இறவாமை – இரவாமை வேண்டும்

ஒரு மாநகரத்தில் தற்போது எதிர்நோக்கியிருக்கும் மிகப்பெரிய பிரச்சனை போக்குவரத்து நெரிசல். ஒரு நாளில் எந்த நேரம் நெரிசல் குறைவாக இருக்கும் என்று கணிக்க முடியாத நிலை. இடைவிடாது மக்கள் இடம்பெயர்ந்து கொண்டிருப்பார்களா அல்லது நாம் செல்லும்போது மட்டும் நெரிசல் நம்மை துரத்துகிறதா என்று ஆதங்கப்படாதவர்கள் இருக்க முடியாது. காரணத்தை ஒரே வரியில் சொல்லி விடலாம் – வாகன எண்ணிக்கை பெருகியதற்கு ஏற்ப சாலைகளின் கொள்ளளவு விரிவடையவில்லை. ஆனால் நிலைமை சமாளிக்கப்பட வேண்டும். இதனால் ஏற்படும் விளைவு அதிகரித்துவரும் வாகன விபத்துக்கள். விபத்துக்களால் ஏற்படும் உயிர் இழப்பும், உடல் ஊனமும் நெஞ்சை உருக்கும் நிகழ்வுகள். விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும் அல்லது ஓரளவு குறைக்கப்பட வேண்டும். ஒருங்கிணைந்த நடவடிக்கைகள் மூலமாகவும் சாலை உபயோகிப்பவர்களின் ஒட்டு மொத்த ஒத்துழைப்பாலும் மட்டும்தான் இது சாத்தியமாகும்.

ஐக்கிய நாடுகளின் சுகாதார அமைப்பு (World Health Organisation) மூலம் ஒவ்வொரு வருடமும் முக்கியமான சுகாதார பிரச்சனையை முன்னிறுத்தி விழிப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்த முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. வாகன விபத்துக்களால் மனிதர்களுக்கு ஏற்படக்கூடிய பாதிப்பு மற்ற நோய்களைவிட அதிகரித்து வருகிறது என்றும் இது ஏழாவது இடத்தை வகிக்கிறது என்ற ஒரு ஆய்வையும் வெளியிட்டது. சாலைப் பாதுகாப்பு ஒரு முக்கிய சமுதாயப் பிரச்சனையாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்றும், “விபத்தின்மையே சாலை பாதுகாப்பு, கூட்டு முயற்சியே அதற்கு காப்பு“ (Road Safety is no Accident) என்றும் அறைகூவல் விடுத்தது.

நாள் ஆகஸ்ட் 17, 1896 – இடம் லண்டன் மாநகரம் – அன்றுதான் உலகின் முதல் வாகன விபத்து நிகழ்ந்தது. அதில் பிரிட்ஜட் ட்ரிஸ்கோல் என்ற 44 வயது பெண்மணி, ஒரு நடன நிகழ்ச்சியைக் காண்பதற்காக அரண்மனை சாலையைக் கடக்கும் பொழுது "வேகமாக" வந்த காரினால் அடிபட்டு உயிரிழந்தார். இளம் வாகன ஓட்டி மணிக்கு "12 கிலோ மீட்டர்" வேகத்தில் ஓட்டியதாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பிரேத விசாரணை செய்த மருத்துவ அதிகாரி "இம்மாதிரி சம்பவம் நிகழவே கூடாது" (this must never happen again) என்று குறித்துள்ளார். ஆனால் இதற்குப் பிறகு வாகனப் பெருக்கமும், ஜனத் தொகையும் பன்மடங்கு அதிகரித்து வாகன விபத்துக்கள் மிகப்பெரிய சமுதாயப் பிரச்னையாக உருவெடுத்துள்ளது.

உலகில் ஒவ்வொரு வருடமும் சுமார் 12 லட்சம் மக்கள் சாலை விபத்துக்களில் உயிர் இழக்கின்றனர். உயிர் இழப்பு அதிகமாக உள்ள நாடுகளில் இந்தியாவும் ஒன்று. வருடத்திற்கு 85,000 உயிரிழப்பு என்பது இப்போது அதிகரித்து 2006ஆம் ஆண்டில் சுமார் ஒரு லட்சம் உயிரிழப்பு என்ற நிலையை எட்டியுள்ளது. தமிழ்நாட்டைப் பொருத்தவரை வருடத்திற்கு சராசரி 9,000 உயிரிழப்பு என்ற நிலையிலிருந்து கடந்த வருடம் 2007–இல் 12,036 உயிரிழப்பு வாகன விபத்தால் ஏற்பட்டுள்ளது. மஉறராஷ்டிரா, ஆந்திரா மற்றும் உ.பி. மாநிலங்களுக்கு அடுத்து அதிகமான உயிரிழப்பு தமிழகத்தில்தால் என்பது கவலைக்குரியது. தமிழகத்தில் 2007ஆம் வருடம் 55,135 வாகன விபத்து வழக்குகள் பதிவாகியுள்ளன.

முதன்முறையாக 2007ஆம் வருடம் விரிவான சாலை பாதுகாப்பு கொள்கை அறிக்கை அரசாணை தமிழக அரசால் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலை, போக்குவரத்து, காவல்துறை, மருத்துவம் போன்ற துறைகள் ஒருங்கிணைந்து செயல்பட்டு சாலைப் பாதுகாப்பு மேம்படுத்தப்பட வேண்டும் என்றும், வாகன விபத்துக்கள் 20 விழுக்காடு குறைக்கப்பட வேண்டும் என்ற இலக்கும் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. சாலை விபத்துக்கள் அதிகரிக்கும் நிலை மாற்றப்பட்டு, இதனை சாலை பராமரிப்புப் பொறியியல், தொழில்நுட்பம், அமலாக்கம், சாலை விதிகள் விழிப்புணர்ச்சி மற்றும் அவசர மருத்துவ வசதி இவற்றின் ஒருங்கிணைந்த நடவடிக்கை மூலமாக சாலை விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கும்,

விபத்தில் சிக்கிய உயிர்களைக் காப்பாற்றுவதற்கும் வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்ற உயரிய குறிக்கோளும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

வாகன விபத்துக்களையும், உயிரிழப்புக்களையும் குறைப்பதற்கு எடுக்க வேண்டிய முக்கியமான நடவடிக்கை, விபத்துக்களை ஆராய்ந்து, காரணங்களை தெரிவு செய்து, குறைகளை நிவர்த்தி செய்வது ஒன்றுதான். புதுதில்லியிலுள்ள ஐ.ஐ.டி. கல்வியகம் 2004–இல் மேற்கொண்ட ஆய்வில் கீழ்க்கண்ட முடிவுகள் அறியப்பட்டன.

- ❖ இந்தியாவில் 15 விழுக்காடு சாலை விபத்துக்கள் பெருநகரங்களில் நிகழ்கின்றன.
- ❖ பாதசாரிகள், சைக்கிள்கள் மற்றும் சிறு வாகனங்களில் செல்பவர்கள் 60 – 80 விழுக்காடு மொத்த உயிரிழப்புகளில் அடங்குவர்.
- ❖ விபத்துக்களில் 70 விழுக்காடு இரு சக்கர வாகனங்கள், பாதிக்கப்படுகின்றன – இந்த இரு சக்கர வாகனங்களில் செல்பவர்களின் உயிரிழப்பு மொத்த உயிரிழப்பில் 30 விழுக்காடு.
- ❖ 50 – 70 விழுக்காடு உயிரிழப்புகளில் கனரக வாகனங்கள் சம்பந்தப்பட்டுள்ளன.

ஜனத்தொகை அடிப்படையில் இந்தியாவில் ஒரு லட்சம் மக்களுக்கு 100 உயிரிழப்புகள் சாலை விபத்துக்களால் ஏற்படுகிறது. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை இந்த எண்ணிக்கை 142. எல்லா நகரங்களைவிட கொல்கத்தாவில் இந்த எண்ணிக்கை குறைவு.

நம்நாட்டில் அதிக வாகனங்கள் கொண்ட மாநிலங்களில் தமிழ்நாடு, மகாராஷ்டிராவிற்கு அடுத்து இரண்டாமிடம் வகிக்கின்றது. தமிழ்நாட்டில் உள்ள வாகனங்களின் எண்ணிக்கை ஒரு கோடியே அறுபத்து ஒன்பதாயிரம் ஆகும். சென்னை மாநகரில் நெரிசலுக்கு அடிப்படைக் காரணம் 1964ஆம் வருடம் 24,000 வாகனங்கள் கொண்ட நகரில் இன்று வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 30 லட்சம். சென்னை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் இருக்கும் சாலைகள் 2,847 கிலோ மீட்டர்.

இதில் சுமார் 1,000 கிலோ மீட்டர் சாலை, மற்ற பிரதான சாலைகள் அளவிற்கு பயன்படுத்தப் படுவதில்லை. அதிகமாக பயன்படுத்தப்படாத சாலைகளில் போக்குவரத்தை மாற்றி அமைத்தால் நெரிசலைக் குறைக்க ஓரளவு உதவும். சமீபத்தில் சென்னை மாநகர போக்குவரத்துக் காவல்துறை ஒரு வழிப்பாதை முறையைப் பல இடங்களில் இதன் அடிப்படையில்தான் அமல்படுத்தியது.

பழக்கங்களிலிருந்து மாறுபடாமல் இருப்பது மனித இயல்பு. அதுவும் சென்னைவாசிகளை மாற்றுவழிப் பாதையில் செல்ல வைப்பது எளிதல்ல. இந்த விதத்தில் போக்குவரத்துப் போலிசாரின் பணி மிகக் கடினமானது. சென்னை நகரில் கடற்கரை சாலை ஒருபுறம் அமைந்துள்ளதால் கிழக்குத் திசை அல்லாது மற்ற திசைகளில்தான் சாலைகளை விரிவாக்க முடியும். அடுக்குமாடிக் கட்டிடங்கள், வியாபார வளாகங்கள், வணிக அலுவலகங்கள் நகரின் எல்லா இடங்களிலும் தோன்றியுள்ளன. மேலும் கட்டிடங்கள் வளர்ந்து கொண்டேயிருக்கிறது. இங்கு வரும் வாகனங்கள் சாலைகளை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டுள்ளன. புறநகரில் உள்ள பள்ளிகள், கல்லூரிகளுக்கும், ஐ.டி. நிறுவனங்களுக்கும் நகரிலிருந்து செல்லும் பேருந்துகளால் நெரிசல் மேலும் அதிகரித்துள்ளது.

சென்னை நகர் மக்கள் சாலை விதிகளை மதித்து பாதுகாப்பாக வாகனம் ஒட்டுபவர்கள் (Defensive Driving) என்ற நற்பெயர் பெற்றவர்கள். ஆனால் 1990–க்குப் பிறகு இதில் மிகப் பெரிய மாற்றம் காணமுடிகிறது. வேகமாக வாகனங்களைச் செலுத்துதல், தாறுமாறாக ஓட்டுதல், விதிகளை மதிக்காத செயல்கள், மொத்தத்தில் ஆக்கிரமப் போக்குடன் வாகனம் ஓட்டுதல் (Offensive Driving) அதிகரித்து விட்டது. இதுவும் தாராளமயத்தின் ஒரு பரிமாணம் என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். வெளிமாநிலத்தினரின் வருகை, நகரின் அபரிமிதமான வளர்ச்சி, உலகமயமாக்கத்தின் தாக்கம், இவைகளால் மக்களின் மனப்பக்குவம் இறுகி சாலைகளில் அமைதியின்மையை விளைவிக்கின்றதா என்று எண்ணத் தோன்றுகிறது. முக்கியமாக சென்னை நகரில் இரு சக்கர வாகன எண்ணிக்கை மற்ற நகரங்களைவிட மிக அதிகம். 21 லட்சம் இரு சக்கர வாகனங்களை ஒழுங்குபடுத்துவது சென்னை மாநகர காவல்துறைக்கு மிகப் பெரிய

சவால். இருசக்கர வாகனங்களை சாலையில் ஏதாவது ஒரு பகுதியில் ஒழுங்குபடுத்துவது மூலம் ஓரளவு சாலையில் அமைதி ஏற்படுத்தலாம்.

போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதைப் பற்றி சிந்திக்காதவர் இருக்க முடியாது. சாலையை உபயோகிப்போர் அந்தந்த பகுதியில் எவ்விதம் திறம்பட போக்குவரத்தை நிர்வகிக்கலாம் என்று யோசித்து, ஏன் இவ்வாறு செய்யக் கூடாது என்று தீர்வைப் பற்றியும் சிந்தித்திருப்பார்கள். இவர்களது அனுபவங்களையும் யோசனைகளையும் தெரிவு செய்து அமல்படுத்துவது காவல்துறையின் முக்கிய கடமை. இதன் அடிப்படையில் உருவானதுதான் ‘‘டிராபிக் வார்டன்‘‘ பிரிவு. இவர்கள் போக்குவரத்துக் காவல்துறையோடு நெரிசலை சமாளிப்பதற்குத் தோள் கொடுக்கின்றனர்.

2002ஆம் ஆண்டு பொதுமக்கள் தொடர்பை மேலும் பலப்படுத்த சாலைப் பாதுகாப்பு அமைப்பு (Citizen for safe roads) துவங்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு பகுதியைச் சேர்ந்த மக்கள் இந்த அமைப்பில் சேர்ந்து ஆக்கபூர்வமான யோசனைகள் கொடுத்து காவல்துறையோடு ஒத்துழைத்து சமுதாய நற்பணி ஆற்றுகின்றனர். இவர்களது கூட்டு முயற்சியில்தான் பல போக்குவரத்து மாற்றங்கள், மேம்பாட்டு யுக்திகள் எளிதாகச் செயல்படுத்த முடிந்தது. சமீபகாலமாக இவர்களை ஊக்குவிப்பது குறைந்து விட்டது. இந்த மக்கள் மன்றத்தை போக்குவரத்துக் காவல்துறை மேலும் திறம்பட பயன்படுத்த வேண்டும்.

2004–05ஆம் ஆண்டுகளில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க ஒருங்கிணைந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டது.

- வேகக் கட்டுப்பாட்டைத் தீவிரமாக அமல்படுத்துதல்.
- மது அருந்தி ஓட்டுபவர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கை.
- கவனக் குறைவாகவும் தறிகெட்ட விதத்திலும் வாகனம் ஓட்டுபவர் மீது நடவடிக்கை.
- செல்போன் பேசிக்கொண்டு வாகனம் ஓட்டுபவர் மீது நடவடிக்கை.

- தலைக்கவசம் அணியவும், இருக்கை பட்டை (belt) அணியவும் விழிப்புணர்ச்சி.
- பாதசாரிகள் பாதுகாப்பு – ஒளிரும் சாலை சமிக்ஞைகள்.
- கண் பார்வையற்றோர், ஊனமுற்றோர் சாலையைக் கடக்க பிரத்யேக சமிக்ஞைகள்.
- நகரில் உள்ள எல்லா மருத்துவமனைகளுடன் இணைந்து விபத்துக்குள்ளானவருக்கு முதல் ஒரு மணி நேரத்திற்குள் (Golden Hour) அவசர சிகிச்சைத் தர ஏற்பாடு.
- பிரதான சாலைகளில் எட்டு முக்கிய சாலை சந்திப்புகளில் தொலைக்காட்சி மூலம் வாகனத் தணிக்கை கண்காணிப்பு முறை.
- பள்ளிகளில் சாலை பாதுகாப்பு சாரணர்கள் (Road Safety patrol) மூலம் சாலைப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்துதல்.
- சாலைப் பாதுகாப்பில் பங்கு வகிக்கும் எல்லாத் துறைகளுடன் இணைந்த நடவடிக்கை.

இத்தகைய கூட்டு முயற்சிகளின் பலனாக 2005ஆம் ஆண்டு சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்கள் முக்கியமாக உயிரிழப்புகள் வெகுவாகக் குறைக்கப்பட்டன. சென்ற வருடம் உச்ச நீதிமன்றம் குடிமை வழக்கு மேல்முறையீடு எண் 919/2007 நாள் 23.2.2007 என்ற வழக்கில் சாலை விபத்தில் காயமுற்றோருக்கு அருகில் இருப்பவர் உடனடி சிகிச்சைக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும், எந்த மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் சென்றாலும் அங்கு கேள்வி கேட்காமல் சிகிச்சை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கூறியுள்ளது. மேலும் இவ்வாறு சிகிச்சைக்கு எடுத்துச் செல்பவரின் பொறுப்பு மருத்துவமனையில் அனுமதிப்பது மட்டும்தான். காவல்துறைக்குத் தகவல் அனுப்புவது, இது சம்பந்தமான நடவடிக்கைகள் சிகிச்சைக்குப் பிறகுதான் என்று தெளிவுபடுத்தியுள்ளது. இது மிக முக்கியமான தீர்ப்பு. மோட்டார் வாகன சட்டம் 134 பிரிவின்படி வாகன விபத்தில் காயம்பட்டவர்களுக்கு சிகிச்சை அளிக்க ஏற்பாடு செய்வது வாகன ஓட்டியையும், வாகன உரிமையாளரையும் சாரும்.

போக்குவரத்துப் போலிசாரின் முதன்மைப் பணி நெரிசலைக் கட்டுப்படுத்துவது, வாகனங்கள் தடையின்றி செல்ல வழிசெய்வது. சாலை விதிகளை மீறுபவர்கள்மீது பாரபட்சமின்றி சட்டப்படி நடவடிக்கை எடுத்து சாலை விபத்துக்களை தவிர்ப்பதுதான் அமலாக்கத்தின் அடிப்படைக் குறிக்கோளாக இருக்க வேண்டும். இவ்வளவு வழக்குகள் போட வேண்டும் என்ற குறியீடு இருப்பதால் நிர்ப்பந்தத்தில் வழக்குகள் தொடுக்கப்படுகின்றன என்ற எண்ணம் மக்களிடம் இருக்கிறது. இது முற்றிலும் தவறானது. இம்மாதிரிக் குற்றச்சாட்டிற்கு ஆளாகாமல் கண்ணியமாகவும், அதே சமயத்தில் கண்டிப்பாகவும் பணி செய்ய வேண்டும்.

கஞ்சிப் போட்ட அரை நிஜார் சீருடை, காலில் பட்டி, மிடுக்கான ஐ.ஜி. அருள் காலத்து போலிஸார் திறமை, நேர்மை, பொறுமை, கடமை என்ற நல்லியல்புகளோடு கடினமான பொறுப்பை நிறைவு செய்பவர் என்று எல்லோராலும் பாராட்டப்பட்டனர். ஆனால் தவறு செய்யும் சிலரால், குறிப்பாக வாகனத் தணிக்கை என்ற பெயரால் கையூட்டு பெறும் சில பொறுப்பற்றவர்களின் நடவடிக்கையால் ஈட்டிய நற்பெயருக்கு களங்கம் விளைந்துள்ளது. வறுமையிலும் இரஞ்சுவது, கையேந்துவது கொடுமை, ஈன்றவள் பசியைப் போக்குவதற்காகக் கூட சான்றோர் பழிக்கும் செயலை செய்யற்க என்பது வள்ளுவர் வாக்கு. இந்த கையேந்தும் இழிசெயல் களையப்பட வேண்டும். தீவிரமான மேற்பார்வையின் மூலம் தவறு செய்பவர்மீது உடனடி நடவடிக்கை மூலம்தான் இதைக் களைய முடியும் என்பதில் மாற்றுக் கருத்து இருக்க முடியாது.

கண்டிப்பான, நேர்மையான காவலரின் கண்காணிப்பிலிருந்து தப்ப முடியாது என்ற நிலையே சாலை விதிகள் மதிக்கப்பட வழிவகை செய்யும். விதிகள் மதிக்கப்பட்டால் விதி உயிருடன் விளையாடாது. உயிரிழப்பு குறையும். விபத்தின்மையே சாலை பாதுகாப்பு.

வேண்டும் இறவாமை – இரவாமை.