

Trafik Güvenliği:

İSVEÇ'TE TRAFİK GÜVENLİĞİ

Nizamettin ÖZBEK

**Sert yasalar, fakat ılımlı istatistikler:
1975'te 100.000 arabaya 47 ölü, 875 yaralı...**

Fransa'da trafik güvenliği sorumluları, trafik kazalarında görülen yeni bir artış karşısında üzüntülerini belirtirken, Stockholm'un, banliyösü Solna'da Statens Trafiksäker Hetswerk'in (İsveç Ulusal Trafik Güvenliği Kurumu) İleri gelenleri, durumu şöyle özetliyor: birbiri arkasına bu üçüncü yılda, trafikteki taşıt sayısı arttığı halde, trafik kazaları, kolayca göze çarpacak kadar aynı kalmıştır: ancak rakamları daha da küçültmek kabil değil midir?

Bugün İsveç'te 8.2 milyon nüfusa karşılık 3 milyon taşıt vardır. Böylece 2,9 kişiye bir taşıt düşüyor. Bu memlekette toplam taşıt sayısındaki artış şaşırtıcı bir hız göstermiştir: 1960 daki taşıt sayısı şimdikinden iki kez azdır (1.4 milyon), 5,8 kişiye 1 taşıt düşmektedir. Buna karşın 15 yılda, kazalar iki kat olmamıştır. 1960 daki 100 kazaya karşılık, 1976'da 170'den biraz daha azdır. 5 yılda daha da düşme eğilimi olduğunu gösteren bir belirti. Bugün İsveç'te trafik kazalarından 1200 ilâ 1300 kişi ölmekte, yaklaşık 25.000 kişi yaralanmakta olup, rakamlar üç yıldan beri değişmemektedir.

İsveç örneği, bir efsane değil. Çoktan beri bu memleketin bu alanda öncü olma ünü var.

Birinci Tarih: 1967

1967'de İsveç'liler, trafiğin yanını değiştirdiler. soldan sağa aldılar. Günün koşullarına uymak gerek. Avrupa saati, Stockholm'u Paris, Bonn ya da Bruxelles'in diya pozununa uymaya zorluyor. Böylece İsveç şoförleri, gerçekten, daha yavaş araba sürmesini öğrendiler ... Birkaç ay boyunca bütün İsveç, hiç kimseyi özellikle düş kırıklığına uğratmayacak başka bir tempo (daha yavaş) içinde yaşadı.

Bu dönemde, karayolu sorumluları bu operasyondan kendilerine düşeni anladılar. Bundan, memleketteki tüm yol alt yapısını yenileştirmek için yararlandılar. Çok büyük bir yatırım karşılığında, memleketteki karayolu ağı hepten düzeltilip daha elverişli bir duruma getirildi. İşaretleme düzeni tümüyle bağlantı halindedir. Bu operasyon, pahalı olmuş, 600 milyon İsveç Kuronuna mal olmuştur.



1967 yılı, İsveç'te trafik güvenliği bakımından önemli bir yıldır. Bu yıla gelinceye kadar, kazaların yıllık sayısı, trafikteki araba artışına koşut gidiyordu. Hemen arkasından düşerek bir kararda kaldı. 1967'de Trafik Güvenliği Özel Teşkilatı kuruldu.

En Çok Saatte 110 Km.

Emniyet Kemerini Her Yerde Zorunlu

O günden beri her alanda sert yasalar uygulanmaktadır. Hız sınırlaması: Otoyollarla, büyük devlet yollarında hız özel arabalar için saatte 110, ağır araçlar içinse saatte 70 Km. olarak sınırlanmıştır. "Küçük" devlet yollarıyla il yollarında saatte 90 Km.'dir. Geriye kalan yol şebekesinde ise saatte 70 Km.'dir. Ve son olarak meskün yerlerde saatte 50 Km.'dir. Emniyet kemeri: 1975'den beri emniyet kemeri, önde bütün taşıtlar için zorunludur. Kemer, gecenin ve gündüzün her saatinde kentlerarası yollarda olduğu gibi kent içi yollarda da takılacaktır. Bundan başka, 1975'den beri piyasaya sürülen bütün modeller, arkada emniyet kemeri ile donatılmıştır. Gelecek iki yılda Solna'da, arkada da kemerin zorunlu kılınması beklenmektedir. 1972'den beri tek bir model, sarıcı (enrouleur) kemer yürürlüktedir.

Kandaki Alkol 0.5 g.

İçkili olarak araba kullanma savaşıyla ilgili olarak başvuru önlemler çok ilginçtir. Kanda bulunmasına göz yumulan alkol miktarı 0,5 gramdır. Bu miktarın üstünde, araba kullanan kişi, ağır bir ceza (Gelirle orantılı) ve ehliyetnamesinin bir ilâ iki yıl geri alınması olasılığıyla karşılaşmaktadır. Bu süreler sonunda yeniden bir



ehliyetname sınavından geçmek gerekmektedir. Eğer kandaki alkol oranı 1,5 gramı geçerse, ceza, kefilliğe bağlı salıverme olmaksızın, en az bir yıl haptistir. Şunu önemle eklemek gerekir ki bu ceza kayırmazsız herkese uygulanmaktadır.

Alärm Düzeni: Bir Aygıt

Görünürlük, daha iyi görmek ve daha iyi görünebilmek, bugün Trafik Güvenliği Kurumunu en çok uğraştıran bir konudur. 1967'de trafik yanının değiştirilmesi sırasında ilgili makamlar, şoförlerden, herhangi bir kazaya meydan vermemek için, günün her saatinde devamlı olarak kısa huzmeli farlarını yakmalarını istediler ... özellikle böyle bir sürme alışkanlığı değişikliğinde dikkatsizlik çok olur. Bu önlem aylarca sürdü, fakat o gündən beri İsveçlilerin oldukça büyük bir kısmı bu tepkiyi korumaktadır. Trafik görevlileri bu uygulamayı, kızmak şöyle dursun desteklediler. Hatta kimileri bunun zorunlu bir kural haline gelmesini istediler. Öte yandan, geceleyin, karanlıkta görünürlüğü arttırmaya elverişli parlak bir yol kaplamasının gerçekleştirilmesine değgin deneyler sürdürülmektedir.

Bilgi ve Eğitim

Kuşkusuz bütün bu önlemler biraz sert gözükabilir. Ancak burada İsveçlilerin yurttaşlık anlayışını gözönünde tutmak gerekir. Bu memlekette, trafik kazasından ölmenin ne kadar saçma bulunduğunu görmek için herhangi bir şoförle birkaç dakika konuşmak yeter. Buna herkes katılıyor; İsveç'in 278 bucağının çoğunda, millî yönetimin eylemini düzenleyen (Koordine eden) eleştirileri dile getiren, yerel düzenlemeleri öneren bir yerel komite vardır. Bütün bunlar, şoför dernekleriyle işbirliği halinde yapılmaktadır. Bilgi ve eğitimin önceliği vardır; böylece ana okulundan başlayarak, İsveçlilere "trafik" öğretilir ve bu, öğrenim süresince devam eder. İşe, tüzüğün temel kuralları belletilmeden, okula gidış geliş yolları öğretilerek başlanır ve sonunda

şoförlük öğretilir. Ayrıca trafik ikinci derecede ve isteğe bağlı bir konu değildir, yurttaşlık bilgisi ya da bilimler gibi normal programın içindedir. 1 öğretim yılında bu öğretime yaklaşık yirmi saat ayrılmaktadır. Bu miktar az görünebilir, fakat hiç yoktan iyidir.

Ehliyetnameye gelince, son beş yıl içinde, sınav daha eksiksiz ve daha çetin olmuştur; şoförlük sınavında on dakikalık bir denemeden, kent içinde ve kent dışında en az yarım saat süren bir bilgi (Aday isterse gece sınavı da) ve tepke testine geçilmiştir.

VOLVO, SAAB: ÖNCÜLER

İsveçli otomobil yapımcılarının büyük ölçüde işbirliğini de aynı şekilde belirtmek gerekir. Bu konuda, yirmi yıl önce Volvo tarafından gerçekleştirilen ilk incelemeler hatırlanmaktadır. Volvo bilindiği gibi 1959'da ilk olarak standart modellerinde üç noktalı emniyet kemerini uygulamaya başlamıştı. Saab'de 1971'de Avrupa'da yine ilk olarak seri taşıtlarını otomatik yıkamalı farlarla donatıyordu. İsveçlilerin sağlamlığı dillere destan Karoserilerinden söz etmeğe sanırız gerek yok. Her iki marka, çok kez haklı olarak, öncülük şanını kazanmış olup bu bir raslantı değildir, Volvo ile Saab birçok yabancı arabadan daha pahalı olduğu halde, İsveç'te en uygun modellerdir.

Başka yerlerde olduğu gibi İsveç'te de araba bir sosyal yükselme belirtisidir ... ancak bu uğurda ölmeyi de herkes saçma bulmaktadır. Rakamlar meydanda: İsveç'de 1975 yılında 100.000 otomobile 47 ölü ve 875 yaralı düşüyordu. Aynı yıl Fransa'da aynı sayıda taşıta karşılık ölü 105, yaralı 2550 idi (Türkiye'de ise, yine aynı yıl ve aynı sayıda taşıt için, 1275 ölü ve 6950 yaralı ile durum, korkunç bir düzeye ulaşmıştı).

İsveç'le ilgili rakamlar memnurluk verici bir düzeyde görülebilir. Ancak Statens Trafiksaker Hetswer'e göre savaşım sürdürülmelidir. Yine de biliyoruz ki emniyet kemerlerini takmayan, hız sınırlarına uymayan yola getirilmesi olanaksız bir kısım şoför kalacaktır. Artık sıkıştırılması olanaksız hale geldiğinden rakamların altına düşemiyecği o nazik sınıra varılmış gibidir...

Kuşkusuz, gidiş başarılı olmuştur.

İSVEÇ'TE İKİ TEKERLEKLİ ARAÇLAR

İsveç iklimi sert olduğundan motor meraklıları için aranan bir memleket değildir. Her ne kadar ılımlı aylarda İsveçliler kentlerde bisiklet kullanmaktan hoşlanıyorlarsa da, yılın önemli bir bölümünde yollar, kar ve buzla kaplandığından motor kullanmayı göze alan pek fazla değildir. 1976'da İsveç'te 50 cm³'ün üstünde, sadece 50.000 iki tekerlekli araç vardı. Bu nedenle, trafik

güvenliğini amaçlayan önlemler oldukça yenidir. Bunlardan çoğu, çelik başlık taşınması ile ilgilidir. 1 Ocak 1976'dan beri 50 cm³'ten yukarıya için, günün ve gecenin hangi saatinde olursa olsun, her yerde (Kent dışı yollarda olduğu gibi kentlerin içinde de) başlık taşımak zorunludur. Ve şimdi Solna'da, bu önlemi mobilet, giderek bisiklet gibi

daha küçük silindirilere yaymak çaresi aranmaktadır. Bunun gelecek iki yılda gerçekleşebileceği sanılmaktadır. Doğrudan doğruya başlığa gelince, hiç bir model zorunlu değildir, bununla beraber, tam başlık tavsiye edilmektedir. Ancak başlıkların çok sıkı yapım ve sağlamlık standartlarına cevap vermesi lazımdır.

ÖĞÜTLER

Kaymaya neden olabilecek aşağıdaki tutum ve davranışlardan sakınılmalıdır:

- Dönemeçlerde çok hızlı gitmek
- Direksiyonu birdenbire kırmak
- Birdenbire ya da çok sert fren yapmak
- Birdenbire gazlamak ya da gaz kesmek
- Yamrüyumru yollarda çok hızlı sürmek
- İyiye yolun kenarından sürmek
- Kaygan kaplamalarda hızla küçük viteslere geçmek

KAYMADAN KURTULMAK

Aşağıdaki tutum ve davranışlar arabamızın kaymadan kurtulmasını kolaylaştırır:

- a) Kendimize hakim olmak. Bir tehlike karşısında kendine hakim olamayan kişi, duruma hakim olamaz.
- b) Frenlemeden sakınınız. Kayma halinde frenleri bastırarak tekerlekleri kitleyerek çekme kaybına neden olur ve kaymayı arttırır. Kaygan kaplamalarda doğru frenleme tekniği "pompalama"dır.
- c) Direksiyonu, arabanın arka yanının kaydığı yöne çeviriniz. Araba doğrulmaya başlayınca, ön tekerlekler de doğrulur.
- d) Direksiyonu aşırı biçimde döndürmekten sakınınız. Aşırı döndürme, arka yanı karşıt yönde kaymaya sürer.
- e) Araba vitesinde ya da selektör mili D. de olsun.
- f) Ayağınızı birdenbire gaz pedalından kaldırmaktan sakınınız. Hatta kimi usta şoförler kaymadan kurtulmak için hafif hafif gazlarlar bile.

ŞOFÖRÜN DUASI

Tanrım, arabamı sürerken kimsenin yaralanmasına ya da ölümüne neden olmamak için koluma ve gözüme güç ver. Sen bizleri yarattın, bize can verdin; N'olur, beni bu büyük başışının, yok olmasına araç olmaktan kuru.

Tanrım, aracımda benimle yolculuk edenleri yangın ve afetlerden kuru.

Tanrım, aracımla başkalarına yararlı olmayı ve hız uğruna senin yapıtın olan dünya güzelliklerini hiçe saymamayı bana öğret. Ve bana, kimseyi dilimle bile incitmeden gönül rahatlığı ve mutluluk içinde yaşama olanağını başışla.

QUEBEC İLİ GÜVENLİK DERNEĞİ

KANADA

Yararlanılan Yapıtlar:

- La Prévention Routière
- How to Drive
- Province of Quebec Safety League

BİLİMDEN TOZANLAR

Derleyen: Nizamettin ÖZBEK

Epikuros, tatlı tatlı konuşan pek sevimli bir öğretmendi. İnsanlara gerçekten pek özledikleri yaşama sanatını öğretiyordu. Bahçeye kapılanlar, gerçek dostluğun olağanüstü sevinciyle mutluydular. Epikuros onlara: Ölümünden ne korkuyorsunuz? diyordu. Siz varken ölüm yoktur, ölüm varken de siz olmayacaksınız. Hiç bir zaman onunla karşılaşmayacaksınız ki ... Ne etseniz birleşmeyeceğiniz bir şeyden korkmak budalalık değildir de nedir? (...) Bilge ölümünden korkmaz. Nasıl yemeklerin bolluğundan değil, iyiliğinden zevk alırsak, yaşamının da uzunluğundan değil, güzelliğinden zevk alırız. Ölüm gelecek diye acı çekmek en büyük aptallıktır. Madem ki mutluluğu elde edince her şeyi elde ediyoruz, öyle ise ilk işimiz mutluluğa erişmek yollarını aramak olmalıdır. O halde sana her zaman öğrettiğim ilkeleri gör ve kullan.

Menoikeos (Ve bizim ünlü atasözümüz: Korkunun ecele faydası yoktur).

(Menoikeos'a mektup) Orhan Hançerlioğlu. Düşünce Tarihi.