



మెట్రో రెండో దశకు.. కేంద్రం గ్యారంటీనే కీలకం

హైదరాబాద్
మహానగర
విస్తరణకు
మెట్రో
దోహదం

- లోన్లు ఇవ్వడానికి ఫైనాన్స్ సంస్థలు రెడీ
- ప్యూచర్ సిటీకి మెట్రోతో అనేక లాభాలు
- భూముల రేట్లు విపరీతంగా పెరిగే అవకాశం

**'దిశ' ప్రత్యేక
ఇంటర్వ్యూలో
మెట్రో రైలు ఎండ్
ఎన్వీఎస్ రెడ్డి**

'హైదరాబాద్ మెట్రో రైలు రెండో దశ విస్తరణకు నిధుల సమీకరణ కోసం కేంద్ర ప్రభుత్వం ఇచ్చే సోవరిన్ గ్యారంటీ కీలకం. దీని వల్ల రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి ఎఫ్ఆర్డీఎంకు ఎఫెక్ట్ ఉండదు. జాయింట్ వెంచర్ ప్రాజెక్టులో కేంద్రం గ్యారంటీ ఇస్తేనే రుణాలు ఇవ్వడానికి అంతర్జాతీయ ఫైనాన్స్ సంస్థలు రెడీగా ఉన్నాయి. హైదరాబాద్ మహానగర విస్తరణలో మెట్రో రైల్ కీలకం. ప్యూచర్ సిటీకి మెట్రో రైలుతో అనేక లాభాలున్నాయి. భూముల ధరలు విపరీతంగా పెరుగుతాయి. నగరం నలుమూలల అభివృద్ధి సమాంతరంగా ఉండాలనేది సీఎం రేవంత్ రెడ్డి విజన్. దాని కనుగుణంగానే పనిచేస్తున్నాం' అని మెట్రో రైలు లిమిటెడ్ ఎండ్ ఎన్వీఎస్ రెడ్డి సుక్రవారం 'దిశ'కు ఇచ్చిన ప్రత్యేక ఇంటర్వ్యూలో తెలిపారు. - దిశ, సిటీ బ్యూరో



సొసైటీ వీజిలో





మెట్రో రెండో దశకు..



కేంద్రం గ్యారంటీనే కీలకం

లోస్తు ఇవ్వడానికి ఫైనాన్స్ సంస్థలు రెడీ

హైదరాబాద్ మహానగర విస్తరణకు మెట్రోరైలు దోహదం

దేశ ప్రత్యేక ఇంటర్వ్యూలో మెట్రోరైలు ఎండి ఎన్సీఎస్ రెడ్డి



దశ, సీటీ బ్యూరో :

'హైదరాబాద్ మెట్రోరైలు రెండో దశ ప్రాజెక్టులకు నిధుల సమీకరణకు కేంద్ర ప్రభుత్వం ఇచ్చే సావరిన్ గ్యారంటీ కీలకం. దీని వల్ల రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి ఎఫ్ఆర్పీఎంకు ఎఫ్ఎక్స్ ఉండదు. జాయింట్ వెంచర్ ప్రాజెక్టుల్లో కేంద్రం గ్యారంటీ ఇస్తేనే లోస్తు ఇవ్వడానికి అంతర్జాతీయ ఫైనాన్స్ సంస్థలు రెడీగా ఉన్నాయి. హైదరాబాద్ మహానగర విస్తరణలో మెట్రోరైలే కీలకం. నగరం నలుమూలల అభివృద్ధి సమాంతరంగా ఉండాలనేది సీఎం రేవంత్ రెడ్డి విజన్. దానికనుగుణంగానే పనిచేస్తున్నాం' అని హైదరాబాద్ మెట్రోరైలు లిమిటెడ్ ఎండి ఎన్సీఎస్ రెడ్డి తెలిపారు. శుక్రవారం 'దశ'కు ఇచ్చిన ప్రత్యేక ఇంటర్వ్యూలో పలు విషయాలను వెల్లడించారు.

హైదరాబాద్ పట్టణాభివృద్ధిలో మెట్రోరైలు పాత్ర?

ప్రపంచ వ్యాప్తంగా పట్టణాల్లో జనాభా పెరుగు తున్నది. అభివృద్ధి చెందిన దేశాల్లో 80-90 శాతం పట్టణ జనాభా ఉంది. మెనుకబడిన దేశాల్లోనూ 50 శాతానికి దాటింది. ఇండియాలో 35 శాతం, తెలంగాణ రాష్ట్రంలో 40 శాతం, హైదరాబాద్ లోనే అత్యధిక జనాభా ఉంది. ఈ జనాభాకు వ్యక్తిగత వాహనాలు పెరిగితే ట్రాఫిక్ తోపాటు కాలుష్యం కూడా పెరిగే అవకాశముంది. ఈ నేపథ్యంలో మెట్రోరైల్ తో ట్రాఫిక్ సమస్యను తగ్గించడంతో పాటు కాలుష్యం కూడా తగ్గుతున్నది. మొదటి దశ మెట్రోరైలుకు ప్రయాణికుల సంఖ్య గణనీయంగా పెరిగింది. ఇంకా పెరిగే అవకాశమున్నది.

ధీల్లీతో పోలిస్తే హైదరాబాద్ తోపాటు చుట్టుపక్కల ప్రాంతాల అభివృద్ధి ఎలా ఉండబోతున్నది?

నేషనల్ కాపిటల్ రీజియన్ (ఎన్సీఆర్)లో భాగంగా ధీల్లీ నగరంతోపాటు నోయిదా, మీరట్, గుర్గావ్, ఫరీదాబాద్ నగరాలు పారిశ్రామికంగా అభివృద్ధి చెందుతున్నాయి. దీంతోపాటు రాజస్థాన్,

పంజాబ్, హర్యానా, ఉత్తరప్రదేశ్ రాష్ట్రాలు సైతం అభివృద్ధి చెందుతున్నాయి. ఇదే మాదిరిగా హైదరాబాద్ నగరం నుంచి ఖమ్మం, ఆదిలాబాద్ జిల్లాలు తప్ప మిగిలిన అన్ని జిల్లాల కేంద్రాలకు వెళ్లడానికి 3 గంటలకు మించి ప్రయాణం పట్టదు. వీటికి గంటకు 200 కి.మీ వేగంతో వెళ్లే హై స్పీడ్ రైలు ఏర్పాటు చేస్తే హైదరాబాద్ నగరం ప్రపంచ స్థాయి నగరాలకు దీటుగా దూసుకెళ్లే అవకాశాలే ఎక్కువగా ఉన్నాయి.

హైదరాబాద్ మహానగర విస్తరణకు ఉన్న అవకాశాలు, మెట్రోరైలు ప్రాధాన్యత ఏమిటి?

హైదరాబాద్ మహానగరం విస్తరణకు అనేక అవకాశాలు ఉన్నాయి. సముద్రం లేకపోవడంతో సైకో స్టు వచ్చే అవకాశం లేదు. భూకంపాలకు అవకాశం తక్కువే. పర్యటాలేమిలేవు. హైదరాబాద్ నగరం 'గాడ్ గిఫ్ట్' అని చెప్పాలి. సేఫ్ సీటీ కావడంతోనే రక్షణ రంగం సంస్థలు, ఐటీ కంపెనీలు వచ్చాయి. దీనితోపాటు మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టును నలుమూలలా విస్తరించడంతో హైదరాబాద్ నగరం గోబల్ కెపిటల్ సెంటర్లకు (జీసీసీ) కేంద్ర బిందువుగా మారుతుంది. ట్రాఫిక్ సమస్యలు తగ్గుతుండడంతో పాటు నివాసయోగ్యనగరంగా మారనుందని పలు అంతర్జాతీయ సంస్థలు సైతం గుర్తించాయి.

ఫ్యూచర్ సీటీకి మెట్రోరైలు విస్తరించడంతో లాభాలు?

సీఎం రేవంత్ రెడ్డి విజన్ ప్రకారమే రాజీవ్ గాంధీ అంతర్జాతీయ ఎయిర్ పోర్ట్ నుంచి ఫ్యూచర్ సీటీ కి మెట్రోరైలు విస్తరించాలని నిర్ణయించాం. దీంతో రియల్ భూమ్ పెరగనుంది. భూముల ధరలు విపరీతంగా పెరిగే అవకాశముంది. పెద్ద గోల్డోండ్ ఔటర్ రింగ్ రోడ్డు (ఓఆర్ఆర్) ఎగ్జిట్ వద్ద 1000 ఎకరాల ప్రభుత్వ భూములు ఉన్నట్లు ప్రభుత్వం గుర్తించింది. దీన్ని 'అంతర్జాతీయ హబ్'గా మార్చడానికి కనరత్తు చేస్తున్నాం. రావిర్యాల నుంచి నిర్మించనున్న గ్రీన్ ఫీల్డ్ రేడియల్ రోడ్డు, మెట్రోరైలుతో లక్ష ఎకరాల భూములకు భారీగా డిమాండ్ రానున్నది.

హైదరాబాద్ మెట్రోరైలు రెండో దశ ప్రాజెక్టులకు నిధులెలా?

రెండు ప్రాజెక్టులకు నిధుల సేకరణ కష్టమేమీ కాదు. కేంద్రప్రభుత్వం నుంచి సావరిన్ గ్యారంటీ వస్తే లోస్తు ఇవ్వడానికి పలు అంతర్జాతీయ ఫైనాన్స్ సంస్థలు సిద్ధంగా ఉన్నాయి. జపాన్ ఇంటర్నేషనల్ కో-ఆపరేషన్ ఏజెన్సీ (జైకా), ఏసి యన్ డెవలప్ మెంట్ బ్యాంకు (ఎడీబీ), న్యూ

డెవలప్ మెంట్ బ్యాంకు (ఎన్డీబీ), ఏసియన్ ఇన్ ఫ్రాస్ట్రక్చర్ ఇన్వెస్ట్ మెంట్ బ్యాంకు(ఎఐఐబీ) సంస్థలు తక్కువ వడ్డీతో రుణాలివ్వడానికి రెడీగా ఉన్నాయి. ఈ రుణాలను 40 ఏం డల్లో చెల్లించడానికి అవకాశముంటుంది. మొదటి దశ ప్రాజెక్టు పీపీపీ కావడంతో నిర్మాణ సంస్థ ఎల్ అండ్ టీ అధిక వడ్డీతో లోన్ తీసుకోవడంతో భారంగా మారింది. రెండో దశ ప్రాజెక్టు జాయింట్ వెంచర్ కావడంతో కేంద్రప్రభుత్వ గ్యారంటీతో వడ్డీకే రుణాలు కాశముంది. తక్కువ తీసుకోవడానికి అవకాశముంది. తొందరగా ప్రాజెక్టును పూర్తి చేయడానికి అవకాశాలు కూడా ఉన్నాయి.

కిలోమీటర్ మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టు వ్యయం?

రెండో దశ ప్రాజెక్టులో ఒక కిలోమీటర్ కి నిర్మాణ వ్యయం కేవలం రూ.318 కోట్లే. బెంగళూరులో రూ.373 కోట్ల నుంచి రూ.569 కోట్లు, చెన్నైలో రూ.619 కోట్ల నుంచి రూ.756 కోట్లు, ముంబైలో రూ.543 కోట్ల నుంచి రూ.1,600 కోట్లుగా ఉంది. ఎలివేటెడ్ కారిడార్ మెట్రోకు కిలోమీటర్ కు రూ.400 కోట్లు, అందర్ గ్రౌండ్ మెట్రోకు రూ.600 కోట్ల నుంచి రూ.1000 కోట్లు ఉంది. డిజైన్స్, ఇన్స్ట్రక్షన్స్ తక్కువ ఖర్చుతో మెట్రో రెండో దశను చేపట్టనున్నాం.

ఎల్ అండ్ టీ నష్టాలు రావడానికి కారణాలు?

మొదటి దశ మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టులో 40 శాతం ఆదాయం రియల్ ఎస్టేట్ వ్యాపారం ద్వారా రాబట్టుకోవాలని నిర్ణయించాం. అంటే రూ.1.80 కోట్ల చదరపు అడుగుల విస్తీర్ణంలో నిర్మాణాలు చేపట్టి ఆదాయాన్ని సమకూర్చుకోవాలని నిర్ణయించాం. కానీ ఎల్ అండ్ టీ సంస్థ ఇప్పటి వరకు నాలుగు మార్చీ లో 1.08 లక్షల విస్తీర్ణాన్ని మాత్రమే డెవలప్ చేసింది. దీనికి ప్రాజెక్టు నిర్మాణానికే అధిక నిధులు ఖర్చు చేయడమూ ఓ కారణంగా చెప్పొచ్చు.

