මහමග අනතුරු අවම කිරීම

ප්‍රජා වෛද්‍ය විශේෂඥ වෛද්‍ය ඩයනා සමරක්කොඩි

එදින පාසල් වාරයේ අවසාන දිනයයි. 7වන ශ්‍රේණියෙහි ඉගෙනුම ලබන කුමාර තම මිතුරන් කණ්ඩායමක් සමඟ පැමිණියේ පාසල පිහිටි පැත්තට විරුද්ධ පැත්තෙන් පිහිටි බස් නැවතුම් පළට යාම සඳහා ජනාකීර්ණ මාර්ගය හරහා යාමටය. පයින් ගමන් කරන මං පෙතෙහි වූ අනවසර ඉදිකිරීමක් හේතුවෙන් ඔවුනට ඉදිරි මග හොඳහැටි නොපෙනෙයි. ප්‍රීති ප්‍රමෝදයෙන් කෑ කෝ ගසමින් පැමිණි දරුවන් පාර හරහා ගමන් කිරීමට පෙර දෙපස සුපරීක්ෂාවෙන් යුතුව නොබැලුවෝය. තමන් දෙසට වේගයෙන් පැද එන මෝටර් සයිකලය ඇඟෙහි වැදෙන තුරුම, කුමාර නොදුටුවේය.

කුමාරගේ ජීවිතය අකාලයේ නිමා වූවා පමණක් නොව හෙල්මටයක් නොපැළඳි මෝටර් සයිකලය පැදවූ ධාවකයාගේ හිසටද බරපතල තුවාල සිදු විය.

මාර්ග අනතුරක් යනු කුමක්ද?

මාර්ග අනතුරක් ලෙස හැඳින්වෙන්නේ ගමන් කරමින් තිබෙන වාහනයක් වෙනත් වාහනයක, පුද්ගලයෙකු හෝ දේපළ සමඟ ගැටීමකටයි. මාර්ග අනතුරකින් තුවාල සිදු වීමක් යනු මාර්ග අනතුරකදී ධාවනය වන වාහනයක සිරුර ගැටීමේදී සිදුවන ශක්ති හුවමාරුවක ප්‍රතිඵලයක් නිසා ඇතිවෙන කායික හානියකටය. එසේම මාර්ග අනතුරක් හේතුවෙන් පුද්ගලයන් කිහිප දෙනෙකු මිය යෑමට හා තුවාල වීමට මෙන්ම දේපළ හානිද සිදුවීමට පුළුවන.

මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් ඇතිවන බලපෑම් කවරේද?

1 වන රූ සටහන - වාර්තා වූ ප්‍රථම වාහන අනතුර

මාර්ග අනතුරුවලින් තුවාල සිදුවීම ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන මහජන සෞඛ්‍ය ගැටළුවකි. පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුව සතු දත්තවලට අනුව 2010 වර්ෂයේ දී සිදුවූ මාර්ග අනතුරු 35,496කින් මිය ගිය පුද්ගලයන්ගේ සංඛ්‍යාව 2483කි. එමගින් පෙන්වනුයේ මාර්ග අනතුරු හේතුවෙන් සෑම දිනකම මිනිසුන් හත් දෙනෙකු මියයන බවය. එයට අමතරව සදාකාලික නැතිනම් ස්ථිර දුබලතාවට ලක් වන

තරමට බරපතළ තුවාල ලබන සංඛ්‍යාව 6,021කි. මෙයටත් අමතරව හානියක් පමණක් සිදු කරන අනතුරු සංඛ්‍යාව 14,698ක් 2010 වර්ෂයේදී සිදුව ඇත. මරණයට පත්වූවන් අතරින් වැඩි දෙනෙක් මේ රටේ සංවර්ධනයට අත්‍යවශ්‍ය අවුරුදු-15-44ත් අතර වයසේ තරුණ පිරිමින් බවද සැලකිල්ලට ලක් විය යුත්තකි.

1 වන වගුව ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග අනතුරු, මාරක අනතුරු , වාහන සංඛ්‍යාව සහ මාර්ග දුර ප්‍රමාණයේ ප්‍රවණතා 2008-2010

	2008	2009	2010	**වැඩිවීමේ ප්‍රතිශතය**
මාර්ග අනතුරු	30426	33721	35496	1.16
මාර්ග අනතුරු නිසා සිදුවූ මරණ	2157	2225	24854	1.15
වාහන සංඛ්‍යාව (10,000)	3,390,993	3,595,068	3,954,311	1.16
මහා මාර්ග (කි. මී. 10,000)	11696.3	11696.9	12487.92	1.06

පසුගිය වසර ගණනාව තිස්සේ මාර්ග අනතුරු සිදුවීමේ ප්‍රවණතාවය කුමක්ද?

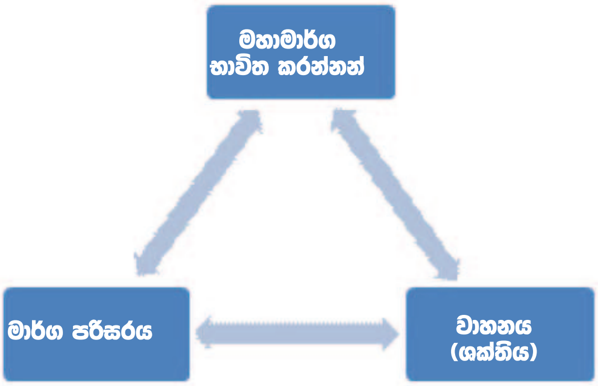
වර්ෂ 2008-2010 යන පසුගිය තෙවසරක කාලය තුළ මාර්ග අනතුරු සහ අනතුරු පිළිවෙලින් 1.6 සහ 1.5 ගුණයකින් ඉහළ ගොස් ඇති බව පහත දක්වෙන වගුව අනුව පෙනී යයි. ලියාපදිංචි කළ වාහන සංඛ්‍යාව සහ මාර්ග දුර ප්‍රමාණය ද ඒ කාලය තුළ එලෙසින්ම ඉහළ ගොස් ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග අනතුරු, මාරක අනතුරු , වාහන සංඛ්‍යාව සහ මාර්ග දුර ප්‍රමාණයේ ප්‍රවනතා 2008-2010

මාර්ග අනතුරු සිදුවීමට පවත්නා අවදානම් සාධක කවරේද?

මාර්ග භාවිත කරන්නවුන්, පරිසරය සහ වාහනය අතර සිදුවන සංකීර්ණ අන්තර් ක්‍රියාකාරීත්වය හේතු කොට මාර්ග අනතුරු ඇතිවෙයි.

මහාමාර්ග සට්ටනයක් ඇතිවීමට පෙර, සිදුවන අවස්ථාවේදී සහ ඉන් පසු යන අවස්ථා 3 දී ඉහත දක්වාන සංරචක මත අවදානම් සාධක කිහිපයක්ම කාර්යාත්මක වීමේ ප්‍රතිඵලයක් මත මාර්ග වාහන අනතුරක් හෝ මරණයක් සිදුවීමක් හෝ ඇති වෙයි. වාහන සට්ටනයක් අඩු කිරීම සඳහා යොදා



2වන රූ සටහන-මහාමාර්ග වාහන සට්ටනයක යන්ත්‍රණය

ගත හැකි මැදිහත්වීම් හඳුනා ගැනීම සඳහා මාර්ග අනතුරුවලට පාදක වන අවදානම් සාධක හඳුනා ගැනීම වැදගත්ය.

නූතන අනතුරු තුවාල වසංගත වේදයේ පියා ලෙස සැලකෙන විලියම් හැඩන් නම් ඉංජිනේරුවරයා මාර්ග භාවිත කරන්නා, වාහනය හා පරිසරය යන සංරචකයන්ට අදාළව සට්ටනයකට පෙර, සට්ටනය සිදු වන අවස්ථාවේදී සහ සට්ටනයෙන් පසුව කාර්යාත්මක වන අවදානම් සාධක විස්තර කරන පාදක රාමුවක් සංවර්ධනය කරනු ලැබ ඇත. (2 වන වගුව) මෙය **හැඩන් න්‍යාය** ලෙස නම් කර ඇති අතර සට්ටනයක් හා සම්බන්ධ සියළු සාධක හඳුනා ගැනීමට එය උපකාරී වෙයි.

මාර්ග භාවිත කරන්නවුන් යනු පදිකයන්, රියදුරන්, මගීන්, පා පැදි හා මෝටර් සයිකල් පැදයන්නවුන් සහ සයිකලයේ ඉදිරිපස හෝ පිටුපස ඉඳගෙන යන සියල්ලන්මය. මේ අය අතරින් පදිකයන්, පාපැදි හා මෝටර් සයිකල් පදින්නවුන් යන අය, පහත දක්වෙන හේතු මත මාර්ග අනතුරුවලට ලක්වීමේ ඉහළම අවදානමක් සහිත මාර්ග භාවිත කරන්නවුන්ය.

- මාර්ග පරිසරයට පහසුවෙන්ම විවෘතව සිටීම.
- මාර්ග පරිසරයේදී භාවිකරණයක් දක්වීම
- මාර්ග පරිසරයේදී අස්ථාවරව පැවතීම සහ වැටීමට ඇති ඉඩ කඩ

අධික වේගයෙන් රිය පැදවීම, අනුචිත ස්ථාන වලදී ඉස්සර කිරීමට යෑම, සංඥා භාවිත නොකර හැරවීම යනාදිය මහාමාර්ග භාවිත කරන්නවුන් සම්බන්ධව දැකිය හැකි ප්‍රධාන

2වන වගුව - මාර්ග අනතුරු සඳහා වන අවදානම් සාධක (හැඩන් න්‍යාය)

අදියර	සාධක		
	මාර්ග භාවිත කරන්නන්	වාහනය (ශක්තිය)	මාර්ග පරිසරය
ඝට්ටනයට පෙර	අධීක්ෂණය අඩු කම, දැනුම අඩුකම, මත්පැන් පානය, ජංගම දුරකථන භාවිතය, වේගයෙන් පැදවීම	වාහනය මාර්ගයේ ධාවනයට නුසුදුසු තත්වයක පැවතීම, වැඩි පිරිසක්, ප්‍රමාණයක් පැටවීම	මාර්ග සැලසුම් දුර්වලකම්, නීතිය ක්‍රියාත්මක නොවීම, ආරක්ෂිත බාධක නො-වැඩිවීම, වේග සීමා නොදැක්වීම
ඝට්ටනයේදී	ආරක්ෂිත උපකරණ භාවිත නොකිරීම (වාහනයේ පටි, හෙල්මට්)	ආරක්ෂිත මෙවලම් නොමැතිවීම, ඝට්ට-නයට ඔරොත්තු දීමට අසමත් දුර්වල සැලැස්ම	මග දෙපස විවිධ ද්‍රව්‍ය පැවතීම
ඝට්ටනයෙන් පසු	ප්‍රත්‍යස්ථිතික භාවයේ අඩුව (යළි ප්‍රකෘතිමත් වීමේ දුර්වලතාව)	අනතුරට පත්වූ අය වෙත සමීප වීමට පවත්නා අපහසුව	අනතුර වූ තැන ප්‍රථමාධාර කට්ටල නොමැතිවීම, හදිසි ප්‍රවාහන පද්ධතියක් නොමැතිවීම

අවදානම් සාධකය. පළපුරුදුකම් රහිත රියදුරන්, රියදුරු විඩාව, නොසැලකිලිමත් බව, අප්‍රවේසම, මාර්ග නීති නොපිළිපැදීම යනාදී මාර්ග භාවිත කරන්නවුන්ගේ වැරදි ද මාර්ග ඝට්ටනයක් සඳහා දායක වෙයි.

උපකරණ, ආසන බඳ පටි, හෙල්මට් ආදී ආරක්ෂිත භාවිත නොකිරීමට හෝ නිසි ලෙස භාවිත නොකිරීම හෝ යනාදිය ඝට්ටනයකින් පසුව අසතුටුදායක ප්‍රතිඵල ගෙනදීමට සමත් අවදානම් සාධකය. රෝහලට ගෙන යාමට පෙර අනතුරින් තුවාල වූවන් සඳහා ක්ෂතික සත්කාර මෙන්ම හදිසි රෝගීන් ප්‍රවාහන සේවා නොපැවතීම යන හේතූන්ද මාර්ග අනතුරු හේතු කොට ඇති වන මරණ සංඛ්‍යාව හා දීර්ඝ කාලීන දුබලතාවයන් ඉහළ දැමීමට සමත්ය.

මාර්ග සැලසුම් කිරීමේ දුබලතා මෙන්ම පදිකයන් සඳහා මංතීරු නොපැවතීම, පටු මාවත් හා වංගු, ප්‍රමාණවත් ආලෝකය නොමැතිකම, මාර්ග හා වාහන සංඥා නොපැවතීම යනාදිය මාර්ග පරිසරය හා සම්බන්ධ අවදානම් සාධක සමහරකි. මාර්ගයන්හී අධික වාහන ප්‍රමාණයක් ධාවනය වීම, විවිධ මාර්ග භාවිත කරුවන් සඳහා වෙන් වූ මං තීරු නොපැවතීම, මග දෙපස හා පදික වේදිකාවන්හී අනවසර හා අනුචිත ඉදිකිරීම් පැවතීම, දරුවන් සඳහා සෙල්ලම් කිරීම සඳහා ඉඩකඩ නොපැවතීම (එවිට දරුවන් පාරේ සෙල්ලම් කිරීමට පෙළඹෙයි) යනාදියද මාර්ග ඝට්ටන සඳහා දායක වෙයි.

අසතුටුදායක කාළගුණ තත්වයන්, පරිසරයේ අඳුරු බව යනාදිය ද මාර්ග අනතුරු සංඛ්‍යාව ඉහළ දැමීමට හේතු කාරක වන අනෙක් පාරිසරිකමය අවදානම් සාධක අතර පවතියි.

නිසිලෙස ක්‍රියාත්මක නොවන තිරිංග පද්ධති (බ්‍රේක්) සහ විදුලි පහන් හා සංඥා, ආදී යාන්ත්‍රික දෝෂ සහිත වාහන ධාවනය කිරීමට මෙන්ම ආසන බඳපටි, වායු බැලුන ආදී ආරක්ෂිත යාන්ත්‍රණ රහිත වාහන ධාවනය ද

විනයානුකූලව රිය පැදවීම-
මාර්ග අනතුරු අවම කරයි

මාර්ග අනතුරු සඳහා දායක වෙයි.

මාර්ග අනතුරු වළක්වන්නේ කෙසේද?

මාර්ග අනුරු වැළැක්වීම යනු මහාමාර්ගයන්හී සිදුවන වාහන සට්ටන සංඛ්‍යාව අවම කිරීම සඳහා මාර්ග භාවිත කරුවන් වාහනය සහ පරිසරමය උපලක්ෂණයන් කළමනාකරණය කිරීමේ ක්‍රියාවලියය. සට්ටනයට පෙර සට්ටනය සිදුවන අවස්ථාව සහ සට්ටනයෙන් පසු ආදී වශයෙන් මාර්ග අනතුරු වැළැක්වීම ද විස්තර කළ හැකිය. එමගින් හැඩන් න්‍යාය මගින් හඳුනාගත් අවදානම් සාධක ඔස්සේ විග්‍රහයක් කළ හැකිය.

පූර්ව සට්ටන අදියරයේදී අනතුරක් සිදු වීම වැළැක්වීමට උපකාරී වන පියවර ක්‍රියාත්මක කළ හැකිය. එය මාර්ග අනතුරු වැළැක්වීම සඳහා වන ප්‍රාථමික වැළැක්වීමේ පියවර ලෙස හැඳින්වෙයි. වේග සීමා පිහිටුවීම, මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳව ජනතාවට අවධානය ලබා දීම මෙම ප්‍රාථමික වැළැක්වීමේ කාර්යයන් සඳහා ගනු ලබන පියවර අතර පවතියි.

සට්ටන අදියරයේදී ගනු ලබන පියවර ද්විතියක වැළැක්වීම ලෙස හැඳින්වෙන අතර එහිදී ගනු ලබන පියවරයන්හී අරමුණ වන්නේ අනතුර හේතුකොට තුවාල සිදු වීම වැළැක්වීමට හෝ යම් ලෙසකින් තුවාල සිදුවූවත් ඒවා බරපතළ අනතුරු නොවන බවට කටයුතු කිරීම හෝ යන තත්වයන්ය.

සට්ටනයකින් පසුවද අපට යම් පියවර ගත යුතුය. මෙම පසු සට්ටන අවස්ථාවන්හී දී ගනු ලබන පියවර තෘතීයික වැළැක්වීම සහ දීර්ඝ කාලීන දුබලතා ඇති කිරීම සීමා කිරීමට ප්‍රයත්න දරේ. මහාමාර්ගයන්හී වාහන සට්ටන සහ තුවාල සිදුවීම වැළැක්වීමට ගනු ලබන මැදිහත්වීම, ඒ සඳහා යොදා ගැනෙන ප්‍රාදේශීය ප්‍රවේශයන්ට අනුව ප්‍රවර්ග තුනකට වෙන් කළ හැකිය.

ප්‍රධාන වැඩසටහන්

මෙම ප්‍රවේශය මගින් අපේක්ෂා කරනුයේ ප්‍රජාවෙහි පවත්නා ආකල්ප විශ්වාස සහ චර්යා වෙනස් කිරීමය. (උදාහරණ-මාධ්‍ය වැඩසටහන්, මහජනතාව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මගින් මාර්ග ආරක්ෂාව ප්‍රවර්ධනයට උත්සාහ දැරීම)

පරිසරය වෙනස් කිරීම සඳහා වන වැඩසටහන්

සට්ටනයක් සිදු කිරීම වැළැක්වීම සඳහා මාර්ගයේ සහ වාහනයේ ආරක්ෂාව ඉහළ නැංවීම මෙම ප්‍රවේශයේ අරමුණය. (උදාරණ-පදිකයන් සඳහා මංපෙත් (මං තීරු) සැකසීම)

නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම

මෙම ප්‍රවේශයෙහි අරමුණ වන්නේ සට්ටන සහ තුවාල සිදුවීම අඩු කිරීම සඳහා යොදා ගන්නා චර්යාත්මක සහ පරිසරමය ක්‍රියාත්මක කිරීම් සඳහා සහාය වීම උදෙසා ආරක්ෂක නීති රීති බලාත්මක කිරීම හෝ ක්‍රියාත්මක කිරීමය. (උදාහරණ ලෙස හෙල්මට් පැළඳීමේ නීතිය සහ ආරක්ෂිත ගොඩනැගිලි සහ මාහාමාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා වන රෙගුලාසි දැක්විය හැකිය).

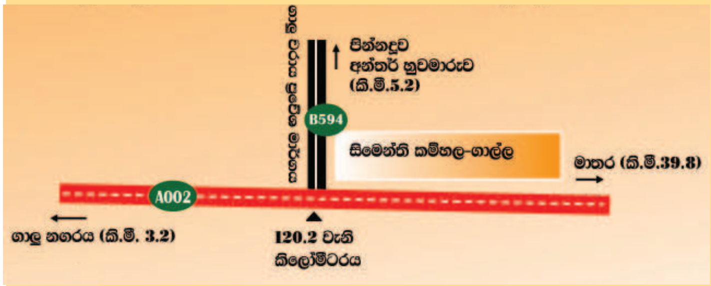
මහාමාර්ගයන්හී සිදුවන වාහන සට්ටන සහ අනතුරු මෙන්ම එමගින් ඇතිවන පලවිපාකයන් අවම කිරීමට නම් ඉහත දැක්වූ ප්‍රවර්ග සෑම එකකටම අයත් සංරචක ක්‍රියාත්මක කිරීම අවශ්‍යය.

ප්‍රජා වෛද්‍ය විශේෂඥ වෛද්‍ය ඩයනා සමරක්කොඩි
(එම්. බී. බී. එස්., එම්. එස්. සී., එම්. ඩී.)
සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ, බෝ නොවන රෝග ඒකකයේ අනතුරු වැළැක්වීමේ අංශය

දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය..

මාතර සිට අධිවේගී මාර්ගයට පිවිසෙන අයුරු

- මාතර සිට A002 මාර්ගයේ පැමිණෙන වාහන ගාල්ල නගරයට කි.මී. 3.2කට පෙර හමුවන 121 වෙනි කි. මී. කණුව පසුකර, දකුණට හැරී ගාලු පිවිසුම් මාර්ගයේ කි. මී. 5.2ක් ගමන් කර පින්නදූව හුවමාරුව වෙත පැමිණිය යුතුය.



ගාල්ලේ සිට අධිවේගී මාර්ගයට පිවිසෙන අයුරු

- ගාල්ලේ සිට A002 මාර්ගයේ පැමිණෙන වාහන ගාල්ල නගරයට පසුව හමුවන කි. මී. 120 කණුව පසුකර, වමට හැරී ගාලු පිවිසුම් මාර්ගයේ කි. මී. 5.2ක් ගමන්කර පින්නදූව හුවමාරුව වෙත පැමිණිය යුතුය.