நாங்கள் மரியாதையுடன் தமிழ்நாட்டிற்குரிய பங்கை மட்டுமே கேட்கிறோம்!

இந்திய இரயில்வே தெற்கை புறக்கணிக்க வேண்டாம்!

மாநிலங்களவையில் மூத்த வழக்கறிஞர் என்.ஆர்.இளங்கோ வலியுறுத்தல்!

புதுடெல்லி, மார்ச். 14-

தமிழ்நாட்டிற்குரிய பங்கை நாங்கள் மரியாதையுடன் கேட்கிறோம். இந்திய இரயில்வே தெற்கை புறக்கணிக்காமல் உரிய முறையில், தமிழ்நாட்டிற்குரிய திட்டங்களை நிறைவேற்றித் தரும்படி மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் மூத்த வழக்கறிஞர் என்.ஆர். இளங்கோ வலியுறுத்திப் பேசினார்.

மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் என்.ஆர். இளங்கோ பேசியதாவது :-

● இரயில்வே திட்டங்கள் தமிழ்நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமானவை. தமிழ்நாடு அரசு மிக நீண்ட காலமாக மத்திய அரசிடம் பின்வரும் திட்டங்களை துரிதப்படுத்த வேண்டுகோள் விடுத்து வருகிறது. இவை அனைத்தும் அனுமதி பெற்று உயர் முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டும்:

● தாம்பரம் செங்கல்பட்டு இடையே நான்காவது இரயில் பாதை

●திருப்பத்தூர் கிருஷ்ணகிரி ஒசூர் புதிய இரயில் பாதை

● மதுரை தூத்துக்குடி அருப்புக்கோட்டை வழியாக (143.5 கி.மீ)

● மிஞ்சூர் திருவள்ளூர் ஸ்ரீபெரும்புதூர் ஓரகடம் சிங்கபெருமாள் கோயில் மதுராந்தகம். இத்திட்டம் சென்னையைச் சுற்றியுள்ள துறைமுக ங்களையும், தொழில் மையங்களையும் இணைக்கிறது.

● அரைஅதிவேக இரயில் பாதை (200 கி.மீ வரை): இப்பாதை சென்னை சேலம் கோயம்புத்தூரை இணைக்கும்மற்றும்சேலம் ஓசூர் பெங்க ளூ ரு , கோயம்புத்தூர் எர்ணாகுளம் போன்ற நீட்டிப்புகளுடன்கூடியது.

● 10 புதிய இரயில் பாதைத் தி ட்டங்களில், 872 கி.மீல் வெறும் 24 கி.மீ மட்டுமே செயல்பாட்டுக்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. அகலப்பாதை மாற்றத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரை, மூன்று திட்டங்களில் 748 கி.மீல் 604 கி.மீசெயல்பாட்டிற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. 9 இரட்டை/பல தடப்பாதைதிட்டங்களில் 967 கி.மீல் வெறும் 37 கி.மீ மட்டுமே செயல்பாட்டிற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. இதற்கு காரணங்களாக மாநில அரசின் நிலம் கையகப்படுத்துதல், வன அனுமதி, மாநில அரசின் செலவு பங்கு, திட்டங்களின் முன்னுரிமை, பகுதியின் புவியியல் மற்றும் நிலப்பரப்பு நிலைமைகள் போன்றவை கூறப்படுகின்றன.

● மிக நீண்ட ஆண்டுகளாக, இரயில்வே அமைச்சகத்திலிருந்து அதே பதில்தான் வருகிறது. இரயில்வே பட்ஜெட் ஒதுக்கீடு, பட்ஜெட் ஒதுக்கீடு அல்லது மொழிக் கொள்கை என்று எதுவானாலும், மத்திய அரசு எப்போதும் தமிழ்நாடு மாநிலத்தை கண்டுகொள்வதில்லை.

● தமிழ்நாட்டு மக்கள் பாஜகவை வாக்களித்து தேர்ந்தெடுக்காததால், மத்திய அரசு இந்த அணுகுமுறையை கடைப்பிடிக்கக்கூடாது. எங்களின் தேசப்பற்று யாரைவிடவும் குறைந்தது அல்ல. மத்திய அரசின் வரி வருவாய்க்கு எங்கள் பங்களிப்பு யாரைவிடவும் குறைந்தது அல்ல. ஆனால், தமிழ்நாடு மாநிலத்திற்கு நிதி விடுவிப்பதில், அது இரயில்வே திட்டங்களோ, கல்வியோ அல்லது சுகாதாரமோ, மத்திய அரசு கடுமையான அணுகுமுறையை கடைப்பிடிக்கிறது.

நாங்கள் மரியாதையுடன் எங்களுக்கு உரிய பங்கை மட்டுமே கேட்கிறோம் என்பதை நினைவுபடுத்துகிறோம். எங்களுக்கு நியாயமாக உரியதைத டுப்பதன் மூலம் எங்களை அச்சுறுத்த முடியாது என்பதை புரிந்து கொள்ளுங்கள். உலகளாவிய உயிரியல் கட்டமைப்புகளானDNA மற்றும் RNA தவிர, நாங்கள் மூன்றாவது முக்கியமான குறியீட்டை கொண்டுள்ளோம் CNA. இந்த CNA, C.N. அண்ணாதுரை என்பதைக் குறிக்கிறது, அந்த பெயர் எங்கள் கலாச்சார மற்றும் அரசியல் பாரம்பரியத்தை பிரதிநிதித்துவப் படுத்துகிறது, பேரறிஞர் அண்ணா என்ற பெயர் எதிர்மறையான சூழலிலும் எங்களுக்கு உறுதியை தருகிறது. பேரறிஞர் அண்ணா அறுபது ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இந்த மாண்புமிகு அவையில் பேசியதை படியுங்கள். அவர் தென்னகத்திற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் போராடியதற்காக நாங்கள் இன்னும் போராடிக் கொண்டிருக்கிறோம். அவர் தந்த காரணங்கள் இப்போதும் அப்படியே உள்ளன.

II. தனியார்மயமாக்கல்:

இந்திய இரயில்வேயின் தனியார்மயமாக்கல் 2015ல் நிதி ஆயோக் குழு இந்தியாவின் விரிவான இரயில்வே வலைப்பின்னலின் முக்கிய பகுதிகளை தனியார் மயமாக்க இரண்டு தசாப்த காலத் திட்டத்தை முன்மொழிந்தது லிருந்து உருவாகத் தொடங்கியது. அதிலிருந்து, மோடி தலைமையிலான பாஜக அரசு பல்வேறு அணுகுமுறைகள் மூலம் பல்வேறு தனியார்மயமாக்கல் நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்தியுள்ளது:

● பணியாளர் மறுசீரமைப்பு: ஒப்பந்தமயமாக்கல் மற்றும் வெளி ஒப்படைப்பு ஆகியவை பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையை சுமார் 3.5 மில்லியனிலிருந்து சுமார் 1 மில்லியனாக குறைத்துள்ளது.

● நிறுவனமயமாக்கலின் முன்னோடி: உற்பத்தி அலகுகள் நிறுவனமயமாக்கப் படுகின்றன, டிக்கெட் விற்பனை மற்றும் உணவு வழங்கல் போன்ற செயல்பாடுகள் தற்போது IRCTC (இந்திய இரயில்வே உணவு மற்றும் சுற்றுலாக் கழகம்) மூலம் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன.

● நிலைய மறுமேம்பாடு: "உலகளாவிய தரத்திற்கு ஏற்ப மறுமேம்பாடு" என்ற பெயரில் அரசு சுமார் 400 நிலையங்களை தனியார்மயமாக்க இலக்கு வைத்துள்ளது, ஆனால் முன்னேற்றம் இல்லை.

● தனியார் இரயில் இயக்கங்கள்: 'தேஜஸ்' போன்ற தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இரயில்கள் தனியார் இயக்குநர்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன, இரயில் தடங்களை படிப்படியாக பெருநிறுவன நிர்வாகத்திற்கு மாற்றும் திட்டங்களுடன்.

இன்டிகரல்கோச்ஃபேக்டரியின் (ICF) நிலை.

சென்னையில் உள்ள இன்டிகரல் கோச் ஃபேக்டரி இந்த தனியார்மயமாக்கல் போக்கின் குறிப்பாக கவலைக்குரிய எடுத்துக்காட்டாக உள்ளது. இந்தியாவின் மிகவும் வெற்றிகரமான உற்பத்தி அலகுகளில் ஒன்றாகவும், வந்தே பாரத் இரயில்களின் உள்நாட்டு உற்பத்தியாளராகவும் இருந்தபோதிலும், ICF தற்போது பன்னாட்டு நிறுவனங்களுக்கு ஆதரவாக ஒரங்கட்டப்படுகிறது:

● செலவு வேறுபாடுகள்: ICF ஒவ்வொரு வந்தே பாரத் இரயிலையும் 70 கோடியில் உற்பத்தி செய்தது, அதே சமயம் சர்வதேச சந்தை விலை 200 கோடியாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், அரசு ICF உற்பத்தி செலவை விட 50 கோடி அதிகமான 120 கோடி விலையில் பன்னாட்டு நிறுவனங்களுக்கு ஒப்பந்தங்களை வழங்கியுள்ளது.

● சமீபத்திய ஒப்பந்தங்கள்: இந்திய இரயில்வே இரண்டு முக்கிய உற்பத்தி கூட்டா ண்மைகளில் நுழைந்துள்ளது:

1. டிடாகார் ரெயில் சிஸ்டம் லிமிடெட் (TRSL, இத்தாலி) பாரத் ஹெவி எலக்ட்ரானிக்ஸ் லிமிடெட் (BHEL) உடன் இணைந்து

2. டிரான்ஸ்மா ஷ்ஹோல்டிங் (TMH, ரஷ்ய) ரெயில் விகாஸ் நிகம் லிமிடெட் (RVNL) உடன் இணைந்து

● உற்பத்தி விநியோகம்: TMHRVNL 120 வந்தே பாரத் இரயில்களை (ஒவ்வொன்றும் 16 பெட்டிகள்) உற்பத்தி செய்யும், அதே சமயம் TRSLBHEL 80 இரயில்களை உற்பத்தி செய்யும்.

தனியார் நிறுவனங்களுக்கு கூடுதல் சலுகைகள்

உயர் ஒப்பந்த மதிப்புகளுக்கு அப்பால், இந்த தனியார் நிறுவனங்கள் அசாதாரண கூடுதல் பயன்களைப் பெறுகின்றன:

●இலவச உள்கட்டமைப்பு: அரசு நிலம், பயன்பாடுகள் (மின்சாரம், எரிவாயு, நீர்) மற்றும் ஏற்கனவே உள்ள வசதிகள் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன

● அறிவுசார் சொத்து பரிமாற்றம்: ICF மற்றும் இந்திய இரயில்வே மூலம் உருவாக்கப்பட்ட தொழில்நுட்ப அறிவு, வடிவமைப்புகள், வரைபடங்கள் மற்றும் காப்புரிமைகளுக்கான அணுகல்

● வசதி கையளிப்புகள்: சென்னையில் உள்ள ICF உள் கட்டமைப்பு TRSLக்கு மாற்றப்பட்டது, அதே சமயம் லாதூரில் உள்ள மராத்வாடா ரெயில் கோச் ஃபேக்டரி (MRCF) TMHக்கு வழங்கப்பட்டது

மனிதவள நியாயப்படுத்தல்: ஒரு விமர்சன ஆய்வு

ICFஇல் போதுமான மனித வளம் இல்லை என்று கூறி நிர்வாகம் இந்த தனியார்மயமாக்கல் நடவடிக்கைகளை நியாயப்படுத்துகிறது. இருப்பினும், ஆதாரங்களின்படி:

● ஒரு 16பெட்டி வந்தே பாரத் இரயிலை (உந்து அமைப்பு தவிர்த்து) உற்பத்தி செய்ய சுமார் 227 குரூப் C ஊழியர்கள் தேவை:

●182 நேரடி தொழில்நுட்ப வல்லுநர்கள்

● 27 ஆதரவு ஊழியர்கள்

● 18 தொழில்நுட்பமேற்பார்வையாளர்கள்

● தற்போது, ICFஇல் தொழில் நுட்ப வல்லுநர் பதவிகளில் 22.2% (செப்டம்பர் 2022 நிலவரப்படி 1,419 பணியிடங்கள்) மற்றும் 600 உதவியாளர் பதவிகள் காலியாக உள்ளன.

● முதலில் 16,000 ஆக இருந்த ICF பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை முறையாக 10,000 ஆக குறைக்கப்பட்டு ள்ளது, இதில் கிட்டத்தட்ட 2,000 பணியிடங்கள் இப்போது காலியாக உள்ளன.

உற்பத்தி திறனை அதிகரிக்க இந்த காலிப் பணியிடங்களை நிரப்புவதற்குப் பதிலாக, அரசு தனியார்மயமாக்கலைதேர்ந்தெடுத்துள்ளது.

பொது போக்குவரத்துக்கான– எதிர் மறை தாக்கங்கள்

இந்திய இரயில்வேயின் தனியார்மயமாக்கல் இரயில் கட்டணங்கள் மற்றும் அணுகல் திறன் மீது கணிசமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்:

● இரயில்வேக்கள் பாரம்பரியமாக இந்தியாவின் பொருளாதார ரீதியாக பின்தங்கிய மக்களுக்கு மலிவான போக்குவரத்தாக செயல்பட்டு வந்துள்ளன.

● சொகுசு இரயில் சேவைகள்கட்டணங்களைஅதிகரிப்பதற்கு வழிவகுக்கின்றன, இது பொது போக்குவரத்தைசமூகத்தின்மேல் தட்டு பிரிவினருக்கான சேவையாக மாற்றுகிறது.

● சீனா மற்றும் ஜப்பானில் இருந்து கிடைக்கும் சர்வதேச எடுத்துக்காட்டுகள், திறமையான பொது போக்குவரத்து அமைப்புகள் பரந்த பொருளாதார வளர்ச்சியை ஆதரிக்க மானியங்களை வழங்க வேண்டியுள்ளது என்பதைக் காட்டுகின்றன.

● பொது போக்குவரத்தை இலாப நோக்கிய தொழிலாக மாற்றுவதுலட்சகணக்கான மக்களுக்கு பயணத்தை செலவு மிக்கதாக ஆக்குவதோடு மட்டுமல்லாமல், தேசிய பொருளாதார வளர்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டையும் தடுக்கிறது.

இந்திய இரயில்வேயின் தொடர்ந்து நடக்கும் தனியார் மயமாக்கல் இந்தியாவில் பொது போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பிற்கான அணுகுமுறையில் ஒரு அடிப்படை மாற்றத்தை குறிக்கிறது, இது இரயில்வே ஊழியர்கள் மற்றும் இந்த அத்தியாவசிய சேவையை நம்பியிருக்கும் லட்சகணக்கான குடிமக்கள் ஆகிய இருவருக்கும் தொலைநோக்கு விளைவுகளை ஏற்படுத்தக் கூடும்.

III. சொத்து பணமாக்கல்

● சிறிது காலத்திற்கு முன்பு டைம்ஸ் ஆஃப் இந்தியா செய்தியில், மத்திய அரசின் சொத்து பணமாக்கல் மையக் குழு இரயில்வேயின் சொத்துக்களை 1.7 லட்சம் கோடி அளவிற்கு பணமாக்கத் திட்டமிட்டுள்ளதாக தெரிவிக்கப்பட்டது. மேலும், இரயில்வே வாரியத் தலைவர் இலக்கில் 30% க்கும் குறைவாகவே அடைய முடிந்ததால், இலக்கை 1 லட்சம் கோடியாகக் குறைக்க வேண்டுகோள் விடுத்தார், ஆனால் அது ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை என்றும் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. சொத்து பணமாக்கல் மூலம், சரக்கு முனையங்கள், இரயில்வே காலனிகள், விளையாட்டு அரங்குகள் போன்றவற்றை விற்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

● இரயில்வேயின் உரிமை பொதுவாகவும் ஒற்றை அமைப்பாகவும் இருக்கும் வரை அது சிறந்த சேவைகளை வழங்க முடியும். உண்மையில் நாம் பிரிட்டிஷ் இரயில்வே அமைப்பின் மாதிரியையே பின்பற்றுகிறோம். இந்த கட்டத்தில் பிரிட்டிஷ் இரயில்வேக்கு என்ன நடந்தது என்பதையும் நாம் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும். 90'களில் பிரிட்டிஷ் இரயில்வே தடங்கள், கட்டிடங்கள், இரயில்களை இயக்குதல், சரக்குகளை இயக்குதல் போன்றவற்றைப் பிரித்து சிறிய நிறுவனங்களாக பிரிக்கப்பட்டு, பல தனியார் நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. பின்னர் பேரழிவு நடந்தது. இப்போது 20 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, பிரிட்டிஷ்அரசு முழு இரயில்வேஅமைப்பையும் அரசின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் கொண்டுவர முடிவு செய்துள்ளது. "கிரேட் பிரிட்டிஷ் இரயில்வேஸ்" நிறுவுவதற்கான வகை செய்யும் தனி இரயில்வே மசோதா, முழு பிரிட்டிஷ் இரயில்வே அமைப்பையும் அரசு கட்டுப்பாட்டின் கீழ் கொண்டு வர அறிமுகப்படுத்தப்படுகிறது. 1996ல் எங்கோ தொடங்கிய தனியார்மயமாக்கல் முறையானது தோல்வி அடைந்த மாதிரியாக நிரூபிக்கப்பட்டது, நிச்சயமாக நாம் அதிலிருந்து பாடம் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

IV. உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு

● ஆயிரக்கணக்கான கோடிகளை செலவிட்டு கண்ணாடி முகப்புகள், செல்ஃபிபாயிண்டுக்கள்போன்றவற்றின் மூலம் இரயில் நிலையங்களை அழகுபடுத்துவது பயனற்றது. சில இடங்களில் இது பொது தனியார் பங்களிப்புடன் செய்யப்படுகிறது. கோடிக்கணக்கான பயணிகள் தினசரி இரயில் நிலையங்களையும் இரயில்களையும் பயன்படுத்துகின்றனர். ஒரு பயணி இரயில் நிலையத்தை அவரது பயணத்திற்காக மட்டுமே பயன்படுத்துகிறார், அதிகபட்சம் அவர் இரயில் நிலையத்தை 3 முதல் 4 மணி நேரம் வரை பயன்படுத்தலாம். தேவைப்படுவது என்னவென்றால், இரயில் சேவைகளின் கிடைக்கும் தன்மை, பயணத்திற்கான வசதியான மற்றும் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட இடம் ஆகியவை. வசதியான மற்றும் பாதுகாப்பான பயணமே பயணிகளின் தேவை. சராசரியாக, ஒவ்வொரு நாளும் சுமார் 2.5 கோடி மக்கள் இரயில்வேயைப் பயன்படுத்துகின்றனர், ஆனால் அவர்களில் பெரும்பாலானோர் நெருக்கமான தங்குமிடத்திலும் முன்பதிவில்லாத பெட்டிகளிலும் பயணிக்க நிர்ப்பந்திக்கப்படுகின்றனர். எனவே அவசர தேவை என்னவென்றால், புதிய பாதைகள் மற்றும் சாத்தியமான இடங்களில் தற்போதுள்ள பாதைகளை இரட்டிப்பாக்குதல் அல்லது பல்கிப்பெருக்குதல் மூலம் கூடுதல் உட்கட்டமைப்பை உருவாக்குவதாகும்.

V. தூய்மை

● இரயில்வே செய்ய வேண்டிய மிக முக்கியமான பணி இரயில் நிலையங்களை யும் இரயில்களையும் சுத்தமாகவும் கிருமிநீக்கம் செய்தும் வைத்திருப்பதாகும். முதல் வகுப்பு ஏசி பெட்டிகளில் உள்ள கழிவறைகள் கூட சில நேரங்களில் பயன்படுத்த முடியாததாக உள்ளது. 3 அடுக்கு, 2 அடுக்கு மற்றும் ஸ்லீப்பர் பெட்டிகளில் உள்ள கழிவறைகள் சகிக்க முடியாததாக உள்ளன. இந்திய இரயில்வே பல ஊழியர்களை குறைத்து சுத்தம் செய்யும் பணியை மெதுவாக தனியார்மயமாக்கியுள்ளது. இப்போது நடப்பது என்னவென்றால், இந்த வேலைகள் ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன, அந்த ஒப்பந்ததாரர்கள் அதை துணை ஒப்பந்ததாரர்களுக்கு வழங்குகின்றனர், அது மற்றொரு ஒப்பந்ததாரருக்குச் செல்கிறது. மூன்றாம் நிலை ஒப்பந்ததாரர்களின் ஊழியர்கள் நிரந்தர ஊழியர்களாக இருக்க மாட்டார்கள், அவர்களுக்கு வேலையின் மீதோ அல்லது அமைப்பின் மீதோ சொந்தமான உணர்வு இருக்காது.

● மற்றொரு முக்கியமான கவலைக்குரிய பகுதி என்னவென்றால், பெண் பயணிகளுக்கு அதிக பெட்டிகள் வழங்கப்பட வேண்டும். சிறப்பு பெட்டிகள் இல்லாததால் அவர்கள் அனுபவிக்கும் துன்பம் மிகப் பெரியது.

● இது சுத்தம் செய்தல் அல்லது உணவு வழங்கல் சேவைகளுக்கு மட்டுமல்ல, நிறுவுதல் மற்றும் பராமரிப்பு ஆகிய இரண்டிலும் பாதுகாப்பு தொடர்பான பணிகளிலும் நடக்கிறது. இது தனியார்மயமாக்கலின் மற்றொரு இருண்ட பக்கமாகும்.

VI. சமீபத்திய இரயில் விபத்துகள் மற்றும் பாதுகாப்பு

● இரயில்வே பாதுகாப்பின் கடுமையான சீரழிவு குறித்து நிறைய கவலைகள் உள்ளன. கடந்த 3 முதல் 4 ஆண்டுகளில் 2018 முதல் 2021 வரையிலான காலத்தில் பூஜ்ஜிய இறப்பு ஏற்பட்டதற்கு மாறாக, இரயில் விபத்தில் சுமார் 400 பயணிகள் உயிரிழந்துள்ளனர். முன்னாள் இரயில்வே வாரியத் தலைவர் பொது வெளியில் எழுப்பிய கவலைகள் புறக்கணிக்கப்ப ட்டதாக நாங்கள் நம்பத்தகுந்த முறையில் புரிந்துகொள்கிறோம். கள மட்டத்தில் உள்ள பாதுகாப்பு பணி காலியிடங்கள் 2015 முதல் 2023 வரை வழக்கமாக நிரப்பப்படவில்லை. பாலசோர் பேரழிவுக்குப் பிறகு திடீரென்று இரயில்வே வாரியம் ஒரே ஆண்டில் அனைத்து காலியிடங்களையும் நிரப்பத் தொடங்கியது. புதிய பணியாளர்கள் கள மட்ட பணிக்கு தயாராக 3 முதல் 4 ஆண்டுகள் எடுக்கும் என்பதை உணராமலேயே இது செய்யப்பட்டது. ஆட்சேர்ப்பை நியாயமற்ற முறையில் தள்ளிப்போட்டதே பேரழிவுகளுக்கு வழிவகுத்தது. பாதுகாப்பு மீறலுக்கு மற்றொரு முக்கிய காரணம், இறுதியில் விபத்துக்கு வழிவகுப்பது, நிறுவுதல் மற்றும் பராமரிப்பு ஆகிய இரண்டிலும் பாதுகாப்பு தொடர்பான பணிகளின்பாகுபாடற்றஒப்பந்தமயமாக்கல் ஆகும்.

அனைத்து வகையான விபத்துகளுக்கும் ஒரே தீர்வாக கவச் ஊடகங்களில் பரவலாகக் காட்டப்படுகிறது. கவச்ஐ செயல்படுத்துவதில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூன்று விற்பனை யாளர்கள் மூலம் 75,000 கோடி அளவிற்கு பெரும் செலவை இரயில்வே திட்டமிட்டுள்ளது. நிச்சயமாக கவச் விபத்தைத் தடுக்க முடியும், ஆனால் ஒரு இரயில் ஆபத்து சிக்னலைக் கடந்து சென்றால் மட்டுமே, அதிகபட்சம் அது ஒரே தடத்தில் இயங்கும் இரயில்களின் நேருக்கு நேர் மற்றும் பின்புற மோதல்களைத் தடுக்க முடியும், அதே சமயம் அருகில் உள்ள தடங்களில் இருந்து தடம் புரண்ட பிற பெட்டிகள் அல்லது சரக்கு பெட்டிகள் உள்ளிட்ட பிற வழிகளில் தடத்தை மீறுவதால் ஏற்படும் தடம் புரளும் விபத்துகள் கவச் மூலம் தடுக்கப்படாது. கவச் இருந்திருந்தால், கடந்த 30 ஆண்டுகளில் நடந்த எத்தனை இரயில் விபத்துகள் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கும் என்பதை தயவு செய்து சுய ஆய்வு செய்யுங்கள். ஆய்வுகள் அத்தகைய விபத்துகளில் 15% மட்டுமே தடுக்கப்பட்டிருக்கும் என்பதை வெளிப்படுத்துகின்றன.

● கவச் நிறுவப்பட்டிருந்தாலும் கூட தடுக்க முடியாமல் போயிருக்கும் கடந்த கால முக்கிய மோதல் விபத்துகளின் சில எடுத்துக்காட்டுகள் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளன. எதிர்காலத்திலும், மிகவும் விலையுயர்ந்த கவச் அமைப்பை நிறுவிய போதிலும், இதே போன்ற மோதல்களைத் தடுக்க முடியாது.

1) ஹர்சந்த்பூர் இரயில் மோதல், ரைபரேலி 2018 (10 இறப்புகள்),

2) பாலசோர் விபத்து 2023 (300 இறப்புகள்),

3) விசாகப்பட்டினம் மோதல் 2023 (12 இறப்புகள்),

4) கஞ்சன்ஜங்கா எக்ஸ்ப்ரஸ் மோதல் NFR2023 (10 இறப்புகள்),

5) விசாக்ரயகடா பாஸ் & பலாசா பாஸ்2023 (14 இறப்புகள்), கவச் நிறுவப்பட்டிருந்தாலும் கூட தடுக்கப்பட்டிருக்க முடியாது.

● கவச் போன்ற நவீன பாதுகாப்பு அமைப்புகளை நாங்கள் வரவேற்கும் அதே வேளையில், கவச் அனைத்து பாதுகாப்பு கவலைகளுக்கும் ஒரே தீர்வு அல்ல என்ற உண்மையை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. விபத்துகளைத் தடுக்க மேலும் அறிவியல் மற்றும் நவீன தொழில்நுட்பங்களை ஆராய இரயில்வேக்கு வேண்டுகோள் விடுக்கிறேன்.

VII. திருவிழா காலங்களில் மோசமான ஏற்பாடுகள்

● இந்திய இரயில்வே மார்ச் 2025ல் வெளியிடப்பட்ட தனது புத்தகத்தில் (தொகுதி 68 இதழ் எண்.12) மகாகும்ப் 2025 ஏற்பாடுகளில் அனைத்தும் நன்றாக உள்ளது என்று கூறினாலும், பயணிகளிடையே நிறைய அதிருப்தியை நாங்கள் கண்டுள்ளோம். 2025 பிப்ரவரி 15 அன்று, புது தில்லி இரயில் நிலையத்தில் நெரிசலில் சிக்கி 18க்கும் மேற்பட்டோர் உயிரிழந்தனர், இது திருவிழா காலங்களில் இத்தகைய பெரும் கூட்டத்தை கையாள்வதில் இரயில்வேயின் முழுமையான தயாரின்மையைக் காட்டுகிறது.

இத்தகைய பின்னணியில், தனியார்மயமாக்கலை நிறுத்தி, நாட்டில் உள்ள சாமானிய மக்களின் பெரும் நன்மைக்காக இரயில்களின் எண்ணிக்கையையும் அதன் வசதிகளையும் அதிகரிக்குமாறு இரயில்வே அமைச்சகத்திற்கு கோரிக்கை விடுக்கிறேன்.

தென்னக இரயில்வே இந்திய இரயில்வேயின் ஒரு பகுதி என்பதை உணர்ந்து, தயவு செய்து தெற்கை புறக்கணிக்க வேண்டாம் என்று அமைச்சகத்தை வலியுறுத்துகிறேன்.

இவ்வாறு என்.ஆர். இளங்கோ பேசினார்.

வாட்ஸ் அப்பில் வலம் வரும் செய்தி!

செம்பாக்கத்தில் நடைபெற்ற ஒன்றிய அரசுக்கு எதிரான கண்டன பொதுக்கூட்டத்தில் மாவட்டச் செயலாளர் தா.மோ.அன்பரசன் கண்டன உரையாற்றினார். அருகில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எஸ்.ஆர்.ராஜா, இ.கருணாநிதி, வரலட்சுமி மதுசூதனன், மீ.அ.வைதியலிங்கம் மற்றும் கழக நிர்வாகிகள் உள்ளனர்.

பாலா லட்சுமணன் தலைமை! தா.இளைய அருணா – வா.பெ.சுரேஷ் முன்னிலை!

இராயபுரம் 53 வது வட்ட தி.மு.க. சார்பில் பொதுக்கூட்டம்!

சிவாஜி கிருஷ்ணமூர்த்தி சிறப்புரை! ஆர்.டி.சேகர் – கலாநிதி வீராசாமி – ஐட்ரீம்.ஆர்.மூர்த்தி பங்கேற்பு!

சென்னை மார்ச் 14,

சென்னை வடக்கு மாவட்டம் இராயபுரம் மேற்கு பகுதி 53 வது வட்டம் சார்பாக கழக தலைவர் தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் அவர்களின் பிறந்த நாள் விழாவை முன்னிட்டு மாபெரும் பொதுக்கூட்டம் மற்றும் நலத்திட்ட உதவிகள் வழங்கும் விழா இன்று 14/03/2025 வெள்ளிக்கிழமை மாலை 6மணியளவில் போஜ ராஜநகர் 2வது தெருவில் நடைபெறுகிறது.

வட்ட செயலாளர் பாலா லட்சுமணன் தலைமை வகிக்கிறார்.தா.இளைய அருணா மற்றும் வா.பெ.சுரேஷ் முன்னிலை வகிக்கிறார்கள்...

இ.மதன், A அன்வர் , எஸ். ரமேஷ் எம் .கிருஷ்ணன் ஜெ. குணாளன் எஸ். சங்கர் ஏ. சாந்தகுமார் எஸ். அசோக் எம். லோகநாதன் தீ.சரவண மூர்த்தி ஜெ. தரணிதரன் ஏ .ராஜி மெய்யழகன் சம்பத்கு மாரி நெடுஞ்செழியன் வரவேற்புரை ஆற்றுகின்றனர்..

இக்கூட்டத்தில் தலைமைக் கழக பேச்சாளர் சிவாஜி கிருஷ்ணமூர்த்தி சிறப்புரையாற்றுகிறார்.. மாவட்ட பொறுப்பாளர் ஆர்.டி. சேகர் எம்.எல்.ஏ நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் டாக்டர்.கலாநிதி வீராசாமி இராயபுரம் சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஐட்ரீம்.ஆர் .மூர்த்தி நலத்திட்ட உதவிகள் வழங்குகின்றனர்....

இக்கூட்டத்தில் பி.டி. பாண்டிசெல்வம்,நா.மணோகரன், மு. கோபி, நா. சன்முகம்,இரா.செந்தில்குமார், ஆர் வெற்றி வீரன் எஸ் .ஆர். கமலக்கண்ணன் க.நாகம்மை வி. தயாளன் வே.சிவக்குமார் கி. ராஜேந்திரன் லியோ .டி. சுரேஷ் லயன்.எம். தீனதயாளன் கார்த்திக் செங்குட்டவன், லட்சுமி வேலு ஏ. ரமேஷ் பாபு வெ.சு.சத்யநாராயணன் பா. சோமசுந்தரமூர்த்தி லயோலா .கே. மதன் கா. கோவிந்தசாமி ஜெ .கே . நாதன், கே. என். பார்த்திபன் எம் .கே .இஸ்மாயில் கு. ரமேஷ் சு.திருஞானம் வி. மலையம்மாள் தா. ஜெயபால் பி.சேகர்

கு .சுந்தர் லோ. மோகன் டி .ஜெயலட்சுமி ஜெ. கௌரீஸ்வரன் இரா பாலன் எம். எல். ரவி கொரியர் பி முருகன் எஸ் .புகழேந்தி க. கலைச்செல்வன் ஜி .சதீஷ்குமார் எம். கிருஷ்ணன் ஆர்.வி. கணேஷ் கே.கோவிந்தராஜ் பி .கண்ணன் மற்றும் மாவட்ட கழக நிர்வாகிகள் மாவட்ட அணிகளின் அமைப்பாளர்கள் மற்றும் துணை அமைப்பாளர்கள், பகுதி கழக நிர்வாகிகள், வட்ட கழக நிர்வாகிகள், பாக முகவர்கள் ,பாக பணியாளர்கள் மற்றும் கழக உடன்பிறப்புகள் கலந்து கொள்கின்றார்கள் பி.ரூபாவதி கே .தன்ராஜ் பி .சி. கோட்டி மு. ஜானகிராமன் ஆகியோர் நன்றியுரை கூறுகின்றனர்

இராயபுரம் தொகுதி 48வது வார்டு,கண்ணி கோவில் தெருவில் குத்துச்சண்டை பயிற்சிபோட்டி, வளையம்,டேபிள் டென்னிஸ் மைதானம் அமைப்பதற்கான பணியை ஐட்ரீம்ஸ் இரா.மூர்த்தி எம்.எல்.ஏ, மாமன்ற உறுப்பினர் வி.விஜயலஷ்மி விஜயகுமார், ஆகியோர் அடிக்கல் நாட்டி துவக்கி வைத்தனர். உடன் பகுதி செயலாளர் வ.பெ.சுரேஷ், ரெயின்போ விஜயகுமார், இரா.பாலன்,சென்னை மாநகராட்சி அதிகாரிகள் மற்றும் பலர் கலந்து கொண்டனர்.