ఆంధ్రజ్యోతి ఇంటర్వ్యూ

ఎయిర్‌పోర్ట్ మెట్రో తీరే వేరయా!

- హైదరాబాద్ నలుమూలల నుంచి వెళ్లేలా స్వతంత్ర కారిడార్‌గా నిర్మాణం.. 1.5 కిలోమీటరు అండర్‌గ్రౌండ్‌లో
- విభిన్నంగా మెట్రో కోచ్‌లు.. లగేజీ కోసం ప్రత్యేక డిజైన్
- ఎయిర్‌పోర్ట్ స్థాయిలో స్టేషన్లు.. రద్దీ ఆధారంగా నిర్మాణం
- ఎస్కలేటర్లు, ర్యాక్‌లు, స్కై వాక్ సదుపాయాలు
- పార్కింగ్‌కు ప్రత్యేక ప్రణాళిక.. టికెట్ చార్జీలు పెరగవు
- స్వదేశీ రైల్వే ఉత్పత్తులతో వ్యయంలో భారీగా తగ్గుదల
- మార్చి నాటికి అనుమతులు.. 2028లోగా పూర్తి
- 'హైదరాబాద్ మెట్రో' ఎండీ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి

10

ఎయిర్‌పోర్ట్ మెట్రో తీరే వేరయా!

నగరం నలుమూలల నుంచి వెళ్లేలా స్వతంత్ర కారిడార్‌గా నిర్మాణం .. 1.5 కి.మీ.ల మార్గం అండర్‌గ్రౌండ్‌లో..

- మార్చి నాటికి రెండో దశ మెట్రో అనుమతులు
- రద్దీ ఆధారంగా స్టేషన్ల నిర్మాణం
- నెలవారీ పాస్‌లు తీసుకొస్తాం
- ఆంధ్రజ్యోతి ప్రత్యేక ఇంటర్వ్యూలో 'హైదరాబాద్ మెట్రో' ఎండీ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి

హైదరాబాద్ సిటీ, డిసెంబరు 13 (ఆంధ్రజ్యోతి): మెట్రో రెండోదశలో భాగంగా చేపట్టనున్న ఎయిర్‌పోర్ట్ కారిడార్.. విభిన్నంగా ఉండనుందని, ప్రయాణికుల అవసరాలకు అనుగుణంగా కోచ్‌ల డిజైన్ ఉంటుందని, లగేజీ కోసం ర్యాక్‌లు, ఎస్కలేటర్లు, స్కైవాక్ వంటి సదుపాయాలు ఉంటాయని హైదరాబాద్ ఎయిర్‌పోర్ట్ మెట్రో రైల్ లిమిటెడ్ (హెచ్‌ఏఎంఎల్), హైదరాబాద్ మెట్రో రైల్ (హెచ్ఎంఆర్) ఎండీ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి తెలిపారు. నగరం నలుమూలల నుంచి ఎయిర్‌పోర్టుకు సులువైన, చవకైన రవాణా కల్పించాలన్నదే ప్రభుత్వ లక్ష్యమని, ఈ మేరకు ఇండిపెండెంట్ కారిడార్‌గా ఎయిర్‌పోర్ట్ కారిడార్‌ను తీర్చిదిద్దుతామన్నారు. 36.8 కి.మీ.లు ఉన్న ఈ మార్గంలో 1.5 కి.మీ.లు అండర్‌గ్రౌండ్ మెట్రో ఉంటుందన్నారు. శుక్రవారం 'ఆంధ్రజ్యోతి'కి ఇచ్చిన ప్రత్యేక ఇంటర్వ్యూలో ఎన్వీఎస్ రెడ్డి రెండోదశ మెట్రోకు సంబంధించి పలు వివరాలు వెల్లడించారు. మెట్రో రెండో దశలో స్వదేశీ కోచ్‌లు ఉంటాయని, 'మేకిన్ ఇండియా' పథకంలో భాగంగా 80% వరకూ దేశీయ ఉత్పత్తులనే తీసుకుంటున్నామని వెల్లడించారు. ఐదు కొత్త కారిడార్లకు సంబంధించిన డిటైల్డ్ ప్రాజెక్టు రిపోర్టును రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఆమోదంతో నెల క్రితమే కేంద్రానికి సమర్పించామని.. వచ్చే ఏడాది మార్చిలోపు డీపీఆర్‌కు ఆమోదం లభిస్తుందని పేర్కొన్నారు. కేంద్రం నుంచి అనుమతి రాగానే అన్ని కారిడార్ల పనులను ఒకేసారి ప్రారంభించి 2028లోపు పూర్తి చేస్తామన్నారు. ఇంటర్వ్యూ పూర్తివివరాలు..

రెండో దశ విస్తరణపై ప్రభుత్వం స్పందన ఎలా ఉంది?

ప్రభుత్వం అత్యధిక ప్రాధాన్యత ఇస్తున్న అంశాల్లో మూసీ ప్రాజెక్టుతోపాటు మెట్రో విస్తరణ కూడా ఉంది. బెంగళూరులో వాహనాల రద్దీ పెరిగి కొన్ని సందర్భాల్లో ఒకటిన్నర కి.మీ.ల దూరానికి 2-3 గంటల సమయం పడుతోంది. అలాంటి పరిస్థితి మనకు రాకుండా ఉండాలంటే మెట్రో విస్తరణ అవసరమని చెప్పడంతో ప్రభుత్వం ప్రత్యేక చొరవ చూపింది. రెండో దశ అనుమతుల కోసం సీఎం రేవంత్‌రెడ్డి.. కేంద్రమంత్రులను వరుసగా కలుసుకుని వీలైనంత వేగంగా అనుమతులు వచ్చేలా ప్రయత్నిస్తున్నారు.

రెండో దశలో భూసేకరణ సమస్యలున్నాయా?

రెండో దశలో 5 కారిడార్లను 76.4 కి.మీ.ల మేర ప్రతిపాదించాం. కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు జాయింట్ వెంచర్‌గా ఈ ప్రాజెక్టును చేపడుతున్నాయి. మొదటి దశ మాదిరిగా రెండో దశకు భూసేకరణ సమస్యలు లేవు. కేవలం పాతబస్తీ కారిడార్‌లో మాత్రమే 1100 స్థలాలను (ప్రాపర్టీస్‌ను) సేకరించాల్సి వస్తోంది. వీటిలో ఇప్పటికే 900 స్థలాలకు సంబంధించి హైదరాబాద్ కలెక్టర్ ద్వారా నోటిఫికేషన్ ఇచ్చాం. మిగిలినవాటికి త్వరలో ఇస్తాం. ఓల్డ్‌సిటీలో ఒక్క ప్రార్థనా మందిరానికీ ఇబ్బంది కలుగకుండా మెట్రోను నిర్మిస్తాం.

రెండో దశలో డిపోలు ఎక్కడ ఏర్పాటు చేస్తారు?

ప్రభుత్వ స్థలాల్లోనే ఏర్పాటు చేస్తాం. రాయదుర్గ్-నియోపోలీస్ మార్గంలో ఒకటి, పటాన్‌చెరు-మియాపూర్ మార్గంలో ఒకటి (ప్రస్తుతం ఉన్నదానికి అదనంగా), ఎయిర్‌పోర్టు రూట్‌లో మరొకటి ఏర్పాటు చేయాలని భావిస్తున్నాం.

ఎయిర్‌పోర్టు కారిడార్ ఎలా?

నగరం నలుమూలల నుంచి ఎయిర్‌పోర్టుకు సులువైన, చవకైన రవాణా కల్పించాలన్నదే ప్రభుత్వ లక్ష్యం. అందుకే దీనిని ఇండిపెండెంట్ కారిడార్‌గా తీర్చి దిద్దుతున్నాం. 36.8 కి.మీ.లు ఉన్న ఈ మార్గంలో 1.5 కి.మీ.లు అండర్‌గ్రౌండ్ మెట్రో ఉంటుంది. ఎయిర్‌పోర్టుకు సుమారు 5-6 కి.మీ.ల దూరంలో ఎలివేటెడ్ కారిడార్‌ను నెమ్మదిగా భూమి మీదకు తీసుకొస్తాం. ఇక్కడ కట్ అండ్ కవర్ (భూమిని కాలువలాగా తవ్వి కప్పడం) విధానంలో నిర్మిస్తాం. అండర్‌గ్రౌండ్‌లో 20 మీటర్ల వరకూ భూమిని తవ్వి నిర్మిస్తాం. ట్రక్‌ను టర్మినల్ స్టేషన్‌కి తీసుకెళ్తాం. ఈ కారిడార్‌ను ప్లాట్‌ఫాం టు ప్లాట్‌ఫాం డిజైన్‌లో నిర్మిస్తాం. భవిష్యత్‌లో పార్కింగ్ కాంప్లెక్స్‌ల నిర్మాణానికి చర్యలు తీసుకుంటాం. అన్ని స్టేషన్ల వద్ద విద్యుత్ వాహనాల (ఈవీ) చార్జింగ్ స్టేషన్లు నెలకొల్పుతాం.

టికెట్ రేట్లు ఎలా ఉంటాయి?

ప్రభుత్వమే రెండో దశ నిర్మాణం చేపడుతుండడంతో నిధులకు సమస్య ఉండదు. జైకా, ఏడీబీ లాంటి అంతర్జాతీయ బ్యాంకులు రుణాలు ఇచ్చేందుకు కేంద్రం సావరీన్ గ్యారెంటీ ఇస్తుండడంతో ఆర్థిక వనరులకు ఢోకా లేదు. కాబట్టి టికెట్ చార్జీలు పెరగవు. ఈసారి నెలవారీ పాస్‌లు తీసుకొస్తాం. వీటికి చాలా డిమాండ్ ఉంది.

ప్రజల సహకారం ?

మొదటి దశలో మెట్రో వద్దని చాలామంది అంటే.. ఇప్పుడు మాకు కావాలంటే మాకు కావాలని కోరుతున్నారు. మొదటి దశలో అనుభవం లేకపోవడంతో కొంత ఇబ్బందికి గురయ్యాం. నాపై కోర్టులో వందలాది మంది కేసులు వేశారు. అయినా.. భయపడకుండా ముందుకుసాగి పూర్తి చేశాం. ఇప్పుడు అటువంటి సమస్యలు లేవు.

ఫస్ట్‌మైల్, లాస్ట్‌మైల్ కనెక్టివిటీని ఎలా అభివృద్ధి చేస్తారు?

మల్టీమోడల్ ఇంటిగ్రేషన్ ట్రాన్స్‌పోర్టు కింద ఫస్ట్‌మైల్, లాస్ట్‌మైల్ కనెక్టివిటీని అభివృద్ధి చేస్తాం. ప్రతి స్టేషన్ నుంచి ఉదయం, రాత్రివేళల్లో ప్రయాణికులకు తక్కువ ధరతో రవాణా సదుపాయం కల్పించే విధంగా చర్యలు తీసుకుంటాం.

మెటీరియల్ యార్డులను ఎక్కడ ఏర్పాటు చేస్తారు?

మొదటి దశలో సెగ్మెంటల్ విధానంలో మెట్రో పిల్లర్లను నిర్మిస్తే.. ఇప్పుడు యూ-గిడ్డర్ విధానంలో చేపడుతున్నాం. ఇందులో రెండు పిల్లర్ల మధ్య ఒకే గిడ్డర్ పెడతాం. ఫస్ట్‌ఫేజ్‌లో ఉప్పల్, కుత్బుల్లాపూర్‌లో కాస్టింగ్ (పిల్లర్లు, వయాడక్టుల తయారీ) యార్డులు ఏర్పాటు చేశాం. రెండో దశలో 5 కారిడార్లకు కావాల్సిన మెటీరియల్ అవసరం ఉండడంతో 6 చోట్ల యార్డులను ఏర్పాటు చేయనున్నాం. మియాపూర్-పటాన్‌చెరు మార్గంలో రెండు, ఎయిర్‌పోర్టు మార్గంలో రెండు, కోకాపేట్ వద్ద ఒకటి, ఎల్‌బీనగర్ ఒక యార్డు ఉంటాయి.

మెట్రోపై కాలుష్య ప్రభావం ఉందా?

వాహనాలు పెరిగి కాలుష్యం విపరీతంగా పెరుగుతోంది. దీంతో మొదటి దశలో తిరుగుతున్న రైళ్లకు సంబంధించిన సున్నిత పరికరాలు పాడైపోతున్నాయి. మియాపూర్ డిపోలో మెయింటనెన్స్ పనులు కాస్త తక్కువగా జరుగుతున్నప్పటికీ.. నాగోల్ డిపోలో ప్రతిరోజు వందలాది మంది సిబ్బంది పనిచేయాల్సి వస్తోంది. వాహనాల వినియోగాన్ని తగ్గించి కాలుష్యాన్ని అరికట్టాలంటే మెట్రో ఒక్కటే మెరుగైన సాధనం.

మెట్రోలో ఇప్పటి వరకు ప్రమాదాలు జరిగాయా?

ప్రైవేట్ పబ్లిక్ పార్ట్‌నర్‌షిప్ (పీపీపీ) మోడల్‌లో చేపట్టిన మెట్రో ప్రాజెక్టు ప్రపంచంలో కేవలం హైదరాబాద్‌లోనే ఉంది. పిల్లర్ల నుంచి ట్రాక్‌ల వరకు అన్నింటిని పకడ్బందీగా చేపట్టాం కాబట్టే మన వద్ద ఇప్పటివరకు ఒక్క యాక్సిడెంట్ కూడా జరగలేదు. ప్రమాదరహిత ప్రయాణాన్ని అందిస్తుండటంతో మాకు స్కాట్‌లాండ్‌కు చెందిన రాయల్ సొసైటీ వరుసగా మూడేళ్లుగా అవార్డులు అందజేస్తోంది.

మీ హయాంలోనే రెండు దశల నిర్మాణం జరగటంపై ఎలా భావిస్తున్నారు?

హైదరాబాద్ లాంటి మహానగరంలో మెట్రో పనులు నా హయాంలో జరగడం, జరుగుతుండడం చాలా సంతోషాన్నిస్తోంది. మొదటి దశలో, రెండో దశలో నేనే ఎండీగా ఉండడం ఆలిండియా రికార్డు. ప్రభుత్వాల సహకారంతోనే సమర్థంగా పనులు చేపడుతున్నా. విశ్వనగరంగా రూపుదిద్దుకుంటున్న హైదరాబాద్‌లో మెట్రో విస్తరణ చాలా అవసరం. 2028లోగా రెండోదశను పూర్తి చేయాలని ప్రభుత్వం లక్ష్యంగా పెట్టుకుంది.

రెండో దశలో సవాళ్లేమిటి?

రాయదుర్గ్-మైండ్‌స్పేస్, బైరామల్‌గూడ-హయత్‌నగర్, ఓల్డ్‌సిటీలో దారుల్‌షిఫా ప్రాంతాల్లో మెట్రో నిర్మాణం కిష్టంగా ఉండనుంది. మైండ్‌స్పేస్ దాటిన తర్వాత అండర్‌పాస్, బయోడైవర్సిటీ వద్ద ఫ్లై ఓవర్ ఉంది. అలాగే బైరామల్‌గూడ వద్ద ఫ్లైఓవర్ ఉంది. పాతబస్తీలో 106 ప్రార్థనా మందిరాలున్నాయి. ఆయా ప్రాంతాల్లో ఇప్పటికే క్షేత్రస్థాయిలో అధ్యయనం చేశాం. ఎక్కడ మలుపులు తీసుకోవాలనే దానిని పరిశీలించాం. కాబట్టి, వేటికీ ఇబ్బంది లేకుండా పనులు చేసే విధంగా డీపీఆర్ తయారు చేశాం.

స్టేషన్ల డిజైన్ ఎలా ఉండబోతోంది?

మొదటి దశలో అన్ని స్టేషన్లను ఒకే మాదిరిగా నిర్మించడంతో కొన్ని చోట్ల రద్దీ లేకుండా కనిపిస్తోంది. రాయదుర్గ్, అమీర్‌పేట్, నాగోల్, ఎల్‌బీనగర్, మియాపూర్ స్టేషన్లలో ప్రయాణికులు కిక్కిరిసి ఉంటారు. దీనిని దృష్టిలో ఉంచుకుని రెండో దశలో మార్పులు చేస్తాం. ఎక్కువ మంది రాకపోకలు సాగించే స్టేషన్లను పెద్దగా నిర్మించాలని, జనం తక్కువ ఉండే చోట చిన్నగా నిర్మించాలని భావిస్తున్నాం. రాయదుర్గ్, ఎల్‌బీనగర్, చాంద్రాయణగుట్ట, ఎయిర్‌పోర్టు కార్గో, టర్మినల్ సేషన్లను విశాలంగా నిర్మిస్తాం. అన్ని స్టేషన్లలో టాయిలెట్ల సదుపాయం కల్పిస్తాం. ఎయిర్‌పోర్టులో కలిగే భావన కలిగేలా కొత్త మెట్రో స్టేషన్లను తీర్చిదిద్దుతాం.

రెండో దశలో కోచ్‌లు ఎలా ఉంటాయి?

మొదటి దశ మాదిరిగానే రెండో దశ కోచ్‌లుంటాయి. అయితే, ఎయిర్‌పోర్టు కారిడార్ మెట్రోలో మాత్రం మార్పులు ఉంటాయి. ప్రయాణికులు లగేజీని తీసుకెళ్లేందుకు, కూర్చునేందుకు ఆ కోచ్‌లు ప్రత్యేక డిజైన్‌తో ఉంటాయి. లగేజీ ర్యాక్‌లు, ఎస్కలేటర్లు భిన్నంగా ఉంటాయి. రైలు నేరుగా ఎయిర్‌పోర్టు టర్మినల్‌కు వెళ్తుండటంతో అండర్‌గ్రౌండ్ ట్రాక్‌తోపాటు ఎయిర్‌పోర్టు కార్గో వరకు ఫుల్ ఏసీ సౌకర్యం ఉంటుంది. కాగా, నాగోల్ నుంచి రైలు ప్రారంభమవుతుండటంతో నాగోల్ క్రాస్‌రోడ్డులో స్టేషన్‌ను ఏర్పాటు చేస్తాం. ప్లాట్‌ఫాం నుంచి ప్లాట్‌ఫాంకు స్కైవాక్‌ను ఏర్పాటు చేస్తాం. దీని ద్వారా లగేజీని సులువుగా తీసుకెళ్లటానికి వీలవుతుంది. మెట్రో మొదటి దశలో 80% ముడిసరుకులను విదేశాల నుంచి దిగుమతి చేసుకున్నాం. ట్రాక్‌ను పారిస్ నుంచి తీసుకొచ్చాం. కోచ్‌లు, ట్రాక్షన్ వైర్లు, సిగ్నలింగ్ పరికరాలను వివిధ దేశాల నుంచి తీసుకురావడంతో ఖర్చులు బాగా పెరిగాయి. అయితే, ప్రధాని మోదీ చేపట్టిన 'మేకిన్ ఇండియా'లో భాగంగా రైళ్లకు సంబంధించిన దాదాపు 80 రకాల ఉత్పత్తులను మన దేశంలోనే తయారు చేస్తున్నారు. దిగుమతులపై కస్టమ్స్ సుంకం ఉంటుంది కాబట్టి, ధరలు అధికంగా ఉంటాయి. స్వదేశీ ఉత్పత్తులపై ఆ సుంకం ఉండదు కాబట్టి, వ్యయం భారీగా తగ్గుతోంది. తద్వారా మెట్రో నిర్మాణ ఖర్చులు ఆదా అవుతున్నాయి. కేవలం 20% ముఖ్యమైన ఉత్పత్తులను మాత్రమే విదేశాల నుంచి తీసుకురావాల్సి ఉంటుంది.