

**இலங்கை சமூகத்தில் அதிகரித்து வருகின்ற வீதி விபத்துக்களும் அதற்கான காரணங்களும் : மேல் மாகாணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட சமூகவியல் ஆய்வு**

S. Thanurshan

Third Year, Department of Sociology, Faculty of Arts and Culture  
South Eastern University of Sri Lanka.  
thanurshan22@gmail.com

**ஆய்வு சுருக்கம்:** உலகில் மனித உயிர் என்பது இழந்தால் திரும்பப் பெற முடியாத ஒரு விடயமாகும். அண்மைக் காலமாக இத்தகைய உயிர்களின் நிலைத்திருப்பு தன்மையென்பது நாளுக்கு நாள் குறைந்து கொண்டே செல்கிறது. அந்த வகையில் இலங்கையைப் பொறுத்தவரை அண்மைக் காலமாக வீதி விபத்தில் அதிகமான உயிர்களை உள்வாங்கிக்கொள்ளும் ஒரு நாடாக மாற்றம் கண்டுள்ளது. அதனடிப்படையில் மேல் மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை சமூக, பொருளாதார ரீதியாக விருத்தியடைந்த ஒரு மாகாணமாக காணப்பட்டாலும் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்த வீதி விபத்து இடம்பெறும் ஒரு இடமாகவும் காணப்படுகிறது. அண்மைக் காலமாக எடுத்துக்கொண்டால் நாட்டில் வீதி விபத்து என்பது சர்வ சாதாரணமாக இடம்பெறும் ஒரு நிகழ்வாக காணப்படுகிறது. குறிப்பாக 13ம் கட்டை பஸ் விபத்து, பதுளையில் முதல் நாள் பாடசாலை சென்ற சிறுவனின் விபத்து என்பன சமூகத்தில் பெரிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. இலங்கை அரசைப் பொறுத்தவரை வீதி விபத்தை தடுக்க முறையான பாதைகளை அமைத்தாலும், கடுமையான சட்டத்தை விதித்தாலும், வீதியில் உயர் தர தொழினுட்பத்தை பயன்படுத்தினாலும் வீதி விபத்தின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கிறதே தவிர மாறாக குறைவில்லை. அந்தவகையில் உயிர்களின் முக்கியத்துவத்தை உணர்த்தும் பொருட்டும், வீதி விபத்து தொடர்பான விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் பொருட்டும், தொடர்ச்சியாக வீதி விபத்து ஏற்படுவதன் காரணத்தை கண்டறியும் பொருட்டும், அதனை தடுக்க முறையான தீர்வையும் வழங்கும் பொருட்டும், “இலங்கை சமூகத்தில் அதிகரித்து வருகின்ற வீதி விபத்துக்களும் அதற்கான காரணங்களும்” என்ற தலைப்பில் மேல் மாகாணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட சமூகவியல் ஆய்வாக இவ்வாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இரண்டாம் நிலைத் தரவுகளை மையப்படுத்திய இவ்வாய்வானது விவரண, விளக்க முறையில் தரவுகள் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டுள்ளது. இவ்வாய்வின் மூலம் கண்டறியப்பட்ட பிரதான விடயங்களாக கடுமையான சட்டங்கள் இன்மை, வீதி ஒழுங்கை பேணாமை, அதிகரித்த மதுபாவனை, பயணிகள் பற்றிய கரிசனை இன்மை மற்றும் அனுபவம் இன்மை என்பன காரணமாக அமைகிறது. இதற்கு கடுமையான சட்டத்தை விதித்தல், சாரதிகளுக்கு பயணிகள் தொடர்பான விழிப்புணர்வை அதிகரித்தல், தலைக்கவசம் அணிவதன் அவசியத்தை உணர்தல் மற்றும் வீதியில் சவாரி (Riding) செய்பவரின் சாரதி அனுமதியை தடை செய்தல் என்ற பரிந்துரைகளும் இறுதியில் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது.

**திறவுச் சொற்கள்:** வீதி விபத்து, மோட்டார் மயமாக்கம், மேல்மாகாணம், நவீன சூழ்நிலை, மோட்டார் சவாரி

### ஆய்வு அறிமுகம்

ஒரு நாட்டை பொறுத்தவரை அங்கு சனத்தொகை என்பது இன்றியமையாத காரணியாகும். இத்தகைய சனத்தொகையின் செயற்பாட்டை வைத்தே அதன் அபிவிருத்தி தன்மையை அளவிடக் கூடியதாக அமைகிறது. இலங்கையைப் போன்ற அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் நாட்டில் இத்தகைய வீதி விபத்தின் காரணமாக ஒவ்வொரு நாளும் சராசரியாக ஏழு தொடக்கம் எட்டு உயிர்கள் பறி போவதோடு கடந்த 10 வருடத்தில் மாத்திரம் இருபத்தியேலாயிரத்து நூற்று அறுபத்தொன்று (27, 161) உயிரிழப்புகள் ஏற்பட்டுள்ளது. (உலக சுகாதார அமைப்பு, 2018) குறிப்பாக முறையான பாதை வசதிகளற்ற காலத்தைக் காட்டிலும் தற்போது அதிவேகப் பாதை கொண்ட காலத்தில் வீதி விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை வெகுவாக அதிகரித்து உள்ளது. (பொலிஸ் திணைக்களம், 2016).

மேலும் இலங்கையில் இடம்பெறும் உயிரிழப்பில் 33% மான உயிரிழப்பு வீதி விபத்தினாலேயே ஏற்படுவதோடு இவற்றின் எண்ணிக்கை கடந்த 03 தசாப்தமாக இடம்பெற்ற யுத்தத்தை விட அதிகமாக காணப்படுவதாக இலங்கையின் சுகாதார பிரிவு கூறியுள்ளது. அத்தோடு பூகோள ரீதியில் பார்க்கின்ற போது குறைந்த மற்றும் நடுத்தர வருமானம் கொண்ட நாடுகளில் அதிகம் வீதி விபத்துக்கு உள்ளாவோர் பாதசாரிகளாகவே உள்ளனர் என்று ஆய்வு அறிக்கை கூறுகின்றது. (Sunday Times – April, 27, 2014).

அதேபோல விபத்தினால் உயிரிழந்தவரின் எண்ணிக்கை இவ்வாறு காணப்பட விபத்தினால் உபாதைகுள்ளாகியவரின் எண்ணிக்கை இவற்றிலும் பன்மடங்காக உள்ளது. குறிப்பாக ஒவ்வொரு வருடமும் சராசரியாக 3000 பேர் வீதி விபத்தால் உபாதைக்குள்ளாகின்றனர். (உலக சுகாதார அமைப்பு, 2018) இதன் காரணமாக ஒவ்வொரு நாளும் சமூகத்தில் பலரின் வாழ்க்கை திசை மாறிப் போவதாக அமைகிறது. இத்தகைய வீதி விபத்து ஒன்றும் எமது சமூகத்திற்கு புதிய விடயமல்ல. வீதி விபத்தை தடுக்க பல்வேறு சட்டங்கள் இருந்தாலும், மக்கள் மத்தியில் விழிப்புணர்வு இருந்தாலும் தினம் தினம் விபத்தின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக் கொண்டே செல்கிறது. மக்களுக்கும் தனக்கும், தன்னைச் சார்ந்தவருக்கும் பாதிப்பு ஏற்படும் பட்சத்தில் கவனம் செலுத்தும் தருவாயில் ஏனைய சந்தர்ப்பத்தில் நாட்டின் சகஜமாக இடம்பெறும் ஒரு விடயமாக கடந்து செல்கின்றனர்.

அந்தவகையில் மலையகத்தில் வீதி விபத்து ஏற்படுவதற்கு புவியியல் ரீதியான அம்சம் காரணமாக அமைந்தாலும் மேல் மாகாணத்தில் இத்தகைய பிரச்சினை இல்லை. இருந்த போதிலும் அண்மைக்காலமாக அதிகரித்த வீதி விபத்து இடம்பெறும் இடமாக மேல் மாகாணம் காணப்படுகின்றது. குறிப்பாக இலங்கையில் வருடாந்தம் இடம்பெறும் விபத்தில் 41% உயிராபத்து விபத்து இங்கேயே ஏற்படுகிறது. அந்தவகையில் 2015ம் ஆண்டு ஜனவரி-டிசம்பர் வரை 3,750 மோட்டார் வாகன விபத்து இங்கு ஏற்பட்டுள்ளதோடு அதில் 49 உயிரிழப்புக்களும் இம் மாகாணத்தில் பதிவாகியுள்ளது (பொலிஸ் திணைக்களம் 2016). இப்பிரதேசத்தை பொறுத்தவரை உயர்மட்ட கல்வி அறியும், நாட்டின் சட்டம் தொடர்பான அதிக விழிப்புணர்வும், சீரான காலநிலையும் மற்றும் உயர்தர பாதை அமைப்பைக் கொண்டிருந்தாலும்

தொடர்ச்சியாக அதிகமான வீதி விபத்து இடம்பெறும் இடமாகவே காணப்படுகிறது. அந்த வகையில் இங்கு அதிகமான வீதி விபத்து ஏற்படுவதற்கான காரணத்தை கண்டறியும் பொருட்டு மேல் மாகாணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு இவ்வாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

### **ஆய்வு பிரச்சினை**

இன்றைய உலகமானது வேக வேகமான நகர்ச்சியை நோக்கி நகர அந்த வேகமே மனிதனின் உயிரை பறிக்கக்கூடிய ஒரு விடயமாக மாறி வருகின்றது. குறிப்பாக அண்மைக் காலமாக எமது நாட்டில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையானது கணிசமான அளவில் உச்சத்தை தொட்டுள்ளது. அதே அளவில் வீதி விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் தொடர்ச்சியான உச்ச அளவிலேயே காணப்படுகிறது. இருப்பினும் இவ்வீதி விபத்தை தடுக்க பல்வேறு சட்டங்களும், விழிப்புணர்வுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டாலும் தொடர்ச்சியாக இவ்விபத்து அதிகரிப்பதன் காரணம் என்ன? கொழும்பு மாவட்டம் தொடர்ச்சியாக வீதி விபத்தில் முன்னிலையில் இருப்பதன் காரணம் என்ன? என்பதை கண்டறியப்பட வேண்டிய தேவை அதிகம் உணரப்பட்டுள்ளது.

### **ஆய்வின் நோக்கம்**

*பிரதான நோக்கம்:-*

மேல் மாகாணத்தில் அதி நவீன தொழினுட்பம் இருந்தும், அதி நவீன பாதைகள் இருந்தும், மக்களிடம் வீதி, சட்டம் தொடர்பான விளக்கமிருந்தும் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்த வீதி விபத்து இடம்பெறுவதன் காரணங்களை இனங்கண்டு அவற்றை தடுப்பதற்கான முறையான வழிமுறைகளை பரிந்துரைத்தலாகும்.

*துணை நோக்கங்கள்:*

- மேல் மாகாணத்தில் இடம்பெறும் வீதி விபத்துக்களின் போக்கினை அடையாளப்படுத்தல்.
- எதிர்காலத்தில் விபத்துக்கள் குறைந்த சமூகம் உருவாக்குவதற்கான பரிந்துரையை முன்வைத்தல்.

### **ஆய்வு முறையியல்**

இவ்வாய்வானது அடிப்படையில் இரண்டாம் நிலைத் தரவுகளை (Secondary Data) மையப்படுத்தியதாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன் முதலாம் நிலைத் தரவு மூலமான அவதானத்தையும் (Observation) பயன்படுத்தி விவரண (Descriptive Study) மற்றும் விளக்கமுறைமை துணைக் கொண்டு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. அத்தோடு இரண்டாம் நிலைத் தரவுகளாக வீதி விபத்து தொடர்பான நூல்கள், புலமையாளரின் ஆக்கங்கள் (Research Article), பத்திரிகைகள், அறிக்கைகள் மற்றும் இணையத்தள கட்டுரைகள் மூலம் தரவுகள் சேகரிக்கப்பட்டு MS Word, MS Excel பயன்படுத்தி வரைபுகள், அட்டவணை மூலம் பகுப்பாய்வு செய்து Ontology முறை மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

### ஆய்வு பிரதேசம்



நாட்டின் முதல் நிலை நிர்வாகப் பிரிவான இலங்கையின் 09 மாகாணத்தில் மேல் மாகாணமும் ஒன்றாகும். இந்த மாகாணமே நாட்டின் சனத்தொகையில் அதிகமானப் பங்கைக் கொண்டுள்ளது (மக்கள்தொகை கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிவரத்துறை 2012). குறிப்பாக 2012ம் ஆண்டு கணிப்பீட்டின் படி மொத்த சனத்தொகையில் 28.73 சதவீதத்தை கொண்டுள்ளது. அத்தோடு இப்பிரதேசத்தின் மொத்த பரப்பளவு 3,684 km<sup>2</sup> ஆகவும் நிலப்பயன்பாடு 3,593 km<sup>2</sup> ஆகவும் காணப்படுகிறது. அத்தோடு

மூலம் : மாகாண DSPH இதன் சனத்தொகையாக 5,821,710 ஆக உள்ளதோடு 1,604.3 km நீளத்தையும் கொண்டுள்ளது (புள்ளிவிவரத்துறை 2012). என்பதும் குறிப்பிடத்தக்க விடயமாகும்.

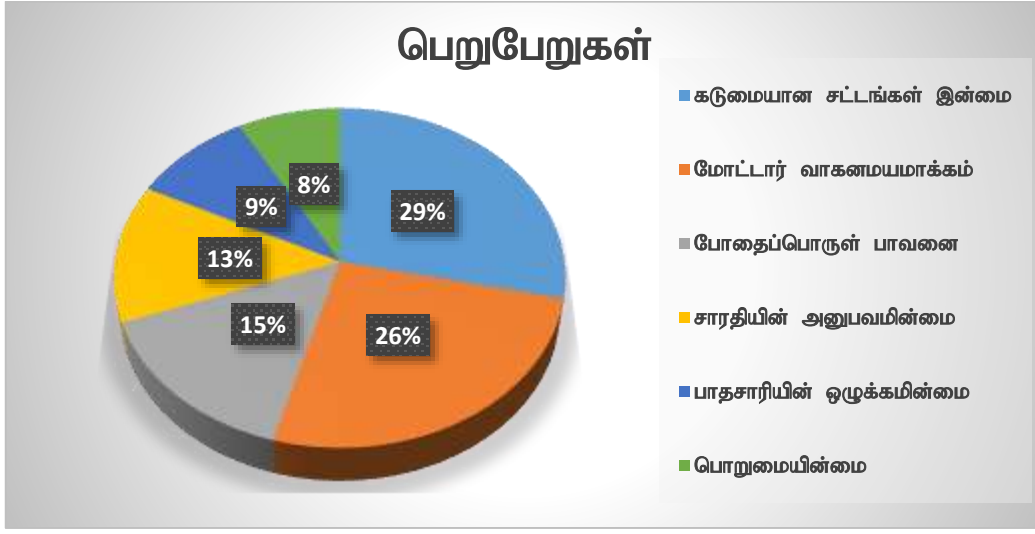
### அட்டவணை 01 : ஆய்வு பிரதேச சனத்தொகை தொடர்பான புள்ளிவிபரவியல்

இல	இனம்	எண்ணிக்கை	மதம்	எண்ணிக்கை
01	சிங்களவர்கள்	4,905,425 (84.26%)	பௌத்தர்கள்	4,288,797 (73.67%)
02	இலங்கை சோனகர்கள்	450,505 (7.74%)	கிறிஸ்தவர்கள்	752,993 (12.93%)
03	இலங்கை தமிழர்கள்	335,751 (5.77%)	முஸ்லிம்கள்	500,992 (8.61%)
04	இந்திய தமிழர்கள்	61,826 (1.06%)	இந்து	274,336 (4.71%)
05	ஏனையவர்கள்	68,203 (1.17%)	ஏனையவர்கள்	4,592 (0.08%)

மூலம் : Department of Census and Stastics Srilanka 2012. :

## பெறுபேறுகள்

### வரைபடம் 01 : ஆய்வின் பெறுபேறுகள்



மூலம் : இரண்டாம் நிலைத் தரவு பகுப்பாய்வு

மேலுள்ள அட்டவணையின் அடிப்படையில் மேல் மாகாணத்தில் தொடர்ச்சியாக வீதிவிபத்து இடம்பெறுவதன் காரணங்களை தெளிவாக கண்டறியக் கூடியதாக அமைகிறது. இதனடிப்படையில் பிரதானமாக மக்கள் மத்தியில் வீதி விபத்திற்கான ஒரு முறையான மற்றும் கடுமையற்ற தண்டையற்ற தன்மையே தொடர்ச்சியாக பாதையில் அலட்சிய போக்கில் வாகனத்தை செலுத்த காரணமாக அமைகிறது என்பது தெளிவாகிறது (L.N Liyanage 2009). அத்தோடு மோட்டார் வாகனமயமாக்கமானது பதிவு செய்யப்பட்ட வாகனத்தை விட பதிவு செய்யாத மோட்டார் வாகனமே இம்மாவட்டத்தில் அதிகமான விபத்தை ஏற்படுவதையும் இந்த அட்டவணையின் மூலம் விளங்கிக் கொள்ள கூடியதாக அமைகிறது (போக்குவரத்து அமைச்சு 2014).

இவ்வாய்வின்படி மேல் மாகாணமானது சமூக, உட்கட்டமைப்பு ரீதியாக விருத்தியடைந்த பிரதேசமாக இருந்தாலும் மக்கள் மத்தியில் வீதி விபத்து தொடர்பான விளக்கமும், விழிப்புணர்வும் மிகவும் அடிநிலையிலேயே காணப்படுகிறது. குறிப்பாக 2011 - 2020 வரையான காலப்பகுதியை பாதுகாப்புக்கான தசாப்தமாக பிரகடனப்படுத்தினாலும் இலங்கையை பொறுத்தவரை அதிகளவான வீதி விபத்து ஏற்பட்ட காலப்பகுதியாக இவை காணப்படுகிறது (Srilanka Muslims – October 20, 2016). மேல் மாகாணப் பிரதேசத்தைப் பொறுத்தவரை ஒவ்வொரு வீட்டிலும் வாகனம் என்பது தவிர்க்க இயலாத ஒரு விடயமாக காணப்படுகிறது. இதன் காரணமாக எந்தவொரு விடயத்திலும் வேகம் அதிகரித்து மக்களின் வாழ்க்கையும் வேகமாகவே முடிவை அடைகிறது (Thinakaran – February 28, 2019). அந்தவகையில் மேல் மாகாணம் மாவட்டத்தில் தொடர்ச்சியாக வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெறுவதன் காரணமாக பின்வருவனவற்றை குறிப்பிட முடியும்.

### **01. கடுமையான சட்டங்கள் இன்மை.**

பொதுவாக சட்டங்கள் என்பது நாட்டில் ஏற்படும் பிரச்சினையை கட்டுப்படுத்தும் ஒரு முறையாகும். அதிலும் குறிப்பாக கடுமையான சட்டம் என்பது கட்டாயமாக தடுக்க வேண்டிய குற்றங்களுக்காக விதிக்கப்படும் ஒரு முறைமையாகும். அந்தவகையில் இலங்கையைப் பொறுத்தவரை விபத்திற்கான முறையான சட்டங்கள், தண்டனைகள் உண்டா? என்றால் அவை கேள்விக்குறியே.

பிரதானமாக இலங்கையைப் பொறுத்தவரை இந்த தண்டனையின் நெகிழ்வுத் தன்மையே தொடர்ச்சியாக வீதி விபத்தை ஊக்குவிக்கின்ற காரணியாக காணப்படுகிறது (Thinakaran – February 28, 2019). அந்தவகையில் இலங்கை போக்குவரத்து சட்டத்தின் படி முதல் தடவையாக வீதி விபத்தை ஏற்படுத்தினால் அவற்றிற்கான தண்டனைப் பணம் 25,000 க்கு குறையாமலும் 30,000 க்கு அதிகமாகாமலும் அறவிடப்படுகிறது.

அதே நபர் இரண்டாவது தடவையும் விபத்து ஒன்றை மேற்கொள்ளும் போது அவருக்கு 30,000/= க்கு குறையாமலும், 40,000/= க்கு அதிகமாகமலும் தண்டனைப் பணம் அறவிடப்படுவதோடு அக்குறித்த நபரின் சாரதி அனுமதிப்பத்திரம் 06 மாத காலம் வரை தடை செய்யப்படுகிறது. அத்தோடு அதே நபர் மூன்றாவது தடவையாகவும் விபத்தொன்றை மேற்கொள்ளும் போது அதிகபட்சமாக 40,000 க்கு குறையாமலும் 50,000 க்கு அதிகமாகாமலும் தண்டப் பணம் அறவிடப்படுவதோடு அவரின் அனுமதிப் பத்திரமானது 12 மாத காலம் வரை தடை செய்யப்படுகிறது (Thinakaran – March 28, 2021). அந்த வகையில் மேற்கூறிய விடயங்களே விபத்தில் தண்டனைகளாக வழங்கப்படுகின்றது. இதனடிப்படையில் இலங்கையில் விபத்தின் விளைவை பணம் நிர்ணயிக்கக் கூடியதாக அமைகிறது.

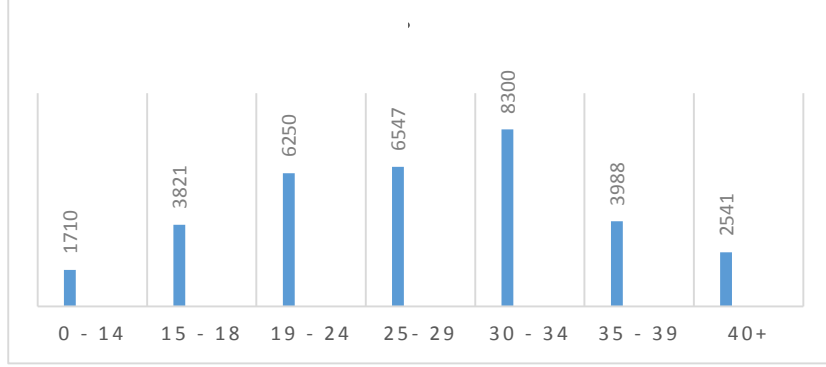
அத்தோடு பணம் இருந்தால் எத்தனை விபத்தை ஏற்படுத்தினாலும் சட்டத்தின் பிடியிலிருந்து இலகுவாக வெளிவர முடியுமென்ற மனநிலையே தொடர்ச்சியாக வீதி விபத்தை ஊக்குவிக்கின்ற காரணியாக அமைகிறது. அந்த வகையில் முதலாவது விபத்திற்கே கடுமையான தண்டனையை விதித்திருக்கும் பட்சத்தில் ஏனைய பல விபத்திலிருந்து விடுபட முடியும் (Thinakaran – February 28, 2019). இதனடிப்படையில் இலங்கையில் சட்டத்தின் கடுமையான தன்மை குறைவு காரணமாகவும் அதிகமான வீதி விபத்து தொடர்ச்சியாக ஏற்பட்டு வருகிறது. குறிப்பாக மேல் மாகாணத்தில் 29% மான விபத்துக்கள் தண்டனை கடுமையின்மையால் ஏற்படுவதன் காரணமாக அதிகமாக கவனம் செலுத்த கூடிய ஒரு விடயமாக இவை அமையப்பெறுகிறது (இரண்டாம்நிலை தரவுப்பகுப்பாய்வு 2021).

### **02. அதிகரித்த மதுபாவனை, போதைப் பொருள் பாவனை**

இன்றைய சமூகத்தைப் பொருத்தவரை அதிகளவான பாதகமான விளைவை ஏற்படுத்துவதில் போதைப்பொருள் முதன்மையானதாகும். குறிப்பாக இம்மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை வயது, பால் வேறுபாடின்றி அனைவரிடம் காணப்படும் ஒரு பிரதான அடிமைப் பழக்கமாக போதைப்பொருள் பழக்கம் காணப்படுகிறது. இதன் காரணமாக இம்மாகாணம்

போதைப்பொருள் பாவனையில் முதலாம் இடத்தில் காணப்படுகிறது. (ஒளடத தடுப்பு பிரிவு, 2018).

வரைபு 2: மேல் மாகாணத்தின் வீதி விபத்து அதிகரிப்பதில் போதைப்பொருள் பயன்பாடு தொடர்பான தரவு



மூலம் : ஒளடத தடுப்பு பிரிவு, 2018.

இதனடிப்படையில் 2016ம் ஆண்டு இடம்பெற்ற போதைப்பொருள் தொடர்பான 79,378 குற்றச்சாட்டில் 43% இம்மாகாணத்தை சேர்ந்ததாக காணப்படுவதன் காரணமாக அதிகமான வீதி விபத்துக்கள் என ஒளடத தடுப்பு பிரிவு (2018) குறிப்பிடுகின்றது. மேலும், இங்குள்ள வீதிகளும் A, B வீதிகளாக காணப்படுவதனால் அதிகமானோர் போதை பாவனையால் வேகக் கட்டுப்பாட்டை இழந்து வீதி விபத்தை ஏற்படுத்தி வருகின்றனர். நாட்டில் இடம்பெற்ற விபத்தில் 80% விபத்துகள் மதுபோதையில் இடம்பெற்றமையினால் போதைப்பொருள் பாவனையால் வாகனத்தை செலுத்துவதும் ஒரு பிரதான காரணமாக அமைகிறது (ஒளடத தடுப்பு பிரிவு, 2018).

குறிப்பாக இம்மாகாணத்தில் அதிகமாக மேற்கத்தேய கலாசாரத்தின் தாக்கம் காரணமாக போதைப்பாவனை இவர்களின் வாழ்வியலோடு மிக நெருக்கம் கொண்டதாக காணப்படுகிறது. இவை பால் வேறுபாடின்றி பெரும்பாலான மக்களின் வாழ்வியலோடு தொடர்புப்பட்டதாக உள்ளது. இவ்வாறு அதிகமாக விருந்து கூட்ட (Party) கலாசாரத்திற்கு உட்பட்ட இவர்கள் விழாக்களின் போது அளவிற்கு அதிகமாக போதைப்பொருள் பாவனையை மேற்கொண்டு இம்மாகாணத்தில் தொடர்ச்சியாக விபத்தை ஏற்படுத்தி வருகின்றனர் (Vidivelli – February 20, 2019).

### 03. மோட்டார் வாகனமயமாக்கல்.

இன்றைய சமூகத்தில் இளைஞர்கள் மத்தியில் மிகவும் பிரபல்யமான ஒரு விடயமே மோட்டார் வாகனமயமாக்கல் ஆகும். அதிலும் மேல் மாகாணம் மாவட்டத்தை பொறுத்தவரை சராசரியாக ஒவ்வொரு இளைஞனிடமும் ஒவ்வொரு மோட்டார் வாகனம் உள்ளது என்பதே நிதிசனமான உண்மையாகும். அந்த வகையில் இலங்கையில் இடம்பெறும் விபத்துக்களில்

17% மான விபத்துக்கள் இத்தகைய மோட்டார் வாகனமயமாக்கல் அதாவது சவாரி செய்பவர்களால் (Rider) இனால் ஏற்படுத்தப்படுகின்றது. குறிப்பாக 2017ம் ஆண்டு வீதி விபத்தினால் ஏற்பட்ட உயிரிழப்புகளில் 1269 உயிரிழப்புகள் மோட்டார் வாகனத்தில் ஏற்பட்டதாகவே காணப்படுகிறது (புள்ளிவிபரவியல் திணைக்களம் 2019).

இத்தகைய சவாரி செய்பவர்கள் (Riders) தன்னை ஒரு நாயகனாக நினைத்துக் கொண்டு நாட்டின் சட்டங்களை மதிக்காமலும், ஒழுக்கமின்மையான செயற்பாட்டாலும் மற்றும் வேகக்கட்டுப்பாடு இன்மையாலும் பல்வேறு விபத்து ஏற்பட காரணமாக அமைகிறது (Naddomba 2004). குறிப்பாக இலங்கையை எடுத்து நோக்கினால் 21 - 25 வயதுடையவர்கள் சவாரி செய்பவராக காணப்படுவதோடு 18 வயதுக்கு குறைந்த 9% மாணவர்கள் வேகக்கட்டுப்பாட்டை இழந்து மிகவும் மோசமான விபத்தை ஏற்படுத்தி வருகின்றனர் (Devasurendra 2016).

அட்டவணை:- 02 மேல் மாகாணத்தில் சவாரி செய்பவரால் (Rider) ஆல் ஏற்பட்ட வீதி விபத்துக்கள்

வருடம்	சவாரி செய்வவர் (மோட்டார் வாகனம்)
2012	744
2013	715
2014	620
2015	570
2016	578
2017	524

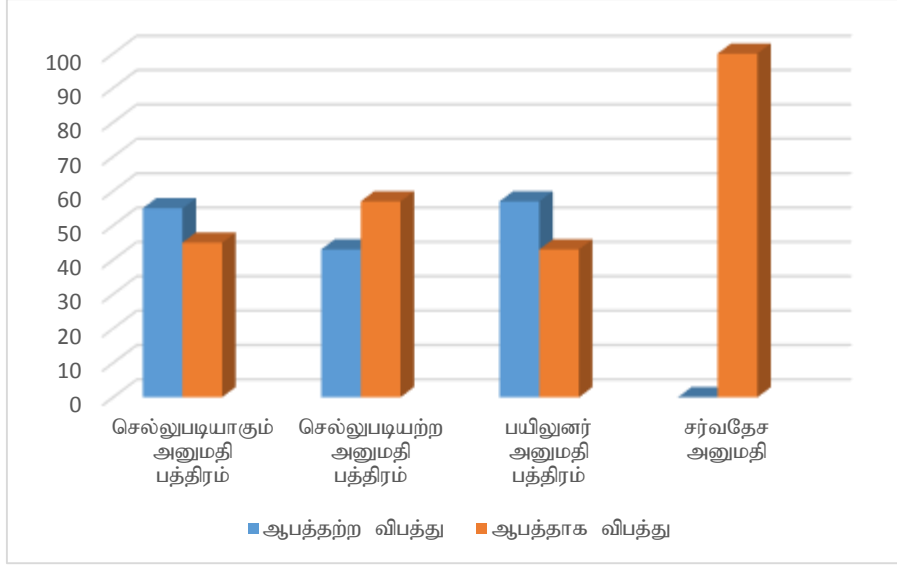
மூலம்:- பொலிஸ் தலைமையகம், 2018

மேற்கூறிய அட்டவணையின் அடிப்படையில் மோட்டார் வாகனமயமாக்கமானது வீதி விபத்தில் எத்தகைய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக் கூடியது என்பது தெளிவாக வெளிப்படுகிறது. அத்தோடு இத்தகைய சவாரி செய்பவர்களில் 17% மானோர் தலைக்கவசம் அணிவதில்லை என்பதோடு, 22% தலைக்கவசப் பட்டியையும் அணிவதில்லை. மேலும் இவர்களில் 25% மானோருக்கு சாரதி அனுமதிப்பத்திரம் இல்லை என்பதும் இப்பிரதேசத்தில் வீதி விபத்தை ஊக்குவிக்கின்ற காரணிகளாக அமையப்பெறுகின்றது (SPSS பகுப்பாய்வு). இதனடிப்படையில் இம்மாகாணத்தில் மோட்டார் வாகனம் என்பது இளைஞர்கள் மத்தியில் தவிர்க்க இயலாத ஒரு வாகனமாக மாற்றம் கண்டுள்ளது. இதனை உரிய விதியின் அடிப்படையில் பயன்படுத்துவது ஆரோக்கிய சமூகத்தை உருவாக்க கூடும் இருப்பினும் இப்பிரதேசத்தில்



அத்தகைய மோட்டார் வாகன தன்மையின் நெகிழ்வுத் தன்மை காரணமாக அதிகமான சேதத்தையும் , உயிரிழப்புகளையும் தொடர்ச்சியாக ஏற்படுத்தி வருகிறது.

**வரைபு 03 : சவாரி செய்பவரினால் ஏற்படுத்தப்பட்ட விபத்தின் தன்மை**



மூலம் : தரவு பகுப்பாய்வு

**04. சாரதியின் அனுபவமின்மை.**

ஒரு வாகன சாரதியை பொருத்தவரை அனுபவம் என்பது இன்றியமையாத பண்பாகும். வீதி தொடர்பான சட்ட திட்டத்துடன் இணைந்து அவருக்கு காலநிலை தொடர்பாகவும், வேகம் தொடர்பாகவும், சாரதியின் பொறுப்பு தொடர்பான அனுபவம், ஒவ்வொரு சாரதிக்கும் காணப்பட வேண்டிய முக்கிய பண்பாகும். குறிப்பாக இத்தகைய அனுபவமற்ற தன்மை காரணமாகவே இன்றைய சமூகத்தில் அதிகமான வீதி விபத்துக்கள் ஏற்பட காரணமாக அமைகிறது. அந்தவகையில் இவ்வாய்வின்படி மேல் மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை வாகனங்களின் பதிவுகளும், வாகனங்களின் இறக்குமதியும் அதிகமாக காணப்படுகின்றதே தவிர வாகன சாரதியின் அனுபவம் தொடர்பான விழிப்புணர்வு குறைவாகவே காணப்படுகிறது.

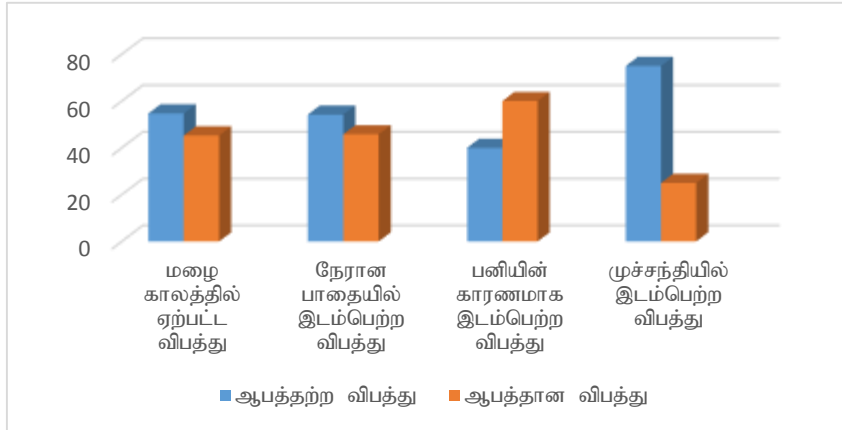
அந்த வகையில் இம்மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை அதிகமாக வெளி இடங்களுக்கு சுற்றுலா செல்ல அதிகம் விரும்புவர்களாக காணப்படுகின்றனர். இதன் காரணமாக சுற்றுலா செல்லக்கூடிய பாதையின் வேகம் தொடர்பான விளக்கமின்மையாலும், பாதைகளின் அமைப்பு தொடர்பான அனுபவமின்மையாலும், மற்றும் குறுகிய நேரத்தில் சென்றடைய வேண்டும் என்ற அழுத்தமும் தொடர்ச்சியான விபத்துக்கள் ஏற்பட காரணமாக அமைகிறது. அத்தோடு இம்மாகாணத்தில் வார நாட்களில் இடம்பெறும் விபத்தைக் காட்டிலும் வார இறுதி நாட்களிலேயே அதிகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தி வருகின்றது.

அட்டவணை 03 : மேல் மாகாணத்தில் சாரதியின் அனுபவமின்மையால் ஏற்பட்ட விபத்துக்கள்

பொலிஸ் நிலையப் பிரிவு	எண்ணிக்கை					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
கிராண்ட்பாஸ்	440	338	275	320	318	368
கோட்டை	256	266	251	242	205	197
புறக்கோட்டை	113	113	136	122	101	91
பம்பலப்பிட்டி	310	331	306	280	381	272
வெள்ளவத்தை	314	295	287	328	313	285
நாரேஹேன்பிட்டி	272	230	220	260	282	238

ஆதாரம்:- பொலிஸ் திணைக்களம் 2019.

**வரைபடம் 4: இப்பிரதேசத்தில் சாரதியின் அனுபவமின்மையால் ஏற்பட்ட விபத்துக்கள்**



மூலம் : பொலிஸ் திணைக்களம்

#### 05. பாதசாரிகள் வீதி ஒழுங்கு முறையாகப் பேணாமை.

வீதி விபத்து என்றாலே நாம் சாரதிகளை மாத்திரம் காரணம் கூறுகின்றோம். ஆனால் அந்த கருத்திற்கு அப்பால் வீதி விபத்தில் பாதசாரிகளுக்கும் முக்கிய பங்கு காணப்படுகிறது. குறிப்பாக பாதசாரியின் வீதி ஒழுங்கற்ற தன்மை காரணமாக பெரியளவான விபத்து ஏற்பட்டு அவை உயிரிழப்பையும் ஏற்படுத்தி வருகின்றது (Sunday Times – April, 27, 2014). அந்த வகையில் பாதசாரிகளானவர்கள் நாட்டின் போக்குவரத்து சட்டத்தை மதிப்பதோடு, உரிய கவனத்துடனும் செல்ல வேண்டிய பொறுப்புக்குரியவர்களாக காணப்படுகின்றனர். இருப்பினும் இதனை ஒரு பாதசாரி மீறும் போது அவை நேரடியாக விபத்திற்கு வழிவகுக்கிறது.

அட்டவணை 04:- மேல் மாகாணத்தில் பாதசாரிகளின் வீதி ஒழுங்கின்மை காரணமாக ஏற்பட்ட காயங்கள்.

வருடம்	காயமடைந்தோர் எண்ணிக்கை
2012	1948
2013	1742
2014	1661
2015	1512
2016	1447
2017	1270
2018	1281

மூலம்:- பொலிஸ் திணைக்களம் 2019.

இதனடிப்படையில் ஒவ்வொரு வருடமும் இடம்பெறும் விபத்தில் பாதசாரிக்கும் முக்கிய பங்குள்ளது என்பது தெளிவாக புலப்படுகிறது. அந்த வகையில் பாதசாரிகள் அத்துமீறும் வீதி செயன்முறைகளாக மஞ்சட் கடவையில் கடக்காமை , தொலைபேசி அழைப்புடன் பாதையைக் கடப்பது, வீதி விதிமுறைமையை மதிக்காமை போன்றன இத்தகைய அதிகரித்த விபத்திற்கு காரணமாக அமைகிறது (Sunday Times – April, 27, 2014). இப்பிரதேசத்தை பொறுத்தவரை பாதசாரிகளுக்கேன முறையான பாதையமைப்பும் (Platform, Survey) என பல்வேறு வசதிகள் காணப்படாமலும் வீதி விதிமுறையை முறையாக பேணாது அவசர அவசரமாக வீதியை கடப்பதே பல்வேறு விபத்திற்கு தொடர்ச்சியாக வித்திடுகிறது.

#### 06. மக்களிடம் பொறுமையின்மை

இயந்திரமயமாக்கப்பட்ட இந்த உலகில் மனிதனுக்கு எந்தவொரு விடயத்திலும் பொறுமை காணப்படுவதில்லை. எல்லா விடயத்தையும் விரைவாகவே மேற்கொள்ள வேண்டும் என எத்தனிக்கின்றனர் இதன் காரணமாக இந்த வேகவே அவர்களின் வாழ்க்கையையும் வேகமாக முடிவிற்கு கொண்டு செல்கிறது. அந்தவகையில் வாகனத்தை செலுத்தும் போது சாரதியிடமும், வீதியில் கடக்கும் போது பாதசாரியிடமும் இந்த பொறுமைத் தன்மை அதிகம் தாக்கம் செலுத்தக் கூடியதாக காணப்படுகிறது (Vidivelli – February 20, 2019).

வீதியைப் பொறுத்த வரை வாகனத்தை இயக்கும் நிலை தொடக்கம் அதனை நிறுத்தி வைக்கும் கடைசி நிமிடம் வரை பொறுமைத் தன்மை இன்றியமையாதது. இருப்பினும் இதனை கருத்திற் கொள்ளாது வாகனத்தை முந்திச் செல்ல நினைக்கும் போதும், ஏனைய வாகனங்களோடு போட்டிப்போட்டு செல்வதாலும், வேக கட்டுப்பாட்டை இழக்கும் போதோ மற்றும் குறுகிய நேரத்தில் ஒரு இடத்தை அடைய வேண்டும் என்ற எண்ணமே பாரிய விபத்தை ஏற்படுத்துவதாக அமைகிறது. அந்த வகையில் இப்பிரதேசத்தை பொறுத்த வரை வார இறுதியில் இடம்பெறும் விபத்தை விட வார நாட்களிலேயே அதிகமான விபத்துக்கள்

ஏற்படுத்தப்படுவதோடு பெண்களை காட்டிலும் 72.4% ஆண்கள் விபத்திற்கு உள்ளாகுவதை தரவுகள் கூறுகின்றன. இதன் மூலம் தொழிலுக்கு செல்லும் நபர்கள் அவர்களின் பொறுமையை இழந்து வீதியில் வாகனத்தை செலுத்துவதும், வீதியில் பயணிப்பதுமே இம்மாகாணத்தில் அதிகரித்த விபத்திற்கு காரணமாக அமையப் பெறுகின்றது.

### **முடிவுரைகளும் பரிந்துரைகளும்**

ஆரோக்கியமான சமூகம் உருவாக வேண்டுமாயின் அதன் சமூக அமைப்புகளும், செயற்பாடுகளும் மேன்மைத் தன்மையில் அமைய வேண்டும். இருப்பினும் இத்தகைய வீதி விபத்து என்பது சமூகத்தை பலவீனமாக்குவதோடு, ஆதரவற்ற பகுதியினர் மற்றும் அங்கவீனர் என்ற பிரிவுகளை சமூகத்தில் உருவாக்கி விடுகின்றது. அந்தவகையில் வாகனம் என்பது நமது தேவையை இலகுப்படுத்துவதே தவிர மாறாக தமது வாழ்க்கையை முடிவிற்கு கொண்டு செல்வதல்ல. எனவே எம்சமூகத்தில் தொடர்ச்சியாக இடம்பெறும் இத்தகைய விபத்தை குறைக்க பின்வரும் பரிந்துரைகள் முன்வைக்கப்படுகின்றன.

1. வீதியில் பந்தயம் (Racing) செய்பவரின் சாரதி அனுமதிப் பத்திரத்தை முற்றாக தடைசெய்ய வேண்டும். முதல் விபத்தின் போதே குறித்த நபருக்கு அதிகளவான தண்டப்பணமும், சாரதி அனுமதிப் பத்திரத்தை உடனடியாக நிராகரித்தல்.
2. அதிவேகப் பாதையில் வீதியின் ஒழுங்கை மீறி செயற்படுபவர்களை தடுப்பு காவலில் வைத்தல். வீதியின் வேக அளவை தாண்டி செயற்படுபவர்களையும், பாதசாரிகளின் கவனயீனமற்ற செயற்பாட்டை உடனுக்கு வரும் வகையில் அமுல்படுத்தல்.
3. அதிகளவான மின்விளக்கு பொருத்தி அலங்கரித்திருக்கும் வாகனங்களுக்கு கடுமையான தண்டப்பணம் அறவிடுதல். போக்குவரத்து திணைக்களத்தின் விதிமுறையை மீறி அதிகமான அலங்காரம் மேற்கொண்டிருந்தால் வாகன அனுமதிப் பத்திரத்தை 06 மாத காலம் வரை தடைசெய்தல்.
4. தேசிய அரசானது வீதி விபத்திற்கு எதிராகவும், வீதி ஒழுங்கை பேணுவபருக்கும் எதிராக கடுமையான சட்டத்தை நாடாளாவிய ரீதியில் அமுல்படுத்த வேண்டும்.
5. பாதசாரிகளுக்கும் வீதி விபத்தில் பங்குண்டு என்பதை உணர்த்தும் பொருட்டு பல்வேறு விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித் திட்டத்தை நடாத்துதல்.
6. பாடநூல்களிலும் , பாடசாலை செயற்பாடுகளிலும் வீதி விபத்தின் தன்மை அதன் விளைவு தொடர்பான விளக்கத்தை மாணவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும்.

### **உசாத்துணைகள்**

1. Al- Ghamdi, A.S. (2002). *Using logistic regression to estimate the influence of accident factors on accident severity. Accident Analysis & Prevention*, 34(6),729-741.
2. Bong, M. and Jinhyun.K, 2003. *Road traffic Accidents and Policy interventions in Korea*. Volume 10.

3. Dananjaya S.A.T & Alibuhttoo M.C. (2016 December 29). *Factors influencing Road Accidents in Srilanka: A Logistic Regression Approach*. In: Proceedings of Fifth Annual Science Research Sessions 2016 on “Enriching the Novel Scientific Research for the Development of the Nation” [157-173]. E-repository. Main Library. South Eastern University of Srilanka. URL: <http://ir.lib.seu.ac.lk/handle/123456789/2087>.
4. Department of Police. (2018). Srilanka Police. Information and Technology Division Colombo.
5. Devasundera, K, Pera, L and Bandara, S. (2017). *An insight to motorized two and three wheel crashes in developing countries: A case study in Srilanka*. Journal of Transportation Safety & Security 9: (1) sep: 204-2015 DOI: 10.1080/19439962.2.16.1236052.
6. Dozza, M., Flannagan, C.A., & Sayer, J.R. (2015). *Real – world effects of using a phone while driving on lateral and longitudinal control of vehicles*. Journal of safety research, 55, 81-87.
7. Gebru, M.K. (2017). *Road Traffic Accident: Human Security Perspective*. International Journal of Peace and Development Studies, March 2017: 8(2): 15-24.DOI: 10.5897/ijpds2016.0289.
8. Gunawardane, D.A. & Damaratne, S.D. (2013). Pattern of Road Traffic Crashes in Srilanka from 2006 to 2009. Journal of the Collage of Community Physicians of Srilanka. June 2013. 13(1): 33-34. Retrived from: [file:///C:/Users/User/Downloads/6079-21563-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/6079-21563-1-PB%20(1).pdf)
9. Kavade, H. (2009). A logistic regression model to predict incident severity using the human factors analysis and classification system.
10. Kazan, E.E. (2013). Analysis of Fatal and Nonfatal Accident Involving Earthmoving Equipment Operation and On –Foot Workers.
11. Harnan Singh and AD Aggarwal, *Fatal Road Accidents among youth Children*. J Indian acad forensic med 32.
12. Mouyid Bin Islam and Kannawee Kanitpong, 2008. *Identification of factors in Road Accidents through in depth Accident Analysis*. ATTS Research, Vol 32 – No 2.
13. NCRS – The National Council for Road Safety. Ministry of Transport & Civil Aviation Srilanka. Colombo.

14. Renuraj,S. Varathan, N. & Sathkunanathan, N. (2014). Factors Influencing Traffic Accidents in Jaffna. Sri Lankan Journal of Applied Stastics 2015: 16(2): 117-113. DOI: <http://doi.org/10.4038/sljastats.v16i2.7827>.
15. Riswan, M., Riyal, A.L.M and Suffiyan, M.B.M. (2016). *A Research on Road Accident through In-Depth Accidents Analysis in the Ampara police Division*.In: Proceeding of South Eastern University Arts Research Session 2016- Regional Development. [493-499]. E-repository. Main Library. South Eastern University of Srilanka. URL: <http://ir.lib.seu.ac.lk/handle/123456789/2204>.
16. Sunday Times, Srilanka – April, 27 , 2014, “ Road accidents in top gear”, by Chathuri Dissanayake.
17. The National Council for Road Safety – NCRS, Srilanka.
18. Toroyan, T., Peden, M.M., & laych, K. (2013). WHO launches second global status report on road safety. *Injury prevention*, 19(2), 150-150.
19. WHO (2018). ‘Launch of Srilanka Accident Data Management System (SLADMS) – 07<sup>th</sup> September 2018. Colombo. News Letter and Report. Srilanka. World Health Organization. Retrieved from: <http://orgin.scaro.who.int/srilanka/document/slamds/en/>

### Websites

20. சமகாலச் சவாலாகும் விபத்துக்கள்  
Retrieved from  
<https://www.madawalanews.com/2019/04/Accid.html?m=1>
21. இலங்கையில் 500க்கு அதிகமான உயிர்களை காவுக் கொண்ட வீதி விபத்துக்கள்  
Retrieved from  
<https://trueceylon.lk/more-than-500-road-accidents-in-sri-lanka/>
22. வீதி விபத்து கடந்த 10 வருடத்தில் அதிகரிப்பு  
Retrieved from  
<https://www.virakesari.lk/article/57763>
23. இலங்கையில் 10 நிமிடத்திற்கு ஒரு வீதி விபத்து  
Retrieved from  
<http://inamullah.net/?p=1740>