

و اقسام روش‌های کنترلی وجود دارد و از راه‌آهن انتظار می‌رود از این روش‌های نو و به روز استفاده کند. در خیلی از کشورها مسیرهای پرریسکی را که ممکن است چنین اتفاق‌هایی در آن مسیرها رخ دهد را شناسایی می‌کنند و با نصب دوربین و تمهیداتی این مسیرها را کنترل می‌کنند یا در ایستگاه‌های خلوتی که امکان سرقت از واگن‌ها وجود دارد از این ابزارها برای کنترل استفاده می‌کنند. چرا باید در این چند ده سال سرقت پیچ و پابند رخ دهد و باعث ایجاد خطرات و سوانحی در راه‌آهن شود؟»

دبیر انجمن می‌گوید: «برخی از مسئولان می‌گویند ۱۲ هزار کیلومتر راه‌آهن داریم در حالی که همه این ۱۲ هزار کیلومتر پرریسک نیست و به راحتی می‌توان در مسیرهای پرریسک دوربین نصب کرد و با طراحی بسته مدیریتی بتوان این دوربین‌ها را به مراکز مربوطه وصل کرد و سپس مدعی شد که دیگر سرقتی رخ نخواهد داد.»

آقای یارمحمدی نماینده مردم زاهدان در مجلس با بیان این که در استان سیستان و بلوچستان نیروهای امنیتی برای تامین امنیت ایستگاه‌ها و ریل‌ها به کمک راه‌آهن آمده‌اند و این حادثه نیز در ۳ کیلومتری ایستگاه رخ داده است پس این که علت را نبود نظارت کافی بدانیم درست نیست و دزدیده شدن پیچ‌های ریل را نباید علت نهایی اعلام کنیم «باید موضوع بیشتر از این شکافته شود و به ریشه‌ها بیشتر از این پرداخته شود. علت اصلی، باز شدن پیچ‌ها نیست و دلایل دیگری مثل خود قطار، تعمیراتی بودن واگن‌ها و... نیز در این حادثه دخیل بوده‌است.» این که مسئولان بخواهند راهبان را که در روز یکی دو بار می‌تواند یک مسیر چند ساعته را چک کند مقصر اعلام کنند و استفاده از تکنولوژی‌های روز را نادیده بگیرند پاک کردن صورت مسئله است و نمی‌توان با این استدلال‌ها از پیش آمدن حوادث دیگری جلوگیری کرد.



دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

کنترل مسیرهای پرریسک ریلی با تکنولوژی‌های نوین

دلایل نبود پیچ‌های تعدادی از ریل‌ها بوده است که موضوع در دست بررسی است.»

فرضیه باز شدن تعدادی از پیچ‌های ریل در محل وقوع حادثه با اظهارات رسمی سخنگوی کمیسیون حوادث راه‌آهن به‌عنوان عامل قطعی اعلام شد. موضوعی که در راه‌آهن‌های گلستان و قزوین - رشت هم اعلام شده بود. یعنی عامل اصلی سارقانی هستند که در بخشی از ریل تعدادی از پیچ‌ها و پایه‌های نگهدارنده ریل‌ها را سرقت کرده‌اند. با این اعلام رسمی یک پرسش و ابهام بزرگ ایجاد شده است که علت هر چیزی بوده باشد سرکشی و بازرسی از ریل‌ها چگونه است که مسئولان متوجه این خطرات نشده‌اند. دکتر تقی‌زاده، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در این رابطه می‌گوید: «کمیسیون عالی سوانح اشاره کرده که هر لحظه این اتفاق ممکن است در جاهای دیگر نیز رخ دهد، اما من به عنوان کسی که ۲۰ سال در راه‌آهن بوده‌ام نمی‌توانم این توجیه را بپذیرم. در حال حاضر زمان قدیم نیست و انواع

قطار مسافری "زاهدان - تهران" که ساعت ۱۴ و ۵۰ دقیقه روز سوم مهر ۹۸ به سمت تهران حرکت می‌کرد، ۱۰۰ کیلومتر پس از عبور از مبداء و در ساعت ۱۶ و ۲۰ دقیقه در دو کیلومتری ایستگاه "شورو" از ریل خارج شد که در پی آن ۵ نفر کشته و یک نفر مفقود و تعدادی از هموطنان نیز مجروح شدند. ریل به وسیله پیچ و پابند به تراورس متصل می‌شود و اگر این پیچ‌ها باز شود به راحتی با یک دیلم می‌توان ریل را از خط پایین انداخت و اگر پیچ و پابندهای ریل به هر علت و توسط هر کسی باز شود، محل خطر ایجاد شده و در نهایت منجر به بروز سانحه می‌شود. افراد ناشناسی حدود ۱۷۰ تا ۱۸۰ پیچ و پابند ریل را در طول حدود ۵۰ تا ۶۰ متر باز و نقطه خطر ایجاد کرده بودند و همین مسئله باعث خارج شدن قطار از ریل و بروز سانحه دردناک شده بود.

«فقط یک لحظه دیدم که همه چیز زیر و رو شد و به در و دیوار می‌خوردم. از رو تخت افتادم و گردن و دستم زخمی شد.» اینها صحبت‌های چند نفری از مسافرانی است که چهارشنبه در زاهدان سوار قطاری شدند تا آنها را در مقصد یعنی تهران پیاده کند، اما این قطار مسافرانش را حتی از استان سیستان و بلوچستان خارج نکرد و کمی بعد از حرکت از ریل خارج شد با ۵ کشته و ۱۵۰ مجروح. در ساعات‌های نخستین حادثه