



KSUDP

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ്  
കേരള സർക്കാർ

സുസ്ഥിര

# നഗരവാർത്ത

• പുസ്തകം 2 • ലക്കം 5  
• മേയ് 2009

കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതി പ്രസിദ്ധീകരണം

## നഗരസഭകളിൽ പബ്ളിക് ഡിസ്ക്ലോഷർ സംവിധാനം മാർഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിച്ചു

സംസ്ഥാനത്തെ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും ട്രെയും മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനുകളും ട്രെയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ, സേവനങ്ങൾ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ പൊതു ജനങ്ങളുടെ അറിവിലേയ്ക്കായി വെളിപ്പെടുത്തുന്നതിന് വ്യക്തമായ മാർഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തി തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചു.

കേരള മുനിസിപ്പാലിറ്റി ആക്ട് 1994 ലെ സെക്ഷൻ 517 ബി(3) പ്രകാരമാണ് സർക്കാർ മാർഗനിർദ്ദേശം പുറപ്പെടുവിച്ചത്. 2009 മാർച്ച് 21-ന് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി എസ്.എം.വിജയാനന്ദ് ഒപ്പു വച്ച ഉത്തരവ് (ജി.ഓ.എം.എസ്.നം.48/09/എൽ.എസ്.ജി.ഡി) 2009 ഏപ്രിൽ ഒന്നിന് പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നു.

ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗര നവീകരണ മിഷന്റെ സഹായത്തോടെ തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരസഭകളിൽ നടപ്പാക്കുന്ന വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്ര സർക്കാരും ബന്ധപ്പെട്ട നഗരസഭകളും ഒപ്പുവച്ച ത്രികക്ഷി കരാർ പ്രകാരം നിർബന്ധമായും നടപ്പാക്കേണ്ട ഏഴു പരിഷ്കരണങ്ങളിലൊന്നാണ് 'പബ്ളിക് ഡിസ്ക്ലോഷർ' സംവിധാനം.

കേരളത്തിൽ അധികാര വികേന്ദ്രീകരണത്തിന്റേയും പങ്കാളിത്ത ആസൂത്രണത്തിന്റേയും അന്തസ്സാർജ്ജ്വലനം ഉൾക്കൊണ്ട് 1994 ൽ കേരള മുനിസിപ്പാലിറ്റി ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്ത് സെക്ഷൻ 517 (ബി) പ്രകാരം വിവരാവകാശ വകുപ്പ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. 2005ൽ ദേശീയ തലത്തിൽ വിവരാവകാശ നിയമം നിലവിൽ വന്നതോടെ അത് ഒന്നുകൂടി പ്രബലമായി.

### ഭരണം സുതാര്യമാക്കാൻ

നഗരസഭകളുടെ ഭരണം സുതാര്യവും ഉത്തരവാദിത്തപരവുമാക്കുന്നതിന് നഗരസഭകളുടേയും ബന്ധപ്പെട്ട സ്ഥാപനങ്ങളുടേയും പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ നിശ്ചിത ഫോർമാറ്റിൽ യഥാകാലം തയ്യാറാക്കി പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ലഭ്യമാക്കുകയാണ് ഈ നടപടിയുടെ മുഖ്യലക്ഷ്യം. ഭരണം ജനസൗഹൃദപരവും കാര്യക്ഷമവുമാക്കുക, പൊതുധനത്തിന്റെ വിനിയോഗം നിരീക്ഷിക്കാൻ പൊതുതൽപരരായ ജനങ്ങളെ പ്രചോദിപ്പിക്കുക, നഗരസഭകളുടെ സേവന പ്രദാന സംവിധാനങ്ങളിലും അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസന പ്രവർത്തന

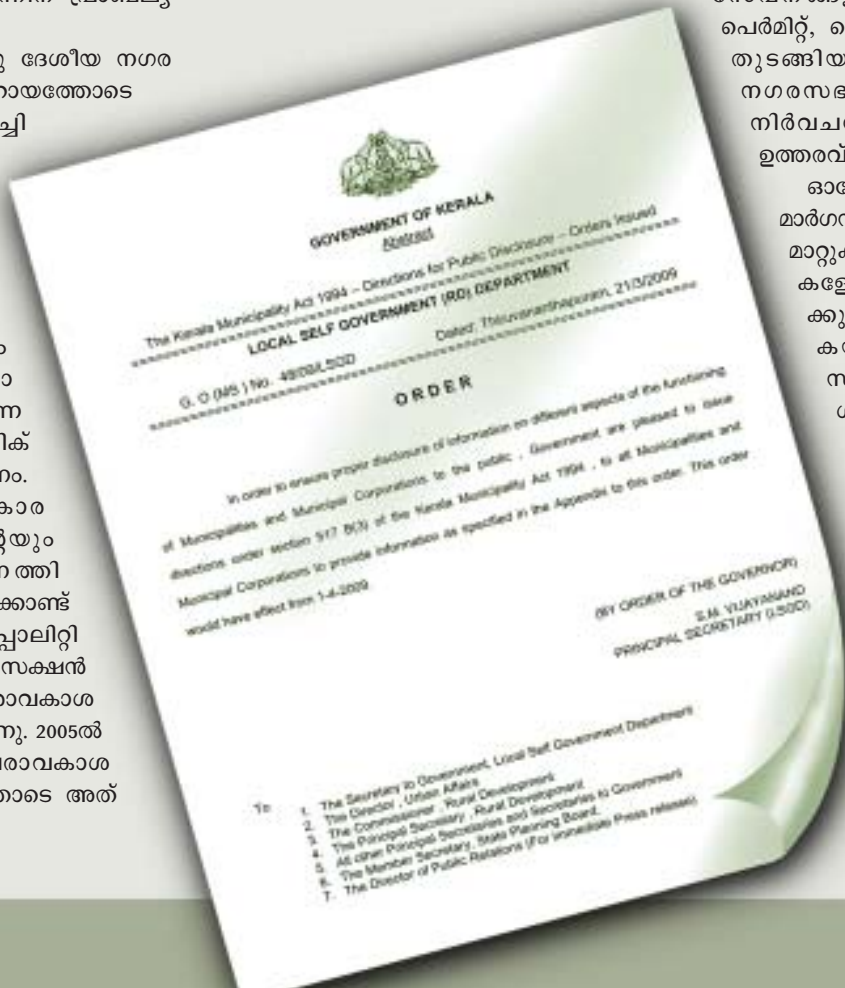
ങ്ങളിലും ജനാഭിലാഷങ്ങളും പങ്കാളിത്തവും ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പാക്കുക, പ്രാദേശിക പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് അനുയോജ്യവും ചെലവു കുറഞ്ഞതും ജനങ്ങൾക്ക് താങ്ങാനാവുന്നതുമായ തരത്തിൽ പരിഹാരങ്ങൾ ആവിഷ്കരിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുക എന്നിവയാണ് മറ്റു ലക്ഷ്യങ്ങൾ.

നഗരസഭകൾ നേരിട്ടോ മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങൾ/ഏജൻസികൾ മുഖാന്തിരമോ നഗരസഭാ പരിധിയിലെ പൗരജനങ്ങൾക്ക് അവരുടെ ജീവിത നിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് സൗജന്യമായോ ന്യായമായ ഫീസ് ഈടാക്കിയോ ലഭ്യമാക്കുന്ന എല്ലാതരം സേവനങ്ങളും ആനുകൂല്യങ്ങളും പെർമിറ്റ്, ലൈസൻസ്, സർട്ടിഫിക്കറ്റ് തുടങ്ങിയവ അനുവദിക്കുന്നതും നഗരസഭയുടെ സേവനം എന്ന നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുമെന്ന് ഉത്തരവ് വ്യക്തമാക്കുന്നു.

ഓരോ നഗരസഭയും സർക്കാർ മാർഗനിർദ്ദേശപ്രകാരമുള്ള ഫോർമാറ്റുകളിൽ തരംതിരിച്ച് സൂചികകളോടെ തയ്യാറാക്കി സൂക്ഷിക്കുകയും പ്രസിദ്ധീകരിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന് സർക്കാർ ഉത്തരവിൽ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. പാർട്ട്: എ, പാർട്ട്: ബി എന്നിങ്ങനെ രണ്ടു ഭാഗങ്ങളിലായി ഇതിനാവശ്യമായ ഫോർമാറ്റുകൾ തയ്യാറാക്കി ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നു.

### പാർട്ട് എ

1. മുനിസിപ്പാലിറ്റി/മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷൻ സംബന്ധിച്ച പൊതുവിവരങ്ങൾ - അനുബന്ധം 1-എ
2. കൗൺസിലർമാരുടെ





- വിലാസം, ബന്ധപ്പെട്ട വിവരങ്ങൾ - അനുബന്ധം - 1- ബി
- 3. സ്റ്റാൻഡിംഗ് കമ്മിറ്റികൾ, മറ്റു കമ്മിറ്റികൾ, വർക്കിംഗ് ഗ്രൂപ്പുകൾ, നഗര സാങ്കേതിക ഉപദേശക ഗ്രൂപ്പുകൾ, സിറ്റി വോളന്ററി ടെക്നിക്കൽ കോർപ്പ്സ് തുടങ്ങി നഗരസഭ രൂപവൽക്കരിച്ചിട്ടുള്ള സമിതികൾ, ഈ സമിതികളുടെ യോഗങ്ങളിൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് പ്രവേശനമുണ്ടോ, യോഗങ്ങളുടെ മിനിറ്റ്സിന്റെ ലഭ്യത എന്നിവ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ - അനുബന്ധം 2
- 4. നഗരസഭയിലെ ഓഫീസർമാർ, ഉദ്യോഗസ്ഥർ എന്നിവരുടെ ഡയറക്ടറി - അനുബന്ധം:3
- 5. ഗ്രാന്റ്, സൗജന്യങ്ങൾ, പെർമിറ്റുകൾ, അധികാരപ്പെടുത്തൽ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച നടപടി ക്രമങ്ങൾ - അനുബന്ധം: 4
- 6. കെട്ടിട നിർമ്മാണ അനുമതിക്കുള്ള അപേക്ഷകൾ: 4എ

**പാർട്ടി ബി**

- (1) നഗരസഭയുടെ സാമ്പത്തിക വിവരങ്ങൾ (എ) ഓരോ നഗരസഭയും അവയുടെ (ഓഡിറ്റ് ചെയ്യാത്ത) ത്രൈമാസ വരവു ചെലവുകൾ - ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ വെബ്സൈറ്റിൽ
- (ബി) ഓരോ പൂർണ്ണ സാമ്പത്തിക വർഷത്തേയും ഓഡിറ്റ് ചെയ്ത വരവു ചെലവു കണക്കുകൾ നഗരസഭാ കൗൺസിൽ തീരുമാനപ്രകാരം പി.ആർ.ഡി. നിബന്ധന കാറ്റഗറി എ പ്രകാരമുള്ള ഒരു ദിനപ്പത്രത്തിന്റെ പ്രാദേശിക എഡിഷനിലും നഗരസഭാ വെബ്സൈറ്റിലും - ആറു മാസത്തിനുള്ളിൽ (മുനിസിപ്പൽ കോർപ്പറേഷനുകളുടെ വരവു ചെലവു കണക്കുകൾ ഒരു ഇംഗ്ലീഷ് ദിനപ്പത്രത്തിൽ കൂടി പ്രസിദ്ധീകരിക്കണം).
- (2) നഗരസഭകളുടെ സേവന തലങ്ങൾ - അനുബന്ധം :7
- (3) നഗരസഭ നടപ്പാക്കുന്ന പരിപാടികളിൽ പാവപ്പെട്ടവർക്ക് സബ്സിഡി ലഭ്യമാക്കുന്ന പദ്ധതികളെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരം, സ്വഭാവം, ഗുണഭോക്താക്കളെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനും മുൻഗണന നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ - വർഷം തോറും - അനുബന്ധം - 8
- (4) നഗരസഭകൾ നടപ്പാക്കുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ അടങ്കൽ തുക, പൂർത്തിയാക്കുന്ന സമയം, കരാറിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ - മൂന്നു മാസത്തിലൊരിക്കൽ അനുബന്ധം: 9
- (5) മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ, നഗരവികസന പ്ലാൻ, സമഗ്ര മൊബിലിറ്റി പ്ലാൻ, സിവിൽനഗർ നെറ്റ്വർക്ക്, ഉപരിതല ഡ്രെയ്നേജിന്റെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ തുടങ്ങി നഗര പ്രദേശത്തിന്റെ വികസനം സംബന്ധിച്ച എല്ലാ പ്ലാനുകളുടേയും വിശദാംശങ്ങൾ തയ്യാ

## വരമാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനം കൊച്ചിയിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് സുരക്ഷാ കിറ്റ്, യൂണിഫോം



**കൊച്ചി** നഗരസഭയിൽ കേരള സുസ്ഥിര നഗരവികസന പദ്ധതി, ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗര നവീകരണ മിഷൻ എന്നിവയിലുൾപ്പെടുത്തി നടപ്പാക്കുന്ന വരമാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജന പരിപാടികളുടെ ഭാഗമായി തൊഴിലാളികൾക്ക് സുരക്ഷാ ഉപകരണങ്ങൾ, യൂണിഫോം, ഹെൽത്ത് കാർഡ് എന്നിവ വിതരണം ചെയ്തു.

എറണാകുളം ടൗൺ ഹാളിൽ നടന്ന ചടങ്ങ് മേയർ പ്രൊഫ.മേഴ്സി വില്യംസ് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു. ഡെപ്യൂട്ടി മേയർ സി.കെ.മണിശങ്കർ അധ്യക്ഷത വഹിച്ചു. 450 സ്ത്രീ തൊഴിലാളികൾക്കാണ് ഓവർകോട്ടും മാസ്ക്കും അടങ്ങിയ കിറ്റ് കൈമാറിയത്. ഒരു ജോഡി ഓവർകോട്ട്, ഒരു സ്കാർഫ്, മാസ്ക്, പൂർണ്ണ വിവരങ്ങളടങ്ങുന്ന ഹെൽത്ത് കാർഡ് എന്നിവ ഉൾപ്പെട്ടതാണ് കിറ്റ്.

നഗരസഭാ സെക്രട്ടറി മിനി ആന്റണി, ആരോഗ്യ - വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥിരം സമിതി ചെയർമാൻ എൻ.എ.മണി, ടാക്സ് അപ്പീൽ കമ്മിറ്റി ചെയർമാൻ കെ.വി.മനോജ്, പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് എ.ബി.സാബു, കെ.എസ്.യു.ഡി.പി. കൊച്ചി പ്രോജക്ട് ഇംപ്ലിമെന്റേഷൻ യൂണിറ്റ് മാനേജർ കെ.ജി.സാഹുജി എന്നിവർ പ്രസംഗിച്ചു. ഹെൽത്ത് കാർഡുകൾ നഗരസഭ ഹെൽത്ത് ഓഫീസർ ഡോ.സി.ജെ. എലിസബത്ത് വിതരണം ചെയ്തു. തൊഴിലാളികൾക്കായി മെഡിക്കൽ ക്യാമ്പും നടത്തി

- റാക്കുവോഴും ഭേദഗതി വരുത്തുവോഴും- അനുബന്ധം 10 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന ഫോർമാറ്റിൽ
- (6) നഗരസഭ നടപ്പാക്കുന്ന എല്ലാ പ്രധാന സേവനങ്ങളുടേയും പ്രവർത്തനങ്ങളുടേയും പ്ലാൻ, നിർദ്ദിഷ്ട ചെലവ്, യഥാർത്ഥ ചെലവ്, തുക നൽകിയതു സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് എന്നിവ- വർഷം തോറും വെബ്സൈറ്റിൽ (അനുബന്ധം 11)
- (7) നഗരസഭകൾ സന്നദ്ധ സംഘടനകളും മറ്റു സ്ഥാപനങ്ങളും മുഖേന നടപ്പാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ, സംഘടനകളുടെ/സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പട്ടിക, അനുവദിച്ച ഫണ്ട്- വർഷംതോറും വെബ്സൈറ്റിൽ (അനുബന്ധം : 12)
- (8) നഗരത്തിലെ ചേരികൾ, ദാരിദ്ര്യലഘു കരണ ഉപപദ്ധതികൾ, അവയ്ക്കനുവദിച്ച തുക എന്നിവയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ (അനുബന്ധം 13)

- (9) പുറം ഏജൻസികൾക്ക് അനുവദിച്ച കൺസൾട്ടന്സി/കരാറുകൾ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ (അനുബന്ധം-14)
- ഓരോ വിവരവും ഏതു രൂപത്തിൽ എവിടെയെല്ലാം പ്രസിദ്ധീകരിക്കണമെന്ന് ഉത്തരവിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനു പുറമെ ഓരോ നഗരസഭയും മേൽപ്പറഞ്ഞ എല്ലാ വിവരങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള വാർഷിക റിപ്പോർട്ട് സാമ്പത്തികവർഷം അവസാനിച്ച് മൂന്നു മാസത്തിനുള്ളിൽ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കണം.
- പൊതുജനസമക്ഷം വിവരങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ പൊതുഉത്തരവാദിത്തം നഗരസഭാ സെക്രട്ടറിക്കാണ്. എന്നാൽ അത് സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിന് ഒരു നോഡൽ ഓഫീസറെ ചുമതലപ്പെടുത്താവുന്നതാണെന്ന് ഉത്തരവിൽ സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.



## ഡബിൾ എൻട്രി അക്കൗണ്ടിംഗ്

കേരള സുസ്ഥിര നഗരവികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നഗരസഭകളിലെ കണക്കെഴുത്തു സംവിധാനം ഡബിൾ എൻട്രി അക്കൗണ്ടിംഗ് സമ്പ്രദായത്തിലേയ്ക്കു മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പുതിയ സമ്പ്രദായപ്രകാരം തിരുവനന്തപുരം നഗരസഭ തയ്യാറാക്കിയ ബാലൻസ് ഷീറ്റ് ന്റെ സംക്ഷിപ്ത രൂപം

### CORPORATION OF THIRUVANANTHAPURAM Balance Sheet as on 31 March 2009

Code No.	Description of Items	Schedule No.	Current Year Amount (Rs)	Previous Year Amount (Rs.)
<b>LIABILITIES</b>				
<b>Reserve and Surplus</b>				
310000000	Municipal (General) Fund	B-1	965,119,323.06	993,574,878.17
312000000	Reserves	B-3	72,862,256.00	61,300,000.00
<b>Total - Reserve and Surplus</b>			<b>1,037,981,579.06</b>	<b>1,054,874,878.17</b>
320000000	Grants & Contributions for Specific Purposes	B-4	228,460,520.00	90,598,258.00
<b>Loans</b>				
331000000	Unsecured Loans	B-6	76,193.00	76,193.00
<b>Total Loans</b>			<b>76,193.00</b>	<b>76,193.00</b>
<b>Current Liabilities and Provisions</b>				
340000000	Deposits Received	B-7	11,604,726.00	6,523,651.00
350000000	Other Liabilities (Sundry Creditors)	B-9	13,081,653.90	43,273,617.99
<b>Total - Current Liabilities and Provisions</b>			<b>24,686,379.90</b>	<b>49,797,268.99</b>
<b>Total - LIABILITIES</b>			<b>1,291,204,671.96</b>	<b>1,195,346,598.16</b>
<b>ASSETS</b>				
<b>Fixed Asset</b>				
410000000	Fixed Assets	B-11	617,691,869.54	587,276,545.54
411000000	Less: Accumulated Depreciation		-108,416,853.97	-108,220,984.46
412000000	Capital Work in Progress		51,214,210.00	30,478,624.00
<b>Total - Fixed Asset</b>			<b>560,489,225.57</b>	<b>509,534,185.08</b>
<b>Investments</b>				
421000000	Investments - Other Funds	B-13	3,966,203.00	3,966,203.00
<b>Total - Investments</b>			<b>3,966,203.00</b>	<b>3,966,203.00</b>
<b>Current Assets, Loans and Advances</b>				
430000000	Stock in Hand (Inventories)	B-14	22,367,992.65	136,469.65
431000000	Sundry Debtors (Receivables)	B-15	257,013,573.60	326,490,573.61
440000000	Prepaid Expenses	B-16	21,891.00	21,891.00
450000000	Cash and Bank Balances	B-17	246,595,166.94	273,980,141.82
460000000	Loans, Advances and Deposits	B-18	200,750,619.20	81,217,134.00
<b>Total - Current Assets, Loans and Advances</b>			<b>726,749,243.39</b>	<b>681,846,210.08</b>
<b>Total - ASSETS</b>			<b>1,291,204,671.96</b>	<b>1,195,346,598.16</b>



കൊച്ചി നഗരസഭയിൽ എം.ജി.റോഡ്-കുരിശുപള്ളി പ്രദേശത്ത് ജെ.എൻ.എൻ.യു.ആർ.എം പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി മഴവെള്ള നിർമ്മാണത്തിനായി നിർമ്മിച്ച ഓടകളുടെ പ്രവൃത്തിഘട്ടങ്ങൾ



തൃശ്ശൂർ: എം.ജി.റോഡിന്റെ വിപുലീകരണ പ്രവൃത്തികൾ മുന്നേറുന്നു.

കൊച്ചി നഗരസഭയിലെ കരികാന്നൂരുത്തി കോളി

കലുക്ക് - നവീകരണത്തിനു മുമ്പ്, നവീകരണത്ത





മുനമ്പലം



തൃശ്ശൂർ: എം.ഓ.റോഡിലെ നവീകരണ പ്രവർത്തനം പുരോഗമിക്കുന്നു

നഗരങ്ങളിൽ കമ്മ്യൂണിറ്റി ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നടത്തിയ നവീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

തിരുവനന്തപുരം



ഓട - നവീകരണത്തിനു മുമ്പ്, നവീകരണത്തിനുശേഷം



തിരുവനന്തപുരം





ലൈറ്റ് റെയിൽ

# നഗര ഗതാഗതം വികസിത, വികസ്യര രാഷ്ട്രങ്ങളിലെ നൂതന സംവിധാനങ്ങൾ

(കഴിഞ്ഞ ലക്കം തുടർച്ച)

### നല്ല നിക്ഷേപം

പൊതു ഗതാഗതത്തിനായി ചെലവഴിക്കുന്ന പണം സമൂഹത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉത്തമമായ ഒരു നിക്ഷേപമാണ്. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഗുണം അവയിലെ യാത്രക്കാർക്കു മാത്രമല്ല, സമൂഹത്തിനാകെ അനുഭവപ്പെടുന്നു, അതുകൊണ്ടുതന്നെ പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തവും നിക്ഷേപവും ഈ മേഖലയിൽ ആവശ്യമാണ്.

ഹോങ്കോങ്ങിലും അമേരിക്കയിലും ബ്രിട്ടനിലെ ഡോക്ക്ലാൻഡ്സിലും കെട്ടിട നിർമ്മാതാക്കൾ പൊതു ഗതാഗത മേഖലയിൽ ഗണ്യമായ നിക്ഷേപം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഫ്രാൻസിൽ ശമ്പളത്തിൽ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തിനായി നികുതി ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. ജർമ്മനിയിൽ ഇന്ധനങ്ങൾക്ക് അധിക നികുതി ഈടാക്കി പ്രാദേശിക ഗതാഗതത്തിനായി മുതലിറക്കിയിട്ടുണ്ട്.

### വേണ്ടത് സമഗ്രസൂത്രണം

സാമ്പത്തിക നിക്ഷേപം കൊണ്ടു മാത്രം പൊതുഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്താനാവില്ല. സമഗ്രമായ ആസൂത്രണം ആവശ്യമാണ്. ഭൂവിനിയോഗം, പാർക്കിംഗ് നയം, അനുയോ

ജ്യമായ ഗതാഗത ഉപാധികൾ എന്നിവയെല്ലാം അതിൽ ഉൾപ്പെടണം. ചുരുക്കത്തിൽ സ്വകാര്യ കാറുകളിൽ നിന്ന് പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തിലേക്ക് ആത്മവിശ്വാസത്തോടെ മാറാൻ യാത്രക്കാരെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നതാവണം പൊതുഗതാഗത ആസൂത്രണം.

### കടപ്പുത്രത്തിലൂടെ മൂലധനം

ഡെന്മാർക്കിലെ കോപ്പൻ ഹെഗനിൽ 2002 ൽ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നിർമ്മിച്ച പുതിയ ഓട്ടോമാറ്റിക് മെട്രോ ലൈൻ നഗര വികസനത്തിൽ നാഴികക്കല്ലായി മാറി. ഒറൈസ്റ്റാഡ് എന്ന പുതിയ നഗരവുമായി കോപ്പൻ ഹെഗനെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന മെട്രോ ലൈൻ നിലവിൽ വന്നതോടെ രണ്ടു നഗരങ്ങൾക്കും അതു നേട്ടമായി. നഗരസഭയും സർക്കാരും ചേർന്നിറക്കിയ കടപ്പുത്രത്തിലൂടെയാണ് ഇതിന് മൂലധനം കണ്ടെത്തിയത്.

### ലൈറ്റ് റെയിൽ

അമേരിക്കൻ, കനേഡിയൻ നഗരങ്ങളിൽ പ്രചാരം നേടിയ ലൈറ്റ് റെയിൽ സംവിധാനം നഗര പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിൽ ജനസാന്ദ്രതയേറിയ മറ്റു നഗരങ്ങൾക്ക് അനുകരണീയ മാതൃകയായി മാറിയിരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു പതിറ്റാണ്ടിനി

ടയിൽ അമേരിക്കയിലേയും കാനഡയിലേയും 14 നഗരങ്ങളിൽ - ബാൽറ്റിമോർ, ബുഫലോ, കാൽഗറി, ഡെൻവർ, ഡല്ലാസ്, എഡ്മണ്ടൻ, ലോസ് ആഞ്ചലസ്, ന്യൂജർസി, സെയ്ന്റ് ലൂയിസ്, സാൾട്ട്ലേക്ക് സിറ്റി, സാൻഡൈഗോ, പോർട്ട്ലാൻഡ്, സുക്രമെന്റോ, സാൻജോസ്- ലൈറ്റ് റെയിൽ വന്നതോടെ റോഡിൽ കാറുകളുടെ എണ്ണം ഗണ്യമായ തോതിൽ കുറഞ്ഞു. ലൈറ്റ് റെയിൽ സൗകര്യം, മരങ്ങൾ, നടപ്പാതകൾ എന്നിവയോടെ നിരവധി ട്രാൻസിറ്റ് മാതൃകൾ നഗരത്തിൽ ഇടംപിടിച്ചു.

### വാഹനനിയന്ത്രണം

ഇറ്റലിയിൽ അറുപതിൽപ്പരം നഗരങ്ങളിൽ ചരിത്ര പ്രാധാന്യമുള്ള കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക് നിശ്ചിത സമയങ്ങളിൽ കർശനമായ വാഹനനിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ മിക്കനേരത്തും ബസ്സുകൾക്കും ട്രാമുകൾക്കും മാത്രമേ പ്രവേശനം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. റോമിൽ ഈ പരിധി ടൈംബർ മുതൽ ടെർമിനി സ്റ്റേഷൻ വരെ നീളുന്നു. ഏറ്റവും ജനസാന്ദ്രതയും തൊഴിൽ സ്ഥാപനങ്ങളുമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലാണ് പ്രധാനമായും നിയന്ത്രണം.



പ്രാഗിലാകട്ടെ കാർ ലൈനുകളും ട്രാം ട്രാക്കുകളും വേർതിരിക്കുന്നതിന് കോൺക്രീറ്റ് ഹമ്പുകൾ നിർമ്മിച്ചാണ് ട്രാഫിക് നിയന്ത്രിച്ചിരിക്കുന്നത്. കാൽ നടയ്ക്കും സൈക്കിളിനും ബസിനും ട്രാമിനുമെല്ലാം പ്രത്യേക വരികൾ ഏർപ്പെടുത്തുക വഴി സമയലാഭം, ഇന്ധനക്ഷമത, സേവന കാര്യക്ഷമത എന്നിവ ഗണ്യമായ തോതിൽ ഉയർത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

**പ്രത്യേക പാതകൾ**

ജർമ്മനിയിലെ ഒബർഹൗസനിൽ നഗരത്തിനു പുറത്ത് പുതിയൊരു ഷോപ്പിംഗ് സെന്ററും വിനോദകേന്ദ്രവും രൂപകൽപന ചെയ്തപ്പോൾ അതിനൊപ്പം നഗരത്തിൽ നിന്ന് ഇവിടേയ്ക്കുള്ള ബസിനും ട്രാമിനും മാത്രമായി പ്രത്യേക പാതകൾ സർക്കാർ സജ്ജീകരിക്കുകയുണ്ടായി. ജർമ്മൻ ഫെഡറൽ ഫ്യൂവൽ ടാക്സിൽ നിന്നാണ് പ്രധാനമായും ഇതിനുള്ള പണം കണ്ടെത്തിയത്. നഗരത്തിനു പുറത്തെ ഈ കേന്ദ്രം അതുകൊണ്ടു തന്നെ നഗരവാസികൾക്ക് അതിവേഗം സ്വീകാര്യമായി.

ട്രാഫിക് കുറയ്ക്കുകയിൽ ഏറ്റവുമധികം മാനസികസംഘർഷം അനുഭവിക്കുന്ന ഒരു വിഭാഗമാണ് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രക്കാർ. വിമാനത്താവള ജീവനക്കാ

ദിനം റോഡിൽ 6000 വാഹനങ്ങളുടെ ഒട്ടാകെ ഒഴിവാക്കാനായി.

യൂറോപ്പിൽ 40 വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ ഇത്തരം റെയിൽ ലിങ്കുകൾ നിലവിലുണ്ട്. 49 എണ്ണം ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നോർത്ത് അമേരിക്കയിൽ 14 എണ്ണം പ്രവർത്തിക്കുന്നു. മറ്റൊരു 37 സർവീസുകൾ ആസൂത്രണ ഘട്ടത്തിലാണ്. ഏഷ്യയിൽ ഏഴെണ്ണം ഇപ്പോഴുണ്ട്. 22 എണ്ണം ഉടനെ യാഥാർഥ്യമാവും. ആഫ്രിക്കയിൽ ഒരു വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് ഈ സൗകര്യമുണ്ട്. രണ്ടെണ്ണം പരിഗണനയിലാണ്. ഓസ്ട്രേലിയയിൽ ആറും സൗത്ത് അമേരിക്കയിൽ അഞ്ചും റെയിൽ സർവീസുകൾ ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ഓസ്ട്രിയയുടെ തലസ്ഥാനമായ വിയന്നയിൽ പൊതു ഗതാഗത മേഖലയിലെ മാർക്കറ്റ് ഷെയർ നാലു വർഷത്തിനുള്ളിൽ 10 ശതമാനം കണ്ട് ഉയർന്നു. അതിനുള്ള പ്രധാന കാരണങ്ങൾ ഇവയാണ്:

- മെട്രോപൊളിറ്റൻ പ്രദേശത്തെ എല്ലാ തരം യാത്രകൾക്കും പൊതുവായ ടിക്കറ്റ് സംവിധാനം.
- വിവിധ തരം വാഹനങ്ങളിൽ കാലവിളംബവും അസൗകര്യങ്ങളുമില്ലാതെ മാറിക്കയറുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം



രുടെ കാര്യവും വ്യത്യസ്തമല്ല. കാലതാമസവും അതുമൂലമുള്ള പിരിമുറുക്കവും ഒഴിവാക്കാൻ പല രാജ്യങ്ങളിലും പ്രധാന നഗരകേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്ക് പ്രത്യേക റെയിൽപ്പാതകളും ട്രെയ്ൻ സർവീസുകളും സജ്ജമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

**വിമാനത്താവളങ്ങളിലെ റെയ്ൽ ലിങ്കുകൾ**

ലണ്ടനിലെ ഹീത്രൂ വിമാനത്താവളത്തിൽ 'ഹീത്രൂ എക്സ്പ്രസ്സ്' ആരംഭിച്ചതോടെ പ്രതി

- മെട്രോ, സബ് അർബൻ റെയ്ൽ വികസനം
- നഗരവീഥികളിൽ ആധുനിക ലൈറ്റ് റെയിൽ സംവിധാനം
- പുതിയൊരു ഹൗസിംഗ് കോളനിയിലേയ്ക്ക് പുതിയ ട്രാം ലൈൻ സമഗ്രവും സംയോജിതവുമായ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം നഗര സമൂഹത്തിൽ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക വികസനത്തിന് എത്രത്തോളം സഹായകമാകും എന്നതിന് ഉത്തമമായ ഉദാഹരണമാണ് ഇത്.

**കാൾ സെന്റർ വഴി എല്ലാ സേവന വിവരങ്ങളും**

നെതർലാൻഡ്സിൽ നിലവിലുള്ള ഒ.വി.ആർ (Openbaar Vervoer Reisinformatie) നഗര ഗതാഗതമേഖലയിൽ ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു സംവിധാനമാണ്. ഒരൊറ്റ ടെലിഫോൺ നമ്പറിൽ നിന്ന് കാൾ സെന്ററുകൾ വഴി ഏതു പ്രദേശത്തേയ്ക്കുള്ള എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങളുടേയും സമയവിവര പട്ടിക അറിയാൻ കഴിയും. റിസർവേഷൻ, പേമെന്റ് എന്നിവയ്ക്കു പുറമെ ടാക്സി, സൈക്ലിംഗ് സേവന വിവരങ്ങളും ഒ.വി.ആർ. വഴി ലഭിക്കും. പ്രതിവർഷം 10 ദശലക്ഷത്തിലധികം ഫോൺ വിളികളാണ് ഇവിടേയ്ക്ക് വരുന്നത്.

സ്പീഡനിൽ നിലവിലുള്ള റിയൽ-ടൈം പാസഞ്ചർ ഇൻഫർമേഷൻ സിസ്റ്റം ഒരു പടികൂടി മുന്നോട്ടു പോയിട്ടുണ്ട്. വാഹനം സഞ്ചരിക്കുന്ന റൂട്ടിൽ വാഹനങ്ങളുടെ സ്ഥിതിവിവരം ശരിയായി നിരീക്ഷിച്ച് അടുത്ത സ്റ്റോപ്പിലെത്തുന്ന സമയം, അടുത്ത വാഹനത്തിന്റെ സമയം, സർവീസിൽ ഉണ്ടാകുന്ന തടസ്സവും കാലതാമസവും തുടങ്ങിയ വിവരങ്ങൾ തൽസമയം വാഹനത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ യാത്രക്കാർക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നു. ഇന്റർനെറ്റ്, മൊബൈൽ ഫോൺ (WAP - Wireless Application Protocol) എന്നിവ വഴിയും ഈ വിവരങ്ങൾ അറിയാനാവും.

**ബസ് കോറിഡോറുകൾ**

അയർലൻഡിലെ ഡബ്ലിനിൽ ആധുനിക ബസ് കോറിഡോറുകൾ നിർമ്മിച്ചതോടെ പൊതു ഗതാഗതം പതിന്മടങ്ങ് സുഗമമായി. ഗുണമേന്മയേറിയ പന്ത്രണ്ട് ബസ് ഇടനാഴികൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമായതോടെ യാത്രാസമയം 30 മുതൽ 50 വരെ ശതമാനം ലാഭിക്കാനായി. ഇപ്പോൾ ഈ സംവിധാനം ഉപയോഗിക്കുന്നവരിൽ 60 ശതമാനം മുൻ സ്ഥിരമായി കാറിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവരായിരുന്നു.

ഈ സംവിധാനത്തിന്റെ പ്രധാന പ്രത്യേകതകൾ ഇവയാണ്:

- ബസിനു മാത്രമായുള്ള ഇടനാഴി
- തടസ്സങ്ങളില്ലാത്ത ബസ് റൂട്ട്
- തിരക്കേറിയ നഗരങ്ങളിൽ ഓരോ മൂന്നുമിനിറ്റിലും ബസ് സർവീസ്
- അത്യാധുനിക സൗകര്യങ്ങളുള്ള ബസുകൾ
- അടുത്ത ബസിന്റെ സമയം ഉൾപ്പെടെ ഓരോ ബസിന്റേയും സമയവിവരം കൃത്യമായി അറിയിക്കുന്ന സംവിധാനം
- ഓരോ സ്റ്റോപ്പിലും ഇരിപ്പിടവും വെളിച്ച സംവിധാനവുമുള്ള ഷെൽറ്ററുകൾ

**എല്ലാ വാഹനങ്ങൾക്കും ഒറ്റ ഇ-ടിക്കറ്റ്**

1997 മുതൽ ഹോങ്കോങ്ങിൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന ഇ-ടിക്കറ്റിംഗ് സമ്പ്രദായത്തിന് ഒരു സവിശേഷതയുണ്ട്. എല്ലാത്തരം പൊതു വാഹനങ്ങളിലും സഞ്ചരിക്കാൻ ഒരേ ഒരു



ഇ-ടിക്കറ്റിംഗ്



‘കോണ്ടക്ട് ലെസ്സ് സ്മാർട്ട് കാർഡ്’ മതി. ട്രെയിൻ, മെട്രോ, ലൈറ്റ് റെയിൽ, ബസ്, ഫെറി എന്നിവയിലേതിലും ഒറ്റ ഇ-ടിക്കറ്റ് കൊണ്ട് യാത്ര ചെയ്യാം.

ഹോങ്കോങ്ങിൽ പൊതുവാഹനങ്ങൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നവരിൽ 85 ശതമാനം യാത്രക്കാരും ഈ സ്മാർട്ട് കാർഡ് ആണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. പ്ലാറ്റ്ഫോമിലേയും ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറിലേയും തിക്കും തിരക്കും കുറയ്ക്കാനും യാത്രക്കാരുടെ സമയം ലാഭിക്കാനും ഇത് ഏറെ സഹായകമാണ്. യാത്രയ്ക്കു മാത്രമല്ല, പാർക്കിംഗ്, ടാക്സി ചാർജ്ജ്, ടെലിഫോൺ എന്നിവയ്ക്കും ഇതേ കാർഡ് ഉപയോഗിക്കാം.

**ബസ് റാപ്പിഡ് സിസ്റ്റം**

ആവശ്യമേറുകയും മൂലധനം പരിമിതമാവുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ പൊതു ഗതാഗതം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ എന്തുചെയ്യണമെന്ന് ആലോചിക്കുന്ന വർക്ക് മാതൃകയാണ് ബ്രസീലിലെ സാവോപോളയിൽ പരീക്ഷിച്ചു ജയിച്ച ബസ് റാപ്പിഡ് സിസ്റ്റം.

ബസ് യാത്രയ്ക്കുമാത്രമായി നീക്കിവച്ച റോഡുകളിൽ മണിക്കൂറിൽ 20,000 പേർക്ക് ഒരേ ദിക്കിൽ യാത്ര ചെയ്യാനാവുന്ന, ഗുണനിലവാരമേറിയ ബസുകളുടെ ഒരു ശൃംഖലയാണ് ഈ സംവിധാനത്തിന്റെ പ്രത്യേകത. പല സൗത്ത് അമേരിക്കൻ രാജ്യങ്ങളും ഇന്ന് സാവോപോളയുടെ ഈ മാതൃക പിന്തുടരുന്നു.

ഇക്വഡോറിലെ ക്വയ്റ്റോയിൽ നിർമ്മിച്ച പുതിയ ട്രോളി ബസ് ട്രക്ക് ഇപ്പോൾ പല നഗരങ്ങൾക്കും അനുകരണീയ മാതൃകയായി മാറിയിട്ടുണ്ട്.



ഡബ്ളിന്റിലെ ബസ് കോറിഡോർ

വേഗത്തിൽ അനായാസം ബസ്സിൽ കയറാൻ പറ്റുന്ന രീതിയിൽ പ്രത്യേകം രൂപകൽപന ചെയ്ത ഉയർന്ന പ്ലാറ്റ്ഫോമോടുകൂടിയ ബസ് സ്റ്റേഷനുകളാണ് ഇതിന്റെ മറ്റൊരു സവിശേഷത.

ഇസ്റ്റാൻബുൾ, റ്റൂണിസ്, മനില എന്നിവിടങ്ങളിൽ കാര്യക്ഷമതയേറിയ ട്രാഫെ, ലൈറ്റ് റെയിൽ സംവിധാനങ്ങളാണ് നഗര ഗതാഗതത്തിന്റെ കുരുക്കഴിക്കാൻ സഹായകമായത്.

ഇസ്റ്റാൻബുളിൽ കേവലം 30 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള ഓരോ ട്രാമും ലൈറ്റ് ട്രെയിനും പ്രതിദിനം മൂന്നു ലക്ഷം യാത്രക്കാരെയാണ് കൃത്യസമയത്ത് നിശ്ചിത സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്തിക്കുന്നത്.

ട്യൂണിസിൽ 37 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള നാല് റേഡിയൽ ട്രാം ലൈനുകൾ വഴി ദിവസവും 2,50,000 പേർക്ക് യാത്രാസൗകര്യമൊരുക്കിയിരിക്കുന്നു.

ഫിലിപ്പൈൻസിലെ മനിലയിൽ 15 കിലോമീറ്റർ ദൂരമുള്ള ഒരു ലൈറ്റ് റെയിൽ പ്രതിദിനം ഏതാണ്ട് 4 ലക്ഷം പേരാണ് യാത്രയ്ക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നത്.

ഫ്രാൻസിൽ 20 വർഷം മുമ്പു വരെ മൂന്നു നഗരങ്ങളിൽ ഓരോ ട്രാം ലൈൻ മാത്രമാണ് ഉണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് രാജ്യത്തെ ഒട്ടുമിക്ക നഗരങ്ങളിലും ട്രാം മുഖ്യ ഗതാഗത ഉപാധിയായി മാറിയിരിക്കുന്നു.

ജർമനിയിലെ കാൾഡ്രൂ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ റെയിൽവേ ലെയ്നിൽ കൂടി തന്നെ ട്രാമുകളും ഓടിച്ചാണ് യാത്രാ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കണ്ടത്. പല വാഹനങ്ങൾ മാറിക്കയറാതെ തന്നെ അതിവേഗം ട്രെയിനിലും ട്രാമിലുമായി നിശ്ചിതസ്ഥലത്തെ

ത്താൻ സഹായകമായ ഈ സംവിധാനം ഇന്ന് ജർമനിയിലെ ഒട്ടുമിക്ക നഗരങ്ങളും അനുകരിച്ചു തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു.

**സർവസാധാരണമാകുന്ന മെട്രോ സർവീസ്**

വൻനഗരങ്ങളിൽ മെട്രോ സർവീസുകൾ സർവസാധാരണമായി മാറുകയാണ്. മണിക്കൂറിൽ 20,000 മുതൽ 80,000 വരെ യാത്രക്കാരെ വഹിക്കാൻ ശേഷിയുള്ള മെട്രോകൾ പല നഗരങ്ങളിലുമുണ്ട്.

ന്യൂയോർക്ക്, സാവോ പോളോ, ലണ്ടൻ, പാരീസ്, ഹോങ്കോങ്ങ്, സിയോൾ, ഒസാകാ, മെക്സിക്കോ സിറ്റി, സെന്റ് പീറ്റേഴ്സ് തുടങ്ങിയ വൻ നഗരങ്ങളിൽ പ്രതിവർഷം ശരാശരി ഒരു ശതകോടിയധികം ജനങ്ങളാണ് യാത്രയ്ക്ക് മെട്രോ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നത്. ടോക്കിയോയിലും മോസ്കോയിലും അത് മൂന്നു ശതകോടി കവിയും.

**കലാരുപങ്ങളുടെ കലവറ**

മെട്രോ യാത്രയിൽ കണ്ണിനും മനസ്സിനും കുളിർമയേകുന്ന കലാരുപങ്ങളും വാസ്തുവിദ്യയ്ക്കൊണ്ട് ഭൃഗുർപോതകളെ മനോഹരമാക്കിയാണ് ലിസ്ബൺ മെട്രോ 1990 കളിൽ കൂടുതൽ സഞ്ചാരികളെ ആകർഷിച്ചത്. ചുരുങ്ങിയ കാലത്തിനുള്ളിൽ വിവിധ ഭൂഖണ്ഡങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള കലാരുപങ്ങളുടെ കലവറയായി മാറി, മെട്രോ സ്റ്റേഷനുകൾ. സാവോപോളോ, സ്റ്റോക്ക്ഹോം, പാരീസ്, ബ്രസൽസ് തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളും ഇന്ന് അതേ പാത പിന്തുടരുന്നു.

ബാങ്കിംഗിന്റെ നഗരമായ സുറിച്ഛിൽ വൻ ശമ്പളം വാങ്ങുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരും മാനേജർമാരും ആഡംബര സൗകര്യങ്ങളുള്ള പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾക്കാണ് മുൻഗണന നൽകുന്നത്.

ജനബാഹുല്യം, മാനസിക പിരിമുറുക്കും, സമയനഷ്ടം, വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾ, സാമ്പത്തികനഷ്ടം, മലിനീകരണം, പാർക്കിംഗ് പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെ വിവിധ കാരണങ്ങളാൽ സഞ്ചാരികൾ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനം തിരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ ഇന്ത്യ പോലുള്ള വികസന രാജ്യങ്ങളുടെ മുന്നിൽ വെല്ലുവിളിയായി നിൽക്കുന്നത് മൂന്നു കാര്യങ്ങളാണ്: മനോഭാവം, കാര്യക്ഷമത, മൂലധനം.

ശരിയായ ആസൂത്രണവും ഇഹാശക്തിയുമുണ്ടെങ്കിൽ പ്രശ്നങ്ങളെ അതിജീവിക്കാനുള്ള വഴികളും മാതൃകകളും മുന്നിലുണ്ട്.

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, 5<sup>th</sup> 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