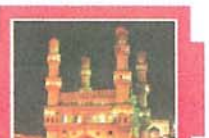
ఆంధ్రజ్యోతి
హైదరాబాద్ 20 పేజీలు
శనివారం 9-6-2012



మెట్రో అంటే మంత్రం కాదు

మెరుగైన పరిష్కారం మాత్రమే

ఇన్నర్‌'వ్యూ'

నగర ట్రాఫిక్ సమస్యలకు పరిష్కారం చూపేందుకు తెరపైకి వచ్చిన 'మెట్రోరైలు' ప్రాజెక్ట్ రూపకర్త ఎన్‌వీఎస్ రెడ్డి. బల్దియాలో అదనపు కమిషనర్‌గా బాధ్యతలు నిర్వహిస్తూ ఫండ్ యువర్ సిటీ కార్యక్రమాన్ని ప్రేరణగా తీసుకుని ఈ ప్రాజెక్ట్‌కు ఊపిరి పోశారు. ప్రపంచంలో 130 పట్టణాల్లో ఉన్న మెట్రోరైళ్లలో నాలుగు పట్టణాల్లో తప్ప మరెక్కడా లాభసాటిగా లేవని నిక్కచ్చిగా చెప్పారు. ఆ రైళ్లకి నగర మెట్రో భిన్నమైందన్నారు. 2

నగరంలోని ట్రాఫిక్ సమస్యలన్నీ మెట్రోరైల్‌తో తీరిపోవని అంటున్నారు హెచ్‌ఎంఆర్ ఎండీ ఎన్‌వీఎస్‌రెడ్డి. వేర్వేరు రవాణా వ్యవస్థలతో లింక్ చేస్తే సత్ఫలితాలను ఇస్తుందని చెబుతారు. నగరంలో చేపట్టిన ప్రాజెక్ట్ ప్రపంచంలోనే భిన్నమైందన్నారు. రైలు కారణంగా చారిత్రక కట్టడాలకు నష్టం జరగకుండా జాగ్రత్తలు తీసుకుంటున్నామని చెప్పారు. స్వచ్ఛందంగా ఎవరైనా చారిత్రక భవంతుల రక్షణకు ముందుకొస్తే వ్యయంలో 50 శాతం నిధులు అందిస్తామన్నారు. మెట్రో స్టేషన్లలో ప్రయాణికులకు అవసరమైన అన్ని సౌకర్యాలు కల్పిస్తున్నామంటూనే మెట్రో గురించి ఇన్నర్‌వ్యూలో అనేక విషయాలు చెప్పుకొచ్చారు.

★ మన మెట్రో ప్రపంచంలోనే భిన్నమైంది ★ దానితోనే సమస్యలన్నీ తీరిపోవు ★ వేర్వేరు వ్యవస్థలతో పక్కాగా లింక్ చేయాలి
★ లెక్కలన్నీ శాస్త్రీయమైనవే ★ చారిత్రక భవంతుల రక్షణకు ముందుకొస్తే నిధులు ★ హెచ్‌ఎంఆర్ ఎండీ ఎన్‌వీఎస్ రెడ్డి

మెట్రో అంటే మంత్రం కాదు

పరిష్కారం మాత్రమే

ఆన్‌లైన్: 'మెట్రో' రైలు' ప్రతిపాదనలు ఏలా తెరపైకొచ్చాయి..?

ఎన్‌వీఎస్ రెడ్డి : ఎంసీహెచ్‌లో అదనపు కమిషనర్‌గా విధులు నిర్వహిస్తున్న సమయంలో నగర ట్రాఫిక్ చిక్కులకు పరిష్కారం కోసం యత్నించాం. అందుబాటులో ఉన్న వనరులను వినియోగించుకుంటూ ట్రాఫిక్ సమస్యకు పరిష్కారం కోసం ప్రణాళికలు రూపొందించాం. మా అందరి దృష్టి బీఆర్‌టీఎస్ (బస్ ర్యాపిడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ సిస్టమ్)పై మళ్లింది. నగరంలో బీఆర్‌టీఎస్‌ను అమలుబాటులోకి తెచ్చేందుకు ప్రయత్నించాం. ప్రత్యేకంగా కన్సల్టెంట్‌ను నియమించాం. అయితే నగరంలోని పరిస్థితులు బీఆర్‌టీఎస్‌కు అనుకూలంగా లేవని తేలింది. దీంతో ఆ ప్రతిపాదనలను పక్కన పెట్టాం. అప్పటికే 'ఎంఎంటీఎస్'కు ప్రజల్లో మంచి ఆదరణ వచ్చింది. తొలుత ఎంఎంటీఎస్ ఎందుకూ పనికి రాదని ప్రచారం చేశారు. అందరి అంచనాలు తల్లకిందులు చేస్తూ ఎంఎంటీఎస్ రెండో దశ కోసం ప్రయాణికులు ధర్నాలు చేసే స్థితికొచ్చారు. దీంతో నగరంలోని ట్రాఫిక్ సమస్యకు పరిష్కారంగా ప్రజా రవాణా వ్యవస్థలో కీలకమైన 'మెట్రో రైలు'ను అందుబాటులోకి తేవాలనుకున్నాం. అయితే ఈ ప్రాజెక్టు భారీ వ్యయంతో కూడుకున్నది. బెంగళూరులో మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టు ఏర్పాటు కోసం 15 ఏళ్లగా పౌరులపై రకరకాల పన్నులు విధించడం ద్వారా నిధులు సమీకరిస్తున్నారు. ఇటువంటి పరిస్థితిలో నగరంలో మెట్రో రైలు ప్రతిపాదనలు అమలు కావాలంటే ఇరవై ఏళ్ల సమయం పట్టవచ్చు. వీటినన్నింటినీ పరిశీస్తున్న నాకు అప్పటికే ఎంసీహెచ్‌లో ప్రారంభించిన 'ఫండ్ యువర్ సిటీ' క్లిక్తికొచ్చింది. మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టు ఏర్పాటుకు అనుమతులు కావాలంటూ ఆర్థిక శాఖను, ప్రణాళికా సంఘాన్ని సంప్రదించాం. ఆ రోజుల్లో ఎపీ సింగ్ ఈ ప్రాజెక్టుకు ఊపిరి పోయడానికి ఎంతగానో సహకరించారు. నగరంలో ఫండ్ యువర్ సిటీ పథకంలో భాగంగా నిర్మించిన ఫ్లట్ ఓవర్‌బ్రిడ్జిలు, పార్కుల గురించి ప్రణాళికా సంఘానికి వివరిస్తూ .. మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టును పైతం ప్రభుత్వ -ప్రైవేటు భాగస్వామ్యంతో పీపీపీ పద్ధతిలో చేపట్టడానికి అనుమతులు కోరాం. దీనికి ప్రణాళికా సంఘం గ్రీన్ సిగ్నల్ ఇచ్చింది. నా కల సాకారమైంది. మెట్రో రైలు సాంకేతిక అంశాలపై పట్టు సాధిస్తూనే మరోవైపు ప్రభుత్వానికి ఆర్థికంగా ఈ ప్రాజెక్టు భారం కాకుండా ప్లాన్ చేశాను. అనేక దేశాల్లోని మెట్రో రైళ్లను పరిశీలించాను. 130 దేశాల్లో మెట్రో రైలు అందుబాటులో ఉంటే కేవలం హాంకాంగ్, సింగపూర్, టోక్యో, థాయ్‌పాయ్ మెట్రోలు మాత్రమే లాభాల్లో నడుస్తున్నాయి. మిగిలినవన్నీ నష్టాల్లో నడుస్తున్నాయి. వీటినన్నింటినీ పరిగణలోకి తీసుకున్న తరువాతే ప్రపంచంలో మరెక్కడా లేని భిన్నమైన మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టు తెరపైకొచ్చింది.

ఆ: నిజాం నాటి రవాణా వ్యవస్థపై మీ అభిప్రాయం ?

ఎన్‌వీఎస్: నిజాం, బ్రిటిష్ పాలకులు నగరాభివృద్ధికి చాలా కృషి చేశారు. అందుబాటులో ఉన్న వనరులను సద్వినియోగం చేసుకున్నారు. పెరగనున్న జనాభాకు తగ్గట్టుగా మౌలిక వసతులను అభివృద్ధి చేశారు. మురుగు నీటి నిర్వహణ నుంచి జంట జలాశయాలపై నిర్మించిన ప్రాజెక్టుల వరకు ప్రతిదానిలో పక్కా ప్రణాళికలు, ముందు చూపు కనిపిస్తాయి. రైల్వే కోసం 300 ఎకరాల స్థలాన్ని వదిలిపెట్టడం అనేది భవిష్యత్ తరాల అవసరాలను పరిగణలోకి తీసుకుని చేపట్టిన చర్యల్లో భాగమే.

ఆ: మెట్రోరైలు ఆలోచనలు ట్రాఫిక్ సమస్య తీవ్రమైన తరువాతనే వచ్చాయా ..? లేక తీవ్రతమ ముందుగా అంచనా వేయడం వల్ల వచ్చాయా ..?

ఎన్‌వీఎస్: మెట్రో రైలు ఆలోచనలు పెరిగిన ట్రాఫిక్ తీవ్రతను పరిగణలోకి తీసుకునే వచ్చాయి. మొదట లైట్ రైల్ అనుకున్నాం. 2003లో ప్రభుత్వం అనేక ఆలోచనలు చేసింది.చివరికి ఆ ఆలోచనలన్నీ 'మెట్రో' వద్ద నిలిచిపోయాయి .

ఆ: మెట్రో కోసం వేసిన లెక్కలన్నీ శాస్త్రీయమైనవేనా ..?

వర్షాకాలంలో మెట్రోరైలు పనులు జరుగుతున్న కారిడార్లలో నీరు నిలిచే ప్రాంతాలను గుర్తించి రోడ్లకు మరమ్మతులు చేపట్టాం. మూసాపేట వద్ద దీర్ఘకాలంగా పెండింగ్‌లో ఉన్న వరద నీటి కాలువ పనులను చేపట్టాం. ఈ విధంగా కారిడార్లలో రూ. 4 కోట్ల వ్యయం చేశాం. ప్రమాదాలు జరగకుండా ప్రత్యామ్నాయ దారులు, లింకు రోడ్లను జీహెచ్‌ఎంసీతో కలిసి అభివృద్ధి చేస్తున్నాం.

ఎన్‌వీఎస్: మెట్రో కోసం రూపొందించిన లెక్కలన్నీ శాస్త్రీయమైనవి. ఉన్నత ప్రమాణాలతో కూడుకున్నవి. ప్రాజెక్టు సాంకేతిక అంశాల్లో ఢిల్లీ మెట్రో రైల్ లిమిటెడ్ ప్రతినిధులున్నారు. ఫైనాన్స్ వ్యవహారాలకు దెల్లాయిట్ కన్సల్టెంట్‌గా వ్యవహరిస్తోంది. లీగల్ అంశాలను లో ద్రా అండ్ లోద్రా, సీవీఆర్‌ఈ వంటి ప్రతిష్ఠాత్మక సంస్థలు పర్యవేక్షిస్తున్నాయి.

ఆ:చారిత్రక భవంతుల పరిరక్షణకు ఏం చర్యలు చేపట్టారు?

ఎన్‌వీఎస్: మెట్రోతో చారిత్రక కట్టడాలకు ముప్పు లేదు. మెట్రో రైలు కారిడార్లు 9 చారిత్రక కట్టడాల దగ్గర నుంచి వెళతాయి. వాటికి 50-500 అడుగుల దూరంలో మెట్రో కారిడార్లుంటాయి. సాలార్‌జంగ్ మ్యూజియం నుంచి చార్మినార్ వరకూ వెళ్లాల్సిన కారిడార్‌ను మండీ రోడ్డు గుండా మార్చాం. ఇలా ప్రతి విషయంలోనూ చాలా స్పష్టంగా ఉన్నాం. మెట్రో రైలుతో చారిత్రక భవనాలు కనుమరుగవుతాయన్న ఆరోపణలు అవాస్తవం. నాంపల్లి సరాయి.. హెచ్‌ఎంఆర్ ఆఫీసులో ఉంది. ఈ నిర్మాణం శిథిలమైపోయింది. ముట్టుకుంటే పడిపోయేలా ఉంది పరిస్థితి. ఈ నేపథ్యంలో ఇక్కడ ఎటువంటి నిర్మాణాలు చేపట్టలేదు. ఎవరైనా ఈ భవంతులను నిజాయితీతో సంరక్షించడానికి ముందుకొస్తే .. వ్యయంలో 50 శాతం భరించడానికి హెచ్‌ఎంఆర్ సిద్ధంగా ఉంది. చారిత్రక నిర్మాణాల పరిరక్షణ బాధ్యతలను మెట్రో రైలు తీసుకుంటుంది. భవిష్యత్తులో పర్యాటక రంగం అభివృద్ధికి ఈ భవంతుల సంరక్షణే కీలకం.

ఆ: మెట్రో పనుల జరుగుతున్నన్ని రోజులు ప్రజలు నరకయాతన అనుభవించాల్సిందేనా?

ఎన్‌వీఎస్: ప్రాజెక్టు పనులు జరుగుతున్నన్ని రోజులు నగరంలో వాహనదోదకులకు ఎటువంటి ఇబ్బందులు లేకుండా ఉండేందుకు ఏ ర్యాట్లు చేశాం. ట్రాఫిక్ మళ్లింపును రంగంలోకి దింపుతున్నాం. రోడ్ల విస్తరణ చేపట్టడం ద్వారా వాహనాల రాకపోకలకు ఇబ్బంది లేకుండా చేస్తున్నాం. మియాపూర్ నుంచి భరత్ నగర్ వరకూ జాతీయ రహదారిని 200 అడుగుల మేర విస్తరించాం. దీంతో పనులు జరుగుతున్న సమయంలో ఎటువంటి అడ్డంకులు ఉండవు. బారికేడ్లను అక్కడక్కడా కాకుండా పనులు జరుగుతున్న ప్రాంతంలో పాడవుగా ఏర్పాటు చేస్తున్నాం. దీంతో వాహనదోదకుల ఇబ్బందులు తొలిగిపోతాయి. వర్షాకాలంలో మెట్రోరైలు పనులు జరుగుతున్న కారిడార్లలో నీరు నిలిచే ప్రాంతాలను గుర్తించి రోడ్లకు మరమ్మతులు చేపట్టాం. మూసాపేట వద్ద దీర్ఘకాలంగా పెండింగ్‌లో ఉన్న వరద నీటి కాలువ పనులను చేపట్టాం. ఈ విధంగా కారిడార్లలో రూ. 4 కోట్ల వ్యయం చేశాం. ప్రమాదాలు జరగకుండా ప్రత్యామ్నాయ దారులు, లింకురోడ్లను జీహెచ్ ఎంసీతో కలిసి అభివృద్ధి చేస్తున్నాం.

ఆ: సమగ్ర రవాణా వ్యవస్థకు సంబంధించిన ప్రణాళికలు ఏమైనా రూపొందించారా ..?

ఎన్‌వీఎస్: ప్రస్తుతం ముంబయి నగరంలో మాత్రమే సమగ్ర రవాణా వ్యవస్థకు సంబంధించిన ప్రణాళికలు అందుబాటులో ఉన్నాయి. ముంబయి తరువాత నగరంలోనే సమగ్ర రవాణా వ్యవస్థకు సంబంధించిన ప్రణాళికలు రూపొందుతున్నాయి. ఇందుకోసం ఓ అసోసియేట్స్ కన్సల్టెంట్స్‌కు బాధ్యతలు అప్పగించారు. ప్రాజెక్టు వ్యయంలో 50 శాతాన్ని కేంద్రం, మిగిలిన మొత్తాన్ని జీహెచ్‌ఎంసీ, వాటర్ బోర్డు, హెచ్‌ఎండీఏ భరించనున్నాయి. 4500 చదరపు కిలోమీటర్లలో ఓ ప్రతినిధులు రవాణా వ్యవస్థపై అధ్యయనం చేస్తున్నారు. మెట్రో అందుబాటులోకొస్తే వ్యక్తిగత వాహనాల వినియోగం తగ్గుతుందని అంచనా వేస్తున్నారు.

ఆ: మెట్రో రైలుతో ట్రాఫిక్ సమస్యలు వండశాతం తీరతాయా ?

ఎన్‌వీఎస్ : మెట్రో రైలుతో మాత్రమే ట్రాఫిక్ సమస్య 100 శాతం పరిష్కారం కాదు. ఈ ప్రాజెక్టులో అనేక అంశాలు కలగలిసి ఉన్నాయి. ఇతర ప్రజారవాణా వ్యవస్థను మెట్రోతో అనుసంధానం చేయడం ద్వారా మెరుగైన ఫలితాలు ఉంటాయి. నగరంలో సికింద్రాబాద్, నాంపల్లి , బేగంపేట వంటి కీలకమైన రైల్వే స్టేషన్లకు మెట్రోరైలు కారిడార్‌ను కనెక్టివిటీ ఏర్పాటు చేస్తున్నాం. అలాగే తెలంగాణ ప్రాంతాల నుంచి వస్తున్న ప్రజల సౌకర్యార్థం జూబ్లీబస్‌స్టేషన్, మియాపూర్ బస్ టర్మినల్‌కు మెట్రో రైలు లింకు కలుపుతున్నాం. విజయవాడ వైపు నుంచి వచ్చే వాళ్ల కోసం దిల్‌సుఖ్‌నగర్ బస్ డిపో లో మరొక లింక్‌ను ఏర్పాటు చేస్తాం. అలాగే మూడు ప్రధాన కారిడార్లలో ఏర్పాటు చేయనున్న 66 స్టేషన్లలో ఫీడర్ బస్సులను అందుబాటులో ఉంచుతాం. అయితే ఫీడర్ ఏర్పాటు చేయడానికి ముందు ఆర్టీసీతో అవకాశం కల్పిస్తాం. ఒక వేళ ఆర్టీసీ నుంచి సుందన లేని పక్షంలో 'హెచ్‌ఎంఆర్' స్వయంగా ఈ ఫీడర్ బస్సులను నిర్వహిస్తుంది. మెట్రో రైలు ప్రాజెక్టు దక్కించుకున్న ఎల్ అండ్ టీ ఇంజనీర్లు మియాపూర్‌లో 104 ఎకరాలు , ఉప్పల్‌లో 104 ఎకరాలు, ఫలక్‌నుమాలో 21 ఎకరాల్లో మెట్రో డిపోలను ఏర్పాటు చేయనున్నారు. అలాగే స్టేషన్ల పరిసరాల్లో మొదటి అంతస్తులో పార్కింగ్ సౌకర్యం, మిగిలిన అంతస్తుల్లో వాణిజ్య వసతులు కల్పిస్తారు. స్టేషన్‌కు అనుసంధానంగా స్కైవాక్‌లు, సైకిల్ ట్రాక్స్ అందుబాటులో ఉంటాయి. డిపోలు, స్టేషన్లలో అన్ని రకాల వాణిజ్య సముదాయాలు అందుబాటులో ఉండేలా చర్యలు తీసుకుంటున్నాం. ప్రయాణికులకు కష్టం లేకుండా ఏ టూ జెడ్ వసతులు ఒకే అందుబాటులో ఉండేలా చూస్తాం.