ఈనాడు
ఆదివారం
7 ఆగస్టు 2011

# కొత్తా రైలుబండీ...!

# కొత్తా రైలుబండీ...!

**హైదరాబాద్ ట్రాఫిక్‌ను చూసి జడుసుకునేవారికీ ఆ సిటీబస్సులు ఎక్కలేక చేతులెత్తేసినవారికీ ఆ కాలుష్యాన్ని పీల్చుకోలేక ఉక్కిరిబిక్కిరి అవుతున్నవారికీ... రెక్కలులేని పుష్పక విమానంలా అనిపిస్తోంది మెట్రోరైలు. మూడేళ్ల తర్వాత వచ్చే బండి కోసం ఇప్పటి నుంచే ఎదురుచూస్తున్నారు.**

ఎల్బీనగర్ స్టేషన్.

చకచకా బండి ఎక్కేస్తాం. అదృష్టంకొద్దీ కిటికీపక్క సీటు దొరుకుతుంది. ఏ రాబిన్‌శర్మ పుస్తకమో తీస్తాం. లేదంటే, లాప్‌టాప్‌లో మెయిల్స్ చెక్ చేసుకుంటాం. రెండూ కుదరక పోతే, కాసేపు కునుకుతీస్తాం. సగటున కిలోమీటరుకు ఒక స్టేషను. ఎక్కేవాళ్లు ఎక్కుతుంటారు. దిగేవాళ్లు దిగుతుంటారు. మన ప్రపంచంలో మనం ఉంటాం. చల్లని ఏసీ వాతావరణంలో అలసటే అనిపించదు. అంతలోనే, మజిలీ వచ్చేస్తుంది.

మియాపూర్ స్టేషన్.

సరిగ్గా, నలభై అయిదు నిమిషాల ప్రయాణం.

ట్రాఫిక్ జాముల్లేవు. కాలుష్యం. జాడల్లేవు. రణగొణధ్వనుల్లేవు. జుత్తు చెదిరిపోదు. డ్రస్సు నలిగిపోదు. మొహం వాడిపోదు. అసలు అంతదూరం ప్రయాణించినట్టే అనిపించదు.

హైదరాబాద్ నగరంలో ఇంత కులాసా ప్రయాణం కుదిరేపనేనా అనిపించవచ్చు. తప్పకుండా కుదుర్తుంది. కాకపోతే, ఇంకో మూడేళ్లయినా ఓపికపట్టాలి. మెట్రోరైలు వచ్చేస్తుంది. ఇలాంటి ప్రజారవాణా వ్యవస్థ కోసమే నగరజీవులు కళ్లు కాయలుకాచేలా ఎదురుచూస్తున్నారు. ఓరకంగా హైదరాబాదీల జీవన శైలిని మార్చే చక్రాలబండి ఇది. సరిగ్గా నలభై ఏళ్ల క్రితం మనదేశంలో మెట్రోరైలు గురించి చర్చ మొదలైంది. కలకత్తాలో తొలిపునాదులు పడ్డాయి. పట్టాల మీదికి రావడానికి పదేళ్లు పట్టింది. 1984లో మెట్రోరైలు ప్రారంభమైంది. అది చూసి ఢిల్లీవాసులూ మనసుపడ్డారు. అక్కడ 1998లో పనులు మొదలయ్యాయి. 2002 డిసెంబరు నాటికంతా హస్తినకు మెట్రో కళ వచ్చేసింది. బస్సులు, ఎంఎంటీఎస్ రైళ్లు, ఆటోలు...ఎన్నున్నా మెట్రోను మించిన అధునిక ప్రజారవాణా వ్యవస్థ లేదని నిపుణులకు అర్థమైపోయింది. బెంగుళూరు, చెన్నై, ముంబయి, జైపూర్, కొచ్చి, హైదరాబాద్ నగరాలకూ ఆ చక్రాలబండిని పరిచయం చేసే ప్రయత్నాలు మొదలయ్యాయి. ఈ ప్రాజెక్టులు ప్రస్తుతం నిర్మాణదశలో ఉన్నాయి. మూడునాలుగేళ్లలోపు పూర్తిస్థాయిలో సిద్ధమవుతాయి.

## ఖరీదైన పనే...

హైదరాబాద్ మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టును పూర్తి చేయాలంటే వందలకోట్లు కావాలి. ఏటికేడాది ధరలు పెరుగుతున్నాయి. అంచనా వ్యయాలూ రెట్టింపు అవుతున్నాయి. అంత ఖర్చు అవసరమా? అయినా, నగరంలో తాగునీటి కొరత ఉంది. పారిశుద్ధ్య సమస్య ఉంది. రహదారులకు మరమ్మతులున్నాయి. ఇన్ని ఇబ్బందులుండగా, కేవలం రవాణా కోసమే వేలకోట్లు కేటాయించాల్సిన అవసరం ఉందా? అంటే ఉంది. కచ్చితంగా ఉంది. ప్రజారవాణా వ్యవస్థ... కేవలం ప్రయాణ సాధనం కాదు. దానిచుట్టూ ముడిపడిన అంశాలు చాలా ఉంటాయి. జీవనప్రమాణాలకూ అభివృద్ధికీ ఇదొక కొలమానం.

లండన్, వాషింగ్టన్ డీసీ తదితర నగరాల్లో సమర్థంగా అమలవుతున్న రవాణా వ్యవస్థల్ని అధ్యయనం చేసిన నిపుణులు, 1988లోనే హైదరాబాద్‌లో మెట్రోరైలు వ్యవస్థను సిఫార్సు చేశారు. చంద్రబాబు ముఖ్యమంత్రిగా ఉన్నప్పుడు ప్రతిపాదనలు సిద్ధమైనా, తలకు మించిన వ్యయాన్ని తలుచుకుని ప్రభుత్వం వెనకడుగు వేసింది. ఆతర్వాత ఢిల్లీ మెట్రోరైల్ కార్పొరేషన్ నిపుణులు హైదరాబాద్‌లో మెట్రో ఏర్పాటుపై వివిధ ప్రతిపాదనలు చేశారు. వైఎస్ రాజశేఖరరెడ్డి హయాంలో మెట్రో ఫైలుకు కదలిక వచ్చింది. 'ఖజానాలోంచి నయాపైసా కూడా ఖర్చుపెట్టాల్సిన పన్లేదు. మేం అడిగినంత భూమి ఇస్తే చాలు. మెట్రోరైలును పట్టాలెక్కిస్తాం' అని ప్రగల్భాలు పలికింది సత్యం కంప్యూటర్స్ పుత్ర సంస్థ మేటాస్. సర్కారువారు సంబరపడ్డారు. భూపందేరానికి సిద్ధపడ్డారు. భారత్‌లో మెట్రోరైలు పితామహుడు అనదగిన శ్రీధరన్ లాంటివారు కూడా ఈ విధానాన్ని తప్పుపట్టారు. అయినా, మన పెద్దలు పట్టించుకోలేదు. అంతలోనే సత్యం అసత్యాలు బయటికొచ్చాయి. మేటాస్ బోర్డు తిరగబడింది. ఒప్పందం రద్దయిపోయింది. రాష్ట్ర రాజకీయాల్లోనూ చాలా మార్పులు చోటుచేసుకున్నాయి. గతంలో వచ్చిన ఆరోపణల్ని దృష్టిలో పెట్టుకుని ఈసారి కాస్త జాగ్రత్తపడినట్టు అనిపించినా, విమర్శలు ఆగలేదు. డిజైన్, నిర్మాణం, నిధులు, నిర్వహణ ప్రాతిపదికన రాష్ట్రప్రభుత్వం మెట్రోరైలు బాధ్యతల్ని ఎల్ అండ్‌టీ సంస్థకు అప్పగించింది. ప్రభుత్వ-ప్రైవేటు భాగస్వామ్య ప్రాజెక్టు ఇది. మొత్తం పెట్టుబడి రూ.14,132 కోట్లు. ఇందులో పదిశాతం కేంద్రం భరిస్తుంది. ఒప్పందంలో భాగంగా 269 ఎకరాలభూమిని, గ్రేటర్ హైదరాబాద్ మున్సిపల్ కార్పొరేషన్‌కు సంబంధించిన కొన్ని ఆస్తులను ఎల్అండ్‌టీకి అప్పగించాలి. కాంట్రాక్టు వ్యవధి 35 సంవత్సరాలు. మరో పదిహేనేళ్లు పొడిగించే అవకాశం ఉంది. ఆతర్వాత సమస్త స్థిరచరాస్తులనూ పూచీల్లో పెట్టి ప్రభుత్వానికి అప్పగించాలి. మెట్రోరైలు నడపడం అన్నది

తొలిదశ పనులు...

లాభసాటి వ్యవహారం కాదన్న కారణంతో... తమకు అప్పగించిన స్థలాన్ని వాణిజ్య ప్రయోజనాలకు వాడుకునే హక్కును నిర్వాహక సంస్థకు ధారాదత్తం చేశారు. మెట్రోరైలు నిర్మాణం, నిర్వహణ విషయంలో వివిధ సర్కారుశాఖలతో, కేంద్రప్రభుత్వ విభాగాలతో సంప్రదింపులు జరపడానికి హైదరాబాద్ మెట్రోరైల్ లిమిటెడ్ పేరుతో ప్రభుత్వం ఓ నోడల్ ఏజెన్సీని ఏర్పాటు చేసింది.

ప్రపంచవ్యాప్తంగా రెండురకాల రవాణా వ్యవస్థలున్నాయి. భూగర్భ రైల్వే, ఉపరితల రైల్వే. కోల్‌కతా, ఢిల్లీలాంటి చోట్ల అది కొంతా ఇది కొంతా ఉంది. హైదరాబాద్ విషయంలో ఉపరితల వ్యవస్థకే ఓటేశారు. అందులోనూ అటు నేలమీదా, ఇటు భూగర్భంలోనూ కాకుండా పూర్తిగా వంతెన మీదే నడవడం మన మెట్రోరైలు ప్రత్యేకత. ఇందుకుగాను, ఎంపిక చేసిన రహదారుల మధ్యలో 10 మీటర్ల ఎత్తున వంతెనలు నిర్మిస్తారు. వాటి మీదే మెట్రోరైళ్లు రాకపోకలు సాగిస్తాయి. అంతెత్తున ఉన్న స్టేషన్లను చేరుకోడానికి ఎస్కలేటర్లు, లిఫ్టులు ఉంటాయి. ప్రధాన స్టేషన్ల ఆవరణలో కెఫెటేరియాలూ షాపింగ్‌సెంటర్లూ వినోదకేంద్రాలూ ఏటీఎం యంత్రాలూ ఏర్పాటు చేసే ఆలోచన ఉంది.

## మార్పు బండి...

'ఇప్పటికే వేలకొద్దీ సిటీ బస్సులున్నాయి. మల్టీమోడల్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ సిస్టమ్ (ఎంఎంటీఎస్) అందుబాటులో ఉంది. మళ్లీ ఈ మెట్రో రైలు ఎందుకు?' అన్న సందేహం రావచ్చు. ఎందుకంటే, ఈ రెండు వ్యవస్థల్లోని పరిమితుల్ని అధిగమించడానికి ఓ బలమైన ప్రత్యామ్నాయం కావాలి కాబట్టి. అది మెట్రో ద్వారానే సాధ్యమౌతుందని నిపుణులు భావిస్తున్నారు. బస్సుల వల్ల ట్రాఫిక్ పెరుగుతుంది. కాలుష్యమూ అధికం అవుతుంది. ఇక ఎంఎంటీఎస్ అనేది ప్రణాళికాబద్ధంగా నిర్మించిన నగరాలకే బాగా పనికొస్తుంది. అడ్డదిడ్డంగా పెరిగిపోయిన హైదరాబాద్‌కు అది సరిపోదు. ఇంకా విస్తరిస్తే రైల్వే క్రాసింగుల దగ్గర... ట్రాఫిక్ సమస్యలు పుట్టుకురావచ్చు. ఆ సమయానికి ఇంకే రైనా రైళ్లు వస్తే, ఆలస్యం తప్పదు. అలా అని, ఇప్పటికే వేళ్లూనుకున్న ఈ రెండు వ్యవస్థల్నీ నిర్వీర్యం చేయడం మెట్రోరైలు లక్ష్యం కాదు. భరత్‌నగర్, బేగంపేట, ఖైరతాబాద్, మలక్‌పేట, ఫలక్‌నుమా స్టేషన్లలో ఎంఎంటీఎస్‌కు అనుసంధానిస్తారు కాబట్టి, దూరప్రాంత ప్రయాణికులకు ఇబ్బంది ఉండదు. మియాపూర్, మహాత్మాగాంధీ, జూబ్లీ తదితర బస్‌స్టేషన్లతో లింక్ చేస్తారు కాబట్టి, బయటిప్రాంతాల వారికి సౌకర్యంగా ఉంటుంది. ఇలాంటి సేవలవల్ల, పర్యాటక రంగాన్ని ప్రోత్సహించినట్లూ అవుతుంది.

అన్నీ అనుకున్నట్లు జరిగితే, 2014 నాటికి తొలిదశ మెట్రోరైలు సేవలు అందుబాటులోకి వస్తాయి. మూడు మార్గాల్లో (మియాపూర్-ఎల్బీనగర్, జూబ్లీబస్‌స్టేషన్-ఫలక్‌నుమా, నాగోల్-శిల్పారామం) రోజూ దాదాపు 14లక్షల మంది ప్రయాణిస్తారని అంచనా. 2024 నాటికి ఆ సంఖ్య 22 లక్షలకు చేరుకోవచ్చు. అంటే, ఆమేరకు నగర రహదారుల మీద కార్లూ బైకులూ వంటి వ్యక్తిగత వాహనాల రద్దీ తగ్గినట్టే. నగరాన్ని వేధిస్తున్న ట్రాఫిక్ సమస్యకు ఇంతకంటే మంచి పరిష్కారం లేదు. రోజూ 30 లక్షల వాహనాల దాకా రోడ్డుమీదికొస్తున్నాయని అంచనా. ఏటా మరో రెండు లక్షల కొత్త వాహనాలొస్తాయి. వాటి వల్ల నగర రహదార్లు కాలుష్య కాసారాలు అవుతున్నాయి. ముక్కుకు గుడ్డకట్టుకోకుండా బయటికి రాలేని పరిస్థితి. మెట్రోరైలు వ్యవస్థలో కిలోమీటరుకు ఒక స్టేషను ఉంటుంది. సొంత వాహనాలు బయటికి తీయాల్సిన అవసరమే రాకపోవచ్చు. దీనివల్ల వాహన కాలుష్యం నియంత్రణలోకి వస్తుంది. ఎన్ని మైళ్లు తిరిగినా, ఎన్ని ట్రిప్పులైనా మెట్రోరైలుతో పర్యావరణానికి ఎలాంటి ఇబ్బందీ ఉండదు. పొగలూ సెగలూ ఉండవు. రణగొణ ధ్వనులూ హారన్లమోతలూ తగ్గిపోతాయి.

రేపటి కల...

శబ్దకాలుష్యాన్నీ నియంత్రించినవాళ్లం అవుతాం. మెట్రో స్టేషన్ల నుంచి సమీప కాలనీలకు బస్సులుంటాయి. పరిసర ప్రాంతాలకు 'అద్దె సైకిళ్ల' విధానాన్ని ప్రవేశ పెట్టాలన్నది కూడా ఓ ప్రతిపాదన. ఇక, హాయిగా నడిచి వెళ్లాలనుకునేవారి కోసం ఫుట్‌పాత్‌లను విశాలంగా మార్చబోతున్నారు.

నగరజీవితం అంటే మాటలు కాదు. వేలల్లో అద్దెలు, స్కూలు ఫీజుల మోతలు, చుక్కల్ని తాకే నిత్యావసరాల ధరలు...వీటన్నిటికి తోడు పెట్రోలు బాదుడు! రద్దీ సమయాల్లో అయితే, అడుగడుగునా అవరోధాలే. బండి ఓ పట్టాన ముందుకు కదలదు. వాహనాల ఇంజన్లు రక్తపింజరుల్లా పెట్రోలును పీల్చేస్తాయి. బస్సులెక్కామంటే, చచ్చేంత రద్దీ. సకాలంలో వస్తాయా అంటే అదీ లేదు. వాటిని నమ్ముకుంటే ఆఫీసులకు ఆలస్యమైపోతుంది. జీతాలకు కోతలు తప్పవు. అందుకే చాలామంది మధ్యతరగతి జీవులు ఆపోసన

నమూనా బాగుంది : స్పీకర్

మలక్‌పేటలో ఇలా...

# మెట్రో మెరుపులు

**నిర్వహణ సంస్థ:**

లార్సన్ అండ్ టూబ్రో (ఎల్ అండ్ టీ)

అంచనా వ్యయం : రూ.14,132 కోట్లు

ప్రారంభం : 2014 నాటికి

సామర్థ్యం : ప్రతి మెట్రోరైలులో వేయి నుంచి రెండువేల అయిదువందల మంది ప్రయాణించవచ్చు. రైలు పొడవు 120 మీటర్లు. సగటున మూడు నుంచి ఐదు నిమిషాలకు ఒక రైలు ప్రయాణికులకు అందుబాటులో ఉంటుందని నిర్వాహకులు చెబుతున్నారు.

**తొలిదశ:**

మియాపూర్- ఎల్బీనగర్
(28.87 కిలోమీటర్లు)

జూబ్లీ స్టేషన్-ఫలక్‌నుమా
(14.78 కిలోమీటర్లు)

నాగోల్-శిల్పారామం
(27.51 కిలోమీటర్లు)

**మలిదశ (ప్రతిపాదిత):**

మియాపూర్-బీహెచ్ఈఎల్- పటాన్‌చెరు
(15 కిలోమీటర్లు)

ఫలక్‌నుమా- శంషాబాద్
(12 కిలోమీటర్లు)

ఎల్బీనగర్-వనస్థలిపురం
(4 కిలోమీటర్లు)

నాగోల్-ఎల్బీనగర్ రింగ్‌రోడ్-ఫలక్‌నుమా (15 కిలోమీటర్లు)

జేఎన్‌టీయూ-శిల్పారామం-గచ్చిబౌలి
(14 కిలోమీటర్లు)

జూబ్లీ బస్‌స్టేషన్- అల్వాల్
(8 కిలోమీటర్లు)

గచ్చిబౌలి-టోలిచౌకి-లక్డీకాపూల్
(17 కిలోమీటర్లు)

**ప్రయాణికుల సంఖ్య:**

ప్రారంభంలో 15 లక్షలు, 2024 నాటికి 22 లక్షలు.

**ధర:**

రెండు కిలోమీటర్ల వరకు రూ. 8.

రెండు నుంచి ఆరు కిలోమీటర్లు రూ.10.

ఆరు నుంచి పది కిలోమీటర్లు రూ.12.

పది నుంచి పద్నాలుగు కిలోమీటర్లు రూ.14.

పద్నాలుగు నుంచి పద్దెనిమిది కిలోమీటర్లు రూ.16.

పద్దెనిమిది కిలోమీటర్లకు పైన రూ.19.

అపరిమిత ప్రయాణం రూ.40.

ఏడాదికోసారి 5శాతం టికెట్ ధర పెంచే అవకాశం ఉంది. రద్దీవేళల్లో అదనపు బాదుడు తప్పకపోవచ్చు.

**లగేజ్:**

పది కేజీల వరకూ ఉచితం. ఆపైన ప్రతి కిలోకూ ఒక రూపాయి.

**పార్కింగ్:**

కార్లు- రెండు గంటల వరకు రూ.10.

ప్రతి అదనపు గంటకు రూ.5.

ద్విచక్రవాహనాలు-2 గంటల వరకు రూ.4.

ప్రతి అదనపు గంటకు రూ.2.

**వేగం:**

గరిష్ఠం : 80 కిలోమీటర్లు

సగటు వేగం : 34 కిలోమీటర్లు

**ప్రత్యేకతలు**

★ ఆటోమేటిక్ ట్రైన్ ఆపరేటింగ్ వ్యవస్థ.

★ పట్టాలు తప్పకుండా అత్యాధునిక పరిజ్ఞానం

★ రైలు ఆగినప్పుడు మాత్రమే తెరుచుకునే తలుపులు

★ రద్దీని బట్టి ఎయిర్ కండిషనింగ్‌లో మార్పులు

★ అత్యాధునిక కెమెరాల ద్వారా దేగకన్ను.

★ ఎల్‌సీడీ మానిటర్లలో రూట్‌మ్యాప్.

★ అగ్ని ప్రమాదాల్ని తట్టుకునే రైలుపెట్టెలు.

★ రీఛార్జి కూపన్లు

★ రైల్వేస్టేషన్ల చుట్టుపక్కల కాలనీలకు 'మెట్రో- గో-ఎరౌండ్' బస్సులు.

★ చెల్లింపులకు స్మార్ట్‌కార్డులు

ప్సోచేసి ద్విచక్రవాహనాలు కొంటున్నారు. అయిష్టంగానే బండి బయటికి తీస్తున్నారు. మెట్రో వస్తే ఆ బాధ ఉండదు. ఆర్డినరీ సిటీ బస్సు టికెట్టు ధరతో (2014 ధరల ప్రకారం) మెట్రో రైల్లో దర్జాగా ప్రయాణం చేయవచ్చు. కనీసధర ఎనిమిది రూపాయలు. గరిష్ఠ ధర పందొమ్మిది రూపాయలు. ప్రత్యేకంగా, భూమికి ముప్పైమూడు అడుగుల ఎత్తున కట్టిన వంతెన మీద వెళ్తుంది కాబట్టి, ట్రాఫిక్ సమస్యలు ఉత్పన్నంకావు. వందశాతం యాంత్రికీకరణ పుణ్యమాని బండి సకాలంలో బయల్దేరుతుంది. సకాలంలో గమ్యానికి చేరుకుంటుంది. మియాపూర్ నుంచి ఎల్బీనగర్‌కు కచ్చితంగా నలభై అయిదు నిమిషాలు. అదే బస్సులో వెళ్తే... ఏ విఘ్నాలూ లేకపోతే, గంటన్నరలో చేరుకున్నా గగనమే. ఫలక్‌నుమా నుంచి జూబ్లీ బస్‌స్టేషన్‌కు వెళ్లడానికి పట్టుమని పాతిక నిమిషాలు కూడా పట్టదు. నాగోల్ నుంచి శిల్పారామానికి నలభై నిమిషాల ప్రయాణం. మధ్యలో బోలెడన్ని మజిలీలు. సగటున కిలోమీటరుకు ఒక స్టాపు ఉంటుంది. అరనిమిషం ఆగుతుంది. చకచకా దిగిపోవాలి. చకచకా ఎక్కేయాలి. రైలు మిస్సయితే బాధపడాల్సిన పన్లేదు. మూడు నుంచి ఐదు నిమిషాల వ్యవధిలో ఇంకో బండి సిద్ధంగా ఉంటుంది. మొత్తం 72 రైళ్లు రద్దీ వేళల్లో ప్రయాణికుల సేవలో నిమగ్నమై ఉంటాయి.

ప్రస్తుత పరిస్థితుల్లో ట్రాఫిక్ రద్దీ కారణంగా నగర ప్రయాణికుల్లో ఒత్తిడి, హైపర్‌టెన్షన్ లక్షణాలు ఎక్కువవుతున్నాయి. కాలుష్య ప్రభావం వల్ల శ్వాసకోశ, చర్మసంబంధమైన వ్యాధులు బయటపడుతున్నాయి. రోడ్డు ప్రమాదాల సంఖ్యా తక్కువేం కాదు. హెల్మెట్ మోతతో బట్టతల వచ్చేస్తోందని బాధపడిపోయే అబ్బాయిలూ ఎండలకూ కాలుష్యానికి ఒంటి నిగారింపు తగ్గిపోతోందని బెంగపడిపోయే అమ్మాయిలూ ఇక నిశ్చింతగా ఉండవచ్చు. మెట్రో ఎక్కితే, హాయిగా ఏసీ వాతావరణంలో ప్రయాణించవచ్చు. ప్రయాణంలో ఇష్టమైన పుస్తకాలు చదువుకోవచ్చు. నచ్చిన మ్యూజిక్ ఆస్వాదించవచ్చు. వికలాంగులకు ప్రత్యేకమైన ఏర్పాట్లు ఉంటాయి. మహిళలకు రిజర్వేషన్ ఉంటుంది. ఎవరికైనా సరే, సగానికి సగం ప్రయాణ సమయం ఆదా అవుతుంది. ఆ సమయాన్ని కుటుంబానికి కేటాయించుకోవచ్చు. హాబీలకు కేటాయించుకోవచ్చు. లేదంటే, చక్కగా విశ్రాంతి తీసుకోవచ్చు.

ప్రపంచంలోని అతిపెద్ద మెట్రోరైలు వ్యవస్థల్లో హైదరాబాద్ మెట్రో ఒకటి. దీనివల్ల ఎంతోమందికి ఉపాధి దొరుకుతుంది. ప్రారంభ దశలోనే కనీసం యాభైవేలమంది

మైత్రీవనం జంక్షన్

కార్మికులు అవసరం అవుతారు. రెండున్నర వేలమంది ఇంజినీర్లను నియమించుకోవాల్సి ఉంటుంది. ప్రాజెక్టు ఓ రూపానికి వచ్చేసరికి రెండులక్షల మందికి ఉపాధి లభించే అవకాశం ఉంది. చుట్టూ వెలిసే రెస్టారెంట్లు, షాపింగ్ సెంటర్లు, దుకాణాలు... ఇంకెంతో మందికి భుక్తిమార్గాన్ని చూపిస్తాయి.

## ఎర్రలైట్లు...

నిజమే, మెట్రోరైలుకు తిరుగులేదు. కానీ హైదరాబాద్‌లాంటి నగరాలకు ఇలాంటి రవాణా వ్యవస్థ సరిపోతుందా అన్నది ప్రశ్న. అసలే ఇరుకిరుకు రహదార్లు. నాలుగు చినుకు లుపడితేనే, ట్రాఫిక్ సంభ్రమైపోతుందే! అలాంటిది... నగరం ఆ చివరి నుంచి ఈ చివరి దాకా... రోడ్డు నడిమధ్యలో వంతెన నిర్మించడమంటే మాటలా? పనులు పూర్తయ్యేదాకా ప్రజలు నరకం అనుభవించాల్సిందేనా? ప్రత్యామ్నాయాల గురించి ప్రభుత్వం పెద్దగా పట్టించుకోనట్టే కనిపిస్తోంది. భూసేకరణ విషయంలోనూ ఇబ్బందులు ఎదురవుతున్నాయి. సుల్తాన్‌బజార్, బడీచౌడీ తదితర ప్రాంతాల్లో వ్యాపార వర్గాల నుంచి తీవ్ర నిరసన వ్యక్తం అవుతోంది. మెట్రోరైలు వంతెన కారణంగా చారిత్రక కట్టడాల సహజసౌందర్యం మరుగునపడే ప్రమాదం ఉందన్న విమర్శలూ వినిపిస్తున్నాయి. ఇన్ని ఇబ్బందులున్నప్పుడు భూగర్భ మార్గాన్ని ఎంచుకోవడమే ఉత్తమమని కొందరి సలహా. 'మెట్రోరైలు నిర్వాహకుల ప్రధాన లక్ష్యం... రియల్‌ఎస్టేట్ ప్రయోజనాలే' అంటూ కొన్ని ప్రజాసంఘాలు ప్రధానమంత్రికి వినతిపత్రం ఇచ్చాయి. ఇలాంటి ప్రజోపయోగ కార్యక్రమాల్లో ప్రైవేటు భాగస్వామ్యం వల్ల సంక్షేమ లక్ష్యాలు దెబ్బతింటాయని శ్రీధరన్ తొలినుంచీ అభ్యంతరం చెబుతున్నారు. మెట్రోరైలు పూర్తిగా ప్రభుత్వ ఆధ్వర్యంలోనే నడవాలన్నది ఆయన అభిప్రాయం.

భవిష్యత్ ప్రయోజనాలతో పోలిస్తే... నిర్మాణ సమయంలో ప్రజలు ఎదుర్కొనే ఇబ్బందులు నామమాత్రమని ఎల్‌అండ్‌టీ వాదిస్తోంది. ఆ తీవ్రతను తగ్గించడానికి నిర్మాణంలో అత్యాధునిక సాంకేతిక పరిజ్ఞానాన్ని ఉపయోగిస్తున్నామని, ట్రాఫిక్ నియంత్రణలో పోలీసులకు సహకరించడానికి ప్రత్యేక సిబ్బందిని నియమిస్తున్నామని భరోసా ఇస్తోంది. ఇక చారిత్రక నిర్మాణాల విషయానికొస్తే, వాటికి ఎలాంటి భంగమూ ఉండదని హైదరాబాద్ మెట్రోరైల్ లిమిటెడ్ వాగ్దానం చేస్తోంది. భూగర్భ రైల్వే వ్యవస్థను ఎంచుకోకపోవడానికి ప్రధాన కారణం... ఆర్థికపరమైన పరిమితులే అన్నది ప్రధాన వాదన. ఎలివేటెడ్ ప్రాజెక్టుతో పోలిస్తే... దాని వ్యయం మూడు రెట్లు ఎక్కువని లెక్కలు చూపుతున్నారు. ఉగ్రవాద జాడలున్న హైదరాబాద్‌లాంటి నగరాల్లో భూగర్భ రైల్వేకు భద్రత కూడా ఓ సమస్యేనని సమర్థించుకుంటున్నారు. అందులోనూ రాళ్లూరప్పలతో కూడిన దక్కన్ పీఠభూమిలో భూగర్భాన్ని తొలచడం అంత సులభం కాదన్నది మరో కారణం. ఇక ప్రభుత్వ రంగంలోనే మెట్రోరైలు నడవాలని వాదిస్తున్నవారికి బెంగుళూరు వైఫల్యాన్ని గుర్తుచేస్తున్నారు. అక్కడ 2007లోనే నిర్మాణం ప్రారంభమైనా ఇప్పటికి ఏడు కిలోమీటర్ల మేర మాత్రమే పనులు పూర్తయ్యాయి. అదే నాలుగేళ్లలో, మొత్తం ప్రాజెక్టును పూర్తిచేసి చూపిస్తామని ఎల్‌అండ్‌టీ కచ్చితంగా చెబుతోంది. 'ప్రపంచ వ్యాప్తంగా 130 మెట్రోరైలు వ్యవస్థలున్నాయి. ఇరవై లక్షల జనాభా ఉన్న ప్రతినగరం మెట్రోబాట పడుతోంది. నగరాన్ని మరింత ముందుకు తీసుకెళ్లే రవాణా వ్యవస్థ ఇది' అంటారు హైదరాబాద్ మెట్రోరైల్ మేనేజింగ్ డైరెక్టరు ఎన్.వి.ఎస్.రెడ్డి.

## ప్రపంచయాత్ర

కొన్ని ప్రధాన మెట్రో రైళ్లు

| దేశం | నగరం | దూరం (కి.మీ.లలో) | ప్రారంభం | ప్రయాణికులు (లక్షల్లో) |
|---|---|---|---|---|
| యు.కె. | లండన్ | 400 | 1863 | 29.5 |
| ఫ్రాన్స్ | పారిస్ | 211 | 1900 | 60 |
| కెనడా | టొరంటో | 70 | 1954 | 0.9 |
| చైనా | బీజింగ్ | 200 | 1969 | 34 |
| అమెరికా | వాషింగ్టన్ డీసీ | 171 | 1976 | 7.98 |
| సింగపూర్ | సింగపూర్ | 83 | 1987 | 1.5 |
| థాయ్‌లాండ్ | బ్యాంకాక్ | 21 | 2004 | 1.8 |
| యు.ఎ.ఇ. | దుబాయ్ | 52 | 2009 | 1.7 |

## ఢిల్లీ బాటలో...

మెట్రోరైలు ఏకంగా ఓ మహానగర ప్రజల జీవనశైలినే మార్చేస్తుందన్న విషయంలో ఎవరికైనా భిన్నాభిప్రాయాలు ఉంటే, ఒక్కసారి ఢిల్లీ మెట్రోరైలు ఎక్కించాలి. ఎనిమిదేళ్ల క్రితం ఆరు స్టేషన్లతో, 8.5 కిలోమీటర్ల పరిధితో మొదలైన మెట్రో ప్రస్థానం ఒక దశాబ్దంలోపే 183 కిలోమీటర్లకు చేరింది. ఎనభై రెండువేలమంది ప్రయాణికులు... పదిహేను లక్షల మంది అయ్యారు. స్టేషన్ల సంఖ్య 180కి పెరిగింది. బ్లూలైన్ బస్సుల పనితీరుతో విసిగివేసారిన నగరవాసులకు ఇంతకుమించిన ప్రత్యామ్నాయం లేదనిపించింది. వరుసలో నిలబడటం, మహిళలకు కేటాయించిన సీట్లలో వారినే కూర్చోనివ్వడం... అప్పటి దాకా అలవాటులేని పద్ధతుల్ని జనజీవనంలో భాగం చేయడానికి ఢిల్లీ మెట్రోరైలు నిర్వాహకులు చాలా కష్టపడ్డారు. ఉధృతంగా ప్రచారం చేపట్టారు. స్వచ్ఛంద కార్యకర్తల్ని నియమించారు. జరిమానాలు ఝళిపించారు. మొత్తానికి పరిస్థితి దార్లోకి వచ్చింది. ఇప్పుడు, ఏ మెట్రోస్టేషన్‌లో చూసినా... క్రమశిక్షణతో వరుసలో నిలబడిన ప్రయాణికులే కనిపిస్తారు. మెట్రో కారణంగా... మంచి కాలేజీలో సీటొస్తే శివార్లకు వెళ్లడానికి కూడా విద్యార్థులు సిద్ధపడుతున్నారు. నోయిడా, గుర్‌గావ్‌లకు మెట్రోలైన్లు విస్తరించాక... ఉద్యోగ, ఉపాధి అవకాశాలు మరింత పెరిగాయి. షాపింగ్ ప్రియులకైతే హద్దులేలేవు. నగరం నలుమూలలా చుట్టేస్తున్నారు. దీంతో వాణిజ్య వ్యాపారాలూ ఊపందుకున్నాయి. మెట్రో పరిసరాల్లోని రెస్టారెంట్లు, గిఫ్ట్‌షాపులు, షాపింగ్‌మాల్లు... కొత్త హ్యాంగౌట్ సెంటర్లు అయ్యాయి. ఇప్పుడు మెట్రోరైలు.. ఢిల్లీవాసుల జీవితంలో ఓ భాగం. అందుకేనేమో, చారిత్రక నిర్మాణాలా, మెట్రోలైన్లా అన్న ప్రశ్న ఎదురైనప్పుడు రాజధాని ప్రజలు మెట్రోకే ఓటేశారు. ఎర్రకోటకు కాస్త దగ్గర నుంచే మెట్రోరైలు వెళ్లినా తమకేం అభ్యంతరం లేదని ప్రజాభిప్రాయ సేకరణలో వెల్లడించారు. కాకపోతే, ఆ అపురూప నిర్మాణానికి ఎలాంటి నష్టం వాటిల్లకుండా జాగ్రత్తపడాలని చెప్పారు.

ఢిల్లీ మెట్రోరైలు విజయాల నుంచే కాదు, అపజయాల నుంచి కూడా మనం పాఠాలు నేర్చుకోవాలి. చాలా స్టేషన్లలో ఇప్పటికీ సరైన పార్కింగ్ వ్యవస్థ లేదు. ఇటీవల శ్రీధరన్ ఆకస్మిక తనిఖీలకు వెళ్లినప్పుడు చాలా లోపాలే బయటపడ్డాయి. కనీస సౌకర్యాల కొరత కొట్టొచ్చినట్టు కనబడింది. అయినా ఎప్పటికప్పుడు మెరుగుపడటం అన్నది వ్యక్తికెంత అవసరమో, వ్యవస్థకూ అంతే అవసరం. అది ఎనిమిదేళ్ల ఢిల్లీ మెట్రో కావచ్చు, ఇప్పుడిప్పుడే ఊపిరిపోసుకుంటున్న హైదరాబాద్ మెట్రో కావచ్చు. ఆ ఒక్క సత్యాన్నీ తెలుసుకుంటే... సరికొత్త రైలుబండి సగం విజయం సాధించినట్టే! ★

HMR మెట్రోరైల్ కార్యాలయం