Journal of Intangible Cultural Heritage

JICH (2022), Volume 1 (II)

An Anthropological Study of People's Attitudes and Beliefs on High Traffic Accident Locations

බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් සම්බන්ධයෙන් මිනිසුන් තුළ පවතින ආකල්ප හා විශ්වාස පිළිබඳ මානව විද්‍යාත්මක අධ්‍යයනයක්

M. A. D. G. D. Munaweera and N. Kanthilatha*

Department of Anthropology, University of Sri Jayewardenepura, Sri Lanka
*nelumyapa@sjp.ac.lk

Abstract

In the competitive world that is developing day by day, man is moving forward rapidly. In this competitive world man has to be impatient with his daily activities. This competitiveness and impatience cause many accidents not only at home and at the office but also on the road, leads to many road traffic accidents. Some people believe that a kind of in-human power in these places cause to kill people because many traffic accidents are reported every year at certain days and times. The objective of this research was to identify the attitudes and beliefs of the people regarding the places where traffic accidents occur frequently and to study the scientific background behind them. The samples of the research contained 50 respondents, including 15 residents each from three locations where road traffic accidents occur more frequently in Embilipitiya Divisional Secretariat applying random sampling method and purposive sampling method was used to selected 05 traffic police officers from the traffic section to get the statistical records of the accidents. Interview and observation methods were used to collect data. All respondents from three locations said that the road accidents are happening more frequently due to the in-human power of these places. Because of these beliefs, villagers are doing several religious practices in these places with the intension of minimizing these road accidents. However, by analyzing the comparative results scientifically, it is revealed that road traffic accidents are happening with the influence of many factors such as personal, non-personal, natural and physical than to the in-human power that the people are believing. It is concluded that the physical location of the places and impatience of the drivers are the main factors that affect the recorded number of road traffic accidents in studied locations.

Key Words: *Traffic Accidents, Attitudes and Beliefs, Inhuman Power Human, Scientific Factors*

1. හැඳින්වීම

කාර්මීකරණය වූ වර්තමාන ලෝකය තුළ ව්‍යාප්ත වී ඇති කාලීන සමාජීය ප්‍රශ්නයක් බවට රිය අනතුරු පත්ව තිබේ. යම් මාර්ගයක, වීදියක හෝ පොදු ප්‍රවාහනයට විවෘත වෙනත් යම් ස්ථානයක අවම වශයෙන් ධාවනය වන එක් වාහනයක් හෝ සම්බන්ධ වී වාහන හා පදිකයන් හෝ මගීන් අතර, වාහන හා වාහන අතර, වාහන හා ස්ථාවර වස්තූන් අතර, වාහන හා සතුන් අතර සිදුවන ගැටීමක් හේතුවෙන් එක් අයෙක් හෝ ඊට වැඩි ගණනක් තුවාල ලබන, මියයන හෝ දේපළ අලාබ වන ආකාරයේ ගැටීමක් රිය අනතුරක් නැතිනම් මාර්ග අනතුරක් ලෙස අර්ථ දැක්විය හැකි ය (Bartley, 2008). මාර්ග අනතුරු නැතිනම් රිය අනතුරු යනු, සංකීර්ණ සාධක රැසක් ඒකරාශි වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පෙන්වා දිය හැකි ය. එයට වාහනවල තත්ත්වය, රියදුරන්ගේ ශාරීරික හා මානසික සෞඛ්‍යය, මහා මාර්ගවල තත්ත්වය මෙන්ම පදිකයන්ගේ හැසිරීම ද දායක වනු ඇත (Jima & Bari, 2018). රථවාහන පද්ධතිය හා සම්බන්ධ මාර්ග තදබදය සාමාන්‍යයෙන් සමාජයේ සෑම පැතිකඩකම පවතින සාධකයක් නිසා මෙය ගෝලීය ගැටලුවක් බවට ද පත් වී ඇත. මාර්ග අනතුරු නිසා සෑම වසරකම මිනිසුන් මිලියන 1.2 ක් ඉක්මවා මියගොස් ඇති බව පෙන්නුම් කරනු ලබයි. එසේම මිනිසුන් මිලියන 20 ත් 50 ත් අතර සංඛ්‍යාවක් මාරාන්තික නොවන තුවාලවලට ගොදුරු වී ඇත (Jima and Bari, 2018). ලොව බොහෝ ප්‍රදේශවල මාර්ග තදබදය ජනගහනය වැඩිවීමත් සමඟ තව දුරටත් වැඩිවෙමින් පවතී (Bucsuhazy et al., 2020; Chand, et al., 2021; Gebru, 2017; Gopalakrishnan, 2012).

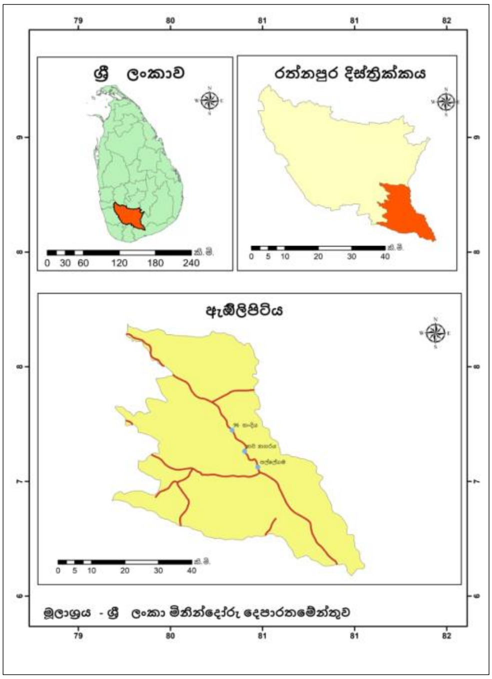
මාර්ග තදබදය හේතුවෙන් ඇතිවන රිය අනතුරු නිසාවෙන් සෑම වසරකම පුද්ගලයන් මිලියන 1.2-1.3 ක් පමණ මිය යයි. එනිසා බොහෝ රටවල ඔවුන්ගේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් 3% ක් පමණ මේ සඳහා වැය වේ (Danthanarayana and Mallikahewa, 2021). ශ්‍රී ලංකාව තුළ 2020 වර්ෂයේ රිය අනතුරු සලකා බැලීමේදී රිය අනතුරු ගණන 2,242ක් වූ අතර, මිය ගිය සංඛ්‍යාව 2,363ක් ලෙස සඳහන් විය. මෙම මිය ගිය අය අතරට පුරුෂ පක්ෂය 2,084ක් ද, ස්ත්‍රී පක්ෂය 279ක් ද අයත් වෙති. ඉකුත් 2021 වසරේ මාස 11ක දී සිදු වූ රිය අනතුරු 2,035කින් පුද්ගලයන් 2,122 දෙනකු මරණයට පත් වී තිබේ. රිය අනතුරුවලින් මිය ගිය අය අතරට පදිකයන් 595ක් ද, පාපැදිකරුවන් 163 ද, යතුරුපැදිකරුවන් 785ක් ද, පසුපැදිකරුවන් 134ක් ද, රියදුරන් 215ක් ද අයත් ය. රිය අනතුරුවලට භාජනය වී මිය ගිය මගී සංඛ්‍යාව 217කි. 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2021 නොවැම්බර් වන තෙක් සිදු වූ රිය අනතුරු සැසඳීමේ දී 2021 වසරේ යම් අඩුවීමක් දක්නට ලැබේ (Masuri et al., 2012; Muthusamy, et al., 2015; WHO, 2020; Sugathadasa, 2022).

මෙම පර්යේෂණයේදී අධ්‍යයන ප්‍රදේශයන් වශයෙන් යොදාගත් 96 දිය, නව නගරය හා පල්ලේගම යන ප්‍රදේශයන් ත්‍රිත්වය ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශය තුළ බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් ලෙස හඳුනාගෙන තිබේ. මෙම ප්‍රදේශයන් ත්‍රිත්වය ගත් විට ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශයේ අනෙකුත් ස්ථානයන්ට සාපේක්ෂව බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් බව කිව හැකි ය. මෙකී ස්ථානයන් තුළ සෑම වර්ෂයක් පාසාම රිය අනතුරු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදු වන ස්ථාන ලෙස සලකනු ලැබේ. රිය අනතුරු සම්බන්ධයෙන් පුද්ගලයන් තුළ ඇති විවිධාකාර අදහස් හා ආකල්ප සැලකිල්ලට ගනිමින් බහුලව රිය අනතුරු සිදු වීමට ප්‍රධාන ලෙස බලපාන සාධක මොනවාද ඒ සඳහා බහුලව දායක වන වාහන වර්ගයන්, අනතුරු සිදුවන වේලාවන් හා කාල පරාසයන් සහ අනතුරුවල ස්වභාවය කුමක්ද යන්න සහ බහුලව රිය අනතුරු සිදු වීමට බලපා ඇති විද්‍යාත්මක හේතු මොනවාද යන්න පර්යේෂණ ගැටලුව ලෙස ගෙන අධ්‍යයනය සිදු කරන ලදි. මෙහිදී අනෙක් ස්ථානයන්ට සාපේක්ෂව මෙකී ස්ථානයන්හි අධික ලෙස රිය අනතුර සිදු වීමට බලපානු ලබනවා යැයි පුද්ගලයන් දක්වන අදහස් හා ඔවුන් ඊට දක්වන ප්‍රතිචාර මෙන්ම ඔවුන්ට අනුව එසේ සිදුවන රිය අනතුරු වළක්වා ගැනීමට සිදු කළ යුතු යැයි ඉදිරිපත් කරනු ලබන යෝජනාවන් අධ්‍යයනය මෙහිදී සිදුකෙරේ. එමෙන් ම පොලිස් සංඛ්‍යා දත්තවලට අනුව හා සිද්ධි ගවේෂණයන්ට අනුව ලබාගන්නා දත්තයන් ඔස්සේ පුද්ගලයන් ඉදිරිපත් කරන ඉහත කරුණුවල ගුණාත්මකභාවය හා සත්‍ය පැතිකඩ පිළිබඳව සංසන්දනාත්මකව විශ්ලේෂණයක යෙදීම මෙහිදී සිදු වේ. රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශයේ 96 දිය, පල්ලේගම හා නවනගරය යන තෝරාගත් බහුලව රිය අනතුර සිදුවන ස්ථාන ත්‍රිත්වයෙහි මෙසේ බහුලව රිය අනතුර සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් පුද්ගල විශ්වාස හා ආකල්ප මත පදනම්ව සත්‍ය වශයෙන්ම අනතුරු සිදුවීමට බලපානු ලබන සාධකයන් හා හේතූන් කවරේද යන්න මානව විද්‍යාත්මකව අධ්‍යයනය කිරීම මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ විය.

2. පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය

2.1 පර්යේෂණයේ දී යොදාගත් මූලාශ්‍රයෝ

ප්‍රාථමික දත්ත ලෙස ක්ෂේත්‍රයට ගොස් දත්ත දායකයන්ගෙන් එකතු කර ගන්නා ලද දත්ත යොදාගත් අතර සංඛ්‍යා ලේඛන, සංගණන වාර්තා සහ පර්යේෂණ පත්‍රිකා ද්විතීයික මූලාශ්‍ර ලෙස යොදා ගන්නා ලදි. මෙම ක්ෂේත්‍ර පර්යේෂණයේ දී අවශ්‍ය දත්ත ලබා ගත් දත්ත දායකයන් වූයේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ, ඇඹිලිපිටිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ, ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශයේ 96 දිය, පල්ලේගම හා නවනගරය යන තෝරාගත් ස්ථාන ත්‍රිත්වයක් (සිතියම-1) තුළින් අහඹු ලෙස තෝරාගත් දත්ත දායකයින් 45 දෙනෙකි. මෙම දත්ත දායකයින් 45 දෙනා ඇසුරින් සහ රථවාහන පොලිසියෙහි පොලිස් නිලධාරිවරුන් 05 දෙනෙකුගෙන් මෙම පර්යේෂණයට අදාළ ප්‍රාථමික දත්ත ලබාගන්නා ලදි. අධ්‍යයන ක්ෂේත්‍ර ත්‍රිත්වය තුළදී සිදුවන රිය අනතුරු පිළිබඳ දත්ත, ඇඹිලිපිටිය පොලිසියේ පවතින සංඛ්‍යා ලේඛන පරිශීලනය මඟින් ලබා ගන්නා ලදි.



රූපසටහන 1. පර්යේෂණයේ අධ්‍යයන ප්‍රදේශය වශයෙන් යොදාගත් රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇඹිලිපිටිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ තෝරාගත් ස්ථාන 96 දිය, පල්ලේගම හා නවනගරය

2.2 දත්ත රැස් කිරීම සඳහා යොදාගත් ක්‍රමවේදය

මෙම විවරණාත්මක මානව විද්‍යාත්මක පර්යේෂණයේ අධ්‍යයන ප්‍රදේශය වශයෙන් තෝරා ගනු ලැබුවේ රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇඹිලිපිටිය ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාසයේ තෝරාගත් ස්ථාන ත්‍රිත්වයකි එනම් 96 දිය, පල්ලේගම හා නවනගරයයි (රූපසටහන 1.). මෙම පර්යේෂණය සඳහා ද යොදා ගත් නිරීක්ෂණ මඟින් දත්ත දායකයාගේ හැසිරීම සහ අභිනයන් ඉතා පහසුවෙන් වාර්තා කරගන්නට හැකි වූ අතර එමෙන්ම තවත් වැදගත්ම සාධකය වන්නේ දත්ත දායකයාගේ කැමැත්ත සම්බන්ධව ගැටලුවකින් තොරව නිරීක්ෂණය කරන්නට හැකි වීම ය. නිරීක්ෂණයට අමතරව දත්ත රැස් කිරීම සඳහා ආකෘතිමය සම්මුඛ සාකච්ඡා ක්‍රමවේදය ද භාවිත කෙරිණි. ආකෘතිමය සම්මුඛ සාකච්ඡා ක්‍රමවේදය මානව විද්‍යාත්මක පරීක්ෂණයකට වඩාත් ගැලපෙන බැවින් මෙම ක්‍රමය යොදා ගන්නා ලදි.

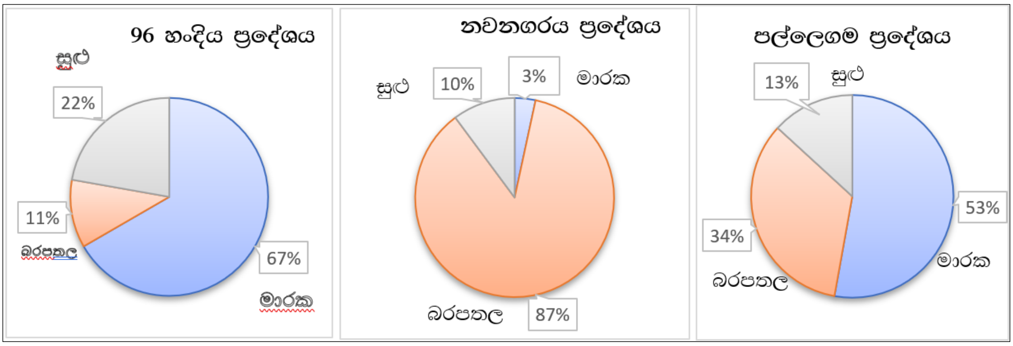
3. ප්‍රතිඵල හා සාකච්ඡාව

බහුලව රිය අනතුර සිදුවන ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයෙහි දත්ත දායකයින් පිළිබඳ මූලික තොරතුරු දත්ත විශ්ලේෂණය තුළින් ප්‍රථමයෙන් ම විමසුමට ලක් කරනු ලබයි. ඒ අනුව ස්ථාන ත්‍රිත්වයට අදාළ දත්ත දායකයින් 45 දෙනා සහ රථවාහන අංශයේ පොලිස් නිලධාරීන් 05 දෙනා ද ඇතුළුව දත්ත දායකයින් 50 දෙනා පිළිබඳව ලද දත්තයන් මෙහිදී දක්වා ඇත.

3.1 දත්ත දායකයන්ට අනුව අනතුරු සම්බන්ධ තොරතුරු

3.1.1 අනතුරුවල ස්වභාවය

මෙහි දී බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයෙහි සිදුවන අනතුරුවල ස්වභාවයන් මාරක, සුළු සහ බරපතල ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදි (රූපසටහන 2).



රූපසටහන 2. දත්ත දායකයන්ට අනුව අනතුරුවල ස්වභාවය

මාරක අනතුරුවල වැඩි ප්‍රතිශතයක් 96 දිය සහ පල්ලේගම ප්‍රදේශවලින් වාර්තා විය.

3.1.2 අනතුරු සිදුවන කාල පරාසයන්

අනතුරු සිදුවන කාල පරාසයන් සම්බන්ධයෙන් දත්ත දායකයන්ගේ අදහස්වලට අනුව ලද තොරතුරු පහත වගුවේ දක්වා ඇත (වගු අංක-01).

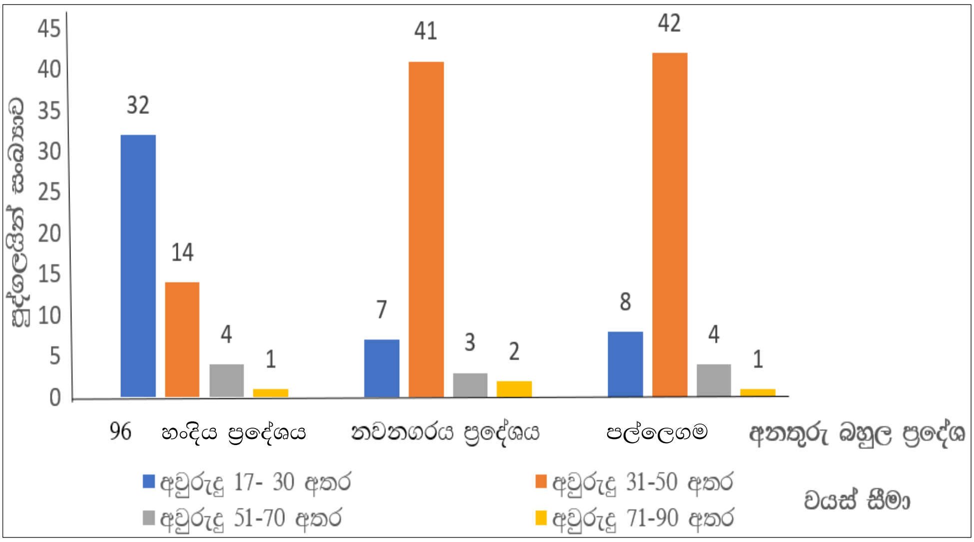
වගු අංක 1. අනතුරු සිදුවන කාල පරාසයන්

අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන්	අවුරුද්දේ කුමන කාලයේ දී ද	සතියේ කුමන දිනයන්හී ද	දිනයේ කුමන වේලාවන්වලදී ද
96 දිය ප්‍රදේශය	නිශ්චිත කාලයක් නොමැත(බහුලව අප්‍රේල් මාසයේ)	සෙනසුරාදා දිනයන්හි	සවස 06ත් රාත්‍රී 12ත් අතර
පල්ලෙගම ප්‍රදේශය	නිශ්චිත කාලයක් නොමැත	සති අන්ත දිනයන්හි	උදේ හා සවස් කාලයේ දී
නවනගරය ප්‍රදේශය	නිශ්චිත කාලයක් නොමැත	සති අන්ත දිනයන්හි	සවස් කාලයේදී

සති අන්ත දිනයන්වලදී සාපේක්ෂ වශයෙන් බහුලව අනතුරු සිදුවන බව හඳුනාගත හැකිවිය.

3.1.3 අනතුරුවලට මුහුණ දෙන ලද පිරිස්හි වයස් මට්ටම්

පොලිස් වාර්තා ආශ්‍රයෙන් අනතුරුවලට මුහුණපාන්නන්ගේ වයස් මට්ටම් සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු ලබාගන්නා ලදි (රූපසටහන 3).



රූපසටහන 3. අනතුරුවලට මුහුණ දෙන ලද පිරිස්හි වයස් මට්ටම්

වයස් මට්ටම් සලකා බැලීමේදී අවුරුදු 31 සිට 50 දක්වා වයස් කාණ්ඩවලට අයත් පුද්ගලයන් අනතුරුවලට භාජනය වී ඇතිබව පෙනීයයි.

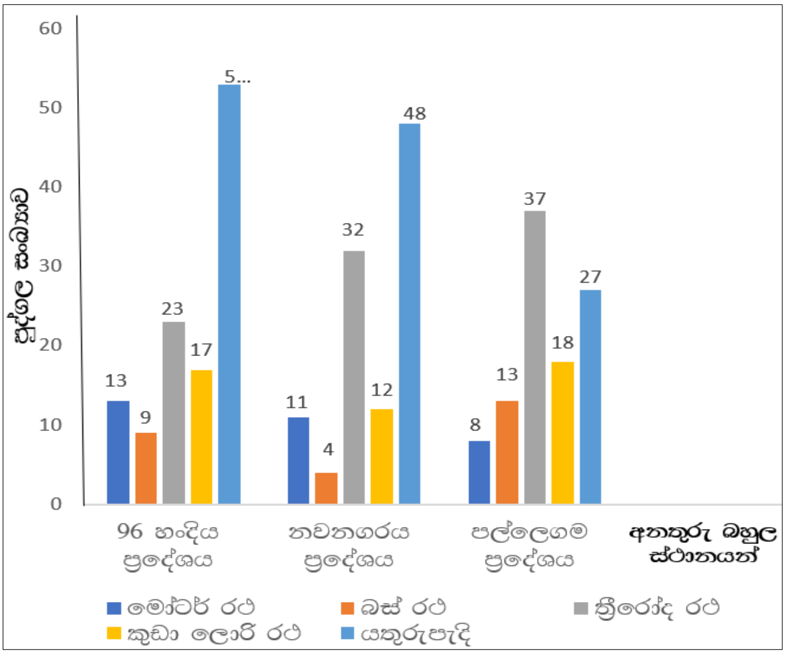
3.1.4 අනතුරු සිදුවීමට හේතු වශයෙන් දත්ත දායකයන් තුළ පවතින ආකල්ප හා විශ්වාස

අනතුරු සිදුවීමට හේතු වශයෙන් දත්ත දායකයන් දක්වන ලද අදහස්වලට අනුව 96 දිය ප්‍රදේශය ගත් විට එහි දී බහුල වශයෙන් මාරක අනතුරු සිදුවන බවත්, අවුරුද්දේ අප්‍රේල් මාසය තුළ බහුලවම රිය අනතුරු සිදුවන බවත් රාත්‍රී කාලයේ දී මෙසේ අනතුරු සිදුවන අතර මේ සඳහා හේතු වශයෙන් දත්ත දායකයින් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ යම් කිසි අමනුෂ්‍ය දෝෂයක් නිසාවෙන් මෙම ස්ථානයේ මිනිසුන් බිලි ගන්නා බවයි. මීට අමතරව වසරක් පාසා අප්‍රේල් මාසයේ දී මාරක රිය අනතුරු බහුලව සිදු වනවා මෙන්ම සුළු හා බරපතළ අනතුරු ද මෙම ප්‍රදේශයෙන් බොහෝ අවස්ථාවන්වල දී වාර්තා වන බවට දත්ත දායකයින් අදහස් දක්වන ලදි.

එසේම නවනගරය හා පල්ලෙගම යන ප්‍රදේශයන්හි දත්ත දායකයන්ගෙන් ලද තොරතුරු අනුව අනතුරු සිදු වීමට හේතු වශයෙන් ඔවුන් දක්වන ලද්දේ එම ස්ථානයන් බිලි ගන්නා ස්ථාන වශයෙන් සලකනු ලබන බවයි. ඒ උදෙසා යම් නිශ්චිත හේතුවක් ප්‍රකාශ කිරීමට තමන්ට අපහසු බවත් අතීතයේ සිටම ඔවුන් අසා දැක ඇත්තේ එම ස්ථානයන්හි අධික ලෙස රිය අනතුරු සිදුවන බව හා එම ස්ථාන මරු හන්දීන් ලෙස බිලි ගන්නා ස්ථාන ලෙස ජනප්‍රවාදයේ පවතින බවත් ය.

3.1.5 බහුලව අනතුරු සිදුවන වාහන වර්ග

පොලිස් වාර්තාවලට අනුව රිය අනතුරු සිදුවන වාහන වර්ග ලෙස මෝටර් රථ, බස් රථ, ත්‍රිරෝද රථ, කුඩා ලොරි රථ සහ යතුරුපැදි හඳුනා ගතහැකි විය (ප්‍රස්තාර අංක-03).

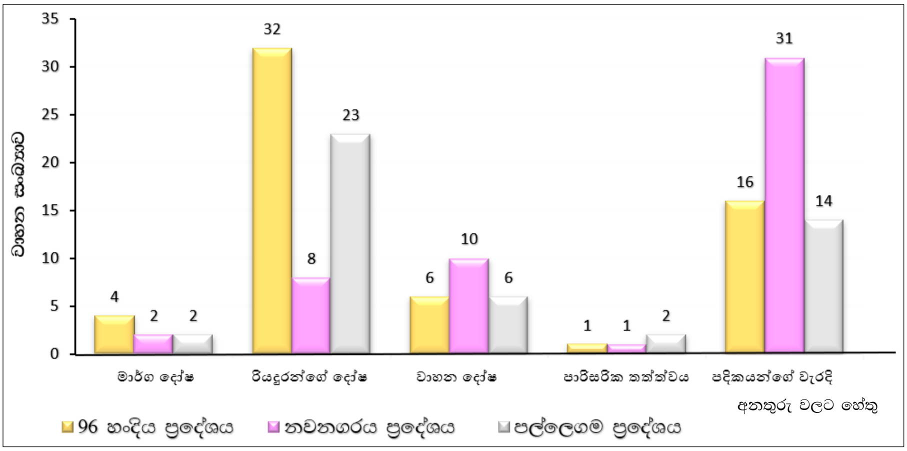


රූපසටහන 4. බහුලව අනතුරු සිදුවන වාහන වර්ග

බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන වාහන වර්ග ලෙස යතුරුපැදි සහ ත්‍රීරෝද රථ හඳුනා ගතහැකි විය.

3.1.6 බහුලව රිය අනතුරු සිදු වීමට හේතු

රිය අනතුරුවලට බහුලව බලපාන සාධක වශයෙන් මාර්ග දෝෂ, රියදුරන්ගේ දෝෂ, වාහන දෝෂ, පාරිසරික තත්ත්වයන් මෙන්ම පදිකයන්ගේ වැරදි ද හේතුවන බව අනාවරණය විය (රූපසටහන 5).



රූපසටහන 5. බහුලව රිය අනතුරු සිදු වීමට හේතු

රියදුරන්ගේ මෙන්ම පදිකයන්ගේ වැරදි හේතුවෙන් ද බහුල වශයෙන්ම රථවාහන අනතුරු සිදුවන බව අනාවරණය විය.

3.2 අනතුරු සම්බන්ධ සංඛ්‍යාත්මක තොරතුරු

රිය අනතුරක් යනු කවදා කොතැනකදී කෙසේ සිදු වනවාද යන්න නිශ්චිතව ම කිව නොහැකි අහඹුවකි. ජීවිත හානි හා දේපළ හානිවලට අමතරව සමාජීය වශයෙන් ද ගැටලු රැසක් ඇති කරනු ලබන සාධකයක් ලෙස රිය අනතුරු පෙන්වා දිය හැකි ය. මෙහිදී අනතුරු බහුලව සිදුවන ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයක් හමුවේ අනතුරුවල ස්වභාවය සම්බන්ධයෙන් පොලිස් වාර්තා හා සංඛ්‍යාලේඛනවලට අනුව ඉදිරිපත් වූ දත්තයන් මෙහිදී සාකච්ඡාවට ගැනේ. ඒ අනුව බහුලව රිය අනතුරු සිදු වන ස්ථානයක් ලෙස තෝරා ගත් 96 හන්දිය ප්‍රදේශයේ සිදුව ඇති රිය අනතුරුවල ස්වභාවය හඳුනා ගත හැකි ය. ඒ අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශය ගත් විට පසුගිය මසක වැනි කාලයක් තුළ දී (2021 නොවැම්බර්) සිදුවී ඇති රිය අනතුරු 59 ක් සම්බන්ධයෙන් පොලිස් වාර්තා හා සංඛ්‍යාලේඛන තුළ සඳහන්ව ඇති තොරතුරුවලට අනුව මෙම ස්ථානයේ බහුලවම සිදු වී ඇත්තේ මාරක රිය අනතුරු වන අතර එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 67% කි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 36 කි. එහිදී මරණයට පත් පුද්ගලයින් ගණන 41 කි. තවද මෙහිදී සිදු වූ බරපතල අනතුරු ප්‍රමාණය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 11%කි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 09 කි. බරපතල තුවාල ලැබූ පුද්ගලයින් ගණන 22කි. එසේම සුළු අනතුරු ද 22%ක ප්‍රතිශතයක් පෙන්නුම් කරයි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 14 කි. සුළු තුවාල ලද පුද්ගලයින් ගණන 16 කි (ප්‍රස්තාර අංක-01). ඒ අනුව මාසයකදී සිදුව ඇති රිය අනතුරු 59 න් 36 ක්ම මාරක රිය අනතුරු බව දත්ත දායකයින් ප්‍රකාශ කරන ලදි. එසේම බරපතළ හා සුළු රිය අනතුරු ද මෙම ස්ථානයේ සිදු වූවත් දත්ත දායකයින් ඒ පිළිබඳව ඉදිරිපත් කරනු ලැබුවේ එම අනතුරු එතරම් තැකීමකට නොගන්නා අයුරිනි. ඒ අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශය මාරක අනතුරු බහුලව සිදුවන ස්ථානයක් වශයෙන් හඳුනාගෙන ඇත.

එසේම බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයක් වශයෙන් නවනගරය ප්‍රදේශය හැඳින්විය හැකි ය. මෙහිදී මෙම ස්ථානය තුළ මාරක රිය අනතුරු සිදුවීම අවම අගයක් ගනු ලබන බව අනාවරණය වීය. නමුත් මෙම ස්ථානය තුළ බහුලවම බරපතල රිය අනතුරු සිදුවන බව දත්ත දායකයන්ගේ අදහස විය. මාසයක කාලය තුළ දී (2021 නොවැම්බර්) සිදු ව ඇති රිය අනතුරු 52 ක් සම්බන්ධයෙන් ලද තොරතුරුවලට අනුව නවනගරය ප්‍රදේශයේ බහුලව සිදු ව ඇත්තේ බරපතල අනතුරු වන අතර එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 87% කි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 46 කි. බරපතල තුවාල ලැබූ පුද්ගලයින් ගණන 63 දෙනෙකි. තවද මෙහි දී සිදු වූ මාරක අනතුරු ප්‍රමාණය අවම අගයක් ගනු ලබයි. එය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 03% කි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 02 කි. මරණයට පත් පුද්ගලයින් ගණන 03 කි. එසේම සුළු අනතුරු ද 10% ක ප්‍රතිශතයක් පෙන්නුම් කරයි. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් අනතුරු 04 කි. සුළු තුවාල ලද පුද්ගලයින් ගණන 07 කි (ප්‍රස්තාර අංක-01). සංඛ්‍යාත්මකව ගත්විට 96 හන්දිය ප්‍රදේශයේ සහ නවනගරය ප්‍රදේශයේ සිදුවී ඇති අනතුරු ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් සමාන වුවද මාරක අනතුරු වැඩි ප්‍රමාණයක් 96 හන්දිය ප්‍රදේශයේ සිදුවී ඇත.

මීට අමතරව බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ප්‍රදේශයක් වශයෙන් තෝරා ගත් අනෙක් ස්ථානය වන්නේ පල්ලෙගම ප්‍රදේශය යි. මෙම ස්ථානයේ ද බහුලව මාරක රිය අනතුරු සිදුවන බවට තොරතුරු අනාවරණය විය. මීට අමතරව බරපතළ අනතුරු ද සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් මෙම ස්ථානයේ සිදු වන බව දත්ත දායකයින් ප්‍රකාශ කරන ලදි. පසුගිය මාසයක කාලයක් (2021 නොවැම්බර්) තුළ දී මෙම ස්ථානයේ සිදුවී ඇති රිය අනතුරු සංඛ්‍යාව 47 කි. ඒ අතරින් මාරක අනතුරු 24 (53%) ක් සහ බරපතළ අනතුරු 16 ක් (34%) ද සුළු අනතුරු 07ක් (13%) ද සිදුව ඇත (ප්‍රස්තාර අංක-01). මේ අනුව පල්ලෙගම ප්‍රදේශය බහුලවම මාරක අනතුරු සිදුවන ස්ථානයක් වන බවත්, තවත් වැඩි පිරිසක් බරපතල තුවාල ලබන බවත්, සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් සුළු අනතුරු ද වාර්තා වන බවත් දත්ත මඟින් පැහැදිලි වේ.

අනතුරු සිදුවන කාල පරාසයන් පිළිබඳව විමසීමේදී පොදු මතයක් වූයේ අනතුරු සිදුවනවා යැයි අවුරුද්දේ නිශ්චිතවම කිව හැකි කාලයක් නොමැති බව ය. නමුත් ගැමියන් අතර පවතින යම් විශේෂිත මතයන් කිහිපයක් අනාවරණය කර ගැනීමට හැකිවිය. 96 හන්දිය ප්‍රදේශයේ අප්‍රේල් මාසයේ දී රිය අනතුරු සිදුවීම වැඩිබවත් එමෙන්ම බොහෝ විට කෙම්මුර දිනයන්හි දී අනතුරු බහුලව සිදුවනු ඇති බවයි. එහිදී සෙනසුරාදා දවස් සුවිශේෂී බවත් දත්ත දායකයන්ගේ අදහස්

අතර විය. එසේම අනතුරු සිදුවන වේලාවන් සම්බන්ධයෙන් ගත් විට දත්ත දායකයින් ඉදිරිපත් කළ පරිදි රාත්‍රී කාලයේ දී මෙම ස්ථානයේ බහුලව රිය අනතුරු වනු ඇති බව ප්‍රකාශ කරන ලදි. පල්ලෙගම ප්‍රදේශය ගත් විට බහුලවම සති අන්ත දිනයන්හි දී අනතුරු සිදුවීම දැක ගත හැකි බවත් සතියේ දිනයන්ට වඩා සති අන්ත දිනයන්හිදී මෙම ස්ථානයේ අනතුරු බහුල බවත් එසේම බොහෝ විට දිනයේ උදය හා සවස් කාලයේදී අනතුරු බහුල වශයෙන් මෙම ස්ථානයේදී සිදුවන බවත් පොදුවේ ප්‍රකාශ කරන ලදි. නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට සති අන්ත දිනයන්හිදී සවස් කාලයේ බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන බවට තොරතුරු ඉදිරිපත් විය (වගු අංක-01).

අනතුරුවලට මුහුණ දෙන පිරිස් හි වයස් මට්ටම් පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමේ දී 96 හන්දිය ප්‍රදේශය ගත් විට පසුගිය මසක වැනි කාලයක් තුළදී මෙම ස්ථානයේ සිදු වූ රිය අනතුරුවලට මුහුණ දුන් වැඩිම පුද්ගලයන් සංඛ්‍යාවක් අවුරුදු 17-30 ත් අතර තරුණ පිරිස නියෝජනය කරන බවත්, එම පිරිස පුද්ගලයන් වශයෙන් 32 ක් බවත් අනාවරණය විය. එසේම අවුරුදු 31-50 ත් අතර පුද්ගලයන් 14 ක් හා අවුරුදු 51-70 ත් අතර පුද්ගලයන් 04 දෙනෙකු ද, අවුරුදු 71-90 අතර එක් පුද්ගලයකු ද ඒ අතර විය. එහිදී දත්ත දායකයකු ඉදිරිපත් කළ අදහසක් වනුයේ,

> *"..... ඔය අවුරුදු 17 විතර ඉඳන් 45-50 වගේ වෙනකන් කට්ටිය තමයි ගොඩක්ම මෙතන අනතුරු කරගන්නෙ....."*

මේ අනුව තරුණ පිරිස බහුලම අනතුරුවලට ලක්වන බව දත්ත දායකයන්ගේ පොදු අදහස විය. එසේම නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට අවුරුදු 31-50 ත් අතර පිරිස බහුලවම අනතුරුවලට මුහුණ දෙන බවත් පසුගිය මසක පමණ කාලයක් තුළ දී මෙම පිරිස පුද්ගලයන් 41 ක් වන බවත්, එසේම අවුරුදු 17- 30 ත් අතර පුද්ගලයන් 07 ක් සහ පුද්ගලයන් 05 දෙනෙකු වැඩිහිටි වයස් කාණ්ඩය නියෝජනය කරන අය බවත් අනාවරණය විය. ඒ අනුව නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට ද මැදි වියෙහි පසුවන පිරිස් වැඩි වශයෙන් රිය අනතුරුවලට මුහුණ දෙන බව දත්ත දායකයින්ගේ අදහස විය. පල්ලෙගම ප්‍රදේශය ගත් විට ද අවුරුදු 31-50 අතර පිරිස බහුලවම රිය අනතුරුවලට මුහුණ දී ඇත. එම පිරිස පුද්ගලයන් වශයෙන් 42 කි. මීට අමතරව 30ට අඩු පිරිස 08 දෙනෙකු ද, අවුරුදු 51- 70 ත් අතර පුද්ගලයන් 04 දෙනෙකු සහ වයස්ගත පුද්ගලයන් එක් අයෙකු ද පසුගිය මාසයක කාලය තුළදී මෙම ස්ථානයේ අනතුරුවලට මුහුණ දුන් පිරිස් අතර විය. ඒ අනුව උක්ත ස්ථානයන් තුනෙහිම ගත්විට බහුලවම රිය අනතුරු සඳහා මුහුණ දී ඇත්තේ අවුරුදු 31-50 ත් අතර වයස්වල පසුවන පිරිස් බව කිව හැකි ය. ඒ අනුව සමාජයේ පොදු මතයක්ව පවතින අවුරුදු 30ට අඩු තරුණ පිරිස වැඩිවශයෙන් අනතුරු සිදුකරන බවට පවතින මතය අභියෝගයට ලක්වේ (ප්‍රස්තාර අංක-02).

බහුලව රිය අනතුරුවලට ලක්වන වාහන වර්ග පිළිබඳව පොලිස් වාර්තා හා සංඛ්‍යාලේඛන අනුව තොරතුරු ලබාගන්නා ලදි. ඒ අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශය ගත් විට පසුගිය මසක කාලයක් ඇතුළත සිදුව ඇති රිය අනතුරු 59ක් තුළ දී බහුලව රිය අනතුරුවලට ලක් වූ වාහන වර්ගය වනුයේ යතුරුපැදි ය. එහිදී එම සංඛ්‍යාව යතුරුපැදි 53ක් ලෙස සටහන් වී ඇත. එසේම ත්‍රිරෝද රථ 23ක්, කුඩා ලොරි රථ 17ක්, මෝටර් රථ 13ක් සහ බස්රථ 09ක් අනතුරුවලට ලක් වී ඇත. ඒ අනුව අනතුරු 59ක් තුළ වාහන 115ක් අනතුරට ලක්ව ඇත. එසේම නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට මසක කාලයක් තුළ දී එම ස්ථානයේ සිදු වූ රිය අනතුරු වලට අනුව සිදු වූ රිය අනතුරු 52 ක් තුළ යතුරුපැදි 48ක් ද, ත්‍රිරෝද රථ 32ක් ද, කුඩා ලොරි රථ 12ක් ද, මෝටර් රථ 11ක් ද, බස් රථ 4ක් ද ආදී වශයෙන් වාහන 107ක් අනතුරුවලට ලක්වී ඇත. තව ද පල්ලෙගම ප්‍රදේශය ගත් විට එම ස්ථානය තුළ මසක කාලයක් ඇතුළත සිදුවී ඇති රිය අනතුරු 47ක් තුළ ත්‍රීරෝද රථ 37ක් ද, යතුරුපැදි 27ක් ද, කුඩා ලොරි රථ 18ක් ද, බස් රථ 13ක් සහ මෝටර් රථ 08ක් ද ආදී වශයෙන් වාහන 103ක් අනතුරුවලට මුහුණ දී ඇත. ඒ අනුව බහුලව රිය අනතුරු සඳහා හේතු වී ඇති වාහන වර්ගයන් ලෙස යතුරු පැදි සහ ත්‍රිරෝද රථ පෙන්වා දිය හැකි ය (ප්‍රස්තාර අංක-03). සාමාන්‍යයෙන් සංඛ්‍යාලේඛනවලට අනුව වාහන අනතුරු නිසා රෝහල්ගත කරන තුවාලකරුවන්ගෙන් තුනෙන් දෙකක් පමණ යතුරුපැදි සහ ත්‍රිරෝද රථ නිසා අනතුරට පත්වූවන් වේ (Fernando et al., 2016). ත්‍රිරෝද රථවල පවතින අනාරක්ෂිත බව නිසා අනතුරට මුහුණදෙන්නන් මාරාන්තික තුවාලවලට ලක්වීම සිදුවේ (Masuri, et al., 2012; Racioppi, et al., 2004; Vadysinghe et al., 2018; Wang et al., 2019; WHO, 2018).

රිය අනතුරු සඳහා හේතු වී ඇති සාධක විවිධාකාර වේ. මේ අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශයේ සිදුවී ඇති රිය අනතුරු සැලකූ විට මාර්ගයේ දෝෂ නිසා රිය අනතුරු 04ක් ද, රියදුරන්ගේ දෝෂ

නිසාවෙන් රිය අනතුරු 32ක් ද, වාහනවල දෝෂ නිසාවෙන් රිය අනතුරු 06ක් ද, පාරිසරික බලපෑම නිසාවෙන් රිය අනතුරු 01ක් ද, පදිකයන්ගේ වැරදි නිසාවෙන් රිය අනතුරු 16ක් ද වශයෙන් සංඛ්‍යා ලේඛනවල සඳහන් වේ. එසේ ම නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට මාර්ග දෝෂ නිසා රිය අනතුරු 02ක් ද, රියදුරන්ගේ දෝෂ නිසාවෙන් රිය අනතුරු 08ක් ද, වාහනවල දෝෂ නිසාවෙන් රිය අනතුරු 10ක් ද, පාරිසරික හේතු හා බලපෑම් නිසා රිය අනතුරු 01ක් සහ පදිකයන්ගේ වැරදි නිසාවෙන් රිය අනතුරු 31ක් ද ආදී වශයෙන් සටහන් වේ. එසේම පල්ලෙගම ප්‍රදේශයේ දී මාර්ගයේ දෝෂ නිසා රිය අනතුරු 02ක් ද, රියදුරන්ගේ දෝෂ නිසා සිදුවන රිය අනතුරු 23ක් ද, වාහනවල දෝෂ නිසා රිය අනතුරු 06ක් ද, පාරිසරික බලපෑම් නිසා සිදුවන රිය අනතුරු 02ක් සහ පදිකයන්ගේ වැරදි නිසාවෙන් රිය අනතුරු 14ක් ද වශයෙන් සඳහන් වේ. මේ අනුව බහුලව රිය අනතුරු සිදුවීමට හේතු වශයෙන් රියදුරන්ගේ දෝෂ සහ පදිකයන්ගේ වැරදි බහුලව වාර්තා වී ඇති බව සඳහන් කළ හැකි ය. එමෙන් ම නිසිලෙස නඩත්තු නොකරන මාර්ගයේ ගමන් කිරීමට තරම් යෝග්‍ය තත්ත්වයේ නොපවතින වාහන නිසාද අනතුරු සිදුවී ඇත (ප්‍රස්තාර අංක-04). මාර්ග නිසිපරිදි නඩත්තු කිරීම බහුලව අනතුරු සිදුවීමට බලපාන හේතු සම්බන්ධයෙන් දැනුවත්කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම නව නීති රීති මගින් අනාරක්ෂිත රියපැදවීම මෙන්ම මාර්ගවල ගමන් කිරීමට සුදුසු තත්ත්වයේ නැති වාහන මාර්ගවලින් ඉවත්කිරීම වැනි ක්‍රියාමාර්ග මඟින් රථවාහන අනතුරු අවම කරගත හැකි ය (Chand, et al., 2021; Danthanarayana and Mallikahewa, 2021; Fernando, et al., 2016; Gebru, 2017; Muthusamy, et al., 2015; Pedan et al., 2004).

අන් අයට කරදරයක් නොවන ලෙස සහ තමන්ගේ ආරක්ෂාව සැලසෙන ලෙස මාර්ගය භාවිත කරන ආකාරය දැක්වෙන නීති රීතීන් මෙන් ම සම්ප්‍රදායන් ද ගණනාවක් ඇත. පයින් ගමන්කිරීමේදී පදිකවේදිකාව පාවිච්චි කිරීම, දකුණෙන් ගමන් කිරීම, කහ හෝ සුදු ඉර මතින් පාර මාරු වීම පොදු කරුනු ඇතුළු ආරක්ෂක උපදෙස් ගණනාවකි. වර්තමානයේ මගීන් විසින් ඉතා සුලභව කරනු ලබන වරදක් නම් මාර්ගයේ ගමන් කරන අතර ජංගම දුරකථන භාවිත කිරීමයි. මහා මාර්ගය තුළ වාහන තදබදයක් ඇති විටත් මෙවන් දේ කිරීම බොහෝ අනතුරුවලට හේතු විය හැකි ය. නීතියෙන් තහනම් වුවත් රිය ධාවනය කරන අවස්ථාවලදී ද ජංගම දුරකථන පාවිච්චිය බොහෝ විට දක්නට ලැබේ. සමහර නීතිගරුක රියදුරන් වාහනය පසෙකට කර නවතා ඇමතුම් ලබාගත්ත ද ඇතැමුන් රිය ධාවනය කරන අතරතුර එය කළ හැකි ය, යන හැඟීමෙන් එසේ දුරකථනය පාවිච්චි කිරීම සිදුකරයි. ඇමතුමට අවධානය යොමු වූ විට සුළු අත් වැරදීමකින් පවා විශාල අනතුරක් සිදු විය හැකි ය.

පොලීසියේ මෝටර් රථ අනතුරු සම්බන්ධ මූලස්ථාන වාර්තා අනුව වර්ෂයකට සිදුවූ රිය අනතුරුවලින් 85%ක් සිදුවී ඇත්තේ රියදුරන් සහ මගීන්ගේ මානුෂික වැරදි හේතුවෙන් බව හඳුනා ගත හැකි විය. මෝටර් රථයේ යාන්ත්‍රික දෝෂ ඇතුළු අනෙකුත් හේතුන් මත සිදුවන අනතුරු, අනතුරුවල ප්‍රමාණයෙන් 15%කි. ලේඛන ගත තොරතුරු අනුව එක් වාහනයක් පසු කරමින් අනෙක් වාහනය ධාවනය වන අවස්ථාවල ඇතිවන අනතුරු, අධික වේගයෙන් ධාවනය වන අවස්ථාවල ඇතිවන අනතුරු, වාහන හරවන අවස්ථාවල සිදුවන අනතුරු හා බීමත්කමින් රිය පදවන අවස්ථාවල සිදුවන අනතුරු වශයෙන් ඒවා හඳුනාගෙන ඇත.

3.3 බහුලව අනතුරු සිදුවන ස්ථාන සම්බන්ධයෙන් පවතින ජනප්‍රවාද

අනතුරු සිදු වීමට හේතු වශයෙන් දත්ත දායකයන් දක්වන ලද අදහස් වලට අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශය ගත් විට එහි දී බහුල වශයෙන් මාරක අනතුරු සිදුවන බවත්, අවුරුද්දේ අප්‍රේල් මාසය තුළ බහුලවම රිය අනතුරු සිදුවන බවත් රාත්‍රී කාලයේ දී මෙසේ අනතුර සිදුවන අතර මේ සඳහා හේතු වශයෙන් දත්ත දායකයින් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ යම් කිසි අමනුෂ්‍ය දෝෂයක් නිසාවෙන් මෙම ස්ථානයේ මිනිසුන් බිලි ගන්නා බවයි. මේ නිසාම ජනප්‍රවාද තුළින් මරු බෝක්කුව, මරු වංගුව ලෙස මෙම ස්ථානය හඳුන්වනු ලබයි. මෙයට හේතුව වශයෙන් ඔවුන් දක්වන්නේ මීට වසර ගණනාවකට පෙර අප්‍රේල් මාසයේ දිනයක මෙම 96 හන්දිය ප්‍රදේශයෙහි සිදුවූ රිය අනතුරක් නිසාවෙන් ඇතිවන ලද ශාපයක් වැන්නක් නිසා වසරක් පාසා අධික ලෙස මෙම ස්ථානයන්හි මාරක රිය අනතුරු සිදු වෙමින් මිනිසුන් බිලි ගන්නා බවයි. එහි දී දත්ත දායකයන්ට අනුව මහ මග ගමන් කළා වූ කුඩා දරුවකු හා මවක යතුරුපැදිකරුවකු විසින් අනතුරට ලක් කර ඔවුන් පිළිබඳ තැකීමකින් තොරව එතැනින් පිට වී ගොස් ඇති බවත්, එම මව හා දරුවා බොහෝ වේලාවක් එම ස්ථානයේ ජීවිතය ද මරණය ද අතර සටනකට උරදී ජීවිතක්ෂයට පත්වූ බවත්, අනතුර සිදු කර පළාගිය යතුරුපැදිකරු සුළු මොහොතකින් එම ප්‍රදේශයට නුදුරින් යතුරු පැදිය

පෙරළී ගොස් දැඩි ලෙස ශරීරය තුවාල වී මරණයට පත් වී ඇත. මේ නිසාවෙන් වසරක් පාසා මෙම ස්ථානයේ අධික දරුණු ලෙස එකී දිනයන් හා වේලාවන් ට සමාන අවස්ථාවන්වල දී බහුලවම යතුරුපැදි අනතුරට ලක් වී මාරක අනතුරු විශාල වශයෙන් සිදුවන බවත් ප්‍රකාශ කරන ලදි. මීට අමතරව වසරක් පාසා අප්‍රේල් මාසයේ දී මාරක රිය අනතුරු බහුලව සිදු වනවා මෙන් ම සුළු හා බරපතළ අනතුරු ද මෙම ප්‍රදේශයෙන් බොහෝ අවස්ථාවන්වල දී වාර්තා වන බවට දත්ත දායකයින් අදහස් දක්වන ලදි.

එසේම නවනගරය හා පල්ලෙගම යන ප්‍රදේශයන්හි දත්ත දායකයන්ගෙන් ලද තොරතුරු අනුව අනතුරු සිදු වීමට හේතු වශයෙන් ඔවුන් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ එම ස්ථානයන් බිලි ගන්නා ස්ථාන වශයෙන් සලකනු ලබන බවයි. ඒ උදෙසා යම් නිශ්චිත හේතුවක් ප්‍රකාශ කිරීමට තමන්ට අපහසු බවත් අතීතයේ සිටම ඔවුන් අසා දැක ඇත්තේ එම ස්ථානයන්හි අධික ලෙස රිය අනතුරු සිදුවන බව හා එම ස්ථාන මරු හන්දීන් ලෙස ජනප්‍රවාදයේ පවතින බවත් ය. එනම්, මෙම ස්ථානයන්හි නිශ්චිත වූ දිනයන් හා වේලාවන්වලදී සත්‍ය වශයෙන්ම බරපතළ හෝ මාරක රිය අනතුරු බහුලව සිදුවන නිසාවෙනි. මාරක අනතුරුවලට අමතරව මෙම ස්ථානයන්හි බොහෝ විට සුළු හෝ බරපතළ අනතුරු නිරන්තරයෙන්ම වාර්තා වීම මත මෙම ස්ථානයන්හි යම් ආකාරයක අමනුෂ්‍ය දෝෂ ආදිය පවතිනු ඇති බව විශ්වාස කරනු ලබන බව දත්ත දායකයන්ගේ අදහස විය.

3.4 අනතුරු වළක්වා ගැනීමට කළ යුතු යැයි දත්ත දායකයන් විශ්වාස කරන වත් පිළිවෙත් පිළිබඳ විශ්වාස

අනතුරු වළක්වා ගැනීම උදෙසා කළ යුතු යැයි දත්ත දායකයන් තුළ යම් යම් වූ විශ්වාසයන් හා වත් පිළිවෙත් ගණනාවක් පවතින බවට අදහස් ඉදිරිපත් විය. එහිදී 96 හන්දිය ප්‍රදේශයෙහි දත්ත දායකයින් ඉදිරිපත් කළ පරිදි එම බිලි ගන්නා ස්ථානයන්හි වාර්ෂිකව ආගමික වත්පිළිවෙත්වලට අනුව පුද පූජාවන් පවත්වන බවත්, කාලයක සිට එම පිළිවෙත් පැවත එන බවත් ප්‍රකාශ කරන ලදි. ඒ අනුව 96 හන්දිය ප්‍රදේශයෙහි මරු බෝක්කුව අසල බුදු මැදුරක් සකසා බුදු පිළිමයක් වැඩම කරවා බෞද්ධ ආගමික වත්පිළිවෙත් කාලයක සිට සිදු කරනු ලබන්නේ ද මෙකී අනතුරුවලින් ඔවුන්ට සහනයක් ලබා ගැනීමට බව ඔවුන්ගේ අදහස විය. එසේම නවනගරය ප්‍රදේශය තුළ එම ග්‍රාම නිලධාරී වසමට අයත් පන්සලෙහි ප්‍රධාන නායක ස්වාමීන් වහන්සේ ප්‍රමුඛව වසරකට වරක් පිරිත් දේශනාවක් පවත්වා මෙකී අනතුරු බහුල ප්‍රදේශය තුළ පිරිත් පැන් ඉසීම කාලයක සිට සිදු කරන බවට ද එම ප්‍රදේශයේ දත්ත දායකයින්ගේ අදහස විය. මෙකී කාරණා හමුවේ අතීතයේ සිදුවූ අනතුරුවල යම් අඩුවීමක් දක්නට ලැබූ බව දත්ත දායකයින් ප්‍රකාශ කරන ලදි. මීට අමතරව පල්ලෙගම ප්‍රදේශය ගත් විට ප්‍රදේශවාසීන් එක්ව "බුදු සරණයි", "දෙවි පිහිටයි" ආදී ධාර්මික වැකි ඉතා විශාල ලෙස මුද්‍රණය කර පුවරු ලෙස මාර්ග සීමාවේ සවිකර ඇත. බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන මෙම ස්ථානයෙහි මෙසේ පුවරු සවි කිරීම තුළින් ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන්නේ අනතුරු බහුල තත්ත්වය අවම කර ගැනීම ය. මෙම පිළිවෙත් හමුවේ බහුලව රිය අනතුරු සිදුවීම යම්තාක් දුරට හෝ පාලනය වනු ඇතැයි ඔවුන් විසින් විශ්වාස කරනු ලැබේ.

3.5 අනතුරු සිදුවන ස්ථානවල භූගෝලීය පිහිටීම

බහුලව අනතුරු සිදුවන ස්ථාන වශයෙන් හඳුනාගෙන ඇති ඉහත ප්‍රදේශවල ස්වාභාවික පිහිටීම විවිධාකාර වේ. එහිදී 96 හන්දිය ප්‍රදේශය ගත් විට බහුලව ම මාරක රිය අනතුරු සිදුවන එම ස්ථානයේ පවතිනුයේ වංගු සහිත පටු මාර්ගයක් බව හඳුනාගත හැකි විය. එහිදී පටු වූ වංගු සහිත මාර්ගය තුළ අධික වේගයෙන් විශාල වාහන සංඛ්‍යාවක් නිරන්තරයෙන් ම ගමන් කිරීම හමුවේ වේගය පාලනය කර ගත නොහැකි ව බොහෝ අනතුරුවලට මුහුණ දෙනු ලබන බව හඳුනාගත හැකි විය. එසේම නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට එම ස්ථානය මංතීරු හතරකින් යුතු වට මං තීරුවක් සහිත ස්ථානයක් බව හඳුනා ගත හැකි විය. මෙහිදී මංතීරු හතරකින් යුතු වට මං තීරුවක් සහිත එම ස්ථානය ගත් විට මාර්ගයන්හි අනෙකුත් ස්ථානවලට වඩා අධික වාහන තදබදයක් පවතින ස්ථානයක් වන නිසාවෙන් එහි දී බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන බව හඳුනාගත හැකි විය. මීට අමතරව බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයක් ලෙස තෝරාගත් පල්ලෙගම ප්‍රදේශය ගත් විට එම ස්ථානය අධික වෙළෙඳසැල් ගණනාවකට මැදි වූ ජනාකීර්ණ බවින් වැඩි ස්ථානයක් බවට හඳුනාගත හැකි විය. එම ස්ථානයෙහි බොහෝ විට නිරන්තරයෙන් විශාල ලොරි රථ හා ට්‍රක් රථ නවතා තිබෙනු දැකිය හැකි ය. එනිසාවෙන් පවතින අධික වාහන තදබදය හේතුවෙන් මෙම ස්ථානයේ බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන බවට හඳුනා ගත හැකි විය. එසේම ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශයේ අනෙකුත් ස්ථානයන්ට වඩා භෞතික වශයෙන් වෙනස්කම් රාශියක් පවතින

ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයක් ලෙස මෙම ස්ථානයන් ත්‍රිත්වය පිළිබඳ විමසා බැලීමේදී හඳුනාගත හැකි විය.

පටු වූ මාර්ගයන්, මං සන්ධි, අධිකව පුද්ගලයන් ගැවසෙන ස්ථානයන් හි (පාසල් අසළ, කර්මාන්තශාලා අසළ), ජල මූලාශ්‍රයන් ආසන්න මං මාවත් හි, අධික බෑවුම් සහිත ප්‍රදේශයන් හි, හැරවීමේ මං සන්ධි අසළ ආදී වූ බොහෝ ස්ථානයන්හි බහුලව රිය අනතුරු සිදුවිය හැකි බවට හඳුනාගෙන ඇත. මෙහිදී මාර්ගයේ අනෙකුත් ස්ථානයන් හා සසඳන විට බහුලව රිය අනතුරු සිදුවීම ට මෙම ස්ථානයන් ත්‍රිත්වය මූලික වීමට භෞතික වශයෙන් හා පාරිසරික වශයෙන් එම ස්ථානයන්හි පවතින ඉහත සඳහන් කළ සාධකයන් ද හේතු වී ඇති බව අනාවරණය කර ගත හැකි විය. මෙවැනි ස්ථාන හඳුනාගෙන උදාහරණ වශයෙන් අඳුරු ස්ථානයක් නම් ආලෝකය වැටෙන සේ සකස් කිරීම, අපහසු තීව්‍ර වංගු සහිත මංමාවත් අසළ කණ්ණාඩි සවි කිරීම වැනි ක්‍රියාමාර්ග මේ සඳහා යොදා ගත යුතු ය (Bucsuhazy et al., 2020; Danthanarayana, and Mallikahewa, 2021; Muthusamy et al., 2015).

කෙසේ වෙතත් බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් සම්බන්ධයෙන් පුද්ගලයන් තුළ පවතින ආකල්ප හා විශ්වාසයන් කෙබඳු වේද යන මානව විද්‍යාත්මක පර්යේෂණය සිදු කළ ඇඹිලිපිටිය පොලිස් බල ප්‍රදේශයේ තෝරා ගත් ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයට අනුව විමසා බැලීමේදී පුද්ගලයන් ඉදිරිපත් කරන්නා වූ ජනප්‍රවාද ගත තොරතුරුවලින් ඔබ්බට ගොස් නිවැරදි සංඛ්‍යා දත්තයන් හරහා අධ්‍යයනය සිදුකරලීමේ දී අනාවරණය වූයේ බහුලව රිය අනතුරු සිදුවීම යම් වූ අමනුෂ්‍ය දෝෂ ආදියෙහි බලපෑමක් නිසාවෙන් නොව, ඒ සඳහා පුද්ගලයන්ගේ වැරදි, පුද්ගල නොවන වැරදි, වාහනවල දෝෂයන්, භෞතික පිහිටීම හා මාර්ගයන්හි දෝෂ යනාදී අංශ ගණනාවක් බහුලව රිය අනතුරු සිදුවීම ට සෘජුවම බලපානු ලබන බව මෙම පර්යේෂණයයෙන් සනාථ වන බව සඳහන් කළ හැකි ය.

4. නිගමන හා නිර්දේශ

ප්‍රදේශවාසී දත්ත දායකයන්ට අනුව ලද දත්ත මෙන් ම පොලිස් වාර්තා හා සංඛ්‍යාලේඛනවලට අනුව දත්ත දායකයින් වශයෙන් යොදා ගත් රථ වාහන අංශයේ පොලිස් නිළධාරීන් 05 දෙනෙකුගෙන් ලද තොරතුරු හා සංසන්දනාත්මකව කළ අධ්‍යයනයට අනුව බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන ස්ථානයන් ලෙස තෝරාගත් 96 හන්දිය ප්‍රදේශය, පල්ලෙගම ප්‍රදේශය හා නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට පොදුවේ බහුලව මාරක රිය අනතුරු සිදුවන බවත්, එහිදී 96 හන්දිය ප්‍රදේශය මාරක රිය අනතුරු සිදුවීම අතින් ප්‍රධාන තැනක් ගනු ලබන බවත් තහවුරු විය. මාරක අනතුරු බහුලව සිදුවන දෙවන ස්ථානය වනුයේ පල්ලෙගම ප්‍රදේශය යි. නමුත් නවනගරය ප්‍රදේශය ගත් විට එම ස්ථානය තුළින් ඉතා ඉහළ අගයක් දක්වමින් වාර්තා වූයේ බරපතළ රිය අනතුරු බව සඳහන් කළ හැකි ය. දත්ත දායකයන්ගේ අදහස්වලට අනුව මෙම ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයම ගත් විට බහුලව ම මාරක රිය අනතුරු ද, ඉන් පසුව වැඩි ප්‍රමාණයක් බරපතළ රිය අනතුරු ද, අවම වශයෙන් සුළු රිය අනතුරු ද ස්ථානයන් ත්‍රිත්වයෙන්ම වාර්තා වන බව පැහැදිලි වේ.

අනතුරු සිදුවන කාල පරාසයන් සම්බන්ධයෙන් ගත් විට අදාළ ස්ථානවල දත්ත දායකයන් ගේ පොදු මතයක් වූයේ, අප්‍රේල් මාසයේ දී බහුලව රිය අනතුරු වාර්තා වන බව, එසේම සති අන්ත දිනයන්හිදී බොහෝ විට සෙනසුරාදා දිනයන්හි දී (කෙම්මුර දිනයන්හි) අනතුරු බහුලව සිදුවනු ඇති බව සහ උයද කාලයේදී මෙන්ම සවස 06 ත් රාත්‍රී 12ත් අතර බහුලව රිය අනතුරු සිදුවන බව ය. මෙම කාලවකවානු සලකා බැලීමේදී පැහැදිලි වන්නේ ජනතාව විසින් බහුලව මාර්ග භාවිත කිරීම සිදුවන්නේ මෙම මාසයන් සහ වේලාවන්වලදී බවයි. මාර්ගවල වාහන තදබදය වැඩිවීම බහුලව මාර්ග අනතුරු සිදුවීම සඳහා බලපා ඇතිබව මෙම අධ්‍යයනයෙන් පැහැදිලි වේ.

බහුලව රිය අනතුරුවලට ලක්වන වාහන වර්ග පිළිබඳව විමසා බැලීමේ දී බහුලව රිය අනතුරු සඳහා හේතු වී ඇති වාහන වර්ගයන් ලෙස යතුරු පැදි සහ ත්‍රිරෝද රථ පෙන්වා දිය හැකි අතර එය අනතුරුවලට පත්වන අනෙකුත් වාහන හා සැසඳූවිට 78%ක පමණ ඉහළ ප්‍රතිශතයක් නියෝජනය කරයි. සමස්තයක් ලෙස ගත්විට රෝද හතරේ වාහනවලට වඩා මෙම වාහනවල පවතින අනාරක්ෂිත තත්ත්වය මේ සඳහා හේතුවී ඇති බව පැහැදිලිය.

අනතුරු සිදු වීමට හේතු වශයෙන් ප්‍රදේශවාසී දත්ත දායකයන් දක්වන ලද අදහස්වලට අනුව ඔවුන් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ යම් කිසි අමනුෂ්‍ය දෝෂයක් නිසාවෙන් මෙම ස්ථානවල මිනිසුන් බිලි

ගන්නා බවයි. මේ නිසාම ජනප්‍රවාද තුළින් මරු බෝක්කුව, මරු වංගුව ලෙස මෙම ස්ථානය හඳුන්වනු ලබන බවත් අප්‍රේල් මාසයේ දී බහුලවම රිය අනතුරු සිදුවන බවත් දක්වන ලදි. එම හැඳින්වීමෙන්ම මෙම ස්ථානවල භෞතික පිහිටීම පැහැදිලි වන අතර අප්‍රේල් මාසය ද ජනතාව බහුලව මාර්ගවල ගැවසෙන කාර්යබහුල මාසයක් නිසා බහුලව අනතුරු සිදුවීමට වැඩි සම්භාවිතාවක් පවතී.

එසේම බහුලව අනතුරු සිදු වීමට හේතු වශයෙන් පොලිස් වාර්තා මඟින් අනාවරණය වූයේ අධික වේගය නිසාවෙන් සිදුව ඇති රිය අනතුරු ප්‍රමාණය 36%ක් ද, බීමත්කම නිසාවෙන් සිදුව ඇති රිය අනතුරු ප්‍රමාණය 28%ක් ද, මානසික ආතතිය නිසාවෙන් සිදුව ඇති රිය අනතුරු ප්‍රමාණය 6%ක් ද, නින්ද යාම නිසාවෙන් සිදුව ඇති රිය අනතුරු ප්‍රමාණය 14%ක් ද, වෙනත් හේතූන් නිසාවෙන් සිදුව ඇති රිය අනතුරු ප්‍රමාණය 16%ක් ද වන බව ය.

මේනිසා අනතුරු අවම කර ගැනීම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන්ම කළ යුතුව ඇත්තේ රිය ධාවනයේදී හා මාර්ගයන්හි ගමන් කිරීමේ දී පුද්ගලයන් අතින් සිදුවන අතපසුවීම් හා වැරදි මගහරවා ගැනීමත්, තම වාහනයන්හි පවතින තාක්ෂණික දෝෂ පිළිබඳව සැළකිලිමත්ව එකී අඩුපාඩු සකසා ගැනීමත්, මාර්ග නීති හා මාර්ග සංඥා පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමත්, මාර්ගවල පවතින වංගු සහිතබව සහ වර්ෂාව පවතින විට ලිස්සන සුළුබව කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීමත්, මානසික පීඩනයන් පවතින අවස්ථාවලදී සහ බීමත්ව සිටිනවිට වාහන ධාවන කිරීමෙන් වැලකී සිටීමත් මඟින් රිය අනතුරු වලක්වා ගත හැකිබව අධ්‍යයනය තුළින් හඳුනාගත හැකි විය.

5. ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ

Bartley, G. P. (Ed). (2008). *Traffic Accidents: causes and outcomes*, Nova Science Pub Inc.

Bucsuhazy, K., Matuchova, E., Zuvala, R., Moravcova, P., Kostikova, M. and Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the traffic accident occurrence, *Transport Research Procedia*, 45: 555-561.

Chand, A., Jayesh, S. and Bhasi, A. B. (2021). Road traffic accidents: An overview of data sources, analysis techniques and contributing factors, Materials Today, Proceedings, 47(15): 5135-5141.

Danthanarayana, C. T. and Mallikahewa, S. N. (2021). An analysis of the enduring factors of road traffic accidents in Sri Lanka, *Sri Lanka Journal of Economic Research*, 8(2): 39-50.

Fernando, D. M., Tennakoon, S. U., Samaranayake, A. N. and Wickramasinghe, M. (2016). Characteristics of road traffic accident casualties admitted to a tertiary care hospital in Sri Lanka, *Forensic Science-Medicine and Pathology*, 13, 44-51.

Gebru, M. K., (2017). Road traffic accident: Human security perspective, International *Journal of Peace and Development Studies*, 8(2): 15-24.

WHO (2018), Global status report on road safety, World Health Organization.

Gopalakrishnan, S. (2012). A public health perspective of road traffic accidents, *J Family Med Prim Care*, 1(2): 144-150.

Jima, D. D., & Bari, M. D. M., (2018). Traffic Accident Causes and its Countermeasures on Addis Ababa Adama Expressway, *Equity in science and sustainable Development,* 2(2):13-23.

Masuri, M. G., Isa, K. A. M. and Tahir, M. P. M. (2012). Children, youth and road environment, *Road Traffic Accident*, 38: 213-218.

Muthusamy, A. P., Rajendran, M., Ramesh, K. and Sivaprakash, P., (2015). A review on road traffic accidents and related factors, *International Journal of Applied Engineering Research*, 10: 28177-28183.

Pedan, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E. and Mathers, C. (Ed). (2004). *World report on road traffic injury prevention*, World Health Organization, Geneva.

Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C. and Villaveces, A. (2004). Preventing road traffic injury: A public health perspective for Europe, World Health Organization.

Sugathadasa, H. (2022). Road accidents killed 2122 people, *Silumina Newspaper (in Sinhala)*, 12th November 2022, Lakehouse Publication.

WHO (2020), Delivering Road Safety in Sri Lanka: Leadership priorities and initiatives to 2030, International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank.

Vadysinghe, A. N., Katugaha, B. H. M. K. D., Piyarathna, C. and Colombage, M. (2018). Injury patterns and causes of death among occupants of Three-wheelers succumbed to their injuries from road traffic accidents in Sri Lanka, *International Journal of Medical Toxicology and Forensic Medicine*, 8 (2): 55-64.

Wang, D., Liu, Q., Ma, L., Zhang, Y., and Cong, H. (2019). Road traffic accident severity analysis: A census-based study in China, National Library of Medicine, 70:135-147.