Eenadu   Dt. 28/04/12

ఈనాడు స్థిరాస్తి

రెండున్నర ఏళ్లలో మెట్రో పరుగు!

మెట్రో రైలు ఎండీ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి

ఢిల్లీ, బెంగళూరుల కంటే మెరుగైన ఆధునిక పరిజ్ఞానాన్ని నగర మెట్రో రైలు వ్యవస్థలో వినియోగిస్తున్నామని హైదరాబాద్ మెట్రో రైలు ఎండీ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి తెలిపారు. స్థిరాస్తి రంగం అభివృద్ధికి దోహదం చేసే మెట్రో రైలు పనుల్ని ఆరంభించిన సందర్భంగా 'స్థిరాస్తి'తో ఆయన ముచ్చటించారు. మెట్రో రైలు మార్గంలో నిర్మాణ రంగం గణనీయంగా వృద్ధి చెందుతుందన్న ఆశాభావాన్ని వ్యక్తం చేశారు. ఈ విషయం ఇదివరకే ప్రపంచ వ్యాప్తంగా నిరూపితమైందని.. ఢిల్లీ, బెంగళూరులే తాజా ఉదాహరణలని అన్నారు. ఇంకా ఏమన్నారో ఆయన మాటల్లోనే..

"ఢిల్లీ మెట్రోకు పచ్చజెండా ఊపిన రైల్వే మాజీ చీఫ్ కమిషనర్ జీపీ గర్గ్ మాకు సలహాదారుడిగా సేవల్ని అందిస్తున్నారు. విదేశీ మెట్రోల్లో విధుల్ని నిర్వహించిన 21 మంది అంతర్జాతీయ ఇంజినీర్లు నగర మెట్రో కోసం పని చేస్తున్నారు. ఎల్ అండ్ టీ రైలు భద్రతపై ప్రత్యేక దృష్టి సారించింది. ఇందుకు గాను విదేశీ నిపుణుల సేవల్ని వినియోగిస్తోంది. రెండేళ్లలో మొదటి విడత పనులు పూర్తవుతాయి. తర్వాత ఆరు నెలల పాటు కేంద్ర రైల్వే భద్రతా విభాగం ట్రయల్ రన్లను నిర్వహిస్తుంది. ఈ సంస్థ పచ్చజెండా ఊపగానే.. మెట్రో రైలు కూత నగరంలో విన్పిస్తుంది. అంటే 2014 డిసెంబరు కల్లా మొదటి విడత మార్గంలో మెట్రో రాకపోకలు మొదలవుతాయన్నమాట. ఆ తర్వాత మియాపూర్ నుంచి ఎస్సార్ నగర్ వరకూ పూర్తవుతుంది.

మూడు బోగీలు..

సుమారు ఆరు విడతల్లో మెట్రో పనుల్ని చేస్తాం. నాగోలు నుంచి మెట్టుగూడలో మొదటి విడత, మియాపూర్ నుంచి ఎస్సార్‌నగర్ దాకా రెండో విడత చేపడతాం. మెట్రో బోగీలను ప్రపంచంలో ఏడెనిమిది సంస్థలు మాత్రమే రూపొందిస్తున్నాయి. ఢిల్లీ, బెంగళూరుల కంటే మెరుగైన బోగీలను ఏర్పాటు చేస్తాం. ఒక్కో దాని కోసం గరిష్ఠంగా రూ.10 పది కోట్ల దాకా ఖర్చవుతుంది. మొదట్లో మూడు బోగీలతో రాకపోకలను మొదలెడతాం. రెండు నిమిషాలకో ట్రిప్పు చొప్పున సుమారు వెయ్యి మంది ప్రయాణం చేయగల్గుతారు. అంటే గంటకి ముప్పై వేలమంది రాకపోకలు సాగించొచ్చు ఆ తర్వాత డిమాండ్‌ను బట్టి, ఆరు రైలు బోగీలను ఏర్పాటు చేస్తాం. అంటే గంటకు అరవై వేల మంది వరకూ ప్రయాణం చేసే వీలు కలుగుతుందన్న మాట.

పక్కా ప్రణాళికలు

అసలే ఇరుకిరుకు రోడ్లు.. పైగా ట్రాఫిక్ జామ్‌లు.. వీరికి ఎలాంటి ఇబ్బంది కలగకుండా మెట్రో పనులు చేపట్టాలన్నదే మా ఆలోచన. అందుకే అవకాశమున్న ప్రతిచోట రహదారుల్ని విస్తరిస్తున్నాం. నగరం నడిమధ్యలో రోడ్డును లోతుగా తవ్వి లేయర్ మీద లేయర్ వేస్తున్నాం. జాతీయ రహదారుల ప్రమాణాలకు అనుగుణంగా చేపడుతున్నాం.

ఢిల్లీ స్టేషన్..

వందలాది ఎకరాల్లో ఏర్పాటు చేసిన సికింద్రాబాద్ రైల్వే స్టేషన్‌ను కేవలం రైళ్ల రాకపోకలకే వినియోగిస్తున్నాం. అదే టోక్యో స్టేషన్‌ను తీసుకుంటే.. 70 ఏళ్ల క్రితమే పీపీపీ పద్ధతిలో వాణిజ్య కేంద్రంగా అభివృద్ధి చేశారు. ఇదే పద్ధతిలో న్యూఢిల్లీ స్టేషన్‌ను మార్చాలన్న ప్రతిపాదనలూ ఉన్నాయి. ప్రపంచవ్యాప్తంగా మెట్రో స్టేషన్లను క్షుణ్నంగా పరిశీలించాకే.. నాగోలు, ఉప్పల్, మియాపూర్ స్టేషన్లను వాణిజ్య కేంద్రాలుగా అభివృద్ధి చేయాలన్న ఆలోచనకు వచ్చాం.

అంతర్జాతీయ విమానాశ్రయం, ఔటర్ రింగ్‌రోడ్డుకి తోడుగా మెట్రో రైలు ఆరంభం కావడంతో.. రానున్న రోజుల్లో హైదరాబాద్ కూడా అంతర్జాతీయ నగరంగా గుర్తింపు పొందుతుంది. ఇక మెట్రో స్టేషన్లను భాగ్యనగరానికే వన్నె తెచ్చేలా అభివృద్ధి చేస్తాం. ప్రజలకు ఇక్కడ దొరకనివంటూ ఏమీ ఉండవు. షాపింగ్‌మాళ్లు, పార్లర్లు, ఆఫీసు కేంద్రాలు, రెస్టారెంట్లు, మల్టీప్లెక్స్ థియేటర్లు, విద్యా సంస్థలు.. ఇలా ప్రతిఒక్కటీ అందుబాటులో ఉంటాయి. ప్రయాణికులు అలా రైలు దిగగానే.. ఇలా కొనుక్కుని ఇంటికి వెళ్లే విధంగా.. సకల వస్తువులు దొరుకుతాయి. ప్రత్యేకంగా సైకిల్ ట్రాకులనూ ఏర్పాటు చేస్తాం.

రెండో దశ..

మెట్రో రైలు మార్గాన్ని పొడిగించాలని కోరేవారి సంఖ్య పెరుగుతోంది. మియాపూర్ నుంచి బీహెచ్‌ఈఎల్, పటాన్‌చెరువు వరకూ పొడిగించమని కోరుతున్నారు. శిల్పారామం నుంచి గచ్చిబౌలి.. ఎల్బీనగర్ నుంచి వనస్థలిపురం, ఎల్బీనగర్ నుంచి ఫలక్‌నుమా, మెట్టుగూడ నుంచి ఈసీఐఎల్ క్రాస్ రోడ్స్, మల్కాజిగిరి.. జేబీఎస్ నుంచి అల్వాల్ వరకూ పొడిగించాలని కోరే వారి సంఖ్య పెరుగుతోంది. గచ్చిబౌలి నుంచి కానీ ఫలక్‌నుమా నుంచి కానీ శంషాబాద్ విమానాశ్రయానికే మెట్రోను ఏర్పాటు చేయాలనే అభ్యర్థనలూ ఎక్కువగా విన్పిస్తున్నాయి."

ఆకాశవంతెనలు, ఫుట్ ఓవర్ బ్రిడ్జీలు, ఇరుకిరుకు రోడ్లు ఉన్న చోట పక్కా ప్రణాళికలతో ముందుకెళతాం. ఉదాహరణకు మూడో కారిడార్‌ను తీసుకుంటే ఉప్పల్ చౌరస్తా దాటాక.. తార్నాకలో ఆకాశవంతెన వస్తుంది. దాని పైనుంచి కాకుండా ఎడమవైపు నుంచి రైలు వెళ్లేలా ప్రణాళికలు రచించాం. తర్వాత ఆలుగడ్డ వద్ద రైల్వే బ్రిడ్జి పైనుంచి.. వైఎంసీఏ, ప్యారడైజ్‌లలో కుడి వైపు, బేగంపేట వద్ద ఎడమ వైపు మెట్రో రైలు వెళుతుంది. పంజాగుట్ట ఆకాశవంతెన పైనుంచి, ఎర్రగడ్డ వద్ద ఎడమ వైపు నుంచి రైలు పయనిస్తుంది.