



హైదరాబాద్ కల.. మెట్రో రైలు!



ఛుక్ ఛుక్ రైలు వస్తోంది.. దూరం దూరం జరగండి.. అని ఒక పుడు చిన్నపిల్లలు ఆసక్తిగా అడుకుంటే, అడుకుని వుండొచ్చు, తర్వాత రైలు బండి అన్నలు వింతే కాదు. నిజమే. కానీ ఇప్పుడు మళ్ళీ రైలు బండి వింతగా మారుతోంది. జనం ఆసక్తిగా చూసేలా చేస్తోంది. కేవలం హైదరాబాద్ జనాలే కాదు, రాష్ట్రంలో, రాజధానికి వచ్చిపోయే అందరూ ఇప్పుడు ఆసక్తిగా ఈ 'కొత్త రైలు' ఎప్పుడు కూత పెడుతుందా? అని ఎదురుచూస్తున్నారు. ఆ రైలు పేరే 'మెట్రోరైలు'. మన కోసం.. మన హైదరాబాద్ కోసం, సిద్ధమవుతున్న స్థానిక రవాణా నడుపాయం. వేల కోట్ల ప్రాజెక్టు ఇది. మరి ఇలాంటి ప్రాజెక్టును యుద్ధప్రాతిపదికన సిద్ధం చేస్తున్న హైదరాబాద్ మెట్రో మేనేజింగ్ డైరెక్టర్ అంటే ఎలా వుంటారు? ఎంత సీరియస్ గా.. మరెంత బిజీగా.. ఇంకెంత హడావుడిగా వుంటారు? అక్కడే రాంగ్ ట్రైన్ ఎక్కేసినట్టు.

ఎన్.వి.ఎస్.రెడ్డి. హైదరాబాద్ మెట్రో రైలును పట్టాలెక్కించేందుకు శతధా ప్రయత్నిస్తూ, అదే సమయంలో దానికి విశ్వఖ్యాతిని ఆర్జించిపెట్టేందుకు కృషి చేస్తూ, ఇంకోపక్క, ఈ ప్రాజెక్టుపై జనాల మనసుల్లో నాటుకున్న అనుమానాలను తీరుస్తున్న వ్యక్తి. కానీ చాలా కుల్ గా, హుషారుగా కనిపిస్తారెప్పుడూ. వర్క్ ఈజ్ ది సీక్రెట్ ఆఫ్ హాజ్ ఎనర్జీ అనుకునేలా వుంటారెప్పుడూ.

అలాంటి వ్యక్తితో
'ఆంధ్రభూమి వారపత్రిక'
కోసం కాస్తేపు మాట్లాడితే..
ఎలా వుంటుంది..
ఇదిగో ఇలా...!



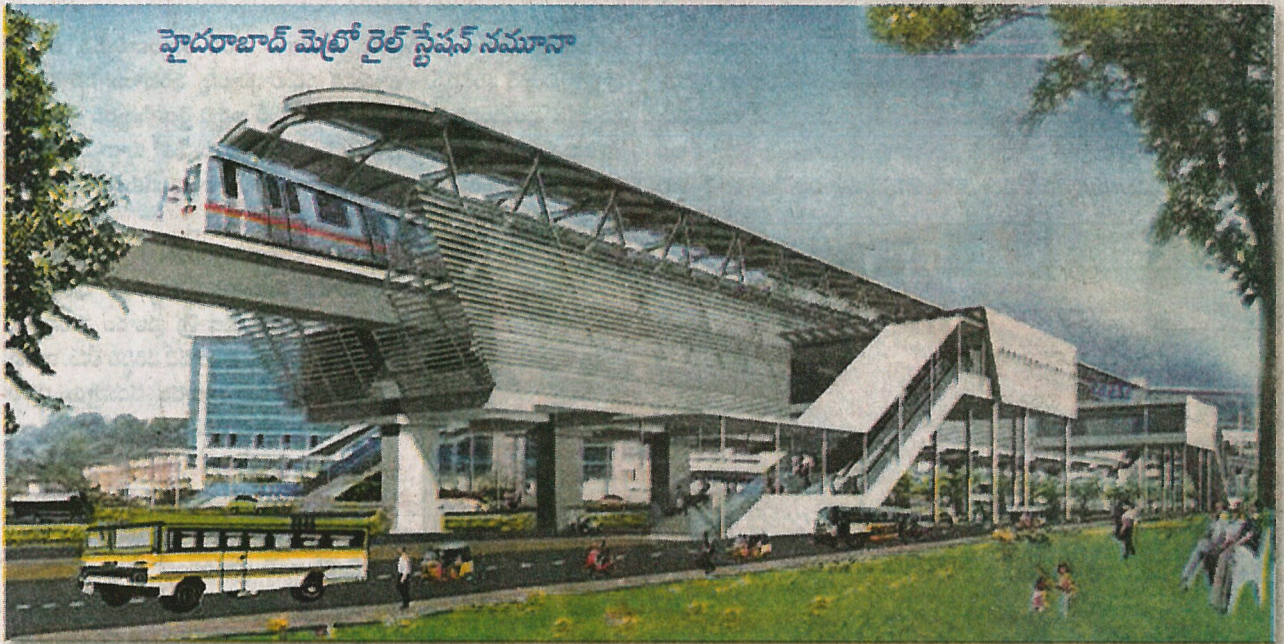
- > **అన్ని ప్రాజెక్టుల్లాగే, మెట్రో రైలు కూడా పీ. ప్రాజెక్ట్. అంటేనా, మరేమొనా స్పెషాలిటీ వుందా?**
- లేదు. ఇది మన కలల ప్రాజెక్టు. ఆంధ్రదేశ రాజధాని హైదరాబాద్ ని ప్రపంచ చిత్ర చటంలో దేదీప్యమానంగా కనిపించే ప్రాజెక్టు.
- > **కొంచెం ఎక్కువ చెబుతున్నట్టున్నారు?**
- లేదు, మీరే తక్కువ అంచనా వేస్తున్నారు. మెట్రో మెట్రో ప్రాజెక్టు. అనుకున్నది అనుకున్నట్లు వూర్ధయితే, మీరు అడిగేందుకు మరే ప్రశ్నలు వుండవు. మరే అనుమానాలు మిగలవు. అనలు హైదరాబాద్ నగరం మెట్రోకు ముందు, మెట్రోకు తరువాత అవ్వంతగా అభివృద్ధి చెందుతుంది.
- > **మీరు చెబుతున్న దాని ప్రకారం మెట్రోరైలు అంటే పీ రవాణావ్యవస్థకు మించి ఇంకా ఏదో అందిస్తోంది.**
- విజంగా. ఇందుకు సమాధానంగా కొంచెం ఎక్కువ చెప్పాలి. హైదరాబాద్ నగరం గడచిన రికార్డు కాలంలో చాలా ఎక్కువగా విస్తరించింది. నిత్యం పెరుగుతున్న జనాభా, జనావాసాలకు అనుగుణంగా రవాణా సదుపాయాలు ఎంత పెరుగుతున్నా నరేపోవడం లేదు. శివారు ప్రాంతాలు ఇంకా అభివృద్ధి చెందాల్సి వుంది. కానీ రవాణా సదుపాయాలు విస్తృతంగా అభివృద్ధి చెందితే తప్ప, ఇది సాధ్యం కాదు. మరోపక్క పెరుగుతున్న రవాణా కారణంగా అనేక సమస్యలు తలెత్తుతున్నాయి. కాలింగ్, ట్రాఫిక్ జామ్స్, ప్రజల ఆరోగ్యాలు దెబ్బతినడం ఇలా ఎన్నో సమస్యలు. మరోపక్క రోడ్ల విస్తరణ పెద్ద సమస్యగా మారింది. ఇంకోపక్క

వేదల మూర్తి

రించింది. నిత్యం పెరుగుతున్న జనాభా, జనావాసాలకు అనుగుణంగా రవాణా సదుపాయాలు ఎంత పెరుగుతున్నా నరేపోవడం లేదు. శివారు ప్రాంతాలు ఇంకా అభివృద్ధి చెందాల్సి వుంది. కానీ రవాణా సదుపాయాలు విస్తృతంగా అభివృద్ధి చెందితే తప్ప, ఇది సాధ్యం కాదు. మరోపక్క పెరుగుతున్న రవాణా కారణంగా అనేక సమస్యలు తలెత్తుతున్నాయి. కాలింగ్, ట్రాఫిక్ జామ్స్, ప్రజల ఆరోగ్యాలు దెబ్బతినడం ఇలా ఎన్నో సమస్యలు. మరోపక్క రోడ్ల విస్తరణ పెద్ద సమస్యగా మారింది. ఇంకోపక్క



హైదరాబాద్ మెట్రో రైల్ స్టేషన్ నమూనా



ఎంతగా బస్సుల సంఖ్య పెంచుతున్నా సరిపోవడం లేదు. ఇలాంటి నేపథ్యంలో ఎలివేటెడ్ రవాణా వ్యవస్థ ఒక్కటి ప్రత్యామ్నాయం. అందుకే మన రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఇందుకు మెట్రో ఒక్కటి తరుణోపాయం అని భావించింది. అన్ని విధాలా పరిశీలనలు, పరిశోధనలు పూర్తయ్యాక, ఈ ప్రాజెక్టు కోసం ప్రభుత్వ ప్రయత్నాలు భాగస్వామ్యంతో 'హైదరాబాద్ మెట్రో' సంస్థ ఏర్పాటుయింది. మెట్రో నిర్మాణం పరకు ఈ సంస్థలో కీలక భాగస్వామ్యం ప్రభుత్వ సిబ్బందిది. వివిధ శాఖల నుంచి డిప్యూటీవేవే వచ్చినవారే ఇక్కడ పనిచేస్తున్నారు.

అయితే ఇక్కడో చిక్కుముడి వుంది. ప్రపంచ వ్యాప్తంగా వున్న మెట్రో రైళ్లలో లాభ సాఫీగా నడుస్తున్న వాటి సంఖ్య చాలా తక్కువ. దీనికి కారణం మెట్రో నిర్మాణ, నిర్వహణ వ్యయం చాలా ఎక్కువ కావడమే.

➤ ఎలివేటెడ్ మెట్రోకు భూగర్భ మెట్రో కన్నా ఖర్చు ఎక్కువే కదా? నిర్మాణ వ్యయం ఎలా వుంటుంది?

- అది అపోహ మాత్రమే. ఒక కిలోమీటరు ఎలివేటెడ్ రైలు మార్గానికి రెండు వందల కోట్ల వరకు ఖర్చవుతుందని అంచనా. అదే భూగర్భరైలు మార్గానికైతే దాదాపు రెట్టింపుకన్నా ఎక్కువ ఖర్చవుతుంది. సైగా స్థల సేకరణ పెద్దనమస్సు. నిర్మాణానికి పట్టే కాలం కూడా ఎక్కువ. ఇక్కడ హైదరాబాద్ లో ఎలివేటెడ్ రవాణా కోసం నిర్మించే స్తంభాల కోసం వీలయినంత తక్కువ స్థలం వాడుకుంటున్నాం. స్తంభాల సైజు ఇప్పటికే తెలిసి వచ్చింది కదా. అంతకు మించి స్థలం అవసరమే లేదు. స్టేషన్ల దగ్గర మాత్రం కాస్త స్థలం అవసరం. అందుకే కలకత్తా తరువాత మళ్లీ భూగర్భ రైలు నిర్మాణం జరగలేదు మనదేశంలో.

➤ హైదరాబాద్ మెట్రో ఏ మేరకు ప్రజల అవసరాలు తీరుస్తుందనుకుంటున్నారు?

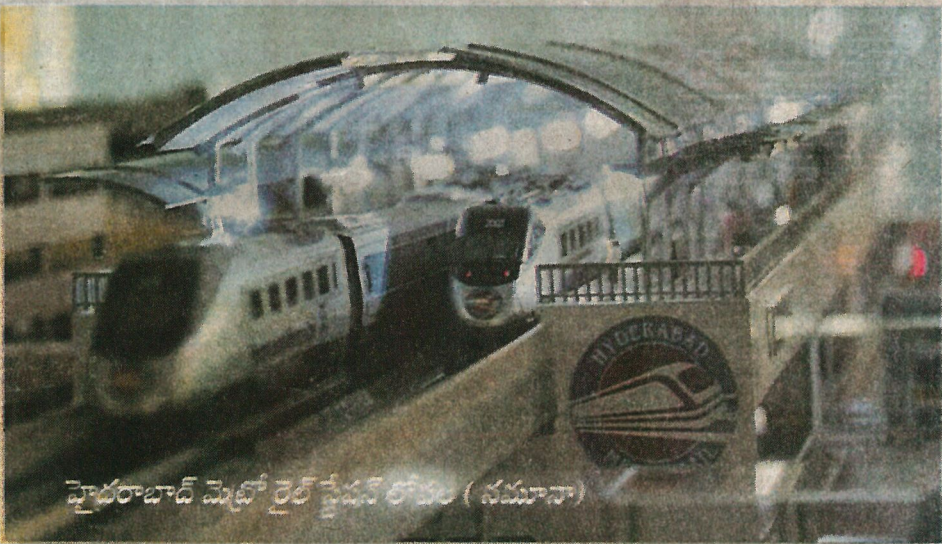
- ఇది కేవలం ఒక రవాణా వ్యవస్థలా మేం భావించడం లేదు. ముందు చెప్పినట్లు, ప్రపంచంలో మెట్రోరైలు లేదా

రాసిద్ మాన్ (ట్రాన్స్పోర్ట్ సిస్టమ్స్) లాంటివి అంతగా లాభార్జన ప్రాజెక్టులుగా లేవు. అందుకే హైదరాబాద్ మెట్రోను తొలిసారి భిన్నంగా డిజైన్ చేసాం. అసలు హైదరాబాద్ మెట్రో తొలిదశలో మూడు మార్గాలుగా వుంటుంది. ఎల్బీనగర్ నుంచి మియాపూర్, నాగోలు నుంచి శిల్పారామం, సికిందరాబాద్ జూబ్లీ బస్ స్టేషన్ నుంచి ఫలక్ సుమా వరకు ఇలా మూడు దారుల్లో మెట్రో రైళ్లు వరుసగా ఉంటాయి. ఈ మూడూ దారులు మూడు చోట్ల కలుస్తాయి కాబట్టి, ఆ జంక్షన్ ద్వారా అటు ఇటు మారొచ్చు. ఇవి 29, 15, 28 కిలోమీటర్ల దూరాన్ని అధిగమిస్తాయి.

➤ సరిపడా స్టేషన్లు వుంటాయా?

- మొత్తం మూడు రూట్లలో 66 స్టేషన్లు వుంటాయి. రూట్లు, స్టేషన్లు ఏవే ఫిక్స్ కాదు. అభివృద్ధి అన్నది నిరంతరం వుంటుంది. ప్రస్తుతానికి ప్రభుత్వంతో కుదిరిన ఒప్పందం ఇది. భవిష్యత్లో అప్పటి అవసరాల ప్రకారం కొత్త దారులు, కొత్త స్టేషన్లు అన్నీ సాధ్యమే. మెట్రో ఒకసారి వట్టాలెక్కితే, అందరూ అదే కావాలంటారు. ఇదంతా 2017 తరువాతి సంగతి.

➤ మళ్లీ మళ్లీ అద్దూతం అంటున్నారు. మిగిలిన నాటికే భవనం అంటున్నారు. ఏమిటా వైవం?



హైదరాబాద్ మెట్రో రైల్ స్టేషన్ లోపల (నమూనా)

- ముందే చెప్పినట్లు, తొలిసారి, ఎలివేటెడ్ రవాణా సిస్టమ్ను లాభదాయకంగా చేయడానికి హైదరాబాద్లో శ్రీకారం చుడుతున్నారు. కేవలం ఓ రవాణా సదుపాయంగా కాకుండా, అభివృద్ధి సాధనంగా దీనికి రూపకల్పన చేస్తున్నారు. అంటే చిన్న కథలా చెబితాను మీకు. రైలు ఎక్కడానికి వచ్చినవాళ్లు, ప్రయాణం పూర్తయ్యాక అవసరమైన పాపింగ్ను ఇక్కడ చేసుకోవచ్చు. కొన్ని కొన్ని స్టేషన్లు చిన్న సైజు మాల్స్, మల్టీ

కారణం. రైలుపట్టాలు, బోగీలు అన్నీ విదేశాల నుంచి తెప్పించాల్సివే. బోగీలు పూర్తిగా ఎయిర్ కండిషన్డ్. అత్యాధునిక సదుపాయాలన్నీ వుంటాయి. సీని కెమేరా వర్క్వేక్షణ వుంటుంది. బోగీల్లో ఏం జరుగుతోంది అన్నది రైలు సిబ్బంది అనుక్షణం కనిపెడుతుంటారు. అదే సమయంలో గ్రౌండ్ కంట్రోల్ రూమ్లో కూడా వర్క్వేక్షిం చే అవకాశం వుంటుంది. పూర్తిగా కాలాప్య రహితంగా, చొక్కా నలగకుండా ప్రయాణం చేసే అవకాశం వుంటుంది.



> సమయపాలన?

- నూటికి నూరుశాతం కచ్చితంగా వుంటుంది. రైళ్లు అన్నీ ముందస్తు ప్రణాళిక ప్రకారం నడుస్తాయి, పైగా ఒకదానికి ఒకటి అడ్డం పడే వరిస్థితి లేదు. కాబట్టి కచ్చితంగా సమయం ప్రకారం నడుస్తాయి. ప్రతి ఒక్కరు కొన్ని నిమిషాల్లోనే గమ్యస్థానం చేరతారు.

> ఇదంతా బాగానే వుంది..మెట్రో గురించి పాటల్లో ప్రచారం చేయడం, సామాన్యులను ట్రాండ్ అంటానిడర్లుగా మార్చడం?

- మెట్రో అంటే ప్రారంభంలో కొన్ని అపోహలుండేవి. జనాలకు మెట్రోను చేరువచేయాలనుకున్నాం. అందుకు పాటను మించిన మాధ్యమం లేదనిపించింది. అదే విధంగా వివిధ వర్గాలకు చెందిన జనాలతో ఓ టీమ్ ఆఫ్ బ్రాండ్ అంటానిడర్లను తయారుచేయాలని.

> మీరు కూడా పాటలు రాసినట్లున్నారు.. సాహిత్యంలో ప్రవేశం వుందా?

- కాలేజీ రోజుల్లో కవితలు అవీ రాసేవాడిని..ఆ

ఫెక్స్ లా వుంటాయి. రైలుతో పని లేకున్నా, ఇతరలా వ్యవహారాల కోసం కూడా మెట్రో స్టేషన్కు వచ్చేలా వుంటుంది. భవిష్యత్లో మెట్రో రైలు మార్గం ఇటు పాదచారులకు కూడా పనికివచ్చేలా చేయాలని చూస్తున్నాం. అంటే మొత్తం మెట్రో మార్గం కిందుగా, రోడ్లకు తగినంత ఎత్తులో ప్లాట్ ఫారమ్లు నిర్మించే అవకాశం వుంది. రైలు దిగినవారు కిందకు వచ్చి, రద్దీగా వుండే రోడ్లపై నడిచే బదులు, ఈ ప్లాట్ ఫారమ్లపై నడుచుకుంటూ వెళ్లచ్చు. ఇలా అన్ని విధాలా, బహుళార్థసాధకంగా మెట్రోను తీర్చిదిద్దాల్సి వుంది.

సరదా ఇప్పటికీ అలా కొనసాగుతోంది.

> అంత సమయం వుంటుందా?

- అభిరుచి, రాయలన్న సరదా వుంటే తీరిక అదే దొరుకుతుంది.

> ఆ మధ్య మెట్రోకు వచ్చిన అవార్డు గురించి చెబుతారా?

- అవును. గ్లోబల్ ఇంజనీరింగ్ ప్రాజెక్ట్ ఆఫ్ ది ఇయర్ 2013, అవార్డు మన

> దీని వల్ల ప్రస్తుతం పుణ్య వ్యాపారాలకు, రవాణా సంస్థలకు నష్టం వాటిల్లదా?

- అది అపోహ. ఆర్థికీకీ మరింత విస్తరణ అవకాశాలు పెరుగుతాయి. కూకట్ పల్లి చౌరస్తాలో దిగినవారు ఇళ్లకు వెళ్లాలంటే ఎలా? లోకల్ కాలనీల నుంచి మెట్రో రైలుకు మీసీ బస్సులు నడుపుకోవచ్చు. మెట్రో రైళ్ల వేకలు ఫిక్స్ చేసేటప్పుడు కాబట్టి, వాటికి అనుగుణంగా వివిధ కాలనీల నుంచి మీసీ సర్క్యులర్ రవాణాను నిర్వహించుకోవచ్చు. అదే విధంగా ఇంక్లస్వలో వ్యాపారావకాశాలు పెరుగుతాయి. ఒకే ఇంక్లస్వలో స్థలం లేక వ్యాపారాలు పెరగడం లేదనుకుంటే, ఇప్పుడా సమస్య తీరుతుంది.



> సదుపాయాలు ఎలా వుంటాయి?

- అంతర్జాతీయ స్టాండ్. నిర్మాణ వ్యయం ఎక్కువ వుండడానికి ఇది కూడా ఒక

మెట్రోను వరించింది. వంద ప్రాజెక్టులతో పోటీ పడి, ఈ అవార్డు సాధించడం నిజంగా సంతోషమైన సంగతి.

> అంటే మీ లక్ష్యం నెరవేరుతుందన్న ధీమా వచ్చినట్లేనా?

- లక్ష్యం ఎప్పుడో నిర్ణయమైంది..చేరేది భాయమనీ తెలుసు. అది నా ఒక్కడి కల కాదు.. హైదరాబాద్ అందరి కల.