

இலங்கையில் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் செயற்படுகின்ற அரசாங்க
நிறுவனங்களின் செயற்பாடுகள்



எனது இல.:- பீஈஆர்/ஆர்ஏ/2017/09



தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
செயலாற்றல் கணக்காய்வுப் பிரிவு



உள்ளடக்கம்

தொடர் இல.	விபரம்	பக்க இல.
1.	நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு	1
2.	அறிமுகம்	
2.1	பின்னணி	3
2.2	கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்	7
2.3	கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை	7
2.4	கணக்காய்வு அணுகுமுறை	7
2.5	கணக்காய்வின் குறிக்கோள்கள்	7
3.	விரிவான கணக்காய்வு அவதானிப்புக்கள்	
3.1	வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவைக் கட்டியெழுப்புதல்	10
3.2	பாதுகாப்பான வீதிநிர்மாணமும் முறைமையினை முகாமைத்துவம் செய்தலும்	14
3.3	பாதுகாப்பாக வாகனங்கள் செலுத்தப்படுவதனை அவதானிப்பதற்காக பயனுள்ள அவதானிப்பு வேலைத்திட்டமொன்றை ஸ்தாபித்தல்	20
3.4	வீதிகளைப் பயன்படுத்துவோரின் நடத்தைகள் மீது செல்வாக்குச் செலுத்துதல்	23
3.5	விபத்துக்களின் பின்னரான பராமரிப்பு	26
4.	பரிந்துரைகள்	28
5.	முடிவுகள்	31

1. நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு

இலங்கையில் நாளொன்றுக்கு ஏறத்தாழ 100 வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெறுவதுடன் அவற்றினால் 6 இற்கும் 8 இற்கும் இடைப்பட்டவர்கள் மரணிப்பதனால் வீதி விபத்து நிகழ்வுகள் சமூக ரீதியாகவும் பொருளாதார ரீதியாகவும் பிரச்சினைக்குரிய விடயமாக காணப்படுகின்றது. உலகம் முழுவதிலும் வருடந்தோடும் வீதி விபத்துக்கள் காணரமாக ஏறத்தாழ 1.24 மில்லியன் எண்ணிக்கையினர் மரணமடைவதுடன், மேலும் 20-50 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்டோர் மோசமான காயங்களிற்கு உட்படுகின்றனர். நாட்டின் பயனுள்ள மனிதவளமாகவும் குடும்பத்திற்காக வருமானத்தை ஈட்டித்தருகின்றோராகவும் உள்ள 21 – 45 வயதிற்கு உட்பட்ட இளைஞர் சமூகமே இந்தநிலைக்கு ஆளாக்கப்படுவதாக ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தினால் இனங்காணப்பட்டுள்ளது. இதன் காரணமாக, 2010 மார்ச் மாதம் இடம்பெற்ற ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தின் மாநாட்டின் போது 64/255 ஆவது பிரேரணையாக வீதிப் பாதுகாப்பிற்காக செயற்படுகின்ற தசாப்தமாக 2011 – 2020 காலப்பகுதி பெயரிடப்பட்டது. இலங்கையும் இந்த பிரகடனத்தில் ஒரு தரப்பாக கையொப்பமிட்டுள்ளது.

தெற்காசிய உலக சுகாதார அமைப்பினால் இந்த வீதி விபத்துக்களை குறைப்பதற்காக 10 ஆண்டுகளிற்கான செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் அதற்கமைய, இலங்கையும் வீதி விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக பத்தாண்டு திட்டமொன்றைத் தயாரித்துள்ளது. அதன்படி, இதற்கான பிரதான அரசநிறுவனமாக வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை காணப்படுகின்றது. இலங்கையில் இடம்பெறுகின்ற வீதி விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக 17 அரசாங்க மற்றும் அரசு சார்பற்ற பிரதிநிதிகளை உள்ளடக்கியுள்ள இப்பேரவை தனது பணிகளை மேற்கொண்டுவருகின்றது.

அதற்கமைய, இலங்கையில் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் செயற்படுகின்ற அது போன்ற அரசாங்க நிறுவனங்களின் செயற்பாடுகளின் செயலாற்றலை மதிப்பிடுவதே இக்கணக்காய்வின் குறிக்கோளாக உள்ளது.

அவ்வாறே, விரைவாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்களிற்கான காரணங்களை ஆராய்வதற்கான பாராளுமன்ற விசேடகுழுவின் இடைக்கால அறிக்கை ஏழாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரில் வெளியிடப்பட்டது. அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகள் தொடர்பாகவும் இக்கணக்காய்வின் போது கவனம் செலுத்தப்பட்டது.

வீதி விபத்துக்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்காக முகாமைத்துவ இயலளவு போதியதாகக் காணப்படுதல் இன்றியமையாயதான போதிலும், அதில் பிரதானமாக பொறுப்புமிக்க நிறுவனமாகவுள்ள வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையின் அதிகாரங்களும் அதனிடம் காணப்படுகின்ற பௌதீக மற்றும் மனித வளங்களும் போதுமானதாக இல்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே, பொலிஸ் திணைக்களத்தின் போக்குவரத்துப் பிரிவிற்கு இணைப்புச் செய்யப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களில் 72 சதவீதமானோர் வாகனப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ பாடநெறியினை பயின்றிருக்காமையும் அங்குள்ள பயிற்சிப் பிரிவில் போதியளவில் இடவசதி மற்றும் உபகரணங்கள் இல்லாமையும் அவதானிக்கப்பட்டது. வீதி விபத்துக்கள் தொடர்பில் தரவு முறைமையொன்றை ஸ்தாபித்தல் வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையின் பணியான போதிலும், வாகனப் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தினால் அவ்வாறான தரவு முறைமையொன்று பேணிவரப்படுகின்ற போதிலும், அதற்காக இப்பேரவை, மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களம், சுகாதார அமைச்சு மற்றும் காப்புறுதி நிறுவனங்கள் சம்பந்தப்பட்டிருக்காமை அவதானிக்கப்பட்டது.

பாதுகாப்பான வீதி நிர்மாணித்தலின் போது வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வை நடாத்துதல் முக்கியமாக காணப்படுவதுடன், அது தொடர்பில் பயிற்சிகள் பெற்றுக்கொண்ட பொறியியலாளர்கள் தற்போது வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையில் இல்லாமையால் வீதி பாதுகாப்புக் கணக்காய்வு 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. பொறியியல் குறைபாடுகள் காரணமாக வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றுள்ளமையும், அந்தக் குறைபாடுகளை இல்லாதொழித்தல் குறித்த நிறுவனங்களின் மூலம் இடம்பெற்றிருக்காமையும் அவதானிக்கப்பட்டது. பாடசாலை வான்களின் தரம் மற்றும் ஓடக்கூடிய இயலுமை தொடர்பில் வாகனப் போக்குவரத்துப் பிரிவில் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற பரிசோதனைகள் போதுமானதாக இல்லாமை A1, A8 மற்றும் A33 வீதிகள் போதியளவில் வெளிச்சமுட்டப்பட்டிருக்காமை மற்றும் பாதுகாப்பான புகையிரதக் கடவைகள் இல்லாமை என்பன காரணமாக வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருத்தல் ஏனைய அவதானிப்புக்களாகும்.

பாவனையில் இல்லாத வாகனங்களின் பதிவுகள் இரத்துச் செய்யப்படாதுள்ள சந்தர்ப்பங்கள் மற்றும் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களினாலும் மோட்டார் வாகன பரிசோதகர்களினாலும் போக்குவரத்துக்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்கள் இனங்காணப்பட்டு தடை உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், குறைபாடுகள் நிவர்த்திக்கப்பட்டு தடை உத்தரவுகள் அகற்றிக் கொள்ளப்பட்டிருக்காத சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன. அவ்வாறே, சாரதிப் பாடசாலைகளின் பதிவுகள் புதுப்பிக்கப்பட்டிருக்காமை மற்றும் வாகனங்களை செலுத்துகையில் இடம்பெறுகின்ற குறைபாடுகளை இனங்காண்பதற்காக மோட்டார் போக்குவரத்து பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களிற்குத் தேவையான உபகரணங்கள் போதியளவில் இல்லாமையும் கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

விபத்துக்களின் பின்னரான பராமரிப்பை பலப்படுத்துவதற்குத் தேவையான வளங்கள் போதியளவில் காணப்பட வேண்டிய போதிலும், அவசர விபத்துச் சேவைகளிற்குத் தேவையான சுகாதார மனித வளம், சிகிச்சைகளிற்குத் தேவையான வசதிகள் மற்றும் “எம்யூலன்ஸ்” வாகன வசதிகள் போதியளவில் இல்லாமை அவதானிக்கப்பட்டன.

அதன்படி, வீதிப் பாதுகாப்புடன் சம்பந்தப்படுகின்ற அனைத்து நிறுவனங்களினதும் பணிப் பொறுப்புக்களை குறிப்பாக இனங்கண்டு, அவற்றை ஒப்படைத்து கண்காணிப்புச் செய்வதன் மூலம் வீதி விபத்துக்களை குறைத்துக்கொள்ள முடியுமென்பதுடன், சாரதிகளினதும் பயணிகளினதும் புரிந்துணர்வு மற்றும் பங்களிப்பு என்பன வீதி விபத்துக்களை குறைப்பதற்குத் தேவையான காரணிகளாகும்.

2. அறிமுகம்

2.1 பின்னணி

உலகம் முழுவதிலும் வருடந்தோறும் வீதி விபத்துக்கள் காரணமாக ஏறத்தாழ 1.24 மில்லியன் எண்ணிக்கையினர் மரணமடைவதுடன், மேலும் 20-50 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்டோர் மோசமான காயங்களிற்கு உட்படுவதாகவும் ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தினால் இனங்காணப்பட்டுள்ளது. நாட்டின் பயனுள்ள மனிதவளமாகவும் குடும்பத்திற்காக வருமானத்தை ஈட்டித்தருகின்றோராகவும் உள்ள 21 – 45 வயதிற்கு உட்பட்ட இளைஞர் சமூகமே இந்தநிலைக்கு ஆளாக்கப்படுவது மிகவும் வருத்தத்திற்குரிய விடயமாகும். அவ்வாறே, இவ்வாறு மரணிக்கின்ற மற்றும் உடல் உபாதைக்கு உட்படுகின்ற ஆநேகமானோர் தொழிலில் ஈடுபட்டோராக இருப்பதனால் குடும்பத்தின் வருமானமீட்டுதல் பாதிக்கப்படுவதனாலும் ஊனமடைவதனால் குடும்பத்திற்குச் சமையாக மாறுவதனாலும் குடும்பத்தின் பொருளாதார நிலை பின்னடைவதனை தடுக்க முடியாதுள்ளது. இதன் காரணமாக, மத்திய மற்றும் குறைந்த வருமானம் உழைக்கும் நாடுகளின் தேசிய வருமானம் 1 – 2 சதவீதத்திற்கு இடைப்பட்ட வீச்சில் பின்னடைகின்றமை இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறே, உயர் வருமானம் ஈடுகின்ற நாடுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் நடுத்தர மற்றும் குறைந்த வருமானம் ஈடுகின்ற நாடுகளில் விபத்துக்கள் காரணமாக ஏற்படுகின்ற இழப்புக்கள் இரட்டிப்பாக காணப்படுகின்றமை கண்டறியப்பட்டுள்ளது. 2009 ஆம் ஆண்டளவில் உலகில் மரணங்களிற்கு ஏதுவாகவுள்ள 8 ஆவது காரணியாக வீதி விபத்துக்கள் இனங்காணப்பட்டதுடன் 2030 அளவில் அது 5 ஆவது பிரதான காரணியாக உருவாகும் போக்கு காணப்படுகின்றமை ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தினால் கண்டறியப்பட்டுள்ளது.

இலங்கையிலும் வீதி விபத்துக்களின் பாதகமான தாக்கங்கள் நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துச் செல்கின்றன. 2007 முதல் 2016 ஆம் ஆண்டு வரை 365,925 வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றுள்ளதுடன், அவை காரணமாக 25,607 நபர்கள் மரணித்தள்ளனர். அவ்வாறே, வீதி விபத்துக்கு உள்ளாகின்ற ஆளொருவருக்கு சிகிச்சையளிப்பதற்காக ரூபா 1 மில்லியன் முதல் 10 மில்லியன் வரை சுகாதார அமைச்சினால் செலவிடப்படுவதுடன், கொழும்பு தேசிய வைத்தியசாலைக்கு அனுமதிக்கப்படுகின்ற நோயாளர்களில் 25 சதவீதமானோர் வீதி விபத்துக்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களாக இருப்பதுடன், அவர்களில் 70 சதவீதமானோர் 15 – 45 வயதிற்கு உட்பட்டவர்களாக காணப்படுகின்றனர்.

கடந்த சில ஆண்டுகளில் அறிவிக்கப்பட்ட வீதி விபத்துக்களின் விபரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

ஆண்டு	வீதி விபத்துக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	வீதி விபத்துக்கள் காரணமாக மரணித்தோர் எண்ணிக்கை
2007	31,980	2,402
2008	29,864	2,328
2009	33,094	2,413
2010	37,653	2,721
2011	40,258	2,677
2012	42,145	2,444
2013	37,877	2,362

2014	35,969	2,440
2015	38,107	2,817
2016	38,978	3,003
2017	37,598	3,153

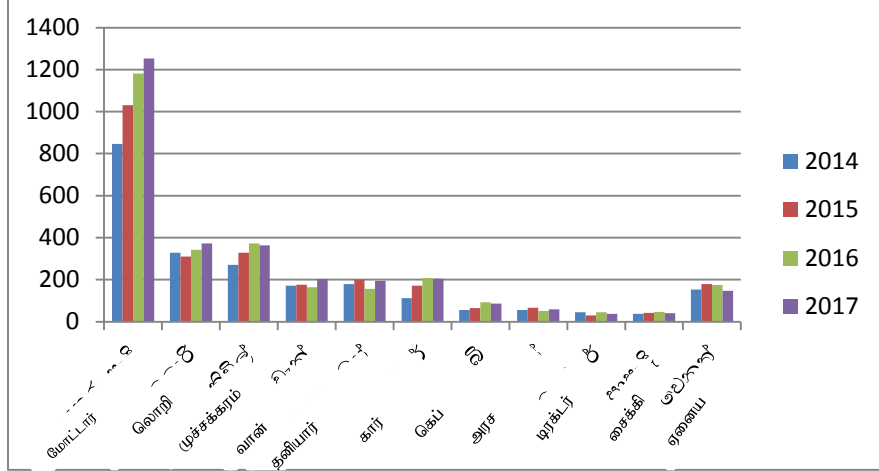
(மூலம் - இலங்கை பொலிஸ்)

கடந்த ஆண்டுகளில் இடம்பெற்ற வீதி விபத்துக்களை கருத்திற் கொள்கையில் அவற்றுக்கு வகைகூறவேண்டிய வாகனங்களின் வகைகளை வெவ்வேறாக இனங்கண்ட போது மோட்டார் சைக்கிள்கள் விசேடமானவையாக உள்ளன. முச்சக்கர வண்டிகள், லொறி, தனியார் பேருந்துகள், வான்கள் மற்றும் மோட்டார் கார்கள் என்பன முறையே வாகன விபத்துக்களை அதிகமாக ஏற்படுத்துபவையாக உள்ளன. விபரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

வகைகூறவேண்டிய வாகன	ஆண்டு			
வகை	2014	2015	2016	2017
மோட்டார் சைக்கிள்கள்	846	1030	1778	1,253
லொறிகள்	328	310	341	373
முச்சக்கர வண்டிகள்	271	328	373	363
வான்கள்	171	177	164	203
தனியார் பேருந்துகள்	180	201	157	194
மோட்டார் கார்கள்	113	172	209	205
கெப் வாகனங்கள்	56	65	92	87
இ.போ.ச. பேருந்துகள்	56	67	51	59
டிரக்டர்	45	30	45	38
சைக்கிள்கள்	38	42	47	41
ஏனையவை	153	179	175	148

(மூலம் - இலங்கை பொலிஸ்)

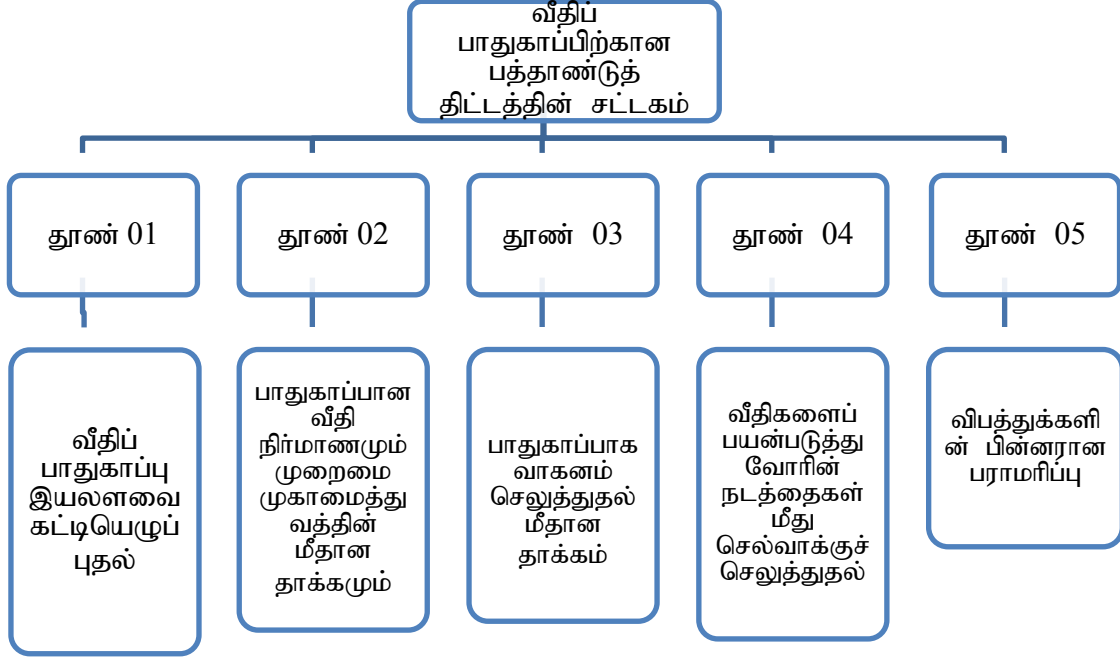
வீதி விபத்துக்களிற்கு வகைகூறவேண்டிய வாகனங்கள்



வீதி விபத்துக்கள் தொடர்பான இலங்கையின் நிலைமை இவ்வாறிருக்கையில், வீதிப் பாதுகாப்பு வேலைத்திட்டங்கள் சிறப்பாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டுள்ள அநேக நாடுகளில் வீதி விபத்துக்கள் குறைக்கப்பட்டிருப்பதற்கான சான்றுகள் உள்ளன. அவுஸ்திரேலியா, கனடா, பிரான்ஸ், நெதர்லாந்து, சுவீடன் மற்றும் ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசு போன்ற அந்த நாடுகளாகும்.

2010 மார்ச் மாதம் இடம்பெற்ற ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தின் மாநாட்டின் போது 64/255 ஆவது பிரேரணையாக வீதிப் பாதுகாப்பிற்காக செயற்படுகின்ற தசாப்தமாக 2011 – 2020 காலப்பகுதி பெயரிடப்பட்டது. உலக சுகாதார அமைப்பு மற்றும் ஐக்கிய நாடுகள் தாபனத்தின் வலய ஆணையாளர்களிற்கு இந்த பத்தாண்டு கால நடவடிக்கைகள் பொறுப்பளிக்கப்பட்டிருப்பதுடன், உலக சுகாதார அமைப்பினால் இந்த வீதி விபத்துக்களை குறைத்துக் கொள்வதற்காக 10 ஆண்டுகளிற்குரிய செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

கீழே காட்டப்பட்டுள்ளவாறு ஐந்து தூண்களினால் கட்டியெழுப்பப்படுகின்ற வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் பத்தாண்டுகால திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக 2011 – 2020 வரையான காலப்பகுதிக்கு தேசிய செயல்நடவடிக்கைத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.



இவ்வாறான பின்னணியில் விரைவாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்களிற்கான காரணங்களை கண்டறிவதற்காக பாராளுமன்ற விசேட குழுவொன்று தாபிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அக்குழுவின் இடைக்கால அறிக்கை ஏழாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரில் வெளியிடப்பட்டது. அது 2014 திசம்பர் 12 ஆந் திகதிய பாராளுமன்ற வெளியீட்டுத் தொடரின் 351 ஆம் இலக்கத்தின் கீழ் வெளியிடப்பட்டது.

அனைவருக்கும் பாதுகாப்புமிக்க வீதிக் கட்டமைப்பினை ஏற்படுத்துதல் என்ற தொணிப்பொருளின் கீழ் செயற்படுகின்ற வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை 1998 இன் 5 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகன திருத்திய அதிகாரச்சட்டத்தினால் போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் போரவை விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரினால் நியமிக்கப்படுகின்ற தலைவர் ஒருவரையும் ஏனைய 17 உறுப்பினர்களிற்கு மேற்படாதோரை உள்ளடக்கியுள்ளது.

இந்தப் பிரதிநிதிகள் குழு பின்வருமாறு காணப்படுகின்றது.

- கல்வி என்ற விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அமைச்சின் பிரதிநிதியொருவர்.
- நிதி மற்றும் திட்டமிடல் என்ற விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அமைச்சின் பிரதிநிதியொருவர்.
- மாகாண சபைகள் மற்றும் உள்ளூராட்சி என்ற விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அமைச்சின் பிரதிநிதியொருவர்.
- நெடுஞ்சாலைகள் என்ற விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அமைச்சின் பிரதிநிதியொருவர்.

- 1978 இன் 18 ஆம் இலக்க பல்கலைக்கழக அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள பல்கலைக்கழக மானியங்கள் ஆணைக்குழுவுடன் கலந்துரையாடிய பின்னர் நியமிக்கப்படுகின்ற மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகத்தின் பிரதிநிதியொருவர்.
- 1978 இன் 41 ஆம் இலக்க நகர அபிவிருத்தி அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் பிரதிநிதியொருவர்.
- 1981 இன் 73 ஆம் இலக்க வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் பிரதிநிதியொருவர்
- அமைச்சரின் அமைச்சுப் பிரதிநிதியொருவர்.
- 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பிரதிநிதியொருவர்.
- மோட்டார் வாகன போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தின் பிரதிநிதியொருவர்.
- தேசிய அரசு பேரவையின் 1978 இன் 19 ஆம் இலக்க போக்குவரத்து சபை அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் பிரதிநிதியொருவர்.
- விபத்துக்களை தடுக்கும் இலங்கை சங்கத்தின் பிரதிநிதியொருவர்.
- தேசிய போக்குவரத்து மருத்துவ நிறுவனத்தின் பிரதிநிதியொருவர்.
- 1957 இன் 19 ஆம் இலக்க ஒரோமொபைல் சங்க (கூட்டிணைத்தல்) அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள ஒரோமொபைல் சங்கத்தின் பிரதிநிதியொருவர்
- பொலிஸ் மா அதிபருடன் கலந்துரையாடிய பின்னர் நியமிக்கப்படுகின்ற பொலிஸ் திணைக்களத்தின் பிரதிநிதியொருவர்.
- கொழும்பு மாநகர சபையின் நகர பிரதாவுடன் கலந்துரையாடிய பின்னர் நியமிக்கப்படுகின்ற கொழும்பு மாநகர சபையின் பிரதிநிதியொருவர்.
- காப்புறுதிக் கட்டுப்பாட்டாளர் அல்லது அவரது பிரதிநிதி.

2.2 கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன.

2.3 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

அதியுயர் கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏஐ 1000-1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன்.

உலக சுகாதார நிறுவனத்தினால் வீதி விபத்துக்களை குறைப்பதற்காக ஐந்து தூண்களினால் கட்டியெழுப்பப்படுகின்ற வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் பத்தாண்டுகால திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக 2011 – 2020 வரையான காலப்பகுதிக்கு தேசிய செயல்நடவடிக்கைத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. அந்த செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள குறிக்கோள்கள் மற்றும் இலக்குகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு தொடர்புடைய அரசு நிறுவனங்களின் கடமைப்பணிகள் மதிப்பீட்டிற்கு உட்படுத்தப்பட்டன.

2.4 கணக்காய்வு அணுகுமுறை

இந்தக் கணக்காய்விற்கான அடிப்படையாக வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை, இலங்கை பொலிஸின் மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து பிரிவு, மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களம், வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை போன்ற நிறுவனங்கள் வீதி விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக தொடர்புபடுகின்ற முறை கருத்திற்கொள்ளப்பட்டது. அவ்வாறே, இலங்கை முழுவதும் அமைந்துள்ள 41 பொலிஸ் பிரிவுகளிடமிருந்து வினாக்கொத்து மூலம் தகவல்களை சேகரித்தலும் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

அவ்வாறே, விரைவாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்கள் தொடர்பான விடயங்களைக் கண்டறிவதற்கான பாராளுமன்ற விசேட குழுவின் இடைக்கால அறிக்கை ஏழாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது. அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளும் இக்கணக்காய்வின் போது கருத்திற்கொள்ளப்பட்டது.

2.5. கணக்காய்வின் குறிக்கோள்கள்

கணக்காய்வின் பிரதான குறிக்கோள் : இலங்கையில் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் செயற்படுகின்ற அரசாங்க நிறுவனங்களின் செயற்பாடுகளை மதிப்பீடு செய்தல்.

2.5.1 கணக்காய்வின் குறிக்கோள் : வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவை கட்டியெழுப்புதல்

2.5.1.1 உப குறிக்கோள் : அமுல்படுத்தும் அதிகாரத்துடன் கூடிய பிரதான முகவர் நிறுவனமாக காணப்படுகின்ற வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையின் செயற்பாடுகளை மதிப்பிடுதல்.

2.5.1.2 உப குறிக்கோள் : தொடர்புறுத்தல் மற்றும் மதிப்பீட்டிற்காக வீதிப் பாதுகாப்பு தகவல் முறைமையொன்று தாபிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.1.3 உப குறிக்கோள் : வீதிப் பாதுகாப்பு ஆராய்ச்சி அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித்திட்டம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.1.4 உப குறிக்கோள் : வீதிப் பாதுகாப்பில் ஈடுபடுகின்ற நபர்களிற்கு தொடர்ச்சியாக பயிற்சிகள் வழங்கப்படுகின்றனவா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.1.5 உப குறிக்கோள் : ஆய்வுகள் மற்றும் மதிப்பீடுச் செயன்முறைகள் இடம்பெறுகின்றனவா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2 கணக்காய்வின் குறிக்கோள் : பாதுகாப்பான வீதி நிர்மாணமும் முறைமையினை முகாமைத்துவம் மீதான தாக்கங்களை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.1 உப குறிக்கோள் : புதிய வீதிகளிற்கான பாதுகாப்பு பிரிவுகளை முன்னேற்றுதலும் தற்போதுள்ள வீதிகளை மேம்படுத்தலும் இடம்பெறுகின்றதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.2 உப குறிக்கோள் : பாதுகாப்பிற்கான கணக்காய்வு நடவடிக்கைகள் இடம்பெறுகின்றதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.3 உப குறிக்கோள் : வீதிகளில் மனித செயற்பாடுகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளனவா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.4 உப குறிக்கோள் : புகையிரதக் கடவைகளில் பாதுகாப்பு முறைமைகள் காணப்படுகின்றனவா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.5 உப குறிக்கோள் : பாடசாலை பிள்ளைகளிற்காக பாதுகாப்புமிக்க போக்குவரத்து சேவை உருவாக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.2.6 உப குறிக்கோள் : அத்தியாவசியமான இடங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்திவைக்கும் வசதிகள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளனவா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.3 கணக்காய்வின் குறிக்கோள் : பாதுகாப்பாக வாகனங்கள் செலுத்தப்படுவதனை கண்காணிப்பதற்காக பயனுள்ள அவதானித்தல் வேலைத்திட்டம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.4 கணக்காய்வின் குறிக்கோள் : வீதிகளைப் பயன்படுத்துவோரின் நடத்தைகள் மீது செல்வாக்குச் செலுத்தும் காரணிகளை மதிப்பிடுதல்.

2.5.4.1 உப குறிக்கோள் : சாரதி பயிற்சிப் பாடசாலைகள் கணக்காணிப்புச் செய்யப்படுவதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.4.2 உப குறிக்கோள் : சட்டங்கள், விதிகள் பயனுள்ள வகையில் அமுல்படுத்தப்படுவதனை மதிப்பிடுதல்.

2.5.4.3 உப குறிக்கோள் : காப்புறுதி முறைமையினை மேம்படுத்துதல் தொடர்பில் மதிப்பிடுதல்.

2.5.5 கணக்காய்வின் குறிக்கோள் : விபத்துக்களின் பின்னரான பராமரிப்பு தொடர்பில் மதிப்பிடுவதற்காக வைத்தியசாலைகளிலுள்ள மானிட மற்றும் பெளதீக வளங்களை மதிப்பிடுதல்.

3. விரிவான கணக்காய்வு அவதானிப்புக்களும் பரிந்துரைகளும்

3.1 வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவைக் கட்டியெழுப்புதல்

வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவைக் கட்டியெழுப்புதலின் கீழ் வீதிப் பாதுகாப்பிற்குப் பொறுப்பாகவுள்ள அரசாங்கத்தின் பல்வேறுபட்ட வரிசை அமைச்சுக்கள், திணைக்களங்கள் மற்றும் நிறுவனங்கள் அத்துடன் மாகாண சபைகள் மற்றும் உள்ளூராட்சி நிறுவனங்களின் செயற்பாடுகளை தொடர்புறுத்துவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

இந்த பிரதான குறிக்கோளை அடைந்துகொள்வதற்காக தலையீடு செய்ய வேண்டிய அரசாங்க நிறுவனங்கள் வருமாறு

- i. போக்குவரத்து அமைச்சு
- ii. வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை
- iii. வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை
- iv. இலங்கை பொலிஸ் திணைக்களம்
- v. மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களம்

இந்த நிறுவனங்களால் வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவைக் கட்டியெழுப்புதல் தொடர்பில் கணக்காய்வில் மேற்கொள்ளப்பட்ட அவதானிப்புகள் கீழே தரப்படுகின்றன.

3.1.1 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை

1998 இன் 5 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகன திருத்திய அதிகாரச்சட்டத்தினால் போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. அனைவருக்கும் பாதுகாப்புமிக்க வீதிக் கட்டமைப்பினை ஏற்படுத்துதல் என்ற தொணிப்பொருளின் கீழ் செயற்படுகின்ற வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை தலைவர் ஒருவரையும் அரசாங்க நிறுவனங்களின் 16 பிரதிநிதிகளையும் அரசு சார்பற்ற நிறுவனத்தின் ஒரு பிரதிநிதியையும் உள்ளடக்கியுள்ளது.

மோட்டார் வாகன அதிகாரச்சட்டத்தின் 213 “அ” பிரிவில் இந்தப் பேரவையின் பணிகள் குறிப்பப்பட்டுள்ளதுடன், 213 “ஆ” பிரிவின் மூலம் வீதிப் பாதுகாப்பு நிதியம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நிதியத்திற்காக அனைத்து காப்புறுதிக் கம்பனிகளும் தத்தமது மூன்றாம் தரப்புக் காப்புறுதிக் கட்டண வருமானத்தில் 1 சதவீதத்தை பங்களிப்புச் செய்கின்றன. இனங்காணப்படாத மோட்டார் வாகனங்களினால் ஏற்படுத்தப்படுகின்ற விபத்துக்கள் காணாமலாக மரணமடைகின்ற அல்லது பாரதூரமான காயங்களிற்கு உள்ளாகின்ற ஆட்களிற்கு 2015 இற்கு முன்னர் ரூபா 100,000 மற்றும் ரூபா 75,000 என்ற அடிப்படையிலும் 2015 இன் பின்னர் ரூபா 200,000 மற்றும் ரூபா 100,000 என்ற வீதத்திலும் இழப்பீடுகளைச் செலுத்துதல் இந்த நிதியத்திலிருந்து மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. அதற்கமைய, 2008 ஆம் ஆண்டு முதல் 2017 ஆம் ஆண்டு வரையிலும் மரணமடைந்த 209 ஆட்களிற்காக ரூபா 31,555,000 தொகையும் பாரதூரமான காயங்களிற்கு உள்ளாக்கப்பட்ட 182 ஆட்களிற்கு ரூபா 11,955,000 தொகையும் இழப்பீடாகச் செலுத்தப்பட்டுள்ளன.

3.1.1.1 ஆணைக்குழுவாக மாற்றுதல்

வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டு செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் மற்றும் விரைவாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்கள் தொடர்பில் ஆராய்வதற்கான பாராளுமன்ற விசேட குழுவின் இடைக்கால அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள பரிந்துரைகளின் படி, நாட்டின் வீதிப் பாதுகாப்பை சிறந்த முறையில் முகாமைத்துவம் செய்வதற்காக தற்போதுள்ள வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினை சுகாதார அமைச்சினையும் உள்ளடக்கி தேசிய ஆணைக்குழுவாக மாற்றியமைத்து அதற்குத் தேவையான அதிகாரங்களும் நிதி வளங்களும் வழங்கப்படுதல் வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டுள்ள போதிலும், 2018 மே மாதம் வரையிலும் அது நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.1.1.2 நிறுவனத்தை பலப்படுத்துதல்

வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினை பலப்படுத்துவதற்காக போதிய பயிற்றுவிக்கப்பட்ட பதவியணியொன்றும் தேவையான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளும் காணப்பட வேண்டிய போதிலும், போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் இயங்குகின்ற நிறுவனமொன்றாக செயற்பட்டு வருவதுடன், இந்தப் பேரவை போக்குவரத்து அமைச்சு, இலங்கை புகையிரத் திணைக்களம் மற்றும் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக்கு இணைப்புச் செய்யப்பட்டுள்ள 11 உத்தியோகத்தர்களினாலும் ஒப்பந்த அடிப்படையில் சேவைக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர் ஒருவரினாலும் அமையத் தொழிலாளர்களினாலும் இயக்கிச் செல்லப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன், பதவியணியினரதும் பௌதீக வளங்களினதும் தேவைப்பாடு தொடர்ந்தும் காணப்படுவதாக தலைவரினால் 2017 நவம்பர் 23 ஆந் திகதி கணக்காய்விற்கு அறிவிக்கப்பட்டது.

3.1.1.3 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய கொள்கை.

வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் மற்றும் விரைவாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்கள் தொடர்பில் ஆராய்வதற்கான பாராளுமன்ற விசேட குழுவின் இடைக்கால அறிக்கையின் 14 ஆம் பந்தியில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளவாறு 2011 முதல் 2020 ஆம் ஆண்டு வரையிலான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தினைக் கருத்திற்கொள்கையிலும் இலங்கையும் ஒரு தரப்பாக கைச்சாத்திட்டுள்ள ஐக்கிய நாடுகளில் நிறைவேற்றப்பட்ட பிரேரணையின் படியும் அரசினால் நாட்டு மக்களிற்காக நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய பணியாக வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய கொள்கையினை உருவாக்கி அமுல்படுத்துதல் வேண்டுமென பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், 2017 நவம்பர் வரையிலும் அவ்வாறான கொள்கையொன்று உருவாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.1.1.4 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான ஆய்வகளை மேற்கொள்தல்

வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினால் அதனுடன் தொடர்புடைய தகவல்களை சேகரித்தல், ஆய்வுகளை நடாத்துதல் மற்றும் களப் பரிசோதனைகளை மேற்கொள்தல் அவ்வாறே ஆய்வுகளிற்குத் தேவையான உதவிகளும் செய்யப்படுதல் வேண்டும். அதேவேளை, வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய கொள்கையினை அமுல்படுத்துகையில் ஆராய்ச்சி அபிவிருத்திக்காக நிதியமொன்று உருவாக்குதல் வேண்டுமென்றும் புதிய நிர்மாணங்களிற்கான பரீட்சார்த்த செயற்திட்டங்களை ஆரம்பிப்பதற்காக நிதிகளை ஒதுக்குதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

எவ்வாறாயினும், 2017 நவம்பர் 23 ஆந் திகதி வரையிலும் வீதிப் பாதுகாப்பு மீதான ஆராய்ச்சிகள் மற்றும் புதிய நிர்மாணங்களிற்கான பரீட்சார்த்த செயற்திட்டங்களை ஆரம்பிப்பதற்குத் தேவையான நிதிகளை ஒதுக்குதல் இடம்பெறாதிருந்த போதிலும், தகவல்களைச் சேகரித்தல் இடம்பெறுகின்றமை கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.1.5 வீதிப் பாதுகாப்பு தசாப்தத்தின் செயலாற்றலை மதிப்பிடுதல்

(அ) வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, தசாப்தத்தின் செயலாற்றலை ஆண்டுதோறும் மற்றும் ஆண்டின் இறுதியில் மதிப்பிடுதல் வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும், 2010 – 2020 தசாப்தத்தின் முதலாவது காலப்பகுதியில் எவ்வித செயற்பாடுகளும் செயலாற்றல் மதிப்பீடுகளும் இடம்பெற்றிருக்கவில்லை. தசாப்தத்தின் இரண்டாவது காலப்பகுதியில் பல்வேறு செயற்பாடுகளும் செயலாற்றல் மதிப்பீடுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பான சர்வதேச சுட்டியின் படி 2011 - 2015 காலப்பகுதியில் இலங்கை அந்த சுட்டிக்குரிய 05 தூண்களின் கீழுள்ள செயற்பாடுகளை நிறைவேற்றியிருக்கவில்லை என உலக சுகாதார அமைப்பின் இலங்கைக்கான முகவர் நிறுவனத்தினால் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. உலக சுகாதார அமைப்பு இது தொடர்பில் தெரிவித்துள்ள விடயங்கள் கீழே தரப்படுகின்றன.

- தேசிய வீதிப் பாதுகாப்புக் கொள்கையொன்று இல்லாமை.
- பிரதேச ரீதியாக வேக எல்லைகள் நிச்சயிக்கப்பட்டிருக்காமை.
- 8 வயதுக்குக் குறைந்த பிள்ளைகளை ஏற்றிச்செல்வதற்கு சட்டங்கள் இல்லாமை.
- வீதிப் பாதுகாப்பு கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்படாமை.
- கால்நடையாகவும் சைக்கிளிலும் பயணிப்பதனை ஊக்கப்படுத்துவதற்காக கொள்கையொன்று காணப்படாமை.
- முழுமையான மருத்துவமனை பராமரிப்பு இல்லாமை.

3.1.1.6 கணனி தரவுக் களஞ்சியமொன்றை பேணுதல்

138/4 ஆம் இலக்க 2008 ஏப்ரல் 04 ஆந் திகதிய அதிவிசேட வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்டுள்ள கட்டளையின் பிரகாரம், வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையின் கடமைப்பொறுப்பாக மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அவற்றின் பண்புகளும் அமைப்பும், வீதி விபத்துக்கள், வீதிப் பாதுகாப்பிற்காக உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச புள்ளிவிபரங்களை உள்ளடக்கிய கணனித் தரவுக் களஞ்சியமொன்றை பேணுதல் வேண்டுமெனக் குறிப்பிட்டிருந்த போதிலும், அது நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.1.2 பொலிஸ் திணைக்களம்

நாட்டில் வாகனப் போக்குவரத்துக்கான சட்டங்களை அமுல்படுத்தும் முக்கியமான பணி இலங்கை பொலிஸ் திணைக்களத்தினால் நிறைவேற்றப்படுகின்றது. மோட்டார் வாகன தவறுகளை கண்காணித்தல், குற்றவாளிகளை நீதிமன்றங்களின் முன் நிறுத்துதல் மற்றும் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்தல் அத்துடன் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் பொதுமக்களிற்கு வழிப்புணர்வுட்டதல் பொலிஸாரினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

அதன்படி, மோட்டார் வாகன சட்டங்கள் மீறப்படுதலை இணங்கண்டு விசாரணைகளை மேற்கொள்வதற்குத் தேவையான விரிவான பயிற்சிகளை வழங்குவதற்கு மோட்டார் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தில் பயிற்சிப் பிரிவொன்று தாபிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு இடம்பெறாதுள்ளமை பின்வரும் விடயங்களிலிருந்து அவதானிக்கப்படுகின்றது.

3.1.2.1 பொலிஸ் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பிரிவு

(அ) நிர்மாண வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்படாதுள்ள போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தின் இரண்டாம் மாடியிலுள்ள 20x30 சதுர அடிகள் விஸ்தீரணமுடைய இடப்பரப்பு பயிற்சித் தளமாகவும் 8x8 சதுர அடிகள் விஸ்தீரணமுடைய இடப்பரப்பு பயிற்சி அலுவலகமாகவும் பயன்படுத்தி வரப்படுகின்றது. இந்த இடத்தில் ஒரே தடவையில் 40 உத்தியோகத்தர்களிற்கு மாத்திரமே பயிற்சிகளை வழங்க முடியுமென்பதுடன் 2015 முதல் 2017 ஆம் ஆண்டு வரையான கடந்த 3 ஆண்டுகளில் சிரேஷ்ட போக்குவரத்து முகாமைத்துவ பாடநெறிப் பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை 180 ஆகவும், கனிஷ்ட போக்குவரத்து முகாமைத்துவ பாடநெறிப் பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை 562 ஆகவும், ஒருநாள் போக்குவரத்து பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை 87 ஆகவும், இரண்டு நாட்கள் போக்குவரத்து பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை 104 ஆகவும் காணப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) கணக்காய்வுப் பரிசோதனையில் அவதானிக்கப்பட்டவாறு 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதியில் காணப்பட்டவாறு 41 பொலிஸ் போக்குவரத்து வலயங்களில் சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள 7,041 பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களில் 5,089 பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்கள் அல்லது 72 சதவீதமானோர் போக்குவரத்துப் பிரிவிகளிற்கு இணைப்புச் செய்யப்படுகின்ற உத்தியோகத்தர்களிற்காக வழங்கப்படுகின்ற தலைமைத்துவ மற்றும் செய்முறைப் பயிற்சிகளுடன் கூடிய நீண்டகாலப் பாடநெறியான சிரேஷ்ட மற்றும் கனிஷ்ட போக்குவரத்து முகாமைத்துவ பாடநெறிகளை பூர்த்திசெய்திருக்கவில்லை. அதற்கமைய, இந்தப் போக்குவரத்து பொலிஸ் பிரிவில் காணப்படுகின்ற இடவசதிகள் மற்றும் வருடந்தோரும் பயிற்றுவிக்கப்படுகின்ற உத்தியோகத்தர்களின் எண்ணிக்கை போதுமானதாக இல்லையென்பது அவதானிக்கப்பட்டது.



(நிர்மாண வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்படாதுள்ள போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகம்)

3.1.2.2 பௌதீக வசதிகள்

இந்தப் பயிற்சிப் பிரிவை பலப்படுத்துதல் வீதிப் பாதுகாப்பு தசாப்தத்தின் பணியாக உள்ளதுடன், அதற்கமைய தேவையான வசதிகள் வழங்கப்பட வேண்டிய போதிலும், 2017 திசெம்பர் 31 வரையிலும் அந்தப் பிரிவின் விரிவுரைகளிற்குத் தேவையான உபகரணங்கள், கணனிகள், அச்சு உபகரணங்கள் மற்றும் பயிற்சிகளிற்குத் தேவையான வாகனக் குறைபாடுகள் காணப்படுகின்றன.

3.1.2.3 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தரவு முறைமையினை தாபித்தல்

(அ) தற்போது போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தினால் வாகன விபத்துத் தகவல்கள் சேகரிக்கப்பட்டு பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இருப்பினும், இந்த தரவு முறைமையில் நுழைவதற்கு வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவை, மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் திணைக்களம், சுகாதார அமைச்சு மற்றும் காப்புறு நிறுவனங்களிற்கு முடியாதுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) 1951 இன் 17 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து அதிகாரச்சட்டத்தின் (2009 இன் 18 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து திருத்திய அதிகாரச்சட்டத்தின் 161 ஆம் உப பிரிவு) படி ஏதேனும் வாகன விபத்தின் போது அது தொடர்பான புள்ளிவிபர அறிக்கையினைத் தயாரிப்பதற்காக அந்த விபத்துடன் சம்பந்தப்படுகின்ற காப்புறுதி நிறுவனத்தினால் அல்லது ஆட்களினால் அந்த விபத்துத் தொடர்பில் அருகிலுள்ள பொலிஸ் நிலையத்தில் முறைப்பாடு செய்ய வேண்டிய போதிலும், பொலிஸாரினாலும் இலங்கை காப்புறுதிச் சங்கத்தினாலும் சேகரிக்கப்பட்டுள்ள விபத்து தொடர்பான தகவல்களை ஒப்பீடு செய்கையில் அவற்றினிடையே பாரிய வேறுபாடுகள் காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

ஆண்டு	பொலிஸில் அறிவிக்கப்பட்ட விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை	காப்புறுதி நிறுவனங்களிற்கு அறிவிக்கப்பட்ட விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை	வேறுபாடு
2008	29,864	392,038	362,174
2009	33,094	351,537	318,443
2010	37,603	335,836	298,233
2011	40,258	431,505	391,247
2012	42,088	566,127	524,039
2013	37,877	492,534	454,657

(இ) தரவு முறைமையினைப் பேணுதல்

தரவுகளை உள்ளடக்கிப் பகுப்பாய்வு செய்வதற்காக அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டுள்ள கணனி நிகழ்ச்சித்திட்டம் பொலிஸ் திணைக்களத்திடம் காணப்படுகின்றது. அதற்குத் தரவுகளை உள்ளடக்குவதற்குத் தேவையான பயிற்சிகள் மொரட்டுவ பல்கலைக்கழகத்தினால் 92 பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களிற்கு மாத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. விபத்துக்கள் தொடர்பான தரவு முறைமையினை நாளதுவரையாகப் பேணுவதற்கு போக்குவரத்துப் பொலிஸ் தலைமையகத்திலுள்ள புள்ளிவிபரப் பிரிவின் அலுவலக உபகரணத் தேவைப்பாடுகள் 2017 திசெம்பர் 31 வரை பூரணப்படுத்தப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2 பாதுகாப்பான வீதி நிர்மாணமும் முறைமையினை முகாமைத்துவம் செய்தலும்

வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெறுவதற்கு வீதிகளின் நிலைமையே முக்கிய காரணமாகும் என்பது வீதிப் பாதுகாப்பு நிபுணர்களின் அபிப்பிராயமாக உள்ளது. அதற்கமைய, வீதி விபத்துக்களிற்கான பத்தாண்டுத் திட்டத்தின் 2 ஆவது தூணாக பாதுகாப்பான வீதி நிர்மாணமும் தற்போதுள்ள வீதிகளிற்குப் பாதுகாப்பினை ஏற்படுத்துதல் இடம்பெறுதல் வேண்டுமென்பதும் இனங்காணப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பணி வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. இந்த நிறுவனத்தினால் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய பணிகள், வீதி விபத்துக்களைத் தடுத்தல் பத்தாண்டுத் திட்டம் மற்றும் பாராளுமன்ற விசேட குழுவின் அறிக்கையில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பணிகளை நிறைவேற்றுதல் தொடர்பில் கணக்காய்வின் போது பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

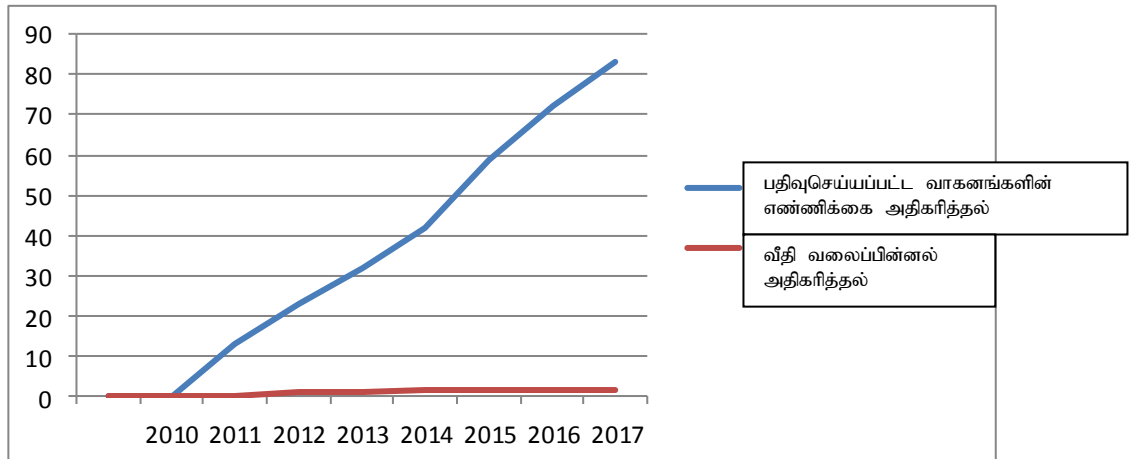
3.2.1 வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபை

3.2.1.1 வீதி வலைப்பின்னல்

பாராளுமன்ற விசேட குழுவின் இடைக்கால அறிக்கையின் 12 மற்றும் 4 ஆம் பந்திகளின் பிரகாரம் துரிதமாக அதிகரித்துச் செல்கின்ற வாகன விபத்துக்களிற்கு இணையாக இலங்கையிலுள்ள வீதி முறைமை போதுமானதாக இல்லையென்பது இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறே, பின்வரும் புள்ளிவிபரங்களை பகுப்பாய்வு செய்கையில், வாகனங்களை பதிவுசெய்கின்ற வேகத்திற்கு ஏற்ப இலங்கையிலுள்ள வீதி முறைமை அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது உறுதியாகின்றது.

ஆண்டு	பதிவுசெய்யப்பட்ட வாகனங்களின் எண்ணிக்கை	பதிவுசெய்யப்பட்ட வாகன எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்பு (சதவீதம்)	வீதி வலைப்பின்னல் (km)	வீதி வலைப்பின்னலின் அதிகரிப்பு (சதவீதம்)
2010	3,954,311	0	12,019	0
2011	4,479,732	13	12,019	0
2012	4,877,027	23	12,165	1.21
2013	5,203,678	32	12,169	1.24
2014	5,633,234	42	12,208	1.57
2015	6,302,141	59	12,210	1.59
2016	6,795,469	72	12,210	1.59
2017	7,247,122	83	12,220	1.67



3.2.1.2 வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வு

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வை மேற்கொள்வதற்காக வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் பொறியியலாளர்கள் பயிற்றுவிக்கப்பட வேண்டுமென்றும் 4 ஆண்டுகளிற்குள் விதியொன்றுக்கு குறைந்தபட்சம் ஒரு வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வேனும் நடாத்தப்பட வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளில் சேவையில் ஈடுபட்டிருந்த மொத்த பொறியியலாளர் எண்ணிக்கை முறையே 642 மற்றும் 665 ஆன போதிலும், எவ்வித வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.2.2 பிரதான வீதிகளில் பாதசாரதிகள் நுழைவதனைத் தடுத்தல்

கடந்த 08 ஆண்டுகால விபத்துக்கள் தொடர்பான தரவுகளை பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தியதில் வீதி விபத்துக்களின் காரணமாக இடம்பெறுகின்ற பாரதூரமான விபத்துக்களில் 23% ஆனவையும் மரணங்களின் எண்ணிக்கையில் 31% ஆனவையும் பாதசாரதிகளிற்கே ஏற்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. இதன்படி, வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில், பிரதான வீதிகளில் பாதசாரதிகள் நுழைவதனைத் தடுப்பதற்காக சந்திகளின் அருகாமையிலும் போக்குவரத்து நெரிசல் கூடிய வர்த்தக இடங்களிலும் வேலிகள் நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டுமென்ற செயற்பாடும், இரட்டைப் போக்குவரத்து வீதிகளில் ஒலி எழுப்புகின்ற கோடுகள் வீதியின் நடுவே இடப்படுதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறே, பாராளுமன்ற இடைக்கால அறிக்கையின் 12(அ) 7.3 மற்றும் 12(அ) 7.4 ஆம் பந்திகளில், கிடைக்கக்கூடியதாகவுள்ள இடவசதிகளைக் கருத்திற்கொண்டு, வாகனங்களின் வேகத்தைக் குறைப்பதற்காக பாதசாரதி கடவைகள், ஆபத்தான வளைவுகள், வீதிகளின் அருகாமை மற்றும் முச்சந்திகளில் ஒலி எழுப்பும் தடிமான கோடுகள் நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டுமென்றும், பாதசாரதிகள் வீதிகளில் நுழைவதனைத் தடுப்பதற்காக சந்திகளின் அருகாமையிலும் போக்குவரத்து நெரிசல் கூடிய வர்த்தக இடங்களிலும் வீதிகளின் இரு மருங்கிலும் வேலிகள் நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இருப்பினும், இது தொடர்பில் கணக்காய்வின் மூலம் நாடு முழுவதிலும் அமைந்துள்ள பொலிஸ் பிரிவுகளிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி, அவ்வாறு ஒலி எழுப்புகின்ற தடிமான கோடுகள் மற்றும் பாதசாரதி வேலிகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்காத சந்தர்ப்பங்கள் வெளிப்பட்டிருந்தன. அவ்வாறே, இவ்வாறான காணரங்களால் 16 பொலிஸ் பிரிவுகளிலுள்ள 46 இடங்களில் பாதசாரதிகளிற்கு விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.3 வீதிச் சேவைகளை நிர்மாணித்தல்

வீதி பாதகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால திட்டத்தில் மின்சார, தொலைபேசி மற்றும் நீர்வழங்கல் வீதிச் சேவைகளை வழங்குவதற்காக மருங்கொன்றை வழங்குதல், எதிர்கால நெடுஞ்சாலை நிர்மாண மற்றும் புனரமைத்தல் செயற்திட்டங்களின் போது கட்டாயத் தேவையாகக் காணப்பட்ட போதிலும், இதனை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நிதியினைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு வழிமுறையொன்று தாப்பிக்கப்படுதல் வேண்டுமென்பதுடன், விசேடமாக நகரப் பிரதேசங்களில் இது மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இருப்பினும், கணக்காய்வின் மூலம் நாடு முழுவதிலும் அமைந்துள்ள பொலிஸ் பிரிவுகளிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி, 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு 15 பொலிஸ் பிரிவுகளில் மின்சார, தொலைபேசி கம்பங்கள் வீதிக்கு தடையாக உள்ள 109 இடங்கள் காணப்பட்டதுடன், இதன் காரணமாக 14 வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.4 மஞ்சல் கோடுகள்/வெள்ளைக் கோடுகள், பாதசாரதி கடவைகள், பாலங்கள், மேம்பாலங்களை பேணுதல்

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படியும் மேற்குறிப்பிட்ட பாராளுமன்ற அறிக்கையின் 12(இ) 7 ஆம் பந்தியின் பிரகாரமும் உரியவாறு பாதசாரதிக் கடவைகள் பாதசாரதிகளிற்கு வழங்குதல் வேண்டுமென்றும், வீதிக்கு மேலே மஞ்சல் நிறத்தினால் அடையாளமிடுதல் அழியாத மையினால் வரையப்படுதல் வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு 18 பொலிஸ் பிரிவுகளிலுள்ள பாதசாரதிக் கடவைகளில் மஞ்சல் நிற அடையாளமிடுதல் உரியவாறு இடப்பட்டிருக்காமையும், அவை அழிந்து போயுள்ளமையும் அவதானிக்கப்பட்டது. இவ்வாறான 355 சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டதுடன், இதன் காரணமாக 196 வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருந்தன.

3.2.5 பாதசாரதிக் கடவைகள் பேருந்து தரிப்பிட முச்சந்திகளின் அருகாமையில் தாபிக்கப்பட்டிருத்தல்

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படியும் மேற்குறிப்பிட்ட பாராளுமன்ற அறிக்கையின் 12(அ) 7.11 ஆம் பந்தியின் பிரகாரமும் பயணிகள் பேருந்துகளிற்கு ஏறுகையிலும் இறங்குகையிலும் கால்தடுக்கி பேருந்து தரிப்பிடங்களிற்கு அருகிலும் பாதையினைக் கடக்கும் போதும் விபத்துக்கள் ஏற்பட முடியுமென்பதனாலும் பின்னால் வருகின்ற வாகனங்களிற்கு தடையேற்படாத விதத்தில் பிரதான வீதியிலுள்ள பொருத்தமான இடங்களில் விசேடமாக திட்டமிடப்பட்ட விதத்தில் பேருந்து தரிப்பிடங்கள் வழங்கப்படுதல் வேண்டுமெனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், 28 பொலிஸ் பிரிவுகளிலுள்ள 293 இடங்களில் 2 முதல் 8 வருட காலமாக பாதசாரதிக் கடவைகள் பேருந்து தரிப்பிடங்களிற்கு அருகாமையிலுள்ள முச்சந்திகளில் தாபிக்கப்பட்டிருந்தமை காரணமாக 368 விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருப்பதாக 2015 திசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறு பெறப்பட்ட தகவல்களிலிருந்து அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.6 பாடசாலை வான்களில் தரம், சொகுசு மற்றும் செலுத்துவதற்கான தகைமையினை பேணுதல்

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, பாடசாலை பிள்ளைகளிற்காக பாதுகாப்புமிக்க போக்குவரத்துச் சேவையொன்று ஏற்படுத்தப்படுதல் வேண்டுமெனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறே, 2013 பெப்ரவரி 23 ஆந் திகதிய 39/2013 ஆம் இலக்க வாகனப் போக்குவரத்து அறிவுறுத்தல்கள் சுற்றறிக்கை மற்றும் 2014 யூன் மாதத்தில் வெளியிடப்பட்ட 65/2014 ஆம் இலக்க வாகனப் போக்குவரத்து அறிவுறுத்தல்கள் சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம், இலங்கையில் போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பாடசாலைப் பிள்ளைகளிற்கான தனியார் பாடசாலை சேவை வாகனங்களின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துச் செல்கின்றமையாலும் அவற்றின் மூலம் நிகழ்கின்ற விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை

நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துச் செல்கின்றமையாலும் பாடசாலைப் பிள்ளைகளிற்காக நெடுஞ்சாலைகளில் உச்ச பாதுகாப்பை வழங்குதல் பொலிஸாரின் பொறுப்பாகும் எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இந்தப் பொறுப்பை நிறைவேற்றுவதற்காக பாடசாலை வான்கள் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்படுதல் வேண்டுமென்றும் மேலும் சில அறிவுறுத்தல்களும் அச்சுற்றறிக்கைகளில் உள்ளடங்கியுள்ளன. இருப்பினும், 2015 ஆம் ஆண்டில் 10 பொலிஸ் பிரிவுகளிலுள்ள 5296 பாடசாலை வான்களில் 3126 பாடசாலை வான்கள் மாத்திரமே பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டிருந்தமை தெரிவுப் பரிசோதனையில் அவதானிக்கப்பட்டது.

3.2.7 வெளிச்சமுட்டல்

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, மேல் மாகாணத்திலுள்ள A1, A2, A3 மற்றும் A4 வீதிகளில் கொழும்பிலிருந்து 50 கிலோமீற்றர் தூரத்திற்கு மின்விளக்கு வசதிகள் வழங்கப்படுதல் வேண்டும். அவ்வாறே, வீதிகள் மற்றும் முச்சந்திகள் போதியளவில் வெளிச்சமுட்டப்படுவதனால் விபத்துக்கான சாத்தியத்தினைக் குறைத்துக் கொள்ள முடியுமாயினால் அனைத்து நெடுஞ்சாலைகளிற்கும் மின்விளக்கு வசதிகள் வழங்கப்படுதல் வேண்டும். இருப்பினும், மேல் மாகாணத்திலுள்ள A1 – A33 வரையான வீதிகளில் 2017 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு மின்விளக்கு வசதிகள் வழங்கப்படுதல் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுப் பரிசோதனைகளில் வெளிப்படுத்தியிருந்தவாறு, A8 வீதிகளில் 6.5 கிலோமீற்றர்களே வெளிச்சமுட்டப்பட்டிருந்தன. அத்துடன், A1 வீதிகளில் 34 கிலோமீற்றர்கள் மாத்திரமே வெளிச்சமுட்டப்பட்டிருக்க யு33 வீதிகளில் 12 கிலோமீற்றர்களே வெளிச்சமுட்டப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

அவ்வாறே, கணக்காய்வினால் நாடு முழுவதிலும் அமைந்துள்ள பொலிஸ் பிரிவுகளிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி, 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு இலங்கை பூராகவும் 6 மாதங்களிற்கு மேற்பட்ட காலமாக 30 பொலிஸ் பிரிவுகளில் இரவு நேரங்களில் மின்சார விளக்குகள் இயங்காதுள்ள 475 சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டமை காரணமாக 108 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருந்தமை வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

3.2.8 போக்குவரத்திற்கு தடையேற்படுத்துகின்ற மற்றும் வாகன விபத்துக்கள் இடம்பெறுவதற்கு ஏதுவான பொறியியல் குறைபாடுகளை நீக்குதல்

55/2014 ஆம் இலக்க (திகதியிடப்படாத) வாகனப் போக்குவரத்து அறிவுறுத்தல்கள் சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் கடந்த ஆண்டுகளில் இடம்பெற்றிருந்த வாகன விபத்துக்களைக் கருத்திற்கொள்கையில் வீதிகளிலுள்ள குறைபாடுகள் காரணமாகவே அதிக எண்ணிக்கையான வீதி விபத்துக்கள் இடம்பெற்றிருந்தமையால் இவ்வாறு போக்குவரத்திற்கு தடையேற்படுத்துகின்ற மற்றும் வாகன விபத்துக்கள் இடம்பெறுவதற்கு ஏதுவான பொறியியல் குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்கள் நடவடிக்கை எடுத்தல் வேண்டுமென பொலிஸ் திணைக்களத்தின் கட்டளை 1 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறே, இந்தக் குறைபாடுகள் தொடர்பில் வீதிப் பாதுகாப்புக் குழுக் கூட்டங்களின் போது பொறுப்புபுவாய்ந்த நிறுவனங்களுடன் கலந்துரையாடி, அவற்றை சரிசெய்வதற்கு அந்த நிறுவனங்கள் அறிவுறுத்தப்படுதல் வேண்டுமெனவும், இரண்டாவது மூன்றாவது மாதங்களில் அந்த நிறுவனங்களுடன் இணைந்து பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்கள் தடைகளை அகற்றுவதில் தலையீடு செய்தல் வேண்டுமெனவும், அகற்றுவதற்கு அறிவிக்கப்பட்ட பொறியியல் குறைபாடுகளை அகற்றுவதற்கு பொறுப்புபுவாய்ந்த நிறுவனங்கள் தொடர்ந்தும்

தவறுவார்களாயின் குற்றவியல் சட்டக் கோவையிலுள்ள 99 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் பொதுமக்கள் துண்புறுத்தப்படுதலின் கீழ் நீதிமன்றத்திற்கு அறிவித்து நிபந்தனையற்ற ஆணையொன்றை பெற்றுக்கொள்வதல் வேண்டுமெனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், 2015 ஆம் ஆண்டில் சரிசெய்யப்படாதிருந்த வீதியிலுள்ள பொறியியல் குறைபாடுகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

பொறியியல் குறைபாட்டின் தன்மை	வெளிப்படுத்தப்பட்ட குறைபாடுகளின் எண்ணிக்கை	இடம்பெற்ற விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை
(1) பாதசாரதிக் கடவைகளும் பேருந்து நிறுத்தகங்களும் முச்சந்திகளிற்கு அருகாமையில் காணப்படுதல்	293	368
(2) பாதசாரதிக் கடவைகளில் வர்ணப் பூச்சு உரியவாறு இடப்பட்டிருக்காமையும் அவை அழிவுற்றிருத்தலும்	467	183
(3) பாலங்கள், மதகுகள் இருப்பதனை முன்கூட்டியே அறிவிப்பதற்கு சமிக்கைகள் இல்லாதிருத்தல் மற்றும் பாலங்களில் பக்க வேலிகள் காணப்படாமை	221	76
(4) பாதைகளின் நடுவே தடைகள் காணப்படாமை மற்றும் காணப்படுபவை உரியவாறு வர்ணமிடப்பட்டிருக்காமை	63	74
(5) முன்னர் இரட்டைவழிப் போக்குவரத்துக்கு தயாரிக்கப்பட்டிருந்த வீதிகள் தற்போது ஒரு திசைக்கு மாற்றப்பட்டிருந்த போதிலும் முன்னர் இருந்தவாறே வீதிச் சமிக்கைகள் காணப்படுதல்	22	31
(6) வீதிகளில் குழிகள் பறிக்கப்பட்டிருத்தல்	536	125
(7) வீதிகளின் இரு மருங்கிலும் அமைக்கப்பட்டுள்ள பேருந்து தரிப்பிடங்கள் உரிய தூரங்களில் அமைக்கப்படாது இரண்டும் அருகருகே தாபிக்கப்பட்டிருத்தல்.	53	129
(8) வீதி உரித்தாகவுள்ள அதிகாரத்தரப்பின் உரிய அங்கீகாரமின்றி நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள அனுமதியற்ற நிர்மாணங்கள்	84	64
(9) வீதியின் பௌதீக அமைவிடத்திற்கமைய கட்டுப்பாட்டு சமிக்கைகள் உரியவாறு காணப்படாமை	237	143
(10) மின்சார, தொலைபேசிக் கம்பங்கள் பாதுகாப்பற்ற விதத்தில் வீதிகளில் நிறுவப்பட்டிருத்தல்.	108	12

(11) சில வீதிகளில் திருத்த வேலைகள் நீண்டகாலமாக இடம்பெற்று வருவதனால் மண், கல், தூண்கள் போன்றன ஆங்காங்கே காணப்படுதல்	93	95
(12) மின் விளக்குகள் செயற்படாதிருத்தல்	466	107
(13) பேருந்து தரிப்பிடங்கள் அடையாளமிடப்பட்டிருக்காமை	295	27

3.2.9 வாகன விபத்துக்கள் அதிகமாக இடம்பெறுகின்ற இடங்கள் (Black Spots)

வீதிகள் உடைந்திருத்தல், ஆபத்தான வளைவுகள் காணப்படுதல், ஆபத்தான பள்ளங்கள் காணப்படுதல், வீதிகள் குறுகியதாக இருத்தல், வீதிகளில் சமிக் கைகள் இல்லாமை போன்ற சந்தர்ப்பங்களில் வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால் தமது கடமைப்பொறுப்புக்களை உரியவாறு நிறைவேற்றாமை காணரமாக 23 பொலிஸ் பிரிவுகளில் அதிகமாக வாகன விபத்துக்கள் இடம்பெறுகின்ற பிரதேசங்கள் பொலிஸ் நிலையங்களால் 2014 மற்றும் 2015 ஆம் ஆண்டுகளில் இனங்காணப்பட்டிருந்தன. இவ்வாறு இனங்காணப்பட்ட 204 இடங்கள் பொலிஸ் நிலையங்களால் வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபைக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அவை சரிசெய்யப்பட்டிருக்காமை வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

3.3 பாதுகாப்பாக வாகனங்கள் செலுத்தப்படுவதனை அவதானிப்பதற்காக பயனுள்ள அவதானிப்பு வேலைத்திட்டமொன்றை ஸ்தாபித்தல்

இதன் கீழ் வாகனங்களை பதிவுசெய்வதற்கான நியமங்களை உருவாக்குதல், வாகனங்கள் வீதிகளில் செலுத்தப்படுவதற்கு தகுதியானவை என்பதனை அவதானிப்பதற்காக பயனுள்ள அவதானிப்பு வேலைத்திட்டமொன்றை ஸ்தாபித்தல், சைக்கிள்கள், டோட்டார் சைக்கிள்கள் மற்றும் முச்சக்கர வண்டிகளை கண்காணித்தல், டிரக்டர்களிற்கு கட்டுப்பாடுகளை விதித்தல் மற்றும் வாகன இறக்குமதியினைக் கட்டுப்படுத்தல் போன்ற கருமங்களை செய்தல் என்பன கருத்திற்கொள்ளப்படுகின்றன. இந்தப் பணிகளை நிறைவேற்றுகையில் மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களமும் பொலிஸாரும் தலையீடு செய்து செயற்படுகின்றன. மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தினால் இந்த ஒவ்வொரு கருமத்தையும் நிறைவேற்றுதல் தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புகள் கணக்காய்வில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

3.3.1 பாவனையில் இல்லாத மோட்டார் வாகனங்களின் பதிவை இரத்துச் செய்தல்.

பாவனையில் இல்லாத மோட்டார் வாகனங்களின் பதிவை இரத்துச் செய்தல் வேண்டுமென்றும், பாகங்கள் கழட்டப்பட்ட, உடைந்த அல்லது வேறுவிதத்தில் நிரந்தரமாக பயன்படுத்த முடியாத நிலைக்கு உள்ளான மோட்டார் வாகனங்களை இரத்துச் செய்தல் பட்டியலில் உள்ளடக்க வேண்டுமென்றும், வாகன உரிமையாளர்களிற்கு தமது வாகனங்களின் நிலைமை குறித்து மோட்டார் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு அறிவிப்பதற்காக மாதிரி விண்ணப்பப் படிவமொன்றை அச்சிட்டு அரசாங்க வர்த்தமானியில் வெளியிடுதல் வேண்டுமென்றும் பாராளுமன்ற அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், இது தொடர்பில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படாதுள்ளமை பின்வருவனவற்றிலிருந்து அவதானிக்கப்பட்டது.

“க.பொ.த. உயர் தர தொழில்நுட்ப பாடத்திட்டத்திற்குரிய செய்முறைப் பயிற்சிகளிற்குத் தேவையான மாதிரி வாகனங்களைப் பெற்றுக் கொள்தல்” என்தன் கீழ் 2014 சனவரி 31 ஆந் திகதியிட்ட அமைவிஞ்/14/0220/530/009 ஆம் இலக்க அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தின் மூலம் கல்வி அமைச்சரினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்திற்காக 2014 பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. 2013 ஆம் ஆண்டில் இரண்டாம் நிலையிலுள்ள 250 பாடசாலைகளிற்கு தொழில்நுட்பப் பாடம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதுடன், இரண்டாம் கட்டமாக 2014 ஆம் ஆண்டில் 150 பாடசாலைகளில் அது நடைமுறைப்படுத்தப்படவுள்ளது. அதற்கமைய, அரசாங்க நிறுவனங்களில் குவிந்துள்ள கைதவிர்ப்புச் செய்யப்பட வேண்டிய வாகனங்களை இந்தப் பாட விடயத்தின் செயன்முறைப் பயிற்சிகளிற்காக பயன்படுத்தவதற்கு பாடசாலைகளிற்கு வழங்குவதற்கான வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மேற்குறித்த அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் படி 2015 ஆம் அண்டில் பொலிஸ் திணைக்களத்திற்குரிய 162 ஜீப் வாகனங்கள், 177 மோட்டார் சைக்கிள்கள், 54 கார்கள், 02 வான்கள், 01 கெப் வாகனம் என்ற அடிப்படையில் 396 வாகனங்கள் 249 பாடசாலைகளிடையே பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தின் பதிவுகளை இரத்துச்செய்வதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.3.2 சாரதிகளால் பூரணத்துவமிக்க வாகனங்கள் போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட வேண்டுமென்பது

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுக்கால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, சாரதிகளால் தமது வாகனங்களை போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்த முன்னர் திரிப்பான், மின்விளக்குகள், முன்பக்க மற்றும் பின்பக்க சமிக்கைகள் செயற்படுகின்றன என்பது உறுதிசெய்யப்பட வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், இயந்திரக் கோளாருகள் கொண்ட வாகனங்கள் வீதிகளில் செலுத்தப்படுகின்றமை பொலிஸாரால் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட 19 சந்தர்ப்பங்கள் தெரிவுப் பரிசோதனைகளிலிருந்து அவதானிக்கப்பட்டது.

3.3.3 போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்களிற்குத் தடை விதித்தல்

போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்கள் வீதிகளில் செலுத்தப்படுகின்றனவா என்பது மோட்டார் வாகனப் பரிசோதகர்களினாலும் பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களினாலும் பரிசோதிக்கப்படுவதுடன், அந்தப் பரிசோதனைகளின் போது போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்கள் செலுத்தப்படுகின்றமை கண்டுபிடிக்கப்பட்டின் மோட்டார் வாகன கட்டளைச் சட்டத்தின் 201(2), 198(2) மற்றும் 194 ஆம் பிரிவுகளின் கீழ் தடை உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படுவதுடன், குறித்த குறைபாடுகள் திருத்தப்படும் வரை வாகனங்களை நெடுஞ்சாலைகளில் செலுத்துதல் குற்றமென்பதனால் அந்த வாகனங்களின் வருமான அனுமதிப்பத்திரம் மோட்டார் வாகன பரிசோதகர்களினால் அபகரிக்கப்பட்டு சாரதி அனுமதிப்பத்திரம் பொலிஸில் வைத்துக்கொள்ளப்படுகின்றது. வாகனத்திலுள்ள குறைபாடுகள் திருத்தப்பட்ட பின்னர் தடை உத்தரவு நீக்கப்பட்டு வருமான அனுமதிப்பத்திரத்தையும் சாரதி அனுமதிப்பத்திரத்தையும் மீளப் பெற்றுக்கொள்தல் வேண்டும். இது தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுப் பரிசோதனைகளில் பின்வருவன வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

(அ) கொழும்பு மாவட்டத்தில் 2015 யூலை மாதம் வரை பிறப்பிக்கப்பட்ட 1436 தடை உத்தரவுகளில் 793 தடை உத்தரவுகள் விலக்கிக் கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் விலக்கிக் கொள்ளப்படாதுள்ள தடை உத்தரவுகளின் எண்ணிக்கை 643 ஆக காணப்பட்டமையால் அந்த 643 வாகனங்களில் காணப்பட்ட குறைபாடுகள் 2015 நவம்பர் 30 ஆந் திகதி வரை திருத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. அவை பிறப்பிக்கப்பட்ட தடை உத்தரவுகளில் ஏறத்தாழ 45% ஆனவையாகும்.

விலக்கிக் கொள்ளப்படாதுள்ள தடை உத்தரவுகள் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனைகளில் பின்வருவன வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

	தடை உத்தரவு வழங்கப்பட்ட திகதி	வாகன இல.	வாகன வகுப்பு	வருமான அனுமதிப்பத்திரம் காலாவதியாகும் திகதி	வருமான அனுமதிப்பத்திரம் புதுப்பித்தல் திகதி
	-----	-----	-----	-----	-----
1.	2012.12.20	22-8380	லொறி	2013.03.20	2013.03.19
2.	2014.10.10	27-0461	லொறி	2015.04.01	விபரம் இல்லை
3.	2014.03.14	51-1931	வான்	2014.04.20	2014.03.03
4.	2014.08.25	205-2908	முச்சக்கரம்	2014.12.04	2014.10.15
5.	2013.07.15	40-2370	லொறி	2014.03.27	2014.10.24
6.	2013.02.11	56-0513	வான்	2013.07.19	2013.10.04
7.	2013.09.22	43-3518	லொறி	2014.11.04	2015.03.27
8.	2014.08.05	205-2980	முச்சக்கரம்	2014.12.04	2014.10.15
9.	2012.12.06	LE-7875	லொறி	2013.01.16	2014.03.24
10.	2012.12.20	22-8380	லொறி	2013.03.20	2013.03.19
11.	2014.07.18	63-2565	இரட்டைப் பேருந்து	2014.09.26	2014.10.16
12.	2014.01.19	GE-7624	முச்சக்கரம்	2014.2.08	2014.08.21
13.	2012.07.20	60-4231	முச்சக்கரம்	2012.12.08	2012.12.11
14.	2014.07.03	226-8567	லொறி	2014.07.23	2015.08.10
15.	2014.02.25	GV-2932	இரட்டைக் கார்	2014.10.27	2014.11.17
16.	2013.10.04	NA-6782	இரட்டைப் பேருந்து	2013.09.18	2013.10.23
17.	2014.01.09	28-3463	லொறி	2014.01.11	2014.02.13
18.	2014.03.27	NO-9831	இரட்டைப் பேருந்து	2013.11.01	2014.04.09
19.	2013.06.05	52-3828	இரட்டைக் கார்	2014.05.29	2015.09.29
20.	2014.12.19	LJ-5883	லொறி	2014.03.15	2015.05.08

தடை உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டவுடன் வருமான அனுமதிப்பத்திரம் மோட்டார் வாகன பரிசோதகர்களால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கையில் புதிதாக வருமான அனுமதிப்பத்திரம் பெறுகையில் பழைய அனுமதிப்பத்திரத்தினை சமர்ப்பிக்க வேண்டிய கட்டாயத் தேவை காணப்படாமையால் வாகனங்களிலுள்ள குறைபாடுகள் திருத்தப்படாது புதிய வாகன அனுமதிப்பத்திரங்களை பெறமுடியுமாயிருப்பதனால் தடை உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படுதலின் குறிக்கோள் நிறைவேறாதிருக்கின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்கள் வீதிகளில் செலுத்தப்படுமாயின் அது தொடர்பில் பிறப்பிக்கப்பட்ட தடை உத்தரவுகளின் ஒரு பிரதி மோட்டார் வாகன பரிசோதகர்களால் மாகாண மோட்டார் வாகன போக்குவரத்துத் திணைக்களத்திற்கு சமர்ப்பித்து குறைபாடுகள் திருத்தப்படாதுள்ள வாகனங்களிற்கு புதிய வருமான அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்படாதிருப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய போதிலும், அது தொடர்பான விபரங்கள் மாகாண மோட்டார் வாகன போக்குவரத்துத் திணைக்களத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.4 வீதிகளைப் பயன்படுத்துவோரின் நடத்தைகள் மீது செல்வாக்குச் செலுத்துதல்

இதனை நிறைவேற்றுவதற்காக அடையப்பட வேண்டிய இலக்குகள், வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அந்த இலக்குகள் அடையப்படுவதன் செயன்முன்னேற்றம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

3.4.1 சாரதிப் பாடசாலைகளை கண்காணித்தல்

உறுதியான பாட விதானமொன்றின் கீழ் சாரதிகள் பயிற்றுவிக்கப்படுவதனையும் உரியவாறு சாரதி அனுமதிப்பத்திரங்கள் வழங்கப்படுவதனை உறுதிப்படுத்தவதற்காகவும் மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தினால் நாட்டிலுள்ள சாரதிப் பாடசாலைகள் தொடர்ச்சியாக கண்காணிக்கப்படுதல் வேண்டும். சாரதிப் பாடசாலைகளை சுற்றிவளைப்பதற்காக போக்குவரத்து அமைச்சு, மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களம் மற்றும் பொலிஸ் திணைக்கள உத்தியோகத்தர்களை உள்ளடக்கிய திட்டமிடப்பட்ட அணியொன்று நியமிக்கப்படுதல் வேண்டுமென பாராளுமன்ற குழுவின் அறிக்கையில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது. அத்துடன், போக்குவரத்து அமைச்சு, மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களம் மற்றும் பொலிஸ் திணைக்கள உத்தியோகத்தர்களை உள்ளடக்கிய அணியொன்றினால் சாரதிப் பாடசாலைகளில் திடீர் சுற்றிவளைப்புக்களை மேற்கொண்டு பரிசோதனைகளை மேற்கொள்வதற்காக செயலாற்றல் படையொன்று போக்குவரத்து அமைச்சினால் தாபிக்கப்படுதல் வேண்டுமெனவும் அந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள போதிலும், 2018 யூலை 12 ஆந் திகதி வரையிலும், அந்தப் படை தாபிக்கப்படவில்லை என்பதுடன், சாரதிப் பாடசாலைகள் தொடர்ச்சியாக கண்காணிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், 2017 திசம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் 969 சாரதிப் பாடசாலைகளில் 538 பாடசாலைகள் மாத்திரமே கண்காணிப்புச் செய்யப்பட்டிருந்தன.

3.4.2 சாரதிப் பாடசாலைகளை பதிவுசெய்தல்

மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்படுகின்ற சாரதிப் பாடசாலைகள் வருடந்நோரும் தமது பதிவினை புதுப்பித்தல் வேண்டும். அதற்கமைய, 2017 திசம்பர் 31 வரை பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள சாரதிப் பாடசாலைகளின் எண்ணிக்கை 969 ஆகக் காணப்பட்டதுடன், அவற்றில் 480 பாடசாலைகள் அல்லது 49% ஆனவை உரிய காலத்தில் தமது பதிவினை புதுப்பித்திருக்கவில்லை.

3.4.3 மது போதையுடன் வாகனங்களை செலுத்துகின்ற சாரதிகளை இனங்காண்பதற்குப் பயன்படுத்துகின்ற உபகரணங்கள்

2014 யூன் 30 முதல் 2015 யூன் 30 வரையான காலத்தில் மது போதையுடன் வாகனங்கள் செலுத்தியமை காரணமாக 47 ஆட்கள் மரணித்துள்ளனர். இவ்வாறு மது போதையுடன் வாகனங்களை செலுத்துகின்ற சாரதிகள் மதுபானம் அருந்தியுள்ளனரா எனப் பரீட்சிப்பதற்கு பொலிஸாரினால் மதுபானத்தின் அளவினை அறியும் உபகரணங்கள் (Breathalyzer) மற்றும் எல்கோ மானிகள் பயன்படுத்தப்படுவதுடன், பரிசோதனையின் பின்னர் வழக்குப் பொருளாக அவை நீதிமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றமையால், அந்த உபகரணங்களை மீண்டும் பயன்படுத்த முடியாதுள்ளது. இது தொடர்பில் நாடு முழுவதிலும் அமைந்துள்ள 40 பொலிஸ் பிரிவுகளில் 2015 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையில் எல்கொலைசல் குளாய்கள், எல்கொ மானிகள் மற்றும் உள்மூச்சு எடுத்தல் மூலம் மதுபாவனையினை அளவிடும் உபகரணங்கள் என்பன முறையே 64270, 485 மற்றும் 28628 தேவையாக உள்ளமை வெளிப்பட்டதுடன், அவற்றில் உண்மையாகக் காணப்படுபவை முறையே 4330, 04 மற்றும் 799 ஆகும்.

3.4.4 பொலிஸ் வாகனங்களில் கெமராக்களை பயன்படுத்துதல்

வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, வாகனப் போக்குவரத்தின் போது குற்றமிழைப்போரைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக தொழில்நுட்பம்சார் புகைப்படக் கருவிகள் தேவையாகவுள்ளன. அதேபோன்று நாடு முழுவதிலும் வாகனங்களில் பொருத்தப்படுகின்ற புகைப்படக் கருவிகளைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் பின்வரும் அனுகூலங்களைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியும்.

- போக்குவரத்துச் சட்டதிட்டங்களை மீறுவோரைக் கண்டுபிடிப்பதற்கும் தவறிழைத்தோருக்கு தமது குற்றங்கள் தொடர்பில் அறிவிக்கவும் முடியுமாயிருத்தல்.
- ஏதேனுமோர் வாகனம் தவறிழைத்துள்ள சந்தர்ப்பத்தில் இடம்பெற்றுள்ளதாகக் கூறப்படுகின்ற குற்றம் தொடர்பான விபரங்களையும் அதற்குரிய புகைப்படங்களையும் குறித்த வாகனத்தின் பதிவு உடமையாளருக்கு அனுப்பிவைக்க முடியுமாயிருத்தல்.
- வாகனத்தில் பொருத்தப்பட்ட புகைப்படக் கருவிகள் பயன்படுத்தப்படின் குற்றமிழைக்கின்ற சாரதிகள் எண்ணிக்கையினைக் குறைத்துக்கொள்ள முடிதல்.
- வீதிகளில் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற பொலிஸ் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளிற்கான தேவைப்பாடு குறைவடைதல்.

இருப்பினும், இது தொடர்பில் நாடு முழுவதிலுமுள்ள பொலிஸ் பிரிவுகளிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி, 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு 40 பொலிஸ் பிரிவுகளில் புகைப்படக் கருவிகள் பொருத்தப்பட்ட 1 வாகனம் மாத்திரமே காணப்படுகின்றமையும், தேவையான புகைப்படக் கருவிகளின் எண்ணிக்கை 573 என்பதும் வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

3.4.5 தொடர்பாடல் மற்றும் ஏனைய உபகரணங்களை வழங்குதல்

வேகம் தொடர்பான சட்டங்களை மீறுதல் மற்றும் வெளிச்ச சமிக் கைச் சட்டங்களை மீறுதல் என்பவற்றை கண்டுபிடிப்பதற்குத் தேவையான மிகவும் நவீனகரமான தொடர்பாடல் உபகரணங்கள் போதிய எண்ணிக்கையிலும், ஒளிரும் மானிகள், ரெப்லை மானிகள், கெமரா போன்ற உபகரணங்களை போக்குவரத்துப் பொலிஸாருக்கு வழங்குதல் கட்டாயமான போதிலும், 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு 40 பொலிஸ் பிரிவுகளில் அத்தகைய தேவைப்பாடு 1270 ஆக காணப்பட்டதுடன் அவற்றில் 16 மாத்திரமே பூர்த்திசெய்யப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.4.6 போக்குவரத்துப் பொலிஸ் செயற்பாடுகளிற்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்ற வாகனங்களின் எண்ணிக்கையினை அதிகரித்தல்

உத்தியோகத்தர்களை ஈடுபடுத்தி போக்குவரத்துக் குற்றங்களை கண்டுபிடிப்பதற்காக விசேட நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டியுள்ளது. அதற்குத் தேவையான உயர்வலு கொண்ட மோட்டார் வாகனங்கள், கதிரலை தொடர்பாடல் உபகரணங்களுடன் கூடிய மோட்டார் சைக்கிள்கள் போதியளவில் போக்குவரத்துப் பொலிஸாருக்கு வழங்கப்படுதல் வேண்டுமெனினும், 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு 40 பொலிஸ் பிரிவுகளில் அத்தகைய தேவைப்பாடு 1169 ஆக போதிலும், உண்மையாக காணப்பட்டவை 359 மாத்திரமேயாகும்.

3.4.7 போக்குவரத்துப் பொலிஸ் திணைக்களத்தினை பலப்படுத்துதல்

நாட்டில் போக்குவரத்து சட்டதிட்டங்களை அமுல்படுத்தும் பிரதான பணி போக்குவரத்துப் பொலிஸ் பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படுவதனால், போக்குவரத்து சட்டதிட்டங்களை அமுல்படுத்துவதற்குத் தேவையான சகல உபகரணங்களும் தேவைக்கேற்ப வழங்கப்படுதல் வேண்டும். இருப்பினும், வீதி விபத்துக்களை கட்டுப்படுத்துவதற்காக நாடு முழுவதிலும் அமைந்துள்ள பொலிஸ் நிலையங்களிற்குத் தேவையாகவுள்ள ஒவ்வொரு உபகரணங்களினதும் எண்ணிக்கை அந்தப் பொலிஸ் நிலையங்களில் காணப்படாதுள்ளமை 2015 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு 40 பொலிஸ் பிரிவுகளிலிருந்து பெறப்பட்ட தகவல்களின் மூலம் கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது. விபரங்கள் வருமாறு.

உபகரணம்	தேவையான எண்ணிக்கை	காணப்படுகின்ற எண்ணிக்கை	சதவீதம்
i. லுமினஸ் கையுறைகள்	7,537	921	12
ii. லுமினஸ் அங்கிகள்	7665	2537	33
iii. பாதுகாப்புத் தலை கவசங்கள்	4550	1253	28
iv. சிவப்பு மின் பந்தங்கள்	2379	561	24
v. மழை அங்கிகள்	7280	1047	14
vi. முக்கோண கருவிகள்	10050	2834	28
vii. வீதிக் கண்காணிப்பு அங்கிகள்	17975	1730	09

viii. வெள்ளை தலை கவசங்கள்	6191	16'	27
ix. வெள்ளை இடுப்புப் பட்டிகள்	6547	1540	23
x. வெப்பக் கண்ணாடிகள்	6437	1044	16
xi. வெள்ளைத் துணி கையுறைகள்	6839	678	10
xii. வாய்க் கவசங்கள்	7129	545	08
xiii. லேசர் கன்கள்	336	08	02
xiv. ரெடார் மூலம் வேகத்தை அளவிடும் கருவிகள்	446	85	19

3.4.8 மரணத்தை வருவிக்கும் வீதி விபத்துக்களை குறைத்தல் இலக்கு

போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் வீதிப் பாதுகாப்புக்குப் பொறுப்பாகவுள்ள பிரதிப் பொலிஸ் மா அதிபரினால் 2014 ஆம் ஆண்டிற்கான மரணத்தை வருவிக்கும் விபத்துக்களை குறைப்பதற்கான இலக்குகள் சகல பொலிஸ் பிரிவுகளிற்கும் பொறுப்பாகவுள்ள உத்தியோகத்தார்களிற்கும் சிரேஷ்ட பொலிஸ் அத்தியட்சகர் (வாகனப் போக்குவரத்து கொழுப்பு) இற்கும் 2014 பெப்ரவரி 14 ஆந் திகதிய DIG/TR/OUT/59/2014 ஆம் இலக்க கடிதத்தின் மூலம் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

இருப்பினும், அந்த இலக்குகள் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு 6 பொலிஸ் பிரிவுகளினால் மாத்திரமே அடையப்பட்டிருந்ததுடன், ஏனைய 35 பொலிஸ் பிரிவுகளினாலும் அந்த இலக்குகள் அடையப்பட்டிருக்காமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.5 விபத்துக்களின் பின்னரான பராமரிப்பு

2016 – 2025 காலப்பகுதிக்கான தேசிய சுகாதார தந்துரோபாய திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு இலங்கையில் வீதி விபத்துக்களில் சிக்கிக்கொள்வோர்களில் அநேகமானோர் பயனுள்ள மனித வளமான 30 வயதிற்கும் 40 வயதிற்கும் இடைப்பட்ட இளம் வயதினராகக் காணப்படுகின்றமையால் அவர்களை பழைய நிலைக்குக் கொண்டு வருவதற்கு தாமதிக்கின்றமை, ஊனமடைதல் மற்றும் மரணமடைதல் காரணமாக நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு பாரிய பாதிப்பு ஏற்படுவதுடன், குடும்பத்திற்கு வருமானமீட்டும் மார்க்கம் இல்லாது போவதனால் அல்லது ஊனமடைவதனால் குடும்பங்கள் வீழ்ச்சியடைகின்றன. விபத்துக்குள்ளான நபரை விரைவாக வைத்தியசாலைக்கு எடுத்துச் சென்று தரமான சிகிச்சையளித்துப் பராமரிப்பதன் மூலம் நோயாளியை விரைவாக பழைய நிலைக்கு கொண்டுவர முடியுமென்றும், ஊனமடைதல் அல்லது மரணமடைதலிருந்து மீட்க முடியுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. வீதி பாதுகாப்பிற்கான பத்தாண்டுகால செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம் மற்றும் சுகாதார அமைச்சின் பங்களிப்பு தொடர்பில் கருத்திற்கொள்கையில் பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்படுகின்றன.

3.5.1 அவசர மருத்துவச் சேவைக்குத் தேவையாகவுள்ள மனித வளம்

வினைத்திறன்மிக்க பயனுள்ள அவசர விபத்து மருத்துவச் சேவைக்குத் தேவையான போதியளவு பயிற்சிபெற்ற மனித வளம் காணப்பட வேண்டிய போதிலும், 2015 ஆம் ஆண்டிற்காக சம்பரகமுவ, ஊவா, மத்திய, மேல் மற்றும் வடமேல் மாகாணங்களில் காணப்படுகின்ற ஆதார மற்றும் போதனா வைத்தியசாலைகளிலுள்ள பயிற்சிபெற்ற மருத்துவர்கள் மற்றும் தாதிகளின் பற்றாக்குறை முறையே 77 மற்றும் 120 ஆக காணப்பட்டதுடன், மேல் மாணத்திலுள்ள பயிற்சிபெற்ற மருத்துவர்கள் மற்றும் தாதிகளின் மேலதிகம் முறையே 43 மற்றும் 14 ஆக உள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.5.2 வீதி விபத்துக்களிற்கு உள்ளானோருக்கு சிகிச்சையளிப்பதற்குத் தேவையான வசதிகள்

வீதி விபத்துக்களிற்கு உள்ளானோருக்கு சிகிச்சையளிப்பதற்காக உணர்வு சிகிச்சை வசதி, முறிவுச் சிகிச்சை வசதி, நரம்பியல் சத்திரசிகிச்சை வசதி மற்றும் இரத்த வங்கி வசதிகள் ஆதார மற்றும் போதனா வைத்தியசாலைகளில் காணப்படுதல் வேண்டும். இருப்பினும், கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் படி, ஊவா, மத்திய, மேல் மற்றும் வடமேல் மாகாணங்களிலுள்ள ஆதார மற்றும் போதனா வைத்தியசாலைகளில் உணர்வு சிகிச்சை வசதி, முறிவுச் சிகிச்சை வசதி, நரம்பியல் சத்திரசிகிச்சை வசதி மற்றும் அவசர உணர்வுச் சிகிச்சை வசதிகள் போதியளவில் காணப்படாமை அவதானிக்கப்பட்டது. சம்பரகமுவ, ஊவா, மத்திய மற்றும் வடமேல் மாகாணங்களிலுள்ள ஆதார மற்றும் போதனா வைத்தியசாலைகளில் இரத்த வங்கி வசதிகள் காணப்படாமையும் அவதானிக்கப்பட்டது.

4. பரிந்துரைகள்

4.1 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவைக்குரிய பரிந்துரைகள்

(அ) தற்போதுள்ள வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினை தேசிய ஆணைக்குழுவொன்றாக மாற்றியமைத்து அதற்குத் தேவையான அதிகாரங்களையும், பொறுப்புக்களையும் நிதி வசதிகளையும் வழங்குதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.1.1 மற்றும் 3.1.1.2 ஆம் பந்திகள்)

(ஆ) வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய கொள்கையொன்றை உருவாக்கி அமுல்படுத்துதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.1.3 ஆம் பந்தி)

(இ) ஆராய்ச்சி நடவடிக்கைகளிற்கான நிதிகளை வழங்குதல் மற்றும் துறைசார் புத்தாக்கங்களிற்காக மாதிரிச் செயற்திட்டங்களை ஆரம்பித்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.1.4 ஆம் பந்தி)

(ஈ) தற்போதுள்ள தரவு முறைமைக்கு அறிவிக்கப்படாதுள்ள சகல வீதி விபத்துக்கள் தொடர்பான தகவல்களையும் சேகரிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.2.3(ஆ) ஆம் பந்தி)

(உ) மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அவற்றின் பண்புகளும் அமைப்பும், வீதி விபத்துக்கள், வீதிப் பாதுகாப்பிற்காக உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச புள்ளிவிபரங்களை உள்ளடக்கிய கணனித் தரவுக் களஞ்சியமொன்றை பேணுதல் மற்றும் அதற்காக வளங்களை ஒதுக்குதல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.1.6 மற்றும் 3.1.2.3 ஆம் பந்திகள்)

4.2 பொலிஸ் திணைக்களத்திற்குரிய பரிந்துரைகள்

(அ) மோட்டார் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்திலுள்ள பயிற்சிப் பிரிவிற்காக போதிய இடவசதியினையும் உபகரணங்களையும் வழங்குதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.2.1(அ) மற்றும் 3.1.2.2 ஆம் பந்திகள்)

(ஆ) மோட்டார் வாகனங்களை செயற்படுத்துகின்ற கடமைகளில் ஈடுபட்டுள்ள அனைத்துத் தரங்களிலிமுள்ள உத்தியோகத்தர்களிற்கு மோட்டார் போக்குவரத்து சட்டங்கள் தொடர்பில் உரிய பாடநெறிகளை நடாத்துதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.2.1(ஆ) ஆம் பந்தி)

(இ) மோட்டார் போக்குவரத்து பொலிஸ் தலைமையகத்தின் புள்ளிவிபரவியல் பிரிவிற்கும் சகல பொலிஸ் நிலையங்களிலும் காணப்படுகின்ற மோட்டார் போக்குவரத்து பிரிவுகளிற்கும் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பான தரவுகளை பேணிவருவதற்குத் தேவையான பௌதீக வளங்களையும் இணையதள வசதிகளையும் கணனிகளையும் வழங்குதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.2.3(இ) ஆம் பந்தி)

(ஈ) பின்வரும் உபகரணங்களில் தேவையான அளவினை இனங்கண்டு அந்த எண்ணிக்கையினை அனைத்துப் பொலிஸ் நிலையங்களிலும் காணப்படுகின்ற போக்குவரத்துப் பிரிவுகளிற்கு வழங்குதல்.

- (i) மோட்டார் போக்குவரத்து செயற்பாடுகளிற்கு பயன்படுத்தப்படுகின்ற அதி சக்திவாய்ந்த மோட்டார் வாகனங்கள், கதிரலை தொடர்பாடல் உபகரணங்களுடன் கூடிய மோட்டார் சைக்கிள்கள் போன்ற வாகனங்கள் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.6 ஆம் பந்தி)
- (ii) வேகம் தொடர்பான விதிகளை மீறுவோரை கண்டுபிடிப்பதற்குத் தேவையான ஒளிரும் மானிகள், ரெப்லை மானிகள் போன்ற வேகத்தை அளவிடும் கருவிகள், கெமராக்கள் மற்றும் செலுத்தப்படுகின்ற வேளையில் இயக்கக்கூடிய ரெடார் மூலம் வேகத்தை அளவிடும் கருவிகளும் கணனிகளும். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.5 ஆம் பந்தி)
- (iii) மதுபாவனையின் பின்னர் வாகனங்களை செலுத்துகின்ற சாரதிகளை பரிசோதிப்பதற்குத் தேவையான உபகரணங்கள் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.3 ஆம் பந்தி)
- (iv) மோட்டார் போக்குவரத்து சட்டவிதிகளை மீறுவோரைக் கண்டுபிடிப்பதற்குத் தேவையான உபகரணங்கள் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.4 ஆம் பந்தி)
- (v) மோட்டார் வாகன பரிசோதனைகளில் ஈடுபடுகின்ற உத்தியோகத்தர்களிற்குத் தேவையான பாதுகாப்பு ஆடை அணிகள் மற்றும் உபகரணங்கள் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.6 ஆம் பந்தி)

4.3 வீதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபைக்குரிய பரிந்துரைகள்

(அ) நாட்டின் போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப வீதி வலைப்பின்னலை அதிகரிக்க வேண்டியிருத்தல் மற்றும் காணப்படுகின்ற வீதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.1.1.1, 3.2.8 மற்றும் 3.2.10 ஆம் பந்திகள்)

(ஆ) புதிய வீதிகளை நிர்மாணிக்கையிலும் தற்போதுள்ள வீதிகளை மேம்படுத்துகையிலும் வீதிக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்படுவதனைக் கட்டாயப்படுத்தல் மற்றும் தற்போதுள்ள வீதிகளில் 4 ஆண்டுகளிற்கு ஒருமுறை வீதிக் கணக்காய்வை மேற்கொள்ள்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.1.2 ஆம் பந்தி)

(இ) பாதசாரதிகள் பிரதான வீதிக்கு நுழைவதனைத் தடுப்பதற்காக வேலிகளை நிர்மாணித்தல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.2 ஆம் பந்தி)

(ஈ) பின்னால் வருகின்ற வாகனங்களிற்கு தடையேற்படாத விதத்தில் பிரதான வீதியிலுள்ள பொருத்தமான இடங்களில் விசேடமாக திட்டமிடப்பட்ட விதத்தில் பேருந்து தரிப்பிடங்களை நிர்மாணித்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.5 ஆம் பந்தி)

(உ) மின்சாரம், தொலைபேசி மற்றும் நீர் வழங்கல் சேவைகளிற்காக தனியான மருங்குகொன்றை நிர்மாணித்தல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.3 ஆம் பந்தி)

(ஊ) பாதசாரதிக் கடவைகளை உரிய பிரகாரம் பேணுதல் மற்றும் தேவையான இடங்களில் தேவைக்கேற்ப ஸ்தாபித்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.4 ஆம் பந்தி)

(எ) வீதிகள் மற்றும் முற்சந்திகளை போதியளவு வெளிச்சமுட்டுதல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.7 ஆம் பந்தி)

4.4 போக்குவரத்து அமைச்சுக்குரிய பரிந்துரைகள்

பாடசாலை பிள்ளைகளிற்காக பாதுகாப்புமிக்க போக்குவரத்துச் சேவையினை வழங்குதல் மற்றும் அதனைப் பரிசோதித்தல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.2.6 ஆம் பந்தி)

4.5 மோட்டார் போக்குவரத்து திணைக்களத்திற்குரிய பரிந்துரைகள்

(அ) பயன்பாட்டில் இல்லாத வாகனங்களின் பதிவினை இரத்துச் செய்தல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.3.1 ஆம் பந்தி)

(ஆ) உரிய காலத்தினைக் கடந்த தடை உத்திரவு விபரங்களை மாகாண மோட்டார் வாகன போக்குவரத்துத் திணைக்களத்திற்கு அறிவித்து பழைய வருமான அனுமதித்திரம் மற்றும் மோட்டார் வாகனப் பரிசோதகர்களின் பரிந்துரை இன்றி புதிய வருமான அனுமதிப்பத்திரங்களை வழங்காதிருத்தல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.3.3 ஆம் பந்தி)

(இ) சாரதிப் பாடசாலைகளை பதிவுசெய்து அவற்றின் கண்காணிப்பை முறைப்படி மேற்கொள்ளல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.4.1 மற்றும் 3.4.2 ஆம் பந்திகள்)

4.6 சுகாதார அமைச்சுக்குரிய பரிந்துரைகள்

(அ) அவசர மருத்துவ சிகிச்சைகளிற்காக வைத்தியாசாலைகளிற்கு போதியளவு பயிற்சிபெற்ற மருத்துவர்களையும் தாதியினரையும் ஈடுபடுத்துதல் (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.5.1 ஆம் பந்தி)

(ஆ) அடிப்படை சிகிச்சைகளிற்குத் தேவையான உணர்வு சிகிச்சை வசதி, முறிவுச் சிகிச்சை வசதி, நரம்பியல் சத்திரசிகிச்சை வசதி மற்றும் இரத்த வங்கி வசதிகளை வைத்தியசாலைகளிற்கு வழங்குதல். (தொடர்பு: அறிக்கையின் 3.5.2 ஆம் பந்தி)

5. முடிவுகள்

5.1 வீதிப் பாதுகாப்பிற்கான தேசிய பேரவையினை தேசிய ஆணைக்குழுவொன்றாக மாற்றுகின்ற செயன்முறையில் காணப்படுகின்ற தாமதம் மற்றும் வீதிப் பாதுகாப்பு தொடர்பில் பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அரசாங்க நிறுவனங்களில் காணப்படுகின்ற பௌதீக மற்றும் மனித வளங்களின் பற்றாக்குறை காரணமாக வீதிப் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ இயலளவு போதுமானதாக இல்லையென முடிவுசெய்யப்படுகின்றது.

5.2 அதிகரித்துச் செல்கின்ற போக்குவரத்து தேவைப்பாடுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் நாட்டிலுள்ள வீதிகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் தற்போதுள்ள வீதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல் போதுமானதாக இல்லாமை மற்றும் வீதிப் பாதுகாப்புக் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்படாமை காரணமாக விபத்துக்களிற்கான சாத்தியம் அதிகரித்துள்ளது. ஆகையால், பாதுகாப்பான வீதி நிர்மாணமும் முறைமை முகாமைத்துவமும் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை என முடிவுசெய்யப்படுகின்றது.

5.3 பயணிப்பதற்கு பொருத்தமற்ற வாகனங்கள் பயணத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுதல், பாதுகாப்பற்ற வாகனப் பாவனை அதிகரித்தல் மற்றும் அந்தப் பாதுகாப்பற்ற வாகனங்களினால் ஏற்படுகின்ற விபத்துக்கள் அதிகரித்தல் என்பன காரணமாக பாதுகாப்பான வாகனங்களின் பயன்பாடு தொடர்பில் போதியளவு கவனம் செலுத்தப்படவில்லை என முடிவுசெய்யப்படுகின்றது.

5.4 பாதுகாப்பற்ற விதத்தில் வீதிகள் பயன்படுத்தப்படுவதனை கட்டுப்படுத்துவதற்குத் தேவையான வளங்கள் போதியளவில் இல்லாமை மற்றும் சாரதிப் பாடசாலைகளின் கண்காணிப்பு போதியளவில் இல்லாமை போன்ற விடயங்கள் காரணமாக வீதிகள் பயன்படுத்தப்படுவதனை கட்டுப்படுத்துவதற்கான செயற்பாடுகளின் செயலாற்றல் போதுமானதாக இல்லை என முடிவு செய்யப்படுகின்றது.

5.5 அவசர மருத்துவ சேவைகளுக்குத் தேவையான சுகாதார சேவைப் பதவியணியினர் மற்றும் பௌதீக வளங்கள் போதுமானதாக இல்லாமை காரணமாக வீதி விபத்துக்களின் பின்னரான பராமரிப்பு எதிர்பார்க்கப்பட்ட மட்டத்தில் இல்லையென முடிவுசெய்யப்படுகின்றது.