

TRAFİK KAZALARI ÜSTÜNE

- Dünyada her yıl trafik kazalarında 250.000 kişi ölmekte, 7 milyon kişi yaralanmaktadır.
- 1967'de bir Avrupa ülkesinde yapılan ankete göre şoförlerin % 44'ü kazadan korunmak için muska taşımaktadır. Kadere inanmak kazaları artırıcı bir etkidir.
- Petrol krizinin ilk yılında ekonomik nedenlerle trafiğin ve maksimum hızın sınırlanması trafik kaza ve ölümlerinde anı bir düşmeye yol açmıştır.
- Kanında 150 mg.'den (100 cm³ de) fazla alkol bulunacak kadar içmiş bir şoförün kaza yapma olasılığı sarhoş olmiyan bir şoföre göre 25 kat fazladır.
- Bazı ülkelerde büyük hastahane yataklarının % 10 kadarını trafik kurbanları işgal etmektedir.
- Trafik kazasında ölen her insana karşılık 10 - 15 insan ağır yaralanmakta, 30 - 40 insan hafif yaralarla kazayı atlattmaktadır.
- On yıl önce İngiltere'de yapılan bir incelemeye göre doğan çocukların yarısından fazlası er veya geç bir trafik kazası geçirecek ve her 50 bebekten biri ilerde bir trafik kazasında ölecektir. Durum bugün biraz daha düzelmiştir.
- En çok trafik kazası yapan ve trafik kazalarında en fazla ölenler 15 - 25 yaş arası şoförlerdir. Kaza yapma olasılığı yaş ilerledikçe giderek azalmakta, orta yaş sonlarında yine hafifçe artmaktadır. ABD'de 60 yaşın üzerindeki kaza yapma olasılığı tüm yaşlara göre hesaplanan ortalamanın altındadır.
- 15 - 25 yaş arasında ölenlerin % 30'undan çoğu trafik kazalarında ölmektedir. Buna karşı bu yaş grubundaki bir insana araba çarpması olasılığı çok azdır. 15 - 25 yaş arası erkeklerin trafik kazasında ölme olasılığı bu yaş grubundaki kadınlardan çok daha fazladır.
- Fransa trafik istatistiklerine göre 92.000 trafik kazasının % 77'sinde kazanın nedeni dikkatsiz araba kullanma veya trafik kurallarına uymamaktı. Bu kazaların % 20'si aşırı hızdan, % 17'si diğer bir arabaya yol önceliği tanımamaktan, % 11'i yolun yanlış kenarında araba sürmekten, % 10'u dikkatsizlikten ve % 7'si bir diğer arabayı geçiş hatası yüzünden meydana gelmişti.
- Bütün ülkelerde trafik kazalarında ölüm oranı erkeklerde kadınlardan daha yüksektir. Sanıldığı aksine kadınlar daha iyi araba kullanmaktadır.
- Gelişmiş ülkelerdeki trafik kazalarında nüfus başına yaralı sayısı çok yüksek iken az gelişmiş ülkelerde araba başına düşen kaza sayısı çok fazla bulunmaktadır. Hızla endüstrileşen birçok ülkede aşırı yorgun şoförler, kötü yollar ve arabanın düzenli bakım ve kontrolden geçirilmeyişi büyük kazalara yol açmaktadır.
- Trafik kazaları dünya çapında bir sağlık sorunu olup gitgide artmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO veya OMS) konu ile yakından ilgilenmekte ve birçok ülkede trafik kazalarını önleme programları geliştirmektedir.
- Özellikle Avrupa'da özel otomobiller bir ulaştırma aracı olarak değil zevk için kullanılmakta, otomobil kullananlar macera ve yarışma zevklerini tatmin etmektedirler. Bu da kazaları arttırmaktadır.
- Motorlu taşıtları ve yolları daha emin duruma getirmek mümkündür, fakat bunun için büyük kamusal ve özel yatırımlar gerekmekte ve bu yüzden ekonomik ve psikolojik engellerle karşılaşmaktadır.
- Daha elverişli ve daha ekonomik bir çözüm teşkil ettiği her yerde kamu ulaştırma araçları özel otolara tercih edilmelidir.
- Öndeki arabayı geçmek üzere gaz pedalına basan şoförlerin kalp hızı dakikada 80'den 110-

150'ye yükselmektedir. Bu ve buna benzer dikkat gerektiren durumlarda böbreküstü bezleri kana daha bol hormon vermektedir.

- Londra otobüs şoförlerinde kan basıncı (tansiyon) yüksekliği ve kanda kolesterol artışı daha sık bulunmakta ve diğer mesleklere göre 2 kat fazla kalp krizi (enfarktüs) görülmektedir.
- Araba kullanmak sağlığa şu bakımdan da zararlı olabilir: sıkışık trafik'te şoför aynı anda çok sayıda uyarı almakta ve sonunda önemli uyarıları önemsizlerden ayırdedemez duruma düşmekte, bu yüzden hayatsal önemi olan bir sinyalin farkına varmamakta ve kaza yapmaktadır. Bunun aksine uzun ve monoton bir yolda uyarıların azlığı uyuklama ve dikkat azalmasına yol açarak kazaya neden olmaktadır. Başka bir arabayla çarpışmadan kaza yapan arabalarda (tek taşıtlı kazalarda) özellikle böyle bir uyku durumu söz konusudur.
- Kazayı hazırlayıcı nedenlerden biri de şoförün dertli oluşudur: evlilik geçimsizlikleri, meslekteki hayal kırıklıkları, para sıkıntısı v.s. gibi problemleri olan şoförlerin aklı bu konularda olacak, dikkati azalacak ve kaza yapacaktır. Dertli şoförün alkol alması olasılığı da fazladır.
- Şoförün kişilik yapısı kazada rol oynamaktadır: otorite'ye ve kanunlara saygısızlığı alışkanlık haline getirmiş ve yolda gördüğü her arabayı geçmek isteğiyle yanan şoförün kaza yapma olasılığı fazladır.
- Uzun yolculuklarda, özellikle gece yolculuklarında kaza olasılığı artar. 3 saat araba kullandıktan sonra ruh - beden (psikofizyolojik) uyanıklık derecesi azalmakta ve şoförün hata yapma olasılığı artmaktadır. 7 saat devamlı araba sürüldükten sonra kazaların çok arttığı görülmektedir. Bu tehlike bir dereceye kadar mola vererek önlenebilir, ne var ki molaların dinlendirici etkisi gitgide azalır, ilk 3 saatten sonraki mola tam dinlenme sağlayıp hataları azalttığı halde 6 saat sonra verilen ikinci molanın etkisi çok daha az olmakta, 9 saat sonra verilen üçüncü mola hiçbir dinlenme sağlamadığı gibi yola devam edilirse uyanıklık durumu daha da azalmaktadır.

- Yaşlı şoförler uzun yollarda daha çabuk yorulmakta ve hata yapmaya daha erken başlamaktadır. 5 saatten uzun yollarda yaşlı şoförler gençlerden daha çok kaza yapmaktadır.
- İnsan vücudundaki olayların en yavaşladığı saat sabahın erken saatleridir. Bu saatlerde her insanın verimi en düşüktür. Şoför bir de üstelik bütün gece araba kullanmışsa ve uykusuzluğa alışık değilse bu iki etki birleşecek ve kazaya neden olacaktır.
- Birçok firma şoförlerine direksiyon başında harcadıkları zamana oranla para ödemektedir. Daha çok para kazanmak isteyen şoför daha uzun süre araba sürmeği seçmekte ve bu da kazaları arttırmaktadır. Şoföre aldığı yola oranla para ödemekten vazgeçmelidir.
- Şoförler 9 saatten fazla araba sürmemelidir, özellikle şoför 45 yaşın üzerindeyse. Her 3 saatte bir mola verilmeli, her mola bir öncekinden daha uzun olmalıdır. Otobüs tarifeleri, şoförlerin sabahın erken saatlerinde yolda olmasını önleyecek şekilde düzenlenmelidir.
- Alkolün etkisi hakkında çok kimse yanılmaktadır. Sanıldığı gibi alkollü içkiler insanın kuvvetini, enerjisini arttırmaz. Tam aksine alkol insan ruhunu uyuşturur. Alkol ruhun kontrol mekanizmalarını gevşetir. Hiç, bir sarhoşu birine yumruk atarken gördünüz mü? Kendini Herkül sanar, ama yumruğu yerine vuramaz, yumruk ya döğmek istediğinin yanındaki bir masuma, ya da kendine isabet eder. Mezarlıklar son dakikada iki kadeh içki ile kuvvetlerini tazelemek isteyen şoförlerle doludur.
- Birçok şoförler trafik polisine doğal bir düşman gözüyle bakarlar. Trafik polisinin amacı ceza kesmek değil, bütün şoförlerin hayatını korumaktır. Sözü bir fıkra ile bitirelim:

Trafik Polisi — Oku görmedin mi?

Sarhoş Şoför — Hangi okdan bahsediyorsun birader... Oku atan Kızılderiliyi bile göremedim.

*WORLD HEALTH'den
Derleyen: Dr. Selçuk ALSAN*

● **İlerlemek için harekete geçmek kâfi değildir. Hangi istikamette harekete geçileceğini de bilmek gerekir.**