ് ഹൗസ്

സംസ്ഥാന അസ്സറ്റ് മാനേജ്മെന്റ് കമ്പനിയായ തമിഴ്നാട് അർബൻ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഫിനാൻഷ്യൽ സർവീസസ് ലിമിറ്റഡ് ആണ് ഇതിനുള്ള വിശദമായ പദ്ധതിയും നിർമാണ തന്ത്രങ്ങളും ആവിഷ്ക്കരിച്ചത്. സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധരെ നിയോഗിക്കുക, ജീവനക്കാർക്ക് പരിശീലനം നൽകുക, സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ തയ്യാറാക്കുക, പദ്ധതിക്ക് സാങ്കേതിക-ഭരണാനുമതികൾ നേടാൻ സഹായിക്കുക, ദർഘാസ് രേഖകൾ തയ്യാറാക്കുക, നടപടിക്രമങ്ങളിൽ നഗരസഭയെ സഹായിക്കുക എന്നിവയും ഇതേ സ്ഥാപനമാണ് നിർവഹിച്ചത്.

പ്രധാന വ്യവസ്ഥകൾ ഇവയാണ്: സ്വിവറേജ് കുഴലുകളുടെ വിന്യാസം, പമ്പിംഗ് സ്റ്റേഷൻ നിർമാണം തുടങ്ങിയവ ബിൽ ഓഫ് ക്വാന്റിറ്റീസ് (ബി.ഓ.ക്യു) അടിസ്ഥാനത്തിലും സ്വിവറേജ് സംസ്കരണ ശാലയുടെ നിർമാണം ബിൽഡ്, ഓപ്പറേറ്റ്, ട്രാൻസ്ഫർ (ബി.ഓ.ടി) വ്യവസ്ഥയിലും നിർവഹിക്കും. വേൾഡ് ബാങ്കിൻെറ വർക്സ് കോൺട്രാക്റ്റ് ഫോർമാറ്റിലാണ് ദർഘാസ് രേഖകൾ തയ്യാറാക്കിയത്. നിർമാണം, അഞ്ചു വർഷത്തെ പ്രവർത്തന പരിപാലനം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എന്നിവ കരാറുകാരൻ നിർവഹിക്കും. ഇതിന് ഒരു നിശ്ചിത ഫീസ് നൽകും. പുതിയ കണക്ഷൻ നൽകൽ, കരം പിരിക്കൽ എന്നിവ മുനിസിപ്പാലിറ്റി നേരിട്ടു നടത്തും. ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് വിദഗ്ദ്ധ പരിശീലനം ലഭ്യമാക്കും.

സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് ഈ പദ്ധതിക്കായി പ്രത്യേകം അക്കൗണ്ട് ബുക്കുകൾ ഏർപ്പെടുത്തി. ഡബിൾ എൻട്രി സമ്പ്രദായത്തിലേക്ക് കണക്കെഴുത്ത് രീതി മാറ്റി. 2000 ഏപ്രിൽ ഒന്നു മുതൽ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലാകെ ഡബിൾ എൻട്രി രീതി നടപ്പാക്കി.

## വിഭവസമാഹരണം

ആകെ 340 ദശലക്ഷം രൂപയാണ് പദ്ധതി അടങ്കൽ. ഇതിൽ 30 ദശലക്ഷം രൂപ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഗ്രാന്റായി നൽകി. തമിഴ്നാട് അർബൻ ഫിനാൻസ് ആന്റ് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡവലപ്പ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ 10 ദശലക്ഷം രൂപ ഗ്രാന്റായും 160 ദശലക്ഷം രൂപ വായ്പയായും അനുവദിച്ചു. തമിഴ്നാട് അർബൻ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഫിനാൻഷ്യൽ സർവീസസ് ലിമിറ്റഡ് 40 ദശലക്ഷം രൂപ വായ്പ നൽകി. പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് 80 ദശലക്ഷം രൂപയും പൊതുജനങ്ങളുടെ നിക്ഷേപത്തിന്റെ പലിശയിൽ നിന്ന് 20 ദശലക്ഷം രൂപയും സമാഹരിച്ചു. വേൾഡ് ബാങ്ക് സഹായത്തോടെയാണ് ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങൾ വിഭവം കണ്ടെത്തിയത്.

ഗുണഭോക്താക്കളായ പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള വിഭവസമാഹരണമാണ് തുടക്കം മുതൽ പദ്ധതി നേരിട്ട പ്രധാന വെല്ലുവിളി. തുടക്കത്തിൽ 10,000 ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്ന് 5000 രൂപ വീതം സമാഹരിക്കണമെന്നതായിരുന്നു വേൾഡ് ബാങ്ക് മുന്നോട്ടുവച്ച ഉപാധി.

മുനിസിപ്പൽ ചെയർമാന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ജനപ്രതിനിധികൾ ശനി, ഞായർ ദിവസങ്ങളിൽ ഓരോ വാർഡും സന്ദർശിച്ച് റസിഡന്റ്സ് അസോസിയേഷൻ മുഖേന കുടുംബയോഗങ്ങൾ വിളിച്ചു കൂട്ടി പദ്ധതി വിശദീകരിച്ചും സംശയങ്ങൾ ദൂരീകരിച്ചും ജനങ്ങളെ പദ്ധതിയിൽ പങ്കാളികളാക്കി.

പ്രാദേശിക ടി.വി.ചാനലുകൾ, പത്രങ്ങൾ എന്നിവ വഴി പദ്ധതിക്ക് പരമാവധി പ്രചാരം നൽകി. പണം ശേഖരിക്കുന്നതിന് നഗരത്തിൽ പ്രത്യേകം കളക്ഷൻ സെന്ററുകൾ തുറന്നു. വീടുകളിൽ ചെന്ന് പണം ശേഖരിക്കുന്നതിനും നഗരസഭ സംവിധാനമൊരുക്കി. വീടൊന്നിന് 5000 രൂപ നിരക്കിലാണ് ഒറ്റത്തവണ നിക്ഷേപം ഈടാക്കിയത്. പ്രതിമാസം 150 രൂപയാണ് കരം. വാണിജ്യ, വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് നിക്ഷേപത്തുക 10,000 രൂപ ആണ്. വാണിജ്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് 450 രൂപയും വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് 750 രൂപയുമാണ് പ്രതിമാസ കരം.

പണം മുടക്കി ജനങ്ങൾ പദ്ധതിയിൽ പങ്കാളികളായതോടെ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ജനങ്ങളുടെ താൽപര്യവും ജാഗ്രതയും വർധിച്ചതായി പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു. പദ്ധതി രൂപകൽപന ചെയ്യുന്നതിലും ജനങ്ങളുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുഖ്യഘടകമായി. വിവിധ വകുപ്പുകൾ തമ്മിലുള്ള ഏകോപനവും ധാരണയുമായിരുന്നു മറ്റൊരു കടമ്പ. അതും വിവിധ തലങ്ങളിലുള്ള ഇടപെടലുകളിലൂടെ പരിഹരിച്ചു.

നിർദ്ദിഷ്ട പമ്പിംഗ് സ്റ്റേഷനു ചുറ്റുമുള്ള ജനങ്ങളിൽ നിന്ന് തുടക്കത്തിൽ എതിർപ്പുണ്ടായെങ്കിലും ജനപ്രതിനിധികളുടെ ഇടപെടലിലൂടെ അതു ലഘൂകരിച്ചു. കുഴലുകൾ വിന്യസിക്കുന്നതിന് ഹൈവേയുടെ ചില ഭാഗങ്ങൾ കുഴിക്കുന്നതിന് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയിൽ നിന്ന് അനുമതി ലഭിക്കുന്നതിൽ കുറച്ച് കാലതാമസം ഉണ്ടായതൊഴിച്ചാൽ കാര്യമായ മറ്റു തടസ്സങ്ങളൊന്നും പദ്ധതിക്കുണ്ടായില്ല. 2001 മാർച്ച് ഒന്നിന് പണി ആരംഭിച്ചു. കുഴലുകൾ സ്ഥാപിക്കലും പമ്പിംഗ് സ്റ്റേഷൻ, പമ്പിംഗ് മെയ്ൻ, സ്വീവേജ് സംസ്കരണശാല എന്നിവയുടെ നിർമാണവും യഥാസമയം പൂർത്തിയായി. സാങ്കേതിക പരിശോധനയും വീടുകളിൽ നിന്ന് കണക്ഷൻ നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികളും ആരംഭിച്ചു.

## സുസ്ഥിരത

ഇത്തരം പദ്ധതികളിൽ മിക്ക നഗരസഭകളും നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങളിലൊന്ന് പ്രവർത്തന പരിപാലനത്തിലെ സുസ്ഥിരതയാണ്. തുടർച്ചയായ മോണിറ്ററിംഗ്, കാര്യക്ഷമതാ സർവെ, പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം എന്നിവ മുഖേന സ്വിവറേജ് സംവിധാനത്തിന്റെ നിലവാരവും സേവനക്ഷമതയും നിലനിർത്താൻ നിർവഹണ ഏജൻസികൾ മുൻകരുതലുകൾ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുണ്ട്.

ശക്തമായ രാഷ്ട്രീയ ഇഛാശക്തിയും ജനപിന്തുണയും സുതാര്യമായ നിർവഹണ തന്ത്രങ്ങളും സുസ്ഥിരമായ പരിപാലന സംവിധാനങ്ങളുമാണ് ആലന്തൂർ സ്വിവറേജ് പദ്ധതിയുടെ വിജയ രഹസ്യം.

# നഗര ശുചിത്വത്തിന് സമഗ്ര സമീപനം

■ ഡോ.എം.രാമചന്ദ്രൻ ഐ.എ.എസ്.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ 2008 നവംബറിൽ രൂപം നൽകിയ ദേശീയ നഗര ശുചിത്വ നയത്തിന്റെ ചുവടുപിടിച്ച് സംസ്ഥാന ശുചിത്വ തന്ത്രങ്ങൾ തയ്യാറാക്കാനായി സംഘടിപ്പിച്ച ശിൽപശാലയിൽ പങ്കെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞതിൽ എനിക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്. ശുചിത്വ നയം നടപ്പാക്കുന്നതിന് മുൻകൈ എടുക്കുന്ന ആദ്യ ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനം എന്ന സ്ഥാനം ഈ ശിൽപശാലയിലൂടെ കേരളത്തിന് കൈവന്നിരിക്കുന്നു.

കേന്ദ്ര നഗര വികസന മന്ത്രാലയത്തിന്റേയും സാർവദേശീയ നഗര ശുചിത്വത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ദേശീയ അന്തർദേശീയ മന്ത്രിതല കർമസമിതികളുടേയും ദർശനം, നിരന്തരമായ കൂടിയാലോചനകൾ എന്നിവയുടെ ഫലമാണ് ദേശീയ നഗര ശുചിത്വ നയം. ഇതിന്റെ രൂപീകരണത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവരുടേയും അഭിപ്രായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിഗണിക്കാൻ ബോധപൂർവ്വമായ ശ്രമം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു വർഷങ്ങളിൽ ഒട്ടേറെ ശിൽപശാലകൾ സംഘടിപ്പിച്ച് കരടു നയം വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്തു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നയരേഖ പലവട്ടം പരിഷ്ക്കരിച്ചു.

ശുചിത്വ മേഖലയിൽ മാറ്റത്തിന്റെ ഒരു തരംഗം തന്നെ സൃഷ്ടിക്കാനും ആത്യന്തികമായി മികച്ച ഒരു ശുചിത്വ സംവിധാനത്തിന്റെ ആവശ്യകത ഉറപ്പാക്കാനും ഈ നയത്തിനു കഴിയുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

നഗരശുചിത്വവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളെ സമഗ്രകാഴ്ചപ്പാടോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള പരിശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് ദേശീയ നഗര ശുചിത്വനയം. അന്തർദേശീയ ശുചിത്വ വർഷത്തിൽ തന്നെ ഇതിന് പ്രാരംഭം കുറിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നത് തീർച്ചയായും സമുചിതമാണ്.

## മനുഷ്യാവകാശം

നമുക്കേവർക്കും അറിയാവുന്നതുപോലെ ശുചിത്വം ഒരു അടിസ്ഥാന ആവശ്യം മാത്രമല്ല, മനുഷ്യാവകാശം കൂടിയാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ഇപ്പോഴും ഏതാണ്ട് 50 ദശലക്ഷം ആളുകൾ ദിവസവും തുറസ്സായ സ്ഥലത്ത് മലവിസർജനം നടത്തുന്നു. ഇത് പൊതുജനാരോഗ്യത്തെയാണ് ഏറെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നത്. ജലജന്യരോഗങ്ങൾ വർധിക്കുന്നതിന് അതിടയാക്കുന്നു. അതിന്റെ പ്രധാന ഇരകൾ കുട്ടികളാണ്.

കിഴക്കൻ ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലെ ജല-ശുചിത്വ പരിപാടികളെക്കുറിച്ചു നടത്തിയ ഒരു പഠനത്തിൽ പറയുന്നത്, ശുചിത്വ സംവിധാനങ്ങളുടെ അഭാവം മൂലം പ്രതിവർഷം ഏതാണ്ട് 9 ബില്യൺ ഡോളർ അഥവാ ആഭ്യന്തര മൊത്ത ഉൽപാദനത്തിന്റെ 2-6 ശതമാനത്തിന്റെ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നു എന്നാണ്. മനുഷ്യൻ തന്നെ ചെയ്യുന്ന തോട്ടിപ്പണി ഇനിയും നിർമാർജനം ചെയ്യാൻ നമുക്കു കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നതാണ് പ്രസക്തമായ മറ്റൊരു പ്രശ്നം.

## സമഗ്ര സമീപനം

നഗരശുചിത്വം ഒരു അടിയന്തിരാവശ്യമായി എന്തുകൊണ്ട് ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ല എന്ന് നാം സ്വയം ചോദിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. തങ്ങളുടെ പൗരന്മാർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട ശുചിത്വ സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുക്കാൻ അധികൃതർക്ക് എന്തുകൊണ്ട് കഴിയുന്നില്ല? അതിനേക്കാൾ പ്രധാനം, ജനങ്ങൾ എന്തുകൊണ്ട് അങ്ങനെയൊരു ആവശ്യം തീവ്രമായി ഉന്നയിക്കുന്നില്ല എന്നതാണ്. സമഗ്രമായ ഒരു ദേശീയ നഗര ശുചിത്വ നയത്തിന്റെ രൂപകൽപനയിലേക്കു നയിച്ച പ്രസക്തമായ ചോദ്യങ്ങൾ ഇവയാണ്.

ശുചിത്വ സംവിധാനത്തിൽ ഓരോ സ്ഥാപനങ്ങളുടേയും ചുമതലകൾ, ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ, നഗരത്തിലെ ദരിദ്ര വിഭാഗങ്ങളുടെ ദുരവസ്ഥ, തോട്ടിപ്പണി, ശുചിത്വാവബോധത്തിന്റെ കുറവ്, സമഗ്രമായ ആസൂത്രണത്തിന്റെ അഭാവം, നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ പരമാവധി കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതികവും ഭരണപരവുമായ ശേഷിയില്ലായ്മ എന്നിങ്ങനെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം കണക്കിലെടുത്താണ് ദേശീയ നയത്തിന് രൂപം നൽകിയിരിക്കുന്നത്.

## പാഴാകുന്ന ജലസമ്പത്ത്

രാജ്യത്തെ 10 ശതമാനം നഗരങ്ങളിൽ മാത്രമെ സിവറേജ് ശൃംഖലാ സംവിധാനം നിലവിലുള്ളൂ എന്നു കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു. നിലവിൽ ഉൽപാദിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന മലിനജലത്തിന്റെ 21 ശതമാനം സംസ്കരിക്കാനുള്ള സംവിധാനമേ ഇപ്പോഴുള്ളൂ. അതിനർഥം, പാഴ്ജലത്തിന്റെ ഏതാണ്ട് 80 ശതമാനം സംസ്കരിക്കാതെ ജലാശയങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഒഴുക്കിവിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ്.

## ലക്ഷ്യം സമ്പൂർണ ശുചിത്വം

നമ്മുടെ പരിസരത്തെ ശുചിയായി സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളുടെ ആദ്യപടിയാണ് ഈ ശുചിത്വനയം. അടിയന്തിരമായ കൂടുതൽ നടപടികൾ ആവശ്യമാണെന്നും നാം തിരിച്ചറിയുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ എല്ലാ നഗരങ്ങളേയും അവയിലെ എല്ലാ പൗരന്മാർക്കും, വിശേഷിച്ച് ദരിദ്രജനങ്ങൾക്ക്, ആരോഗ്യപൂർണ്ണമായ ജീവിതം നയിക്കുന്നതിന് ഉപയുക്തമായ രീതിയിൽ സമ്പൂർണശുചിത്വത്തിന് സജ്ജമാക്കുക എന്നതാണ് ഈ നയത്തിന്റെ മുഖ്യദർശനം. അത് സാദ്ധ്യമാക്കുന്നതിന് ഓരോ സംസ്ഥാനവും സംസ്ഥാന ശുചിത്വതന്ത്രങ്ങളും ഓരോ നഗരവും സ്വന്തം ശുചിത്വ പരിപാടികളും ആവിഷ്ക്കരിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ശുചിത്വ പരിപാലനത്തിന് പദ്ധതിയും പണവും നൽകുക എന്ന കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ നടപടി കീഴ്വഴക്കങ്ങൾ മാറുകയാണ്. ഈ മേഖലയിൽ നഗരസഭകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളേയും നേട്ടങ്ങളേയും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് പുതിയ നയവും ചുമതലയും. കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ മാർഗദർശനം, സഹായം എന്നിവയോടെ ശുചിത്വ പരിപാടികൾ നടപ്പാക്കുക, പരിപാലിക്കുക, അതിനായി സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുള്ള അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമായി സൂക്ഷിക്കുക എന്നീ ചുമതലകൾ പൂർണമായും നഗര തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടേതായി മാറുന്നു എന്നർഥം.

സംസ്ഥാന ശുചിത്വ തന്ത്രങ്ങളും നഗര ശുചിത്വ പരിപാടികളും തയ്യാറാക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളേയും നഗരങ്ങളേയും സഹായിക്കാൻ കേന്ദ്ര നഗര വികസന മന്ത്രാലയം പ്രതിബദ്ധമാണ്. മഹാരാഷ്ട്ര, പശ്ചിമബംഗാൾ തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാനങ്ങൾ സംസ്ഥാന ശുചിത്വ തന്ത്രം ആവിഷ്ക്കരിക്കുന്നതിൽ ഇതിനകം തന്നെ മുൻനിരയി

ലെത്തിക്കഴിഞ്ഞു. മധ്യപ്രദേശ്, ഒറീസ സംസ്ഥാനങ്ങളും അതിനുള്ള പ്രക്രിയ ആരംഭിച്ചു. ഈ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കൊപ്പം കേരളവും നഗരശുചിത്വം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമത്തിൽ മുൻകൈ എടുത്തിരിക്കുന്നു എന്നത് അത്യന്തം സന്തോഷകരമാണ്.

## നിർമൽ ഷഹർ പുരസ്ക്കാരം

സംസ്ഥാനങ്ങളും നഗരങ്ങളും ശുചിത്വ പരിപാലനത്തിൽ കാട്ടുന്ന ശുഷ്ക്കാന്തിയെ അംഗീകരിക്കുന്നതിനും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനുമായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർമൽ ഷഹർ പുരസ്ക്കാർ എന്ന പേരിൽ ഓരോ വർഷവും പുരസ്ക്കാരങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഓരോ നഗരവും ശുചിത്വ കാര്യത്തിൽ ജനങ്ങളെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിലും പൊതു അവബോധം വളർത്തുന്നതിലും ശുചിത്വ പരിപാലനം കാര്യക്ഷമമായി നിർവഹിക്കുന്നതിലും പുലർത്തുന്ന ആരോഗ്യകരമായ മാത്സര്യം വിലയിരുത്തിയാണ് പുരസ്ക്കാരങ്ങൾ നിർണയിക്കുക.

നഗര ശുചിത്വത്തിനായി സൃഷ്ടിക്കുന്ന സംവിധാനങ്ങളും ചെലവഴിക്കുന്ന പണവും മാത്രമല്ല, അതിലൂടെ നഗരമാലിന്യങ്ങൾ മുഴുവനും സുരക്ഷിതമായ രീതിയിൽ തുടർച്ചയായി നീക്കം ചെയ്യുക എന്ന അന്തിമലക്ഷ്യം കൈവരിക്കുന്നതിനുള്ള പ്രയത്നത്തിലെ നാഴികക്കല്ലുകൾ കൂടി പരിഗണിച്ചാണ് പുരസ്ക്കാരങ്ങൾ നൽകുക. ഇതിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടിയെന്ന നിലയിൽ ദേശീയതലത്തിൽ എല്ലാ ക്ലാസ്-ഒൺ നഗരങ്ങളിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള വിലയിരുത്തൽ നടത്തി ഫലം അടുത്ത ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കാൻ നഗര വികസന മന്ത്രാലയം ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

## സംയോജിത പ്രവർത്തനം

ജെ. എൻ. എൻ. യു. ആർ. എം, യു. ഐ.ഡി.എസ്.എസ്. എം.ടി തുടങ്ങി നിലവിലുള്ള കേന്ദ്രാവിഷ്കൃത പദ്ധതികളിലുൾപ്പെടുത്തിയാണ് ഇതിനുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് ഫണ്ട് അനുവദിക്കുക. ഇതിനു പുറമെ കേന്ദ്ര നഗര വികസന മന്ത്രാലയം നടപ്പാക്കുന്ന, ഉപഗ്രഹനഗരങ്ങൾക്കും കൗണ്ടർ മാഗ്നറ്റ് നഗരങ്ങൾക്കുമുള്ള പദ്ധതിയടക്കമുള്ള പുതിയ സ്കീമുകളിൽ ഈ ഘടകം കൂടി സന്നിവേശിപ്പിക്കാനും ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. ഇതിനൊക്കെ പുറമെ ഫണ്ട് ആവശ്യമായി വരുന്നപക്ഷം മറ്റ് ഏജൻസികളും സ്ഥാപനങ്ങളുമായി ചേർന്ന് പദ്ധതികൾ ആവിഷ്ക്കരിക്കാം. മുംബൈ, ഡൽഹി, ആലന്തൂർ തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങളിൽ വിജയകരമായി പരീക്ഷിച്ച പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത പദ്ധതികളുടെ സാദ്ധ്യതകൾ കൂടി ആരായണമെന്ന് ഞാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളോട് അഭ്യർഥിക്കുന്നു.

## ആശയപ്രചാരണം

ശുചിത്വാവബോധം വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് വീടുകൾ, സേവനദാതാക്കൾ എന്നിവരെ ലക്ഷ്യമാക്കി ദേശീയ തലത്തിൽ ശക്തമായ ആശയ പ്രചാരണം സംഘടിപ്പിക്കാൻ കേന്ദ്ര നഗര വികസന മന്ത്രാലയം ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ശുചിത്വം, പരിസ്ഥിതി, ശുചിത്വത്തിന്റെ കുറവുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ആരോഗ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവയെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങളെ ബോധ്യപ്പെടുത്തുക വഴി അവരുടെ മനോഭാവം മാറ്റിയെടുക്കുകയാണ് ലക്ഷ്യം.

## സ്വകാര്യ മേഖലാ പങ്കാളിത്തം

ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ബാംഗ്ളൂർ, ചെന്നൈ നഗരങ്ങളിൽ വീടുകളിലെ പാഴ്ജലം വ്യാവസായികാവശ്യങ്ങൾക്കായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ചില പ്രോജക്ടുകൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവയെല്ലാം സ്വകാര്യമേഖലാ പങ്കാളിത്തത്തോടെയാണ് നടപ്പാക്കുന്നത്. ഭാവിയിൽ വെള്ളത്തിന്റെ വർദ്ധിച്ച ആവശ്യകത കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ഇത്തരം ധാരാളം പദ്ധതികളുടെ അനിവാര്യതയും അതിൽ സ്വകാര്യമേഖലാ പങ്കാളിത്തത്തിന്റെ സാദ്ധ്യതകളും പരിഗണിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

## സേവന നിലവാരമാനദണ്ഡം

ജലവിതരണം, ശുചിത്വം, ഖരമാലിന്യ സംസ്കരണം, മഴവെള്ള നിർഗമനം എന്നീ പ്രധാന സേവനമേഖലകളിൽ അടിസ്ഥാന സേവന നിലവാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് നഗര വികസന മന്ത്രാലയം ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്ന ഉദ്യമങ്ങളെക്കുറിച്ചു കൂടി ചിലത് നിങ്ങളുമായി പങ്കുവയ്ക്കാൻ ഈ അവസരത്തിൽ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ശുചിത്വ കാര്യത്തിൽ അടിസ്ഥാന നിലവാര നിർണയത്തിന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങളിൽ ചിലത് ഇവയാണ്: തുറസ്സായ സ്ഥലങ്ങളിലെ മലവിസർജനം സമ്പൂർണമായി ഇല്ലാതാക്കൽ, 100 ശതമാനം ശുചിത്വ സംവിധാന സേവനം, പാഴ്ജല ശേഖരണത്തിലെ കാര്യക്ഷമതയും ശൃംഖലാ സൗകര്യവും, പാഴ്ജലത്തിന്റെ കുറഞ്ഞത് 20 ശതമാനം പുനഃചംക്രമണം ചെയ്ത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തൽ, പരാതികളിൽ കുറഞ്ഞത് 20 ശതമാനം 24 മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ പരിഹരിക്കൽ, പാഴ്ജല പരിപാലനത്തിന്റെ മുഴുവൻ ചെലവും തിരികെ ഈടാക്കൽ.

അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിൽ നിന്ന് സേവന പ്രദാന സംവിധാനങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമതയിലേക്ക് ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുകയാണ് സേവന നിലവാര മാനദണ്ഡം നിശ്ചയിച്ചതിനു പിന്നിലെ ഉദ്ദേശ്യം. മേൽപ്പറഞ്ഞ മേഖലകളിൽ ഈ മന്ത്രാലയം അനുവദിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രോജക്ടുകളിലും പുറം സഹായത്തോടെ നടപ്പാക്കുന്ന പദ്ധതികളിലും അടിസ്ഥാന നിലവാരം പാലിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പാക്കുകയാണ് മറ്റൊരു ലക്ഷ്യം. ഇത് തുടർച്ചയായി നിരീക്ഷിക്കാനും വിലയിരുത്താനും സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. അതിനുള്ള ഒരു പരീക്ഷണ പദ്ധതി ഉടനെ ആരംഭിക്കും. കേരളത്തിലെ തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങൾ അതിന്റെ ഭാഗമാകാൻ പോകുന്നു എന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു.

ഏറെ പ്രാധാന്യമുള്ള ചില ഉദ്യമങ്ങൾക്ക് നാം തുടക്കം കുറിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഇത് മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ സംസ്ഥാനങ്ങളുടേയും നഗരങ്ങളുടേയും പിന്തുണ ആവശ്യമാണ്. നഗരങ്ങളിലെ ശുചിത്വ പ്രശ്നങ്ങൾ സമഗ്ര കാഴ്ചപ്പാടോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ നഗരങ്ങളേയും സംസ്ഥാനങ്ങളേയും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയാണ് ദേശീയ നയത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. നിങ്ങളുടെയെല്ലാം സഹായത്തോടെ ഈ വെല്ലുവിളി ഏറ്റെടുക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുമെന്ന് എനിക്ക് ആത്മവിശ്വാസമുണ്ട്.

*(ദേശീയ നഗര ശുചിത്വ നയത്തെക്കുറിച്ച് തിരുവനന്തപുരത്ത് നടത്തിയ ശിൽപശാലയിൽ കേന്ദ്ര നഗര വികസന വകുപ്പു സെക്രട്ടറി ഡോ.എം.രാമചന്ദ്രൻ ചെയ്ത പ്രഭാഷണത്തിൽ നിന്ന്)*

കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി കെ.എസ്.യു.ഡി.പി. പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടർ ആനന്ദ്സിംഗ് ഐ.എ.എസ് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നത്
Printed and Published by Anand Singh IAS, Director, Kerala Sustainable Urban Development Project, Department of Local Self Government
Government of Kerala, 5th Floor, Trans Towers, Vazhuthacaud, Thiruvananthapuram- 695014. Editor: Tomy Cyriac
Tele: 0471-2332858 / 2332856. e-mail: iec@ksudp.org, iecksudp@gmail.com, pmuksudp@gmail.com http://www.ksudp.org.
Printed at SB Press (P) Ltd, Statue, Thiruvananthapuram-1
*സ്വകാര്യ വിതരണത്തിനു മാത്രം*