రైలు ప్రమాదాలు నివారించదగిన విషాదాలు

సంవత్సరకాలంలో దేశవ్యాపితంగా 700 కోట్లమంది ప్రయాణీకులను తమతమ గమ్యస్థానాలకు చేరవేసే రైల్వే వ్యవస్థ రైలు ప్రయాణాలన్నింటినీ క్షేమ కరంగా నడపగలుగుతోందా? అనే ప్రశ్న ఎదురౌతోంది. 2016 నవంబర్‌లో పాట్నా-ఇండోర్ ఎక్స్‌ప్రెస్ పట్టాలు తప్పిన ఘటనలో కనీసం 146 మంది చనిపోయారు. దీనిని వెన్నంటి ఆ తర్వాత 2017 జనవరిలో హిరాకుడ్ ఎక్స్‌ప్రెస్ పట్టాలుతప్పిన దుర్ఘటనలో దాదాపు 50 మంది చనిపోగా పెక్కుమందికి తీవ్రగాయాలయ్యాయి. ప్రయాణీకుల భద్రతా అంశం గాలికొదిలి వేయబడిందని, తీవ్ర నిర్లక్ష్యం చేయబడిందని ఈ ఘటనలు మరోమారు తేటతెల్లం చేస్తున్నాయి.

భారత రైల్వే వ్యవస్థలో సంవత్సరానికి సగటున 50 రైళ్ళు పట్టాలు తప్పుతుండగా, గత సంవత్సరం ఈ సంఖ్య 68కి చేరుకొంది. రైల్వేలలో పట్టాలు విరిగి పోయిన లోపాలే పైన పేర్కొన్న రెండు ప్రమాదాలకు కారణంగా ప్రాథమిక నివేదికలు వెల్లడిస్తున్నాయి. రైలు పట్టాలలో ఏర్పడిన సన్నని పగులు, పెద్దదిగా మారుతుందని, అధిక బరువున్న వస్తురవాణా గూడ్సు రైలుబండ్లు, ప్రయాణీకుల రైలుబండ్లు ఈ పట్టాల మీదుగా నడుస్తున్నప్పుడు ఏర్పడే వత్తిడి కారణంగా ఈ పగుళ్ళు పెద్దవిగా మారతాయని నిపుణులు చెబుతున్నారు. ఈ విధంగా సాపేక్షంగా చిన్న కారణాలైన వాటిని కూడా పట్టించుకొని, పరిష్కరించక పోవటమే, రైల్వే ట్రాక్‌ల ఘోరమైన నిర్వహణే ప్రయాణీకుల జీవితాలను బలిగొంటున్నది.

ప్రతి ప్రమాదానికీ నిర్దిష్టమైన కారణాలుండవచ్చు. సంవత్సరాల అనుభవంలో, పరిశీలనలో మనకర్థమౌతున్న దేమంటే భద్రతా వ్యవస్థల నిర్వీర్యపూర్వక నిర్లక్ష్యమే ఈ ప్రమాదాలకు కారణమనేది నిర్వివాదం. కాలపరిమితి దాటిన ఇంజన్లను, రైలుబోగీలను ఉపయోగిస్తూ వుండటం, లెవెల్ క్రాసింగ్‌ల వద్ద అసంపూర్తిగా వదలిన భద్రతా చర్యలు, సిగ్నలు వ్యవస్థను ఆధునీకరించటంలో కొరవలు, అరాకొరా నిర్వహణా యంత్రాంగం, భద్రతా వ్యవస్థలో ముఖ్యమైన సిబ్బంది స్థానాలను భర్తీచేయకపోవటం వంటివన్నీ ప్రమాదాలకు కారణాలుగా వున్నాయి.

2012లో ఉన్నతస్థాయి భద్రతా వ్యవహారాల సమీక్షా కమిటి పరిశీలనల ఆధారంగా రైల్వేవ్యవస్థ నాణ్యతా, నిర్వహణా, భద్రతా ప్రమాణాలు ఎంతటి ఘోరంగా వున్నాయో చెప్పవచ్చు. "రైల్వేవ్యవస్థలో ప్రతిఒక్కరూ భద్రతా అంశాన్ని జాగ్రత్తగా పాటించాలి; కానీ వాస్తవంలో ఆ భద్రతా అంశం ఎవరికీ పట్టలేదు". రైల్వేబడ్జెట్‌లో యంత్రాల అరుగుదలను లెక్కగట్టి, అందు కొరకు వినియోగించేందుకు ఉద్దేశించి కేటాయించిన నిధులే స్వల్పంకాగా, ఆ నిధులను కూడా నూతన రైల్వేలైన్ల నిర్మాణానికి మళ్ళించటం ప్రభుత్వ చిత్తశుద్ధిని ప్రశ్నార్థకం చేస్తోంది. 2015-16 నాటి ఎన్‌డిఏ మొదటి బడ్జెట్‌లో పై పద్దుక్రింద రూ.7,900 కోట్లు కేటాయింపులు జరగగా, సవరించిన అంచనాలలో అది 5,500 కోట్ల రూ.కు దిగజారింది. ప్రస్తుత బడ్జెట్‌లో మరింత ఘోరంగా కేవలం రూ. 3200 కోట్లు మాత్రమే కేటాయించారు.

రైల్వేలలో జరుగుతున్న 86 శాతం ప్రమాదాలకు మానవ వైఫల్యమే కారణంగా ఉన్నతాధికారులు పేర్కొంటున్నారు. రైల్వేలను శక్తివంతమైన ప్రజల రవాణా సౌకర్యంగా చూడటంకన్నా వ్యాపార అవసరాలకు ప్రధమ ప్రాధాన్యం ఇవ్వటం ప్రారంభైన నాటినుండి రైల్వేలలో ప్రజాభద్రత అంశంలో ద్రవ్య సంబంధ పొదుపు చర్యలను పాటిస్తున్న ఫలితమే ఈ విషాదాలు. ఈ పొదుపు చర్యల కారణంగానే, రైల్వేలలో 'వ్యాపార పథకాల'కు వక్కాణింపునిస్తూ, రైల్వే భద్రతా పర్యవేక్షణా విభాగంలో దాదాపు 30శాతం ఉద్యోగాలు భర్తీకావాల్సిన స్థితిలో, అత్యంత నాసిరకపు భద్రతా నిర్వహణ వుంటున్న రైల్వే లైన్లమీద అత్యంత భారీ బరువున్న వాణిజ్య, వ్యాపార గూడ్సు రైలుబండ్లను నడపటం జరుగుతోంది.

రైలు ప్రమాదాలను విశ్లేషిస్తే, రైల్వేట్రాక్ లోపాల ఫలితంగా రైళ్ళు పట్టాలు తప్పుతున్న సంఘటనలు అనేకం జరుగుతున్నట్లుగా విశదమౌతుంది. భారతదేశంలో రైల్వేట్రాక్‌ల దుస్థితి ఈ విధంగా వుండగా అవాంఛిత హైస్పీడ్ రైళ్ళేకాక బుల్లెట్ రైళ్ళను భారతరైల్వే వ్యవస్థపై రుద్దేందుకు పూనుకుంటున్నారు. రైళ్ళ నిర్మాణం, నిర్వహణ, నడపటంవంటివన్నీ విదేశీ కంపెనీల ప్రయోజనాలను నెరవేర్చే పథకాలన్నీ ఉపసంహ రించుకోవాలి. రైలుబండ్ల వేగాన్ని పెంచే పథకాలను ప్రవేశపెట్టేముందు, సాధారణ ప్రయాణీకుడి అధీనంలో వుంటూ వారి ప్రాణాలను భద్రతతో కూడిన ప్రయాణాన్ని అందించటం ప్రాథమికమైందని గుర్తించాలి.

ooooo