



మానవ తప్పిదమా! మరో కారణమా? అంశంపై దర్యాప్తు

సిగ్గులింగ్ పాయింట్ టాంపరింగ్ వల్లే ప్రమాదం

పాయింట్ ను కొందరు కావాలని మార్చినట్లు గుర్తింపు

మృతులు 275 దాటలేదన్న అధికారులు

## కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ డ్రైవర్ కు క్లీన్ చిట్

బహుశా దుర్ఘటనలో కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ రైలు డ్రైవర్ కు రైల్వే సేఫ్టీ విభాగం క్లీన్ చిట్ ఇచ్చింది. ఈ ప్రమాదంలో డ్రైవర్ తప్పిదం లేదని అధికారులు తేల్చారు. అతను తనకు కేటాయించిన మార్గంలోనే రైలును తీసుకు వెళ్తున్నాడని, రైలు వేగం 130 కిలోమీటర్ల వరకు పుండ్లల్లి పుండగా ప్రమాదం జరిగిన సమయంలో కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ 128 కిలోమీటర్ల వేగంతోనే వెళుతుందని రైల్వే సేఫ్టీ విభాగం తేల్చింది. తీవ్రంగా గాయపడ్డ కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ డ్రైవర్ బహుశాగాలోని ఆ ఆసు పత్రిలో చికిత్స పొందుతుండగా ఆయనను రైల్వే సేఫ్టీ విభాగం అధికారులు శనివారం విచారిం చి వాంగ్మూలం తీసుకున్నారు.

# కోరమాండల్ దుర్ఘటనపై సీబిఐ విచారణ

హైదరాబాద్, జూన్ 4, ప్రభాతవార్త: దేశ వ్యాప్తంగా సంవలనం రేపిన ఒడిషాలోని బహుశాగా రైల్వే దుర్ఘటనపై సీబిఐ విచారణకు కేంద్రం ఆదేశించింది. ఈ మేరకు రైల్వే శాఖ మంత్రి అశ్వినీ వైష్ణవ్ ఆదివారం నాడు బహుశాగాలో మీడియాకు వెల్లడించారు. ఈ దుర్ఘటనకు బహుశాగా స్టేషన్ లో గల సిగ్గులింగ్ పాయింట్ టాంపరింగ్ కారణమని రైల్వే భద్రత విభాగం అధికారుల విచారణలో తేలినట్లు, ఇందుకు కారకులైన వారిని గుర్తించామని, వీరిపై కఠిన చర్యలు తీసుకుంటామని రైల్వే శాఖ మంత్రి వెల్లడించారు. మరోవైపు ఈ దుర్ఘటనలో కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ రైలు డ్రైవర్ కు రైల్వే శాఖ క్లీన్ చిట్ ఇచ్చింది. ఈ ప్రమాదంలో తీవ్రంగా గాయపడ్డ ఆయన ఆసుపత్రిలో చికిత్స పొందుతున్నారు.

దేశంలో అతిపెద్ద రైల్వే దుర్ఘటనలో ఒకటిగా నిలిచిన ఒడిషాలోని బాలాసోర్ జిల్లా బహుశాగా ప్రమాదం వెనుక కుట్ర కోణం వుందని రైల్వే శాఖ బలంగా విశ్వసిస్తోంది. 275 మంది ప్రయాణీకుల దుర్ఘటనానికి దారితీసిన బహుశాగా రైలు దుర్ఘటన కేవలం ప్రమాదవశాత్తూ జరిగిందని మొదట అనుకున్నా ఆ తరువాత వెల్లడైన వివరాల ఆధారంగా ఇందులో కుట్ర వుందని రైల్వే శాఖ అధికారులు తేల్చారు. బహుశాగా రైల్వే స్టేషన్ సిగ్గులింగ్ పాయింట్ టాంపరింగ్ జరిగిందని రైల్వే సేఫ్టీ అధికారుల ప్రాథమిక విచారణలో తేలింది. శుక్రవారం రాత్రి ఏడు గంటల సమయంలో హౌరా నుంచి చెన్నై వస్తున్న >>2



రైల్వే మంత్రి అశ్వినీ వైష్ణవ్ మరో కేంద్రమంత్రి భద్రేంద్రప్రధాన్ తో కలిసి కోరమాండల్ ప్రమాద ఘటనా స్థలంలో ఆదివారం సిగ్గులింగ్ వ్యవస్థను పరిశీలిస్తున్న దృశ్యం

## ఇంటర్ లాకింగ్ వ్యవస్థ ఎలా పనిచేస్తుంది?

బహుశాగా రైలు దుర్ఘటన వెనుక సిగ్గులింగ్ పాయింట్ టాంపరింగ్ జరిగిందని తెలడంతో రైల్వే శాఖలో అత్యంత కీలకమైన ఇంటర్ లాకింగ్ వ్యవస్థ పనితీరు గురించి మరోసారి చర్చకు దారితీసింది. ఒకే మార్గంలోని పట్టాలపై ఏకకాలంలో రెండు రైళ్లు అతి దగ్గరగా లేదా ఎదురెదురుగా వుండకుండా చూసేందుకు ఏర్పాటు చేసిన వ్యవస్థ ఇది. రైలు ప్రయాణం సురక్షితంగా జరిగేలా చూడడం, సిగ్గులింగ్ వ్యవస్థలో ఎక్కడా తేడాలు, మార్పులు రాకుండా చూడడం ఇంటర్ లాకింగ్ వ్యవస్థలో కీలక మైనదిగా చెప్పాలి. ఒక్కమాటలో చెప్పాలంటే ఒక రైలు ప్రయాణించే మార్గం పూర్తిగా సురక్షితంగా >>2

# పాడిపరిశ్రమలో మహిళలకు ప్రాధాన్యం

విజయవాడ, జూన్ 4 ప్రభాతవార్త ప్రతినీధి: వ్యవసాయ అనుబంధరంగాల్లో స్త్రీల భాగస్వామ్యం వృద్ధి చేసేందుకు ఏపీ ప్రభుత్వం చర్యలు ముమ్మరం చేసింది. వ్యవసాయంతో పాటుగా పాడి పరిశ్రమ, ఇతర అనుబంధ శాఖల్లో స్త్రీల కన్నురచే ఆసక్తిని ప్రభుత్వం గుర్తించింది. అందుకు అనుగుణంగా సీఎం జగన్ ఆదేశాలకు అనుగుణంగా జీవన క్రాంతి పథకంలో గ్రామీణ మహిళలను చేర్చనున్నది. సీఎం జగన్ హస్తాధిక్ష ఈ అంశంలో అధికారులకు ఎప్పటికప్పుడు కీలకాదేశాలు జారీ చేస్తున్నారు. ఈ సందర్భంలో ఆయన వ్యవసాయంలో రైతులు కీలక పాత్రను పోషిస్తున్న వాస్తవాన్ని గుర్తించాలని స్పష్టం చేసారు. వ్యవసాయానికి అనుబంధంగా పాల ఉత్పత్తి రంగాన్ని అభివృద్ధి చేస్తున్నట్లుగానే జీవక్రాంతి పథకాన్ని అందుబాటులోకి తీసుకుని వచ్చామన్నారు. మహిళలకు మెరుగైన జీవనోపాధి, ఆదానూ సుస్థిర ఆదాయం లక్ష్యమే 'జగన్ నన్న జీవక్రాంతి' పథకం ముఖ్య ఉద్దేశంవచ్చును. రైతులకు వ్యవసాయంతో పాటుగా ప్రత్యామ్నాయ ఆదాయ పన

'వైఎస్సార్ సన్న జీవుల నష్టపరిహారం' పథకంతో ఇన్సూరెన్స్ సౌకర్యం జీవన క్రాంతి పథకం కింద 45 నుంచి 60యేళ్ల వారికి లబ్ధి: సీఎం జగన్

రులను వృద్ధి చేసుకునేందుకు వీలుగా ప్రభుత్వం అనేక సంక్షేమపథకాలను అందుబాటులోకి తీసుకుని వస్తుందని ముఖ్యమంత్రి వైఎస్ జగన్మోహన్ రెడ్డి అన్నారు. సీఎం జగన్ జీవనక్రాంతితో పాటుగా వ్యవసాయరంగంలో అందుబాటులోకి తీసుకుని వచ్చిన వివిధ పథకాల అమలుపై ఎప్పటికప్పుడు విస్తృత స్థాయిలో పర్యవేక్షణ

నిర్వహిస్తున్నారు. అధికారులకు ఈ పథకాల అమలుకు సంబంధించి అధికారులకు మార్గదర్శకాలు జారీ చేస్తున్నారు. ఏపీ సమాచార పౌర సంబంధాల శాఖ అందించిన వివరాలను అనుసరించి జీవన క్రాంతి పథకం కింద 45 ఏళ్ల నుంచి 60 ఏళ్ల వారికి లబ్ధి కల్పిస్తారు. మొత్తం మూడు విధతలుగా జీవన క్రాంతిపథకాన్ని అమలు చేస్తారు. ఇప్పటికే ఈ పథకం రాష్ట్రవ్యాప్తంగా అమలువుతుంది. మరొక మంది లబ్ధిదారులను ఈ పథకం తీసుకుని రావాలని సీఎం జగన్ ఉద్దేశం. గతంలో వ్యవసాయ అనుబంధరంగాలపై ఇప్పటి వరకు ప్రభుత్వం ఉదా సీనతను ప్రదర్శించారని సీఎం జగన్ వ్యాఖ్యానించారు. గత ప్రభుత్వ హయాంలో ఇవి పూర్తి నిర్లక్ష్యానికి గురైనట్లు ఆయన అధికారులకు వివరించారు. వాటికి పునర్జీవం కల్పించాలని ప్రభుత్వం ఎన్నడు అలోచన చేయలేదన్నారు. తాను ప్రజాసంకల్ప పాదయాత్రం సందర్భంగా ఇచ్చిన ఈ రంగాలకు మంచి చేశారుమనని వాగ్దానం చేసామన్నారు. చిత్తశుద్ధితో పథకాలు >>2



## ఎ.కొత్తపల్లిలో ఘోర ప్రమాదం

గ్రావెల్ లోడు టిప్టర్ బీభత్సం ముగ్గురు అక్కడికక్కడే మృతి

నేలమట్టమైన ఆలయం శనివారం, జూన్ 4 ప్రభాతవార్త: తొందరగా మండలం ఏ.కొత్తపల్లి గ్రామంలో శనివారం రాత్రి మేర ప్రమాదం చోటుచేసుకుంది. ఈ ప్రమాదంలో డ్రైవర్ క్లీన్ రీతో పాటు స్థానికుడు మృతి చెందారు. దీనికి సంబంధించి స్థానికులు, పోలీసులు తెలిసిన వివరాలు ఇలా ఉన్నాయి.. శనివారం ఆదిరాత్రి సుమారు రెండు గంటల సమయంలో అన్నవరం వైపు నుండి తొందరగా వెళ్తున్న లోడుతో వెళ్తున్న >>2

# అశ్వినీతో మంత్రి అమర్నాథ్ భేటీ



ఆదివారం కలకత్తాలో రైల్వేమంత్రి అశ్వినీ వైష్ణవ్ తో భేటీ అయిన మంత్రి అమర్నాథ్

రాష్ట్ర ప్రభుత్వ సహాయక చర్యలను అభివృద్ధిచేసే రైల్వే మంత్రి విశాఖపట్నం, జూన్ 4, ప్రభాతవార్త: కేంద్ర రైల్వే శాఖ మంత్రి అశ్వినీ వైష్ణవ్ తో పరిశ్రమల శాఖ మంత్రి గుడివాడ అమర్నాథ్ ఆదివారం మధ్యాహ్నం కలకత్తాలోని ప్రభుత్వ అతిథి గృహంలో భేటీ అయ్యారు. వీరిద్దరూ ప్రమాద ఘటన జరిగిన తర్వాత రాష్ట్ర ప్రభుత్వం తీసుకున్న సహాయక చర్యల గురించి మంత్రి అమర్నాథ్ కేంద్రమంత్రికి వివరించారు. రాష్ట్రంలో పలు ప్రాంతాలలో కంట్లో రూపాయి ఏర్పాటు చేశామని బంధువులకు వీలైనంత త్వరగా అందజేసే ప్రక్రియను చేపట్టామని అమర్నాథ్ మంత్రి అశ్వినీ వివరించారు. రాష్ట్రంలో పలు ప్రాంతాలలో కంట్లో రూపాయి ఏర్పాటు చేశామని బంధువులకు అహాతీ తెలియని వారు వారి ఫోటోలు నేరుగా కంట్లో రూపంకు >>2

# ట్రాక్ ప్రాక్షురతో రైలు ప్రమాదాలు

హైదరాబాద్, జూన్ 4, ప్రభాతవార్త: రైల్వే శాఖకు రైళ్లు పట్టాలు తప్పడం సవాల్ గా మారతోంది. దేశవ్యాప్తంగా ప్రతియేటా జరుగుతున్న రైలు ప్రమాదాల్లో పట్టాలు తప్పడం వల్ల జరుగుతున్న దుర్ఘటనలే అధికంగా ఉండడం గమనార్హం. రైళ్లు పట్టాలు తప్పడానికి అనేక కారణాలున్నా ఇందులో ట్రాక్ ప్రాక్షుర ప్రధాన కారణంగా చెప్పాలి. రైల్వే పరిశాఖలో దీనిని రైల్ ప్రాక్షుర గా కూడా చెబుతారు. ఒడిషాలోని బాహుళగంజులో స్టేషన్ లో కోరమాండల్ ఎక్స్ ప్రెస్ గాన్వీ రైలును డీకోసినట్లుగా జరిగే దుర్ఘటనలు, మానవ తప్పిదం వల్ల జరిగే ఘటనలు, ఇతర ఉదంతాల వల్ల జరిగే ప్రమాదాల కన్నా ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరుగుతున్న ఘటనలే అధికమని జాతీయ నేర రికార్డు బ్యూరో (ఎన్ సీఆర్ డి) గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. 2018-21 కాలంలో దేశవ్యాప్తంగా జరిగిన రైలు ప్రమాదాల్లో ప్రతి వందలో ఏడు పట్టాల తప్పడం వల్ల జరిగి నవి కాగా ఇందులో మోజాంటి దుర్ఘటనలు రైలు పట్టాల్లో లోపాలు, నిర్లక్ష్యం సవ్యంగా లేకపోవడం వల్ల జరిగినవేనని ఎన్ సీఆర్ డి నివేదిక చెబుతోంది. దీని పరిష్కారానికి ఆస్ట్రేలియాలో మాదిరిగా సెన్సార్ ఆధారిత ఆటోమేటిక్ మెషిన్లను వాడడం మంచిదని ఆస్ట్రేలియా రైల్వే శాఖలో చాలాకాలంగా ఉన్నా ఒక్క కొంజెట్ రైల్వేలో 600 కిలోమీటర్ల దూరంలోని మార్గంలోనే దీనిని అమలు చేస్తుండడం విశేషం. ఇతర రద్దీ మార్గాల్లో ఈ సాంకేతికత అమలుచేస్తే ట్రాక్ ప్రాక్షుర సమస్యకు చెక్ పెట్టవచ్చని నిపుణులు చెబుతున్నారు. ఎన్ సీఆర్ డి గణాంకాల ప్రకారం 2021లో దేశవ్యాప్తంగా 18వేల రైలు ప్రమాదాలు జరగా ఇందులో 16 వేల ఘటనలు పట్టాలు తప్పడం వల్లే జరిగాయి. ఈ ప్రమాదాలకు ఇతర కారణాలకన్నా ట్రాక్ ప్రాక్షుర ఎక్కువగా కారణమవుతోందని రైల్వే శాఖ అంతర్గత పరిశీలనలోనూ తేలింది. దృఢమైన ఇసుముతో తయారేసే పట్టాలకు అనేకచోట్ల వెల్లింగ్ ఉండడం, బోల్లలతో కలిపి వుండడం తెలిసిందే. పట్టాలపై గతంలో పోలిస్ట్రో ప్రస్తుతం దాదాపు అన్నిచోట్ల పరిధికి మించిన సరస్వతి నడుస్తున్నాయి. ఇదే సమయంలో రైల్వే వేగం కూడా పెరిగింది. ఈ దృష్ట్యా రైలు పట్టాల జీవితకాలం తగ్గిపోతుందని నిపుణులు అంటున్నారు. గతంలో సగటున 30 యేళ్ల వరకు మన్నే పట్టాలు నేడు మారిన పరిస్థితుల ప్రకారం 20 యేళ్లు మన్నడమే గగనమని వారంటున్నారు. పట్టాలపై ప్రస్తుతం అత్యున్న రైళ్లు వేగంగా పోతుండడం వల్ల అవి ఘర్షణకు లోనై పలుచోట్ల పగళ్లు లేదా చీలి కలకు గురవుతున్నాయని నిపుణులు అంటున్నారు. దీన్నే రైల్వే శాఖలో ట్రాక్ ప్రాక్షుర లేదా రైల్ ప్రాక్షుర గా చెబుతుంటారు. అలాగే వాతావరణ పరిస్థితులను >>2

- బోగీలు పట్టాలు తప్పడం రైల్వే శాఖకు ఓ సవాల్
- సెన్సార్ ఆటోమేటిక్ మెషిన్లు వినియోగంలోకి ఎప్పటికీ?

బట్టి వేసవీలో వ్యాకో చించడం, చలికాలంలో సంకోచించడం వల్ల కూడా ప్రాక్షుర పురుగుతుంటాయని అంటున్నారు. అయితే వీటిని ఎప్పటికప్పుడు గమనించి వెంటనే సరిచేయడం రైల్వే శాఖ ముందున్న పెద్ద సవాల్ గా నిపుణులు అంటున్నారు. పట్టాలపై నిరంతరం గన్నే తిరిగే గ్యాంగ్ మెన్లు, ఇతర సిబ్బంది ఈ ప్రాక్షుర గమనించి వెంటనే సరి చేయల్సి వుంటుంది. కొన్ని సందర్భాల్లో రైల్వే సిబ్బంది 24 గంటలు పట్టాలను పరిశీలిస్తూ పోయినా ఎక్కడో ఒకచోట తప్పడం జరిగే అవకాశం వుంటుందని, ఈ తప్పిదమే రైలు పట్టాలు తప్పేందుకు ఆకారం కలుగుతుంటున్నాయి. ప్రతియేటా అంతర్గత నివేదికలో ట్రాక్ ప్రాక్షుర గురించే ప్రధానంగా వర్ణనా గమనించిన నిపుణులు చెబుతున్నారు. నిర్లక్ష్యం గడుపు ముగియనే పట్టాలను మార్చడం, రైల్వే వేగం, సరస్వతిలను పరిగణనలోకి తీసుకుని మరింత నాణ్యమైన పట్టాలను వేయడం వంటివి చేయాలని వారు చెబుతున్నారు. నిధుల లేమి వల్ల చాలాచోట్ల కాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతనాలపరిమితి ముగిసినా పట్టాలను మార్చడం లేదనే విమర్శలు న్నాయి. కానీ రైల్వే శాఖ వద్ద తగినన్ని నిధులున్నా వాటిని సరిగ్గా ఖర్చు చేయడం లేదని 2018-21 కాగే నివేదిక తప్పు పట్టింది. ఈ మధ్య కాలంలో రైలు పట్టాలు తప్పిన ఘటనల్లో 26 శాతం ఉదంతాలు ట్రాక్ ప్రాక్షుర వల్ల జరిగినవేనని కాగే వెల్లడించడాన్ని నిపుణులు ఉపహరిస్తున్నారు. రైల్వే శాఖ ప్రస్తుతం ఆధునాతన టెక్నాలజీని వాడుతున్నా, పట్టాల సామర్థ్యం అశోచించినంతగా పెరగడంలేదని నిపుణుల వాదన. పట్టాల ఏర్పాటు, నిర్లక్ష్యం విషయంలో రైల్వే శాఖ మంతన





















