ஒடிசா ரயில் விபத்திற்கான மூலக் காரணம் தெரிந்தது: ரயில்வே அமைச்சர் அஷ்வினி வைஷ்ணவ்

ரயில்வே அமைச்சர் அஷ்வினி வைஷ்ணவ்

புவனேஸ்வர்: ஒடிசாவில் ஜூன் 2ஆம் தேதி நடந்த ரயில் விபத்திற்கான மூலக் காரணம் என்னவென்பது தெரியவந்துள்ளது என்று ரயில்வே அமைச்சர் அஷ்வினி வைஷ்ணவ் தெரிவித்துள்ளார்.

ரயில் விபத்துப் பகுதியில் நடக்கும் சீரமைப்புப் பணிகளை அமைச்சர் அஷ்வினி வைஷ்ணவ் இன்று (ஞாயிறு) காலை நேரில் ஆய்வு செய்தார். அப்போது செய்தியாளர்களை சந்தித்த அவர், "மிக மோசமான இந்த ரயில் விபத்து குறித்த விசாரணை முடிவடைந்தது. ரயில்வே பாதுகாப்பு ஆணையர் விரைவில் அறிக்கையை தாக்கல் செய்வார். விபத்திற்கான காரணம் என்ன? அதில் யாருக்கு பங்கு? என்பதைக் கண்டறிந்துவிட்டோம். எலக்ட்ரானிக் இன்டர்லாக்கிங் பிரச்சினையால் இந்த விபத்து நடந்துள்ளது. அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பின்னர் முழுமையான தகவல்கள் வெளியாகும்" என்றார்.

ரயில்வே பாதை சீரமைப்புப் பணியில் 1000க்கும் மேற்பட்டோர் ஈடுபட்டுள்ளனர் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

எலக்ட்ரானிக் இன்டர்லாக்கிங் என்றால் என்ன?

இந்திய ரயில்வேயில் முன்பு ரிலே இன்டர்லாக்கிங் முறை தான் செயல்பாட்டில் இருந்தது. தற்போது எலக்ட்ரானிக் இன்டர்லாக்கிங் (EI) சிக்னல் அமைப்பு

செயல்பாட்டில் உள்ளது. இது கணினி வாயிலாக மாற்றத்தக்கது. இந்த நவீன் தொழில்நுட்பத்தில் ஏற்பட்ட கோளாறு காரணமாகவே விபத்து நடந்துள்ளது.

ரயில் விபத்து நடந்தது என்ன? மேற்கு வங்க தலைநகர் கொல்கத்தாவில் இருந்து நேற்று முன்தினம் (ஜூன் 2) பிற்பகல் 3.20 மணிக்கு புறப்பட்ட ஷாலிமார் - சென்னை சென்ட்ரல் கோரமண்டல் எக்ஸ்பிரஸ் ரயில், இரவு 7 மணி அளவில் ஒடிசாவின் பாலசோர் - பத்ரக் ரயில் நிலையங்கள் இடையே பாஹாநாகா பஜார் பகுதியில் வந்து கொண்டிருந்தது. அப்போது, பிரதான தண்டவாளத்தில் இருந்து இணைப்பு தண்டவாளத்துக்கு ரயில் மாறியுள்ளது. இணைப்பு தண்டவாளத்தில் ஏற்கெனவே நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்த சரக்குரயில் மீது கோரமண்டல் எக்ஸ்பிரஸ் ரயில் பயங்கர வேகத்தில் மோதியது. இதில் சரக்கு ரயிலின் 2 பெட்டிகளை துளைத்து 3-வது பெட்டியின் மீது பயணிகள் ரயிலின் இன்ஜின் ஏறியது. மோதிய வேகத்தில், கோரமண்டல் ரயிலின் 21 பெட்டிகள் தடம் புரண்டு, 3-வது தண்டவாளத்தின் குறுக்கே நின்றன.

அதே நேரம், பெங்களூருவில் இருந்து ஹவுரா செல்லும் சூப்பர்ஃபாஸ்ட் எக்ஸ்பிரஸ் ரயில் எதிர்திசையில் அதே பகுதியில் அதிவேகமாக வந்து கொண்டிருந்தது.

அப்போது, தண்டவாளத்தின் குறுக்கே நின்றிருந்த கோரமண்டல் ரயில் பெட்டிகள் மீது பெங்களூரு - ஹவுரா ரயில் பயங்கரமாக மோதிதடம் புரண்டது. இந்த விபத்தில் கோரமண்டல் ரயிலின் 3 பெட்டிகள், ஹவுரா ரயிலின் 2 பெட்டிகள் முற்றிலுமாக உருக்குலைந்தன.

2 பயணிகள் ரயில், ஒரு சரக்கு ரயில் மோதிய பயங்கர விபத்தில் உயிரிழந்தோர் எண்ணிக்கை 288 ஆக அதிகரித்துள்ளது. 1,000-க்கும் மேற்பட்டோர் படுகாயம் அடைந்துள்ளனர்.

ரயில் விபத்துகளை தடுக்க உதவக் கூடிய ‘கவாச்’ தொழில்நுட்பம் என்றால் என்ன? - ஒரு தெளிவுப் பார்வை

ஒடிசா ரயில்கள் விபத்தில் 260-க்கும் மேற்பட்ட உயிர்கள் பறிபோயுள்ளன. 900-க்கும் மேற்பட்டோர் காயமடைந்துள்ளனர். கடந்த 30 ஆண்டுகளில் நடந்த 3 மிக மோசமான ரயில் விபத்துகளில் ஒன்றாக ஒடிசா ரயில் விபத்து இணைந்துள்ளது. இந்த ரயில் விபத்து ஒட்டுமொத்த தேசத்தையும் அதிர்ச்சியில் ஆழ்த்தியுள்ளது. இந்நிலையில், ரயில்கள் ஒன்றுடன் ஒன்று மோதிக் கொள்ளாமல் தடுக்கும் ‘கவாச்’ (Kavach) என்ற தொழில்நுட்பம் விபத்து நடந்த பகுதியில் இல்லை என்ற தகவலை ரயில்வே செய்தித் தொடர்பாளர் தெரிவித்திருந்தார். இதுதான் தற்போது விவாதப் பொருளாகியுள்ளது.

கவாச் என்ற திட்டம் ஆத்மநிர்பர் பாரத் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக கடந்த 2022 பட்ஜெட்டில் அறிவிக்கப்பட்டது. இந்திய ரயில்வேயில் மொத்தம் 2,000 கி.மீ ரயில் நெட்வொர்க் கவாச் திட்டத்தின் கீழ் கொண்டுவர திட்டமிடப்பட்டது. ஆனால், வேகமெடுக்காமல் போன திட்டமானது.

கவாச் தொழில்நுட்பம் என்றால் என்ன? - கடந்த 2022-ஆம் ஆண்டு மார்ச் 23-ஆம் தேதி ரயில்வே அமைச்சகம் ரயில்கள் பாதுகாப்புக்காக முழுக்க முழுக்க

இந்தியாவில் உருவாக்கப்பட்ட தானியங்கி ரயில் பாதுகாப்பு அமைப்பான 'கவாச்'-ஐ அறிவித்தது. இதற்காக மத்திய அரசின் ரிசேர்ச் டிசைன்ஸ் அண்ட் ஸ்டாண்டர்ட்ஸ் ஆர்கனைசேஷனிற்கு மூன்று இந்திய நிறுவனங்கள் இதனை உருவாக்கிக் கொடுக்க, இந்திய ரயில்வே அதனை பயன்பாட்டுக்குக் கொண்டு வந்தது. கவாச் என்ற சொல் கவசம் - பாதுகாப்பு என்பதைக் குறிப்பதாகும்.

கவாச் எப்படி செயல்படும்? கவாச் தொழில்நுட்பமானது லோக்கோ பைலட்டுகள் என்றழைக்கப்படும் ரயில் ஓட்டுநர்களுக்கு விபத்து குறித்து எச்சரிக்கை செய்யும். எஸ்பிஏடி, சிக்னல் பாஸிங் அட் டேஞ்சர் எனப்படும் இந்த சமிக்ஞையானது ஒரே மார்க்கத்தில் இரு ரயில்கள் வந்தால் எச்சரிக்கும். மிகுந்த அடர்த்தியான பனி மூட்டம் இருக்கும்போது எதிரே ரயில் வந்தால் அலர்ட் செய்யும். எச்சரிக்கை செய்வதோடு மட்டுமல்லாமல், இது தானாகவே பிரேக் அப்ளை செய்து ரயிலின் வேகத்தை மட்டுப்படுத்தி விபத்துக்கான சாத்தியத்தை குறைக்கும்.

முதன்முதலில் தெற்கு சென்ட்ரல் ரயில்வேயில் லிங்கம்பல்லி - விகாராபாத் - வாடி மற்றும் விக்காராபாத் - பிதார் பகுதிகளில் 250 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு கவாச் தொழில்நுட்பம் சோதனை முயற்சியாக செயல்படுத்தப்பட்டது. அதன் செயல்திறன் உறுதியானதன் அடிப்படையில் இந்திய ரயில்வே நெட்வொர்க் முழுமைக்கும் கவாச் தொழில்நுட்பத்தை விரிவுபடுத்த மூன்று நிறுவனங்களுக்கு அதனை உருவாக்கும் ஒப்பந்தம் வழங்கப்பட்டது.

இதனடிப்படையில் முதற்கட்டமாக கவாச் தொழில்நுட்பத்தை உருவாக்க ரூ.16.88 கோடி ஒதுக்கப்பட்டது. புதுடெல்லி - ஹவுரா மற்றும் புதுடெல்லி - மும்பை இடையே மார்ச் 2024ல் கவாச் செயல்பாட்டுக்கு கொண்டு வர திட்டமிடப்பட்டு பணிகள் நடந்து வருகிறது. இதன் செயல்பாட்டின் அடிப்படையில் அடுத்தடுத்த நீட்டிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதனை ரயில்வே அமைச்சர் அஸ்வினி வைஷ்ணவே ஒருமுறை மக்களவை எழுத்துபூர்வ பதிலாக தெரிவித்திருந்தார்.

ஒடிசா ரயில் விபத்தை கவாச் இருந்திருந்தால் தவிர்த்திருக்கலாமா?

- இந்நிலையில் கவாச் தொழில்நுட்பம் இல்லாததால் தான் ஒடிசா ரயில் விபத்து நடந்ததாக எதிர்க்கட்சிகள் பலவும் குற்றஞ்சாட்டி வருகின்றன. விபத்துக்குள்ளான மூன்று ரயில்களில் எதிலும் கவாச் தொழில்நுட்பம் இல்லை என்று சொல்லப்படுவதால் அது பற்றிய விவாதங்கள் எழுந்துள்ளன.

இந்நிலையில், கவாச் இருந்திருந்தால் இத்தகைய மிகப் பெரிய விபத்தை தவிர்த்திருக்கலாமா என்பது ஊகங்களின் வசமே விடக்கூடியதாக உள்ளது என்று தொழில்நுட்ப வல்லுநர்களே கூறுகின்றனர். காரணம், ஒடிசா விபத்து இந்திய ரயில் விபத்து வரலாற்றிலேயே மிகவும் சிக்கலானது. ஒரு ரயில் தவறான பாதையில் மாறிச் சென்று நின்று கொண்டிருந்த சரக்கு ரயில் மீது மோதுகிறது. அந்த சரக்கு ரயிலின் பெட்டிகள் தடம்புரண்டு வேறொரு தண்டவாளத்தில் வந்த மற்றொரு எக்ஸ்பிரஸ் ரயிலின் மீது மோதுகிறது. அந்த ரயிலின் பெட்டிகளும் தடம் புரள்கின்றன. இப்படி மூன்று ரயில்கள் விபத்துக்குள்ளாகியுள்ளது.

இந்நிலையில், கவாச் இதில் எந்த அளவுக்கு உதவியிருக்கும் என்பது இதுபோன்ற விபத்துகளை அது தடுத்திருந்த முந்தைய சான்றுகள் இருந்தால் மட்டுமே உறுதிப்படுத்த முடியும் என நிபுணர்கள் கூறுகின்றனர். இருந்தாலும், இதுபோன்ற தொழில்நுட்பங்களை சுணக்கமின்றி செயல்படுத்த பரிந்துரைக்கின்றனர். எதிர்காலத்தில் பாதுகாப்பை உறுதி செய்யவும், விபத்துப் பேரிடரில் பாடம் கற்கவும் உதவும் என்பதால்.

EV