

## நிதானம் இழப்பு விபத்தில் முடிவு

வேலூரிலிருந்து திருவண்ணாமலை சுமார் 80 கிலோ மீட்டர் சாலை இருபுறமும் மரங்கள், குன்றுகள், மலைகள் காட்சியுடன் அண்ணாமலையாரை தரிசிக்க செல்பவருக்கும், ஏனையோருக்கும் மன நிறைவைத் தரும். சில இடங்களில் சாலையோரமாக அதனோடு அமைந்துள்ள ரயில் தண்டவாளம் அதில் செல்லும் ரயில் பயணிப்பவர்களுக்கு மேலும் புது அநுபவத்தைத் தரும். ஓரிரு இடங்களில் சாலை ரயில் தண்டவாளத்தை கடக்கும் லெவல் க்ராஸிங் உண்டு. 1991-ம் வருடம் டிசம்பர் ஒன்பதாம் நாள் போளூரிலிருந்து திருவண்ணாமலை சென்று கொண்டிருந்த பேருந்து ஆளில்லா லெவல் க்ராஸிங்கை கடக்கும் பொழுது ரயில் வருவதை கவனிக்காததால் விபத்து ஏற்பட்டு எட்டு பயணிகள் உயிரிழந்தனர், 41 பேர் காயமுற்றனர். பேருந்து ஓட்டுனர் ரயில் வருவதற்குள் தண்டவாளத்தைக் கடந்து விடலாம் என்று தவறாக கணித்ததால் விபத்து ஏற்பட்டது. இன்னொரு நிகழ்வு, அக்டோபர் 31, 2006-ல் ஷேர் ஆட்டோ ஒன்று காஞ்சீபுரம் அருகில் புதுப்பாக்கம் கிராம கண்காணிப்பில்லாத தண்டவாளத்தை கடக்கும் பொழுது ரயிலில் அடிபட்டு ஆட்டோவில் பயணம் செய்த 14 பெண்கள் உட்பட 17 அப்பாவி மக்கள் இறந்தனர். அதே அரக்கோணம் ரயில் பாதையில் கோவிந்தவாடி அகரம் என்ற இடத்தில் போனவருடம் ஏப்ரல் மாதம் சென்னையில் பேரணியில் கலந்து கொள்வதற்காக கிராம அதிகாரிகளை ஏற்றிச் சென்ற வேன் கண்காணிப்பில்லாத தண்டவாளத்தை கடக்கும் பொழுது விபத்துக்குள்ளாகி பதினொரு கிராம அதிகாரிகள் உயிரிழந்த பரிதாப சம்பவம் நாம் மறந்திருக்க முடியாது.

பெருகி வரும் ஜனத்தொகை, வளர்ந்து வரும் நகரங்கள், அதிகரித்து வரும் வாகனங்கள், ஓய்வில்லாது பயணம் செய்யும் மக்கள் என்று நாட்டின் முன்னேற்றத்தின் பரிமாணங்களைக் காண்கிறோம். இவற்றினூடே சாலை விபத்துகளும், ரயில் சாலை சந்திப்பு விபத்துகளும் அதிகரித்து வருகிறது. அதிக வாகன விபத்துகள் நிகழும் மாநிலம் தமிழகம். மத்திய குற்ற ஆவண காப்பகத்தின் அறிக்கைப்படி 2006-ல் 55,145 வாகன விபத்துகளுடன் தமிழ்நாடு முதலிடம் வகித்தது. 2007-ம் வருடம் நிகழ்ந்த 59,140 வாகன விபத்துகள் மூலம் உயிரிழந்தோர் எண்ணிக்கை 12,000-த்தை தாண்டியுள்ளது.

ரயில் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துகள் எல்லோருடைய கவனத்தையும் ஈர்க்கும். இந்த விபத்துகளில் உயிர் சேதமும், பொருள் சேதமும் அதிகம். தண்டவாளத்தை, சாலை கடக்கும் சந்திப்பில் நிகழும் விபத்துகள் தமிழ்நாட்டில் அதிகமாக உள்ளது என்பது நம்மை விழிப்படையச் செய்ய வேண்டும். இந்தியாவில் 38,000 லெவல் க்ராஸிங்குகள் உள்ளன. அவற்றில் கண்காணிப்புக்கு உட்பட்டவை 21,792, கண்காணிப்பில்லாதவை 16,549. இரயில்வே கேட் இல்லாத, கண்காணிப்பிற்கு உட்படாத சந்திப்பில் அதிக விபத்துகள் நிகழ்கின்றன. இதில் உயிர் இழப்பவர்கள் அப்பாவி கிராமங்களில் வாழும் ஏழை மக்கள்.

தமிழ்நாட்டில் தானியங்கி ரெயில்வே கேட்டுகள் 1282 உள்ளன. ஆளில்லா லெவல் க்ராஸிங்களின் எண்ணிக்கை 1170. 2006-2007-ல் கண்காணிப்பில்லா லெவல் க்ராஸிங்கில் 72 விபத்துகள் நிகழ்ந்துள்ளன. இது முந்தைய வருடத்தை விட 37 விழுக்காடு அதிகரித்துள்ளது கவலை தரும் விஷயம். தமிழ்நாட்டில் கடந்த முன்று வருடங்களில் தண்டவாளம் தாண்டுகளங்களில் 785 விபத்துகள் நிகழ்ந்துள்ளன. அவற்றில் உயிரிழந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 80.

இந்திய ரயில்வே சட்டம் பிரிவு 161 படி கவனக் குறைவாகவும், உயிருக்கு ஆபத்து ஏற்படும் வகையில் ஆளில்லாத லெவல் கிராஸிங்கில் கடக்க முயன்றால் ஒரு ஆண்டு வரை தண்டனை விதிக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் வாகன சட்டம் 1988, பிரிவு 131-ல் தெளிவாக எவ்வாறு வாகனங்கள் லெவல் கிராஸிங்கை கடக்க வேண்டும் என்று கூறப்பட்டுள்ளது. கனரக வாகனமோ, பேருந்துகளோ கடக்கும் போது வாகனத்தை நிறுத்தி வாகன நடத்துனர் அல்லது உதவியாளர் இருபுறமும் ரயில் வருகிறதா என்று பார்வையிட்டு, வாகனம் தண்டவாளத்தை கடக்கும் பொழுது மேற்பார்வையிட வேண்டும் என்று தெளிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. ஆனால் இந்த நடைமுறைகளும், விதிகளும் அவசர உலகத்தில் மீறப்படுகின்றன என்பது உண்மை நிலை. இரு சக்கர ஓட்டுனர்கள் கேட் அடைத்திருந்தாலும் இடைவெளி மூலம் வண்டியை சாய்த்து குனிந்து கடப்பதை அன்றாடம் பார்க்கிறோம். ரயில்வே தண்டவாளத்தில் நடைபயிலும் சிறுசுகள், தண்டவாளத்தை மையமாக வைத்து ஓட்டப்படும் ட்ராக்டர்கள் என்று ரயில்வே தண்டவாளம் பொது வழியாக பயன்படுத்தப்படுவது கொடுமையிலும் கொடுமை.

தண்டவாளத்தின் அகலம் 1.676 மீட்டர். அதாவது சுமார் 6 அடி. இருபுறமும் தாங்கும் தளம் 4 அடி. மொத்தம் பத்து அடி. இந்த பாதையை தவிர்த்து செல்ல முடியாதா நமது பாதுகாப்பிற்காக? சாலையில் செல்லும் வாகனங்கள் விதிகளை மதித்து செல்கின்றனவா என்பதை கண்காணிப்பதும், சாலை விபத்துகள் தவிர்ப்பு நடவடிக்கையாக சீறிய சட்ட அமலாக்கமும் காவல்துறையின் முக்கிய பணிகள். இரயில்வே கேட்டை கடக்கும் பொழுது மட்டும் பொறுப்பு ரயில் துறையினருடையது அல்லது ரயில்வே போலீஸாருடையது என்று உள்ளூர் காவல்துறையினர் ஒதுங்கி விடுகின்றனர். இந்த குறுகிய அணுகுமுறையால் தான் லெவல் கிராஸிங் விபத்துகள் நடந்த வண்ணம் இருக்கின்றன. பட்ட காலிலே படும்

என்பார்கள். அதற்கேற்ப சில விபத்துகள் குறுகிய கால இடைவெளியில் அதே இடத்திலோ, சுற்று அருகிலோ நிகழ்வது விபத்து தடுப்பு முயற்சியின் தொய்வினை உணர்த்துகிறது. அதிகபட்ச விபத்துகள் பகலில் நடந்துள்ளன. இருட்டில் ரயில் வருவது தெரியவில்லை என்று கூறமுடியாது.

ரயில்வே நிர்வாகம் லெவல் க்ராஸிங் விபத்துகளை தடுக்க பல நடவடிக்கைகள் எடுத்து வருகின்றது. அபாயக் குறியீடுகள், தானியிங்கி சமிக்ஞைகள் பல இடங்களில் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. ரெயில்வே கேட் பார்வையில் படும்படி மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தண்டவாளத்தை கடக்கும் தளம் 20 அடி சம அளவில் வாகனங்கள் எளிதாக கடக்க அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பயன்பாடு குறைவான லெவல் க்ராஸிங்குகள் தெரிவு செய்யப்பட்டு மூடப்பட்டுள்ளன. ரயில் மற்றும் போக்குவரத்து வாகன குறியீடு சராசரி ஒரு நாளுக்கு 1 லட்சத்தை தாண்டும் இடங்களில் பாலங்கள் அமைக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

ஜூலை 2007-ல் லெவல் க்ராஸிங் விபத்துகள் பற்றிய பொது நல வழக்கு உச்ச நீதிமன்றத்தில் விசாரணைக்கு வந்தது. ரயில்வே நிர்வாகம் தண்டவாளம் தாண்டும் பாதைகளில் பணியாளர் அமைத்து கண்காணிப்புக்கு உட்படுத்த வேண்டும் என்றும், தேவைக்கேற்ப பாலங்கள் அமைக்க வேண்டும், பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், இதற்கு நிதி பற்றாக்குறை தடையாக இருக்கக் கூடாது என்று கூறியுள்ளது. எல்லா ஆளில்லா தண்டவாள தாண்டு தடங்களில் பாலம் அமைக்க சுமார் ரூபாய் 1 லட்சம் கோடி தேவைப்படும். போர்க்கால அடிப்படையில் இப்பணியை எடுத்துக் கொண்டாலும் நிறைவேற்ற பல வருடங்களாகும்.

விபத்துகள் ஏற்படுவதின் முக்கிய காரணங்கள் மது அருந்தி வாகனம் ஓட்டுதல், செல்போனில் பேசிக் கொண்டு ஓட்டுதல் மற்றும் எஃப் எம் சேனல் இசையில் லயித்து பாதையை தவற விடுதல். ஆள் உடைய மற்றும் ஆளில்லாத தண்டவாள தாண்டு தடங்கள் தமிழ்நாட்டில் 2452 உள்ளன.

காவல் நிலையங்களின் எண்ணிக்கை 1256. சராசரி ஒரு காவல் நிலையத்திற்கு இரண்டு லெவல் க்ராஸிங். ஆளில்லா தண்டவாளத் தாண்டு தடங்கள் மட்டும் எடுத்துக் கொண்டால் சாராசரி ஒரு காவல் நிலையத்திற்கு ஒன்று என்ற கணக்கு. இந்த இடங்களில் வாகனங்களை வழி நடத்துவது எளிது. சொல்லப் போனால் மக்கள் நலனைக் கருதி அதை முக்கிய பொறுப்புகளில் ஒன்றாக காவல்துறை கொள்ள வேண்டும். காவல்துறை கண்காணிப்பு இருக்கிறது என்றாலே விதிகள் மீறப்படாது என்று நம்பலாம். இதோடு உள்ளூர் மக்களிடம் ஊடகங்கள் மூலமாக விழிப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்தி விதிகள் மீறுபவர்கள் மீது சட்டப்படி நடவடிக்கை எடுத்தால் நிச்சயமாக இந்த ரயில் ரோடு விபத்துகளை தடுக்கலாம். காவல்துறை, ரயில்வே துறை, வருவாய்துறை உள்ளூர் நிர்வாகம் ஒருங்கிணைந்த நடவடிக்கை மேற்கொண்டால்தான் இந்த விபத்துகளை தவிர்க்க முடியும்.

**(ஆர்.நடராஜ்)**

சிறைத்துறை தலைமை இயக்குநர்  
சென்னை-8.

(Email – natarajips@hotmail.com)

oOo