



# നഗരവാർത്ത

തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പ്  
കേരള സർക്കാർ

കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതി പ്രസിദ്ധീകരണം



## ബി.ആർ.ടി.എസ് പൊതുഗതാഗതത്തിന് നൂതനസംവിധാനം

തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ ആധുനിക രീതിയിലുള്ള ബസ് റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം (ബി.ആർ.ടി.എസ്) നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു.

ദില്ലി, പുനെ, വിജയവാഡ, തിരുപ്പൂർ, ഇൻഡോർ, അഹമ്മദാബാദ്, രാജ്കോട്ട്, ജയ്പൂർ, വിശാഖപട്ടണം തുടങ്ങിയ നഗരങ്ങൾ ഇതിനകം സ്വീകരിച്ച ഈ സംവിധാനം കേരളത്തിൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു ദേശീയ നഗരപുനരുദ്ധാരണ മിഷന്റെ ഭാഗമായി പ്രാവർത്തികമാക്കാനാണ് ആലോചന. ഇതു സംബന്ധിച്ച കൂടിയാലോചനകൾ വിവിധ തലങ്ങളിൽ നടന്നുവരുന്നു.

റോഡുകളിലെ പ്രത്യേക പാത വഴി ദ്രുത വേഗത്തിലുള്ള ബസ് യാത്ര ഉറപ്പാക്കുന്ന, ബസ് ഗതാഗതത്തിന് മുൻഗണന നൽകുന്ന സംവിധാനമാണ് ബി.ആർ.ടി.എസ്. സുരക്ഷിതവും ദ്രുതഗതിയിലുള്ളതും സുഖപ്രദവും

താരതമ്യേന ചെലവു കുറഞ്ഞതുമായ ഗതാഗത സംവിധാനമാണിത്.

മറ്റു വാഹനങ്ങൾക്ക് കൈയേറാനാവാത്തവിധം ബസുകൾക്കായി പ്രത്യേകം നീക്കിവെച്ച പാതകൾ ഉൾപ്പെട്ട ഈ സംവിധാനം ബസ് ഗതാഗത പരിപാലനം പൊതുവെ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനു പുറമെ മറ്റു വാഹനങ്ങളുടെ ഗതാഗതത്തിനും പ്രയോജനം ചെയ്യും. അപകടങ്ങൾ 40 മുതൽ 50 വരെ ശതമാനം കുറയ്ക്കുന്ന തരത്തിലാണ് ബി.ആർ.ടി. സംവിധാനത്തിനു വേണ്ടിയുള്ള പാതകൾ രൂപകൽപന ചെയ്യുക.

അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കാനും സുരക്ഷിതത്വം, സൗകര്യം, വേഗത എന്നിവ ഉറപ്പു വരുത്താനും ബി.ആർ.ടി.എസിനു വേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്ന ബസുകൾക്ക് കഴിയും. കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ ഇരുവശത്തേക്കും സഞ്ചരിക്കുന്ന ബസുകളിലേയ്ക്ക്

പ്ലാറ്റ്ഫോമിന്റെ അതേ തലത്തിൽ നിന്നു തന്നെ പ്രവേശിക്കാനാവും. വികലാംഗർക്കും പ്രായമായവർക്കും അത്യന്തം പ്രയോജനപ്രദമാണിത്. വീതിയുള്ള വാതിലുകളാണ് ബസുകൾക്കുണ്ടാവുക.

ഒന്നിലധികം ബസുകൾ കൂട്ടിച്ചേർത്തു പോലെയുള്ള ബി.ആർ.ടി.എസ് ബസുകൾ സാധാരണ ബസുകളേക്കാൾ അധികം യാത്രക്കാരെ വഹിക്കുന്നവയാണ്. ടിക്കറ്റ് വിതരണം യന്ത്രവൽക്കൃതമായിരിക്കും. ബസുകൾ പുറപ്പെടുന്നതിന്റേയും എത്തിച്ചേരുന്നതിന്റേയും സമയം വ്യക്തമായി കാണാവുന്ന തരത്തിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതാണ്.

യാത്രാസമയം ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കുന്നതിനും ബസുകളുടെ വാഹകശേഷിയും യാത്രാസംവിധാനത്തിന്റെ വിശ്വാസ്യതയും വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും മെച്ചപ്പെട്ട പ്രാപ്യത



**പ്രത്യേക പാത വഴി ബസ് ഗതാഗതത്തിന് മുൻഗണന നൽകുന്ന സംവിധാനമാണ് ബി.ആർ.ടി.എസ്. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കാനും സുരക്ഷിതത്വം, സൗകര്യം, വേഗത എന്നിവ ഉറപ്പു വരുത്താനും ബി.ആർ.ടി.എസിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന ബസുകൾക്ക് കഴിയും**

1974 ൽ ബ്രസീലിലെ കരിത്തിബാ നഗരത്തിലാണ് ബി.ആർ.ടി. സംവിധാനം ആരംഭിച്ചത്. ഈ അനുഭവം മറ്റ് പല നഗരങ്ങളേയും ബി.ആർ.ടി.എസ് പരീക്ഷിക്കാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചു. എഴുപതുകളിൽ ദക്ഷിണ, ഉത്തര അമേരിക്കയിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങിനിന്നിരുന്ന ഈ സംവിധാനത്തിന് 1990കളിൽ വ്യാപകമായ ശ്രദ്ധയും സ്വീകാര്യതയും കൈവന്നു. കിരോ (ഇക്വഡോർ, 1996), ലോസ് ആഞ്ചലസ് (അമേരിക്ക, 1999), ബൊഗോട്ട (കൊളംബിയ, 2000) എന്നിവിടങ്ങളിൽ ബി.ആർ.ടി. സംവിധാനം നിലവിൽ വന്നു. ഇതിൽ തന്നെ ബൊഗോട്ടയിൽ 2000 ൽ ആരംഭിച്ച സംവിധാനത്തിന്റെ വിജയം ലോകത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ ബി.ആർ.ടി.എസിന്റെ സ്ഥാപനത്തിന് വഴിയൊരുക്കി.

തൊട്ടടുത്ത വർഷങ്ങളിൽ ബി.ആർ.ടി. സംവിധാനം പ്രയോഗക്ഷമമായി.

ലാറ്റിനമേരിക്കയിൽ പത്ത് നഗരങ്ങളിലും (ബെലേ, ഹൊറിസോൺടെ, കാമ്പിനാസ്, കരിത്തിബാ, ലിമപോർട്ടോ അലഗ്രെ, കിരോ, റസിഫെ, സാവോ പോളോ, ഗോയിവാനിയ) യൂറോപ്പിൽ ഏഴ് നഗരങ്ങളിലും (ക്ലൈമോൺട് ഫെറാൻഡ്, എസ്റ്റേൻ, ലീഡ്സ്, നാൻസി, റൗൺ, ഐൻഡ്ഹോവൻ, ഇപ്പ്സ്വിക്ക്) അമേരിക്കയിലെ ആറ് നഗരങ്ങളിലും (ഹോണോലുലു, ലോസ് ആഞ്ചലസ്, മിയാമി, ഒട്ടാവ, വിറ്റ്സ്ബർഗ്, വാൻകൂവർ), ഏഷ്യയിൽ 12 നഗരങ്ങളിലും (അകിത, ഫുക്കുക്ക, ഗിഫു, കാനാസുവാ, കൺമിംഗ്, മിയാസാകി, നാഗോക്ക, നഗോയ, നിഗാറ്റാ, തായ്പെ, ജക്കാർത്ത, ബീജിംഗ്) ആസ്ത്രേലിയയിൽ രണ്ട് നഗരങ്ങളിലുമാണ് (അഡലയ്ഡ്, ബ്രിസ്ബേൻ) ബി.ആർ.ടി.എസ് നിലവിലുള്ളത്. സിയോൾ, ടോക്യോ, ലാഗോസ്, ഹാനോയി, എന്നിവിടങ്ങളിലും ചൈനയിലെ 20 നഗരങ്ങളിലും ബി.ആർ.ടി.എസ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ നടന്നുവരുന്നു.

ഡൽഹിയിൽ ബി.ആർ.ടി.എസ് നടപ്പാക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശത്തെ തുടർന്ന് വിദഗ്ദ്ധരുടെ അന്താരാഷ്ട്ര സമ്മേളനങ്ങൾ സർക്കാർ പലവട്ടം വിളിച്ചുചേർത്തു. ഇവയിലുയർന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്താണ് പദ്ധതിക്ക് അന്തിമരൂപം നൽകിയത്. 2008 ൽ സംവിധാനം പ്രവർത്തിച്ചു തുടങ്ങി.

ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതിനും ബി.ആർ.ടി.എസ് സഹായിക്കുന്നു.

ആധുനിക നഗര ഗതാഗത മേഖലയെ അലട്ടുന്ന അന്തരീക്ഷ-ശബ്ദ മലിനീകരണത്തിന് ബി.ആർ.ടി.എസ് സംവിധാനം ഒരു പരിധി വരെ പരിഹാരമാകും. ഒപ്പം ഗതാഗതക്കുരുക്ക് കുറയ്ക്കുക വഴി ഫലത്തിൽ മൊത്തം ഗതാഗത പരിപാലനത്തിന് വർദ്ധിച്ച കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പാക്കാനാവും.

ഗതാഗത പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ പലപ്പോഴും സ്വകാര്യ വാഹന ഉപയോക്താക്കൾക്കു മാത്രമാവുന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് ബി.ആർ.ടി.എസ് പരിഹാരമാകും. ഏറ്റവും അധികം സാധാരണക്കാർക്ക് ഉപയോഗിക്കാനാവുന്ന പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമായി ബി.ആർ.ടി.എസ്. മാറും. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുക വഴി ബസ് യാത്രക്കാരായ ബഹുഭൂരിപക്ഷം സാധാരണ യാത്രക്കാർക്കാണ് ബി.ആർ.ടി.സംവിധാനത്തിന്റെ ഗുണഫലങ്ങൾ ലഭിക്കുക.

മറ്റു പല ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളേയും അപേക്ഷിച്ച് ബി.ആർ.ടി.എസ് നടപ്പാക്കുന്നതിനു വേണ്ട മുലധനവും സമയവും കുറവാണ്. രൂപകൽപനയിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനും റൂട്ടുകൾ മാറ്റി ക്രമീകരിക്കുന്നതിനും വേണ്ട ചെലവ് താരതമ്യേന കുറവാണ്. ബസ് ഗതാഗതം അടിസ്ഥാനമാക്കി സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്ന പൊതുഗതാഗത അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ മറ്റു തരം ഗതാഗതത്തിന് ഉപയോഗയോഗ്യമാക്കാനും കഴിയും.



ഏഷ്യയിൽ 2000-ന് മുൻപ് ബി.ആർ.ടി.എസിന് പരിമിത പ്രചാരമേ ലഭിച്ചിരുന്നുള്ളൂ. ജക്കാർത്ത നഗരമധ്യത്തിലൂടെ 2004 ൽ Transit Jakarta പദ്ധതി ആരംഭിച്ചു. ആകെ 37 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന മൂന്ന് ബി.ആർ.ടി.എസ് കോറിയോറുകൾ ഗതാഗത സംവിധാന നവീകരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി 2004 ജൂലൈയിൽ ആരംഭിച്ചു. ബാങ്കോക്കിലും ബീജിംഗിലും

പുനെയിലും ബി.ആർ.ടി.എസ് പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ ജെ.എൻ.എൻ.യു.ആർ.എം. പദ്ധതിയുടെ നഗര ഗതാഗത ഘടകത്തിലുൾപ്പെടുത്തി ഏതാനും നഗരങ്ങളിൽ - വിജയവാഡ, തിരുപ്പൂർ, ഇൻഡോർ, അഹമ്മദാബാദ്, ഭോപ്പാൽ, ഹൈദ്രാബാദ്, രാജ്കോട്ട്, ജയ്പൂർ, വിശാഖപട്ടണം - ബി.ആർ.ടി.എസ് നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളാരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.



# മാലിന്യ പരിപാലനം നഗരസഭകൾ എവിടെ നിൽക്കുന്നു?

## 'നീരി' 59 നഗരങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനം

ഇന്ത്യയിലെ നഗരങ്ങളിൽ പ്രതിദിനം പ്രതിശീർഷം 0.12 മുതൽ 0.60 കിലോ ഗ്രാം വരെ മാലിന്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതായി കേന്ദ്ര മലിനീകരണ നിയന്ത്രണ ബോർഡിനുവേണ്ടി നാഷണൽ എൻവയോൺമെന്റൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് (നീരി) 59 നഗരങ്ങളിൽ നടത്തിയ പഠനത്തിൽ പറയുന്നു. മാലിന്യങ്ങളിൽ 40 മുതൽ 60 വരെ ശതമാനം കമ്പോസിറ്റിംഗിന് ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. എന്നാൽ 10 മുതൽ 25 വരെ ശതമാനം മാത്രമേ പുനരുപയോഗയോഗ്യമായുള്ളൂ. നഗര മാലിന്യത്തിലെ ജലാംശം 30 മുതൽ 60 വരെ ശതമാനമാണ്. അതേസമയം കാർബൺ:നൈട്രജൻ അനുപാതം 20:40 ആണ്.

തലസ്ഥാന നഗരങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ രാജ്യത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട 59 നഗരങ്ങളിൽ ഖര മാലിന്യ പരിപാലന സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്താൻ 2000 ലെ കേന്ദ്ര നഗര ഖരമാലിന്യ പരിപാലന നിയമം എത്രത്തോളം സഹായകമായിട്ടുണ്ട് എന്നു വിലയിരുത്താനാണ് 'നീരി'യുടെ സഹായത്തോടെ കേന്ദ്ര മലിനീകരണ നിയന്ത്രണ ബോർഡ് പഠനം നടത്തിയത്.

കേരളത്തിലെ തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി നഗരങ്ങൾ പഠനവിധേയമാക്കിയവയിൽ ഉൾപ്പെടുന്നു. കോഴിക്കോട്ട് സ്ഥാപിച്ച ഡിമോൺസ്ട്രേഷൻ പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം പഠനത്തിൽ എടുത്തു പറയുന്നുണ്ട്.

പഠന വിധേയമായ നഗരങ്ങളിൽ ഏഴെണ്ണത്തിൽ മാത്രമാണ് മാലിന്യങ്ങൾ തരംതിരിച്ച് ശേഖരിക്കുന്നതിന് സംവിധാനമുള്ളത്. 11 നഗരങ്ങളിൽ മാലിന്യം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിന് സ്വകാര്യ വാഹനസംവിധാനം പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നു. മാലിന്യ സംസ്കരണ സംവിധാനം 15 നഗരങ്ങളിൽ നിലവിലുണ്ട്. ഇവയിൽ 10 എണ്ണം കമ്പോസ്റ്റിംഗ് സമ്പ്രദായം അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതാണ്. ഇതിലൊരേണ്ണത്തിൽ ഊർജ്ജ പുനരുദ്ധാരണ സംവിധാനമുണ്ട്. നാല് എണ്ണം വെർമി കമ്പോസ്റ്റിംഗ് ആധാരമാക്കിയുള്ളതാണ്.

ഒരു നഗരത്തിലും ശരിയായ സാനിറ്ററി ലാൻഡ് ഫിൽ സൗകര്യമില്ല. ഒരു നഗരത്തിലൊഴികെ എല്ലായിടത്തും അനിയന്ത്രിതമായ തോതിൽ മാലിന്യങ്ങൾ കൊണ്ടുതള്ളുന്ന രീതി നിലനിൽക്കുന്നു. രണ്ട് നഗരങ്ങളിൽ മാത്രമാണ് ലിച്ച്വെർ സംഭരണം നടക്കുന്നത്; ഒരിടത്ത് ഗ്യാസ് ശേഖരണവും.

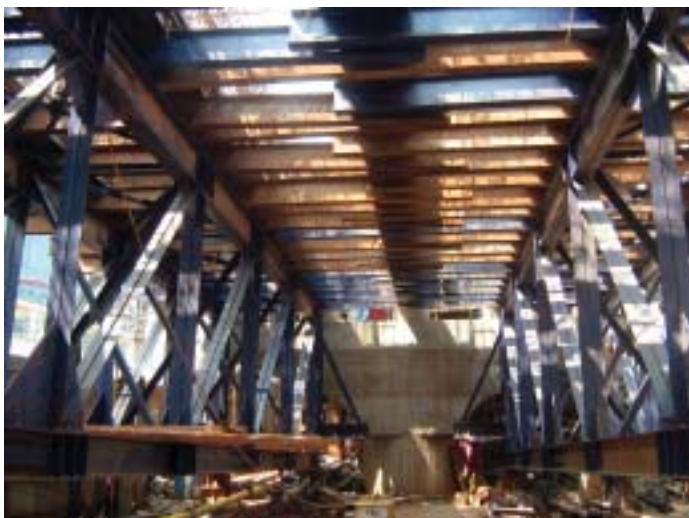
മിക്ക നഗരങ്ങളിലും ആശുപത്രികളിലെ ബയോ മെഡിക്കൽ മാലിന്യങ്ങൾ നഗര

ശേഷം 6-ാം പേജിൽ

ക്രമ നം.	നഗരം	ജനസംഖ്യ (2001 ലെ സെൻസസ്)	വിസ്തീർണ്ണം (ചതുരശ്ര കി.മീ)	മാലിന്യത്തിന്റെ അളവ് (ടൺ പ്രതിദിനം/)	മാലിന്യം സൃഷ്ടിക്കുന്ന ഘടകങ്ങൾ പ്രതിദിനം/പ്രതിശീർഷം/കിലോഗ്രാം
1	കവരത്തി	10,119	4	3	0.30
2	ഗാങ്ടോക്	29,354	15	13	0.44
3	ഇറ്റാനഗർ	35,022	22	12	0.34
4	ദമൻ	35,770	7	15	0.42
5	സിൽവാസ	50,463	17	16	0.32
6	പഞ്ചിം	59,066	69	32	0.54
7	കൊഹിമ	77,030	30	13	0.17
8	പോർട്ട്ബ്ളെയർ	99,984	18	76	0.76
9	ഷില്ലോംഗ്	1,32,867	10	45	0.34
10	സിംല	1,42,555	20	39	0.27
11	അഗർത്തല	1,89,998	63	77	0.40
12	ഗാന്ധിനഗർ	1,95,985	57	44	0.22
13	ധൻബാദ്	1,99,258	24	77	0.39
14	പുതുച്ചേരി	2,20,865	19	130	0.59
15	ഇംഫാൽ	2,21,492	34	43	0.19
16	എയ്സ്സാൾ	2,28,280	117	57	0.25
17	ജമ്മു	3,69,959	102	215	0.58
18	ഡെറാഡൂൺ	4,26,674	67	131	0.31
19	അസൻസോൾ	4,75,439	127	207	0.44
20	<b>കൊച്ചി</b>	<b>5,95,575</b>	<b>98</b>	<b>400</b>	<b>0.67</b>
21	റായ്പൂർ	6,05,747	56	184	0.30
22	ഭുവനേശ്വർ	6,48,032	135	234	0.36
23	<b>തിരുവനന്തപുരം</b>	<b>7,44,983</b>	<b>142</b>	<b>171</b>	<b>0.23</b>
24	ചണ്ഡീഗർ	8,08,515	114	326	0.40
25	ഗുവഹാത്തി	8,09,895	218	166	0.20
26	റാഞ്ചി	8,47,093	224	208	0.25
27	വിജയവാഡ	8,51,282	58	374	0.44
28	ശ്രീനഗർ	8,98,440	341	428	0.48
29	മധുര	9,28,868	52	275	0.30
30	കോയമ്പത്തൂർ	9,30,882	107	530	0.57
31	ജബൽപൂർ	9,32,484	134	216	0.23
32	അമൃത്സർ	9,66,862	77	438	0.45
33	രാജ്കോട്ട്	9,67,476	105	207	0.21
34	അലഹബാദ്	9,75,393	71	509	0.52
35	വിശാഖപട്ടണം	9,82,904	110	584	0.59
36	ഫരിദാബാദ്	10,55,938	216	448	0.42
37	മീററ്റ്	10,68,772	142	490	0.46
38	നാസിക്	10,77,236	269	200	0.19
39	വാരണാസി	10,91,918	80	425	0.39
40	ജംഷഡ്പൂർ	11,04,713	64	338	0.31
41	ആഗ്ര	12,75,135	140	654	0.51
42	വഡോദര	13,06,227	240	357	0.27
43	പാറ്റ്ന	13,66,444	107	511	0.37



കോഴിക്കോട് നഗരസഭയിൽ കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി നിർമ്മിക്കുന്ന അരയിടത്തുപാലം മേൽപ്പാലം, അപ്രോച്ച് റോഡ്, മിനി ബൈപ്പാസ് എന്നിവയുടെ പണി പുരോഗമിക്കുന്നു





തൃശ്ശൂർ നഗരത്തിലെ പാറമേക്കാവിൽ കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നിർമ്മിക്കുന്ന സബ് വേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം

അഞ്ചു മീറ്റർ വീതിയും 2.5 മീറ്റർ ഉയരവുമുള്ള അടിപ്പാതയ്ക്ക് 90 ലക്ഷം രൂപയാണ് മതിപ്പു നിർമ്മാണചെലവ്. അടിപ്പാതയിലേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്നതിനുള്ള പടിക്കെട്ടിന്റെ വീതി 1.8 മീറ്റർ ആണ്



44	ലുധിയാനാ	13,98,467	159	735	0.53
45	ഭോപ്പാൽ	14,37,354	286	574	0.40
46	ഇൻഡോർ	14,74,968	130	557	0.38
47	നാഗ്പൂർ	20,52,066	218	504	0.25
48	ലക്നൗ	21,85,927	310	475	0.22
49	ജയ്പൂർ	23,22,575	518	904	0.39
50	സുററ്റ്	24,33,835	112	1000	0.41
51	പുനെ	25,38,473	244	1175	0.46
52	കാൺപൂർ	25,51,337	267	1100	0.43
53	അഹമ്മദാബാദ്	35,20,085	191	1302	0.37
54	ഹൈദ്രാബാദ്	38,43,585	169	2187	0.57
55	ബാംഗ്ലൂർ	43,01,326	226	1669	0.39
56	ചെന്നൈ	43,43,645	174	3036	0.62
57	കൊൽക്കത്ത	45,72,876	187	2653	0.58
58	ഡൽഹി	1,03,06,452	1483	5922	0.57
59	ഗ്രേറ്റർ മുംബൈ	1,19,78,450	437	5320	0.45

ഖരമാലിന്യവുമായി കൂട്ടിക്കലർത്തുന്നു. കശാപ്പുശാലകളിലെ മാലിന്യങ്ങൾ വേണ്ട വിധം സംസ്കരിക്കുന്നില്ല. അവ മറ്റു ഖരമാലിന്യങ്ങളുമായി ചേർന്ന് ലാൻഡ് ഫില്ലിൽ നിക്ഷേപിക്കുകയാണ് - പഠന റിപ്പോർട്ട് ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു.

കേന്ദ്ര മലിനീകരണ നിയന്ത്രണ ബോർഡും കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയവും സംയുക്തമായി 12 സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഖരമാലിന്യ പരിപാലനത്തിന് ഡമോൺസ്ട്രേഷൻ പ്രോജക്ടുകൾ നടപ്പാക്കി വരികയാണ്. കേരളത്തിൽ കോഴിക്കോട് നഗരസഭയിലാണ് പദ്ധതി. പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം ചെലവിന്റെ 50 ശതമാനം അതതു നഗരസഭകൾ വഹിക്കുന്നു. ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു പ്രോജക്ട് എന്ന തോതിൽ ആണ് നടപ്പാക്കിവരുന്നത്.

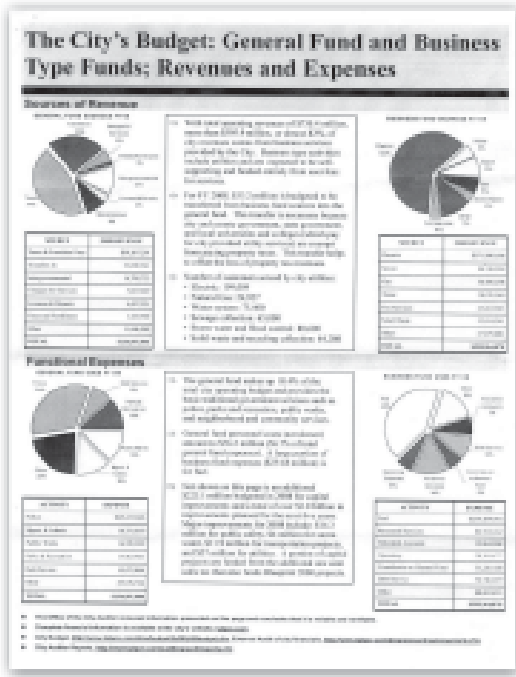
59 നഗരങ്ങളിലെ ഖരമാലിന്യം - സ്വഭാവ നിർണയം

നഗരം	കമ്പോസ്റ്റ് ചെയ്യാവുന്നവ	പുനഃചിക്രമണം ചെയ്യാവുന്നവ	കാർബൺ - നൈട്രജൻ അനുപാതം	HCV (Kcal/kg)	ജലാംശം (%)	
1	കവരത്തി	46.01	27.20	18.04	2242	25
2	ഗാങ്ടോക്	46.52	16.48	25.61	1234	44
3	ഇറ്റാനഗർ	52.02	20.57	17.68	3414	50
4	ദമൻ	29.60	22.02	22.34	2588	53
5	സിൽവാസ	71.67	13.97	35.24	1281	42
6	പഞ്ചിം	61.75	17.44	23.77	2211	47
7	കൊഹിമ	57.48	22.67	30.87	2844	65
8	പോർട്ട്ബ്ളെയർ	48.25	27.66	35.88	1474	63
9	ഷില്ലോംഗ്	62.54	17.27	28.86	2736	63
10	സിംല	43.02	36.64	23.76	2572	60
11	അഗർത്തല	58.57	13.68	30.02	2427	60
12	ഗാന്ധിനഗർ	34.30	13.20	36.05	698	24
13	ധൻബാദ്	46.93	16.16	18.22	591	50
14	പുതുച്ചേരി	49.96	24.29	36.86	1846	54
15	ഇംഫാൽ	60.00	18.51	22.34	3766	40
16	എയ്സ്സാൾ	54.24	20.97	27.45	3766	43
17	ജമ്മു	51.51	21.08	26.79	1782	40
18	ഡെറാഡൂൺ	51.37	19.58	25.90	2445	60
19	അസൻസോൾ	50.33	14.21	14.08	1156	54
20	<b>കൊച്ചി</b>	<b>57.34</b>	<b>19.36</b>	<b>18.22</b>	<b>591</b>	<b>50</b>
21	റായ്പൂർ	51.40	16.31	223.50	1273	29
22	ഭുവനേശ്വർ	49.81	12.69	20.57	742	59
23	<b>തിരുവനന്തപുരം</b>	<b>72.98</b>	<b>14.36</b>	<b>35.19</b>	<b>2378</b>	<b>60</b>
24	ചണ്ഡീഗർ	57.18	10.91	20.52	1408	64
25	ഗുവാഹാത്തി	53.69	23.28	17.71	1519	61
26	റാഞ്ചി	51.49	9.86	20.23	1060	49
27	വിജയവാഡ	59.43	17.40	33.90	1910	46
28	ശ്രീനഗർ	61.77	17.76	22.46	1264	61
29	മധുര	55.32	17.25	32.69	1813	46
30	കോയമ്പത്തൂർ	50.06	15.52	45.83	2381	54
31	ജബൽപൂർ	58.07	16.61	28.22	2051	35
32	അമൃത്സർ	65.02	13.94	30.69	1836	61
33	രാജ്കോട്ട്	41.50	11.20	52.56	687	17
34	അലഹാബാദ്	35.49	19.22	19.00	1180	18
35	വിശാഖപട്ടണം	45.96	24.20	41.70	1602	53
36	ഫരിദാബാദ്	42.06	23.31	18.58	1319	34
37	മീററ്റ്	54.54	10.96	19.24	1089	32
38	നാസിക്ക്	39.52	25.11	37.20	2762	62
39	വാരാണാസി	45.18	17.23	19.40	804	44
40	ജംഷഡ്പൂർ	43.36	15.69	19.69	1009	48
41	ആഗ്ര	46.38	15.79	21.56	520	28
42	വഡോദര	47.43	14.50	40.34	1781	25
43	പാറ്റ്ന	51.96	12.57	18.62	819	36
44	ലുധിയാനാ	49.80	19.32	52.17	2559	65
45	ഭോപ്പാൽ	52.44	22.33	21.58	1421	43
46	ഇൻഡോർ	48.97	12.57	29.30	1437	31
47	നാഗ്പൂർ	47.41	15.53	26.37	2632	41
48	ലക്നൗ	47.41	15.53	21.41	1557	60
49	ജയ്പൂർ	45.50	12.10	43.29	834	21
50	സുററ്റ്	56.87	11.21	42.16	990	51
51	പുനെ	62.44	16.66	35.54	2531	63
52	കാൺപൂർ	47.52	11.93	27.64	1571	46
53	അഹമ്മദാബാദ്	40.81	11.65	29.64	1180	32
54	ഹൈദ്രാബാദ്	54.20	21.60	25.90	1969	46
55	ബാംഗ്ലൂർ	51.84	22.43	35.12	2386	55
56	ചെന്നൈ	41.34	16.34	29.25	2594	47
57	കൊൽക്കത്ത	50.56	11.48	31.81	1201	46
58	ഡൽഹി	54.42	15.52	34.87	1802	49
59	ഗ്രേറ്റർ മുംബൈ	62.44	16.66	39.04	1786	54

ഡെമോൺസ്ട്രേഷൻ പ്രോജക്ടുകൾ:

സംസ്ഥാനം	നഗരം	സ്ഥിതി
1	വെസ്റ്റ് ബംഗാൾ	നോർത്ത് ഡംഡം ന്യൂ ബാരക്പൂർ നടപ്പാക്കിവരുന്നു
2	യു.റ്റി.ചണ്ഡീഗർ	ചണ്ഡീഗർ നടപ്പാക്കിവരുന്നു
3	തമിഴ്നാട്	ഉദുമൽപെട്ട് നടപ്പാക്കിവരുന്നു
4	<b>കേരളം</b>	<b>കോഴിക്കോട് നടപ്പാക്കിവരുന്നു</b>
5	ഹിമാചൽ പ്രദേശ്	മന്ദി നടപ്പാക്കിവരുന്നു
6	ആന്ധ്രാപ്രദേശ്	സൂര്യാപെട്ട് നടപ്പാക്കിവരുന്നു
7	നാഗാലാൻഡ്	കൊഹിമ നടപ്പാക്കിവരുന്നു
8	മഹാരാഷ്ട്ര	ജെൽനാ നടപ്പാക്കിവരുന്നു
9	അരുണാചൽ പ്രദേശ്	ഇറ്റാനഗർ നടപ്പാക്കിവരുന്നു
10	സിക്കിം	സൗത്ത് വെസ്റ്റ് ജില്ല നടപ്പാക്കിവരുന്നു
11	ത്രിപുര	അഗർത്തല നടപ്പാക്കിവരുന്നു
12	ഗുജറാത്ത്	അഹമ്മദാബാദ് ആസൂത്രണഘട്ടം





സുരക്ഷയും മെച്ചപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു എന്നാണ്.

**2006 ലെ സർവ്വേ ഫലങ്ങളിൽ ചിലത്**

- സേവനപ്രദാനത്തിലെ ഗുണനിലവാരത്തിൽ 80 ശതമാനം പേർ സംതൃപ്തരാണ്.
- പരാതികളോടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പ്രതികരണം, പരാതി പരിഹാര സംവിധാനം എന്നിവ വളരെ മെച്ചപ്പെട്ടതാണെന്ന് 64 ശതമാനം പേർ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.
- ഉദ്യോഗ/വിനോദ സഞ്ചാര വകുപ്പാണ് ഏറ്റവും ജനപ്രിയ വിഭാഗം
- ക്രമസമാധാനം, പൊതുജനസുരക്ഷ, വിദ്യാഭ്യാസം എന്നിവയാണ് ഭൂരിഭാഗം പേരുടെയും മുൻഗണനാ മേഖല

നാമ്മക റിപ്പോർട്ടാണ് അവസാന ഇനം. 2007 ലെ റിപ്പോർട്ടിൽ മുൻവർഷത്തെ നഗരസഭാ ഭരണത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ ഇങ്ങനെ സംഗ്രഹിച്ചിരിക്കുന്നു:

2006 ലെ അഭിപ്രായ സർവ്വേയിൽ നഗരത്തിലെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് 38 ശതമാനം പൗരന്മാർ ഉൽക്കണ്ഠ രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ, പൊതുസുരക്ഷ എന്നിവയെക്കുറിച്ച് 47 ശതമാനം പേർ

ഉൽക്കണ്ഠാകുലരായിരുന്നു. ഇരുപതു ശതമാനം പേർക്ക് പ്രത്യേകിച്ചൊരു പ്രശ്നം ചൂണ്ടിക്കാട്ടാനുണ്ടായിരുന്നില്ല.

എന്നാൽ 2006 ലെ സർവ്വേയിൽ തങ്ങളെ അലട്ടുന്ന രണ്ടു മുഖ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ ആരാഞ്ഞപ്പോൾ കുറ്റകൃത്യങ്ങളേയും പൊതു സുരക്ഷയേയും കുറിച്ച് ഉൽക്കണ്ഠ രേഖപ്പെടുത്തിയത് 16 ശതമാനം മാത്രമായിരുന്നു. അതിന്റെ അർത്ഥം നഗരത്തിലെ ക്രമസമാധാന നിലയും

ചില തരം വ്യാപാരങ്ങൾ വിപുലീകരിക്കുന്നതിനും മാറ്റി സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുമായി നഗരസർക്കാർ നൽകുന്ന സാമ്പത്തിക സഹായത്തെ 64 ശതമാനം പേർ അനുകൂലിക്കുന്നു.

അഭിപ്രായസർവ്വേയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് വരുവർഷത്തെ മുൻഗണനകളും പദ്ധതികളും നഗരസർക്കാർ ആവിഷ്കരിക്കുന്നത്.

**ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചു**

**തൃശ്ശൂർ നഗരത്തിൽ ജലവിതരണ സംവിധാനം പുനരുദ്ധരിക്കുന്നു**

തൃശ്ശൂർ നഗരത്തിലെ ജലക്ഷാമം പരിഹരിക്കുന്നതിന് കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി രൂപം നൽകിയ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചു.

പീച്ചിയിൽ പ്രതിദിനം 36 ദശലക്ഷം ലിറ്റർ ശുദ്ധീകരണശേഷിയുള്ള പ്ലാന്റ് നവീകരിക്കുക, പീച്ചി മുതൽ തൃശ്ശൂർ ചെമ്പുകാവ് റിസർവോയർ വരെയുള്ള 19.75 കിലോമീറ്റർ ദൂരം 700 എം.എം ഡെക്ടയിൽ അയൺ പൈപ്പ് ഉപയോഗിച്ച് സമാന്തര ലൈൻ സ്ഥാപിക്കുക എന്നീ പ്രവൃത്തികൾക്കാണ് ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചത്.

ദർഘാസ് രേഖകൾ വിതരണം ചെയ്തു തുടങ്ങി. ദർഘാസ് സമർപ്പിക്കേണ്ട അവസാന തീയതി ഡിസംബർ 23. വിശദവിവരങ്ങൾ തൃശ്ശൂർ നഗരസഭയിലെ കെ.എസ്.യു.ഡി.പി. പ്രോജക്ട് ഓഫീസിൽ നിന്ന് പ്രവൃത്തി ദിവസങ്ങളിൽ ലഭിക്കും. [www.ksudp.org](http://www.ksudp.org) എന്ന വെബ് സൈറ്റിലും വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാണ്.

ഇലക്ട്രോണിക് ടെൻഡറിംഗ് മുഖേനയും ദർഘാസ് സമർപ്പിക്കാം. ഇതിന് പ്രത്യേകിച്ച് ഫീസില്ല. ഇ-ബിഡ്ഡിംഗ് രേഖകൾ വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

**വലിയതുറയിൽ മലിനജല സംസ്കരണപ്ലാന്റ്**

തിരുവനന്തപുരം നഗരസഭയിൽ കേരള സുസ്ഥിര നഗര വികസന പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി പ്രതിദിനം 107 ദശലക്ഷം ലിറ്റർ സംസ്കരണ ശേഷിയുള്ള മലിനജല സംസ്കരണ പ്ലാന്റ് നിർമ്മിക്കുന്നു. വലിയതുറയിലാണ് പ്ലാന്റ് നിർമ്മിക്കുക. ഇതിനുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചു.

രൂപകൽപന, നിർമ്മാണം, സ്ഥാപനം, സാങ്കേതിക പരിശോധനകൾ, അഞ്ചുവർഷത്തെ പരിപാലനം എന്നിവയുൾപ്പെട്ട കരാറിനാണ് ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ചിരിക്കുന്നത്. ദർഘാസ് രേഖകൾ വിതരണം ചെയ്തു തുടങ്ങി. ജനുവരി 12 ആണ് ദർഘാസ് സ്വീകരിക്കുന്ന അവസാന തീയതി.

വിശദവിവരങ്ങളും ദർഘാസ് രേഖകളും തിരുവനന്തപുരം നഗരസഭാ മന്ദിരത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെ.എസ്.യു.ഡി.പി. പ്രോജക്ട് ഇംപ്ലിമെന്റേഷൻ യൂണിറ്റിലും [www.ksudp.org](http://www.ksudp.org) എന്ന വെബ്സൈറ്റിലും ലഭിക്കും. ഇ-ടെൻഡറിംഗ് വഴിയും ദർഘാസ് സമർപ്പിക്കാം.