দেশ

ডিগাৰু ৰে’ল দুৰ্ঘটনাৰ পিছত বাধ্যতামূলক ব্ৰেক পৰীক্ষাৰ নিৰ্দেশ

ডিগাৰুত কলকাতা–ছাইৰাং এক্সপ্ৰেছ লাইনচ্যুত হোৱাৰ ঘটনাৰ পিছতে ৰে’লৰ সুৰক্ষা ব্যৱস্থা অধিক কঠোৰ কৰাৰ নিৰ্দেশ দিছে ৰে’লৱে ব’ৰ্ডে। এতিয়াৰে পৰা ৰে’লৰ দায়িত্ব গ্ৰহণ কৰাৰ পিছত চলন্ত ৰে’লৰ চালক আৰু সহকাৰী চালকৰ দলে বাধ্যতামূলকভাৱে ব্ৰেক পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰিব লাগিব।

প্ৰকাশ: ১৪ নৱেম্বৰ ২০২৬, দুপৰীয়া ১:৪৮



Kolkata–Sairang Express derailed near Digaru railway station (PTI)

গুৱাহাটী, ১৪ নৱেম্বৰ: ডিগাৰুত কলকাতা–ছাইৰাং এক্সপ্ৰেছ লাইনচ্যুত হোৱাৰ ঘটনাৰ পিছতে ৰে’লৰ সুৰক্ষা ব্যৱস্থা অধিক কঠোৰ কৰাৰ নিৰ্দেশ দিছে ৰে’লৱে ব’ৰ্ডে। এতিয়াৰে পৰা ৰে’লৰ দায়িত্ব গ্ৰহণ কৰাৰ পিছত চলন্ত ৰে’লৰ চালক আৰু সহকাৰী চালকৰ দলে বাধ্যতামূলকভাৱে ব্ৰেক পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰিব লাগিব।

১১ নৱেম্বৰত গুৱাহাটীৰ সমীপৰ ডিগাৰু ৰে’ল ষ্টেচনত সংঘটিত দুৰ্ঘটনাৰ পিছতে এই নিৰ্দেশনা জাৰি কৰা হৈছে। ১১ নৱেম্বৰত সকলো মণ্ডলীয় ৰে’লৱেলৈ প্ৰেৰণ কৰা নিৰ্দেশনাত ১২ৰ পৰা ১৮ নৱেম্বৰলৈ বিশেষ সুৰক্ষা অভিযান চলোৱাৰ কথাও উল্লেখ কৰা হৈছে।

অভিযানৰ সময়ত লোক’ পাইলটসকলে নিৰ্ধাৰিত নিয়ম অনুসৰি ব্ৰেক ফীল টেষ্ট আৰু ব্ৰেক পাৱাৰ টেষ্ট সম্পন্ন কৰিছে নে নাই, সেয়া পৰীক্ষা কৰা হ’ব। কোনো বিসংগতি ধৰা পৰিলে ২০ নৱেম্বৰৰ ভিতৰত ৰে’লৱে ব’ৰ্ডলৈ

প্রতিবেদন দাখিল কৰিব লাগিব।

প্ৰাথমিক তদন্তত ব্ৰেক ব্যৱস্থাৰ বিজুতিৰ ইংগিত

প্ৰাথমিক তদন্তত কলকাতা–ছাইৰাং এক্সপ্ৰেছৰ মূল ব্ৰেক ব্যৱস্থাত বিজুতিৰ ইংগিত পোৱা গৈছে। ছয়জনীয়া তদন্তকাৰী দলে লোকোমটিভত থকা ব্ৰেক পাইপৰ এংগল ককটো বিচ্ছিন্ন অৱস্থাত পোৱা বুলি প্ৰাথমিক প্ৰতিবেদনত উল্লেখ কৰিছে।

এই অংশটোৱে ৰে'লৰ ডবাসমূহত ব্ৰেক প্ৰয়োগৰ ক্ষেত্ৰত গুৰুত্বপূৰ্ণ ভূমিকা পালন কৰে। এংগল ককটো বিচ্ছিন্ন অৱস্থাত থকাৰ ফলত মূল ব্ৰেক ব্যৱস্থাই সঠিকভাৱে কাম নকৰাৰ সম্ভাৱনা আছে বুলি তদন্তত প্ৰকাশ পাইছে। কোনে এই ব্যৱস্থাটো বিচ্ছিন্ন কৰিছিল অথবা ৰে'ল চলোৱাৰ পূৰ্বে চালকৰ দলে নিৰ্ধাৰিত সুৰক্ষা পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰাত ব্যৰ্থ হৈছিল নেকি, সেয়া এতিয়াও নিশ্চিত হোৱা নাই।

ব্ৰেক পৰীক্ষাৰ নিয়ম

ব্ৰেক ফীল টেষ্টৰ সময়ত প্ৰথমে ৰে'লখনৰ গতিবেগ ঘণ্টাত প্ৰায় ১৫ কিলোমিটাৰলৈ নিয়াৰ পিছত মূল ব্ৰেক ব্যৱস্থাৰ জৰিয়তে ব্ৰেক প্ৰয়োগ কৰিব লাগিব। ইয়াৰ ফলত গতিবেগ ঘণ্টাত প্ৰায় ১০ কিলোমিটাৰলৈ হ্ৰাস পাব লাগে।

ব্ৰেক পাৱাৰ টেষ্টৰ সময়ত যাত্ৰীবাহী ৰে'লৰ গতিবেগ ঘণ্টাত ৬০ৰ পৰা ৭০ কিলোমিটাৰলৈ নিয়াৰ পিছত ব্ৰেক প্ৰয়োগ কৰি গতিবেগ ৩০ৰ পৰা ৩৫ কিলোমিটাৰলৈ হ্ৰাস কৰিব লাগে। মালবাহী ৰে'লৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰথমে ঘণ্টাত ৪০ৰ পৰা ৫০ কিলোমিটাৰ গতিবেগলৈ নিয়াৰ পিছত ব্ৰেক প্ৰয়োগ কৰি ২০ৰ পৰা ২৫ কিলোমিটাৰলৈ হ্ৰাস কৰিব লাগে।

এই দুয়োটা পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰাটো নিশ্চিত কৰাৰ দায়িত্ব সহকাৰী লোক' পাইলটৰ ওপৰতো ন্যস্ত কৰা হৈছে। প্ৰয়োজন হ'লে তেওঁ মুখ্য লোক' পাইলটক পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰিবলৈ সোঁৱৰাই দিব লাগিব। লগতে ব্ৰেকৰ কাৰ্যক্ষমতা নিজেও পৰ্যবেক্ষণ কৰিব লাগিব।

গুৱাহাটীত ইঞ্জিন সলনিৰ প্ৰক্ৰিয়াক লৈ সন্দেহ

ৰে'লৱেৰ সূত্ৰৰ মতে, গুৱাহাটীত ৰে'লৰ ইঞ্জিন সলনিৰ সময়ত হোৱা যোগাযোগৰ অভাৱৰ ফলত ব্ৰেক পাইপৰ এংগল ককটো বিচ্ছিন্ন হৈ থাকিব পাৰে। পূৰ্বতে কলকাতা–ছাইৰাং এক্সপ্ৰেছ গুৱাহাটীত উপস্থিত হোৱাৰ পিছত ইয়াৰ বৈদ্যুতিক ইঞ্জিন সলনি কৰি ডিজেল ইঞ্জিন সংযোগ কৰা হৈছিল। সেই প্ৰক্ৰিয়াৰ সময়ত ষ্টেচনৰ কৰ্মচাৰীয়ে ব্ৰেক পাইপৰ এংগল ককটো বিচ্ছিন্ন কৰিছিল।

উক্ত পথত বৈদ্যুতিকীকৰণৰ কাম সম্পূৰ্ণ হোৱাৰ পিছত যোৱা কেইদিনমানৰ পৰা ইঞ্জিন সলনিৰ প্ৰক্ৰিয়া বন্ধ কৰা হৈছিল। ফলত বৈদ্যুতিক ইঞ্জিনটোৱে গুৱাহাটীৰ পৰাও যাত্ৰা অব্যাহত ৰাখিছিল।

ৰে'লৱেৰ এগৰাকী বিষয়াৰ ভাষ্য অনুসৰি, ইঞ্জিন সলনিৰ সময়ত এংগল কক বিচ্ছিন্ন কৰাৰ দায়িত্বত থকা কৰ্মচাৰীগৰাকী এই প্ৰথা বন্ধ কৰাৰ সময়ত ছুটীত আছিল। ১১ নৱেম্বৰত কৰ্মত পুনৰ যোগদান কৰাৰ পিছত তেওঁ পূৰ্বৰ নিয়ম অনুসৰি এংগল ককটো বিচ্ছিন্ন কৰিছিল বুলি সন্দেহ কৰা হৈছে। কিন্তু সেইদিনা বৈদ্যুতিক ইঞ্জিনটোৱে যাত্ৰা অব্যাহত ৰাখিব বুলি তেওঁ অৱগত নাছিল।

চালকৰ দলে বাধ্যতামূলক ব্ৰেক পৰীক্ষা সম্পন্ন কৰাত ব্যৰ্থ হৈছিল নেকি অথবা মূল ব্ৰেক ব্যৱস্থাৰ সৈতে বিকল্প

ৰিজেনেৰেটিভ ব্ৰেকিং ব্যৱস্থাৰ ওপৰত নির্ভৰ কৰিছিল নেকি, সেই দিশো পৰীক্ষা কৰা হৈছে। প্ৰাথমিক তদন্তত প্ৰকাশ পোৱা তথ্যৰ ভিত্তিত এতিয়াও কোনো ব্যক্তি বা কৰ্মচাৰীৰ দায়িত্বহীনতা চূড়ান্তভাৱে নির্ধাৰণ কৰা হোৱা নাই। ঘটনাটোৰ প্ৰকৃত কাৰণ আৰু সম্ভাব্য গাফিলতিৰ দিশসমূহৰ তদন্ত অব্যাহত আছে।

এই খবৰটো NewzNow-ত প্ৰথমে প্ৰকাশ হৈছিল। সম্পূৰ্ণ খবৰ, ভিডিঅ' আৰু আপডেটৰ বাবে চাওক:
newznow.in/news/2979/digau-el-dughtna-bek-peeksha