

Trafik Sorununa BNGV Yaklaşımı



Sevgili Sürücüler, Ülkemizde “önlenebilir ölüm sebepleri” arasında en önemli yeri tutan konulardan biri trafik kazalarından ötürü meydana gelen ölümlerdir. On beş gelişme yolundaki ülkede, trafik kazaları en fazla ölüme sebebiyet veren nedenlerin başlarında yer almaktadır.

Bu ölümlerin oranı, araç sayısı çok daha fazla olan gelişmiş ülkelerde aynı sebeple ölümlerin yirmi katı dolayındadır. Karayolları Genel Müdürlüğü’nce hazırlanan Trafik Kaza Raporu 2005 yılı verilerine göre ülkemizde araç sayısı 11.145.826, sürücü belgesi sayısı 16.604.724 tür.

Aynı yıl kaza sayısı 621.183, bu kazalar sonucunda 4.525 kişi yaşamını yitirmiş ve 154.094 kişi yaralanmıştır. Kazaların oluşunda sürücü, yaya ve yolcu olarak insan faktörü %99.71 gibi çok büyük bir kusur payı ile birinci derecede sorumludur. Bu sonuç durumun vahametini ortaya koymakta ve sorunun çözümü için nereye bakılması gerektiğine işaret etmektedir.

Demek ki, kazaların büyük çoğunluğu, öğrenim düzeyi ne olursa olsun, direksiyona oturan kişinin trafik kurallarına, başkalarının uyması gereken düzenlemeler olarak görmesinden ve kendisini bu rejimin dışında saymasından kaynaklanmaktadır.

BEYAZ NOKTA® GELİŞİM VAKFI, trafik sorununa bu tesbit yönünde yaklaşmak üzere “SÖZ” adlı bir kampanya başlatmıştır. “SÖZ”, trafik kurallarına uymayı bir alışkanlık haline getirmiş olan “Kural Yandaşları”nın fark edilmelerini sağlamaya yönelik bir kampanyadır.

“SÖZ” simgesini belirten çıkartma, aşağıdaki taahhütlerin işaretidir;

(1)

Kırmızı ışıkta dururum,

(2)

Emniyet kemerini bağlarım,

(3)

Hız sınırlamalarına uyarım,

(4)

Hatalı sollama yapmam,

(5)

Alkollü iken araç kullanmam.

Bu taahhütler, sürücünün “beyanına güven”in garantisidir. “Tek Taraflı Sözleşme” adı verilen bir belge, SÖZ kampanyasına katılan Kural Yandaşı Sürücü tarafından imzalanarak kendisinde saklanır



TEK YANLI TAHHÜT

1.
KIRMIZI IŞIKTA DURACAĞIM.
2.
EMNİYET KEMERİNİ TAKACAĞIM.
3.
HIZ SINIRLAMALARINA UYACAĞIM.
4.
HATALI SOLLAMA YAPMAYACAĞIM.
5.
ALKOLLÜ İKEN ARAÇ KULLANMAYACAĞIM.

YUKARIDA YAZILI TEK YANLI TAHHÜTLERİME UYACAĞIMA,
BU SİLOLERİ YAYMAK VE PAYLAŞMAK İÇİN ELİMDEN GELENİ YARACAĞIMA,
SÖZ VERİYORUM

İMZA

SÖZ, İMZA AYANIZ SİYON YUKARIDAKİ SORUNLULUĞU ARDINDAN ELİNCİNDE OLMADUKUNU VE TEK BEYANIN KENDİSİ OLMADUKUNU BELGELİYEN BİR SÖZLEŞME DİR. VERİLEN SÖZÜN YAVGUN VE KALICI OLMASI İÇİN KURULUŞUMUZUN KAMPANYA YÜRÜTÜLMESİNDEKİ BELGİ VE DANIŞMA İÇİN TEL: 0312-461 894 832-461 871
@SÖZKAMpanyası

[Tek Yanlı Taahhüdü indirmek için tıklayınız.](#)

Kamçı Travmasını merak ediyorsanız lütfen [tıklayınız.](#)

!! SÖZ

TEK YANLI TAAHHÜT

1.
KIRMIZI IŞIKTA DURACAĞIM.
2.
EMNİYET KEMERİNİ TAKACAĞIM.
3.
HIZ SINIRLAMALARINA UYACAĞIM.
4.
HATALI SOLLAMA YAPMAYACAĞIM.
5.
ALKOLLÜ İKEN ARAÇ KULLANMAYACAĞIM.

YUKARIDA YAZILI TEK YANLI TAAHHÜTLERİME UYACAĞIMA,
BU BİLGİLERİ YAYMAK VE PAYLAŞMAK İÇİN ELİMDEN GELENİ YAPACAĞIMA,
SÖZ VERİYORUM.

İMZA

SÖZ, İMZALAYAN KİŞİNİN YUKARIDAKİ SORUMLULUKLARININ BİLİNCİNDE OLDUĞUNU VE TEK KEFİLİNİN KENDİSİ OLDUĞUNU BELGELEYEN BİR SÖZLEŞMEDİR. VERİLEN SÖZÜN YAYGIN VE KALICI OLMASI İÇİN KOLEKTİF BİR KAMPANYA YÜRÜTÜLMEKTEDİR. BİLGİ VE DANIŞMA İÇİN TEL: 0312-442 0760, 0312-442 0776
bnv@beyaznokta.org.tr

!! SÖZ

TEK YANLI TAAHHÜT

1.
KIRMIZI IŞIKTA DURACAĞIM.
2.
EMNİYET KEMERİNİ TAKACAĞIM.
3.
HIZ SINIRLAMALARINA UYACAĞIM.
4.
HATALI SOLLAMA YAPMAYACAĞIM.
5.
ALKOLLÜ İKEN ARAÇ KULLANMAYACAĞIM.

YUKARIDA YAZILI TEK YANLI TAAHHÜTLERİME UYACAĞIMA,
BU BİLGİLERİ YAYMAK VE PAYLAŞMAK İÇİN ELİMDEN GELENİ YAPACAĞIMA,
SÖZ VERİYORUM.

İMZA

SÖZ, İMZALAYAN KİŞİNİN YUKARIDAKİ SORUMLULUKLARININ BİLİNCİNDE OLDUĞUNU VE TEK KEFİLİNİN KENDİSİ OLDUĞUNU BELGELEYEN BİR SÖZLEŞMEDİR. VERİLEN SÖZÜN YAYGIN VE KALICI OLMASI İÇİN KOLEKTİF BİR KAMPANYA YÜRÜTÜLMEKTEDİR. BİLGİ VE DANIŞMA İÇİN TEL: 0312-442 0760, 0312-442 0776
bnv@beyaznokta.org.tr



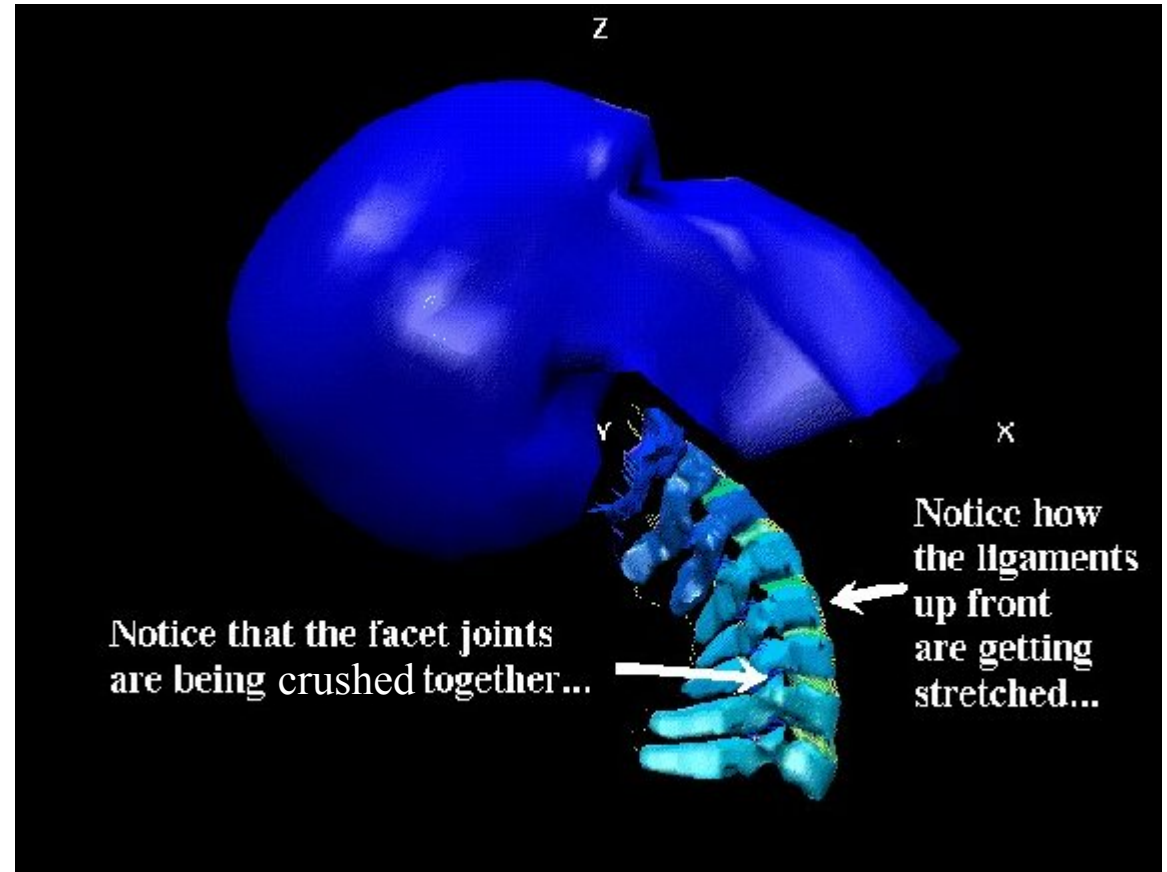
SAFETY NOTICE



Tanım:

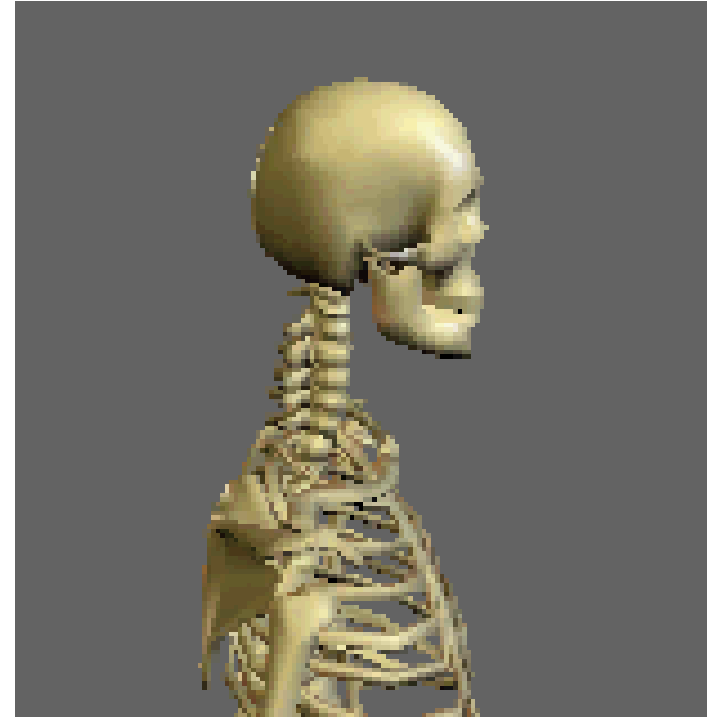
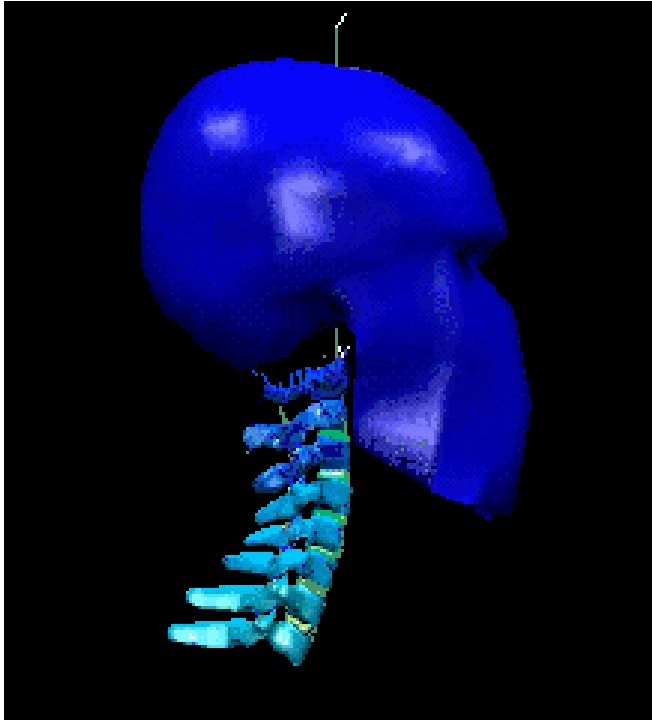
Kamçı Travması (çarpışmaya bağlı kafanın ileri geri sarsılması sonucu oluşan zedelenme) en azından orta şiddette

kemikler, kaslar, sinirler, tendonlar ve boyun bölgesi vertebral disklerde gerilmeye neden olan akut zedelenmedir. Kafanın çarpma etkisiyle ani ve beklenmedik şekilde önce arkaya sonra öne hareketiyle normal anatomik yapının bozulmasıdır.





- 1) Trafik ışıklarında ('trafik ışık rahatsızlığı')
- 2) Trafikteki sıranın sonunda
- 3) Spor yaparken (Boks, Karate, Judo...)
- 4) Lunaparklardaki eğlence bineklerinde

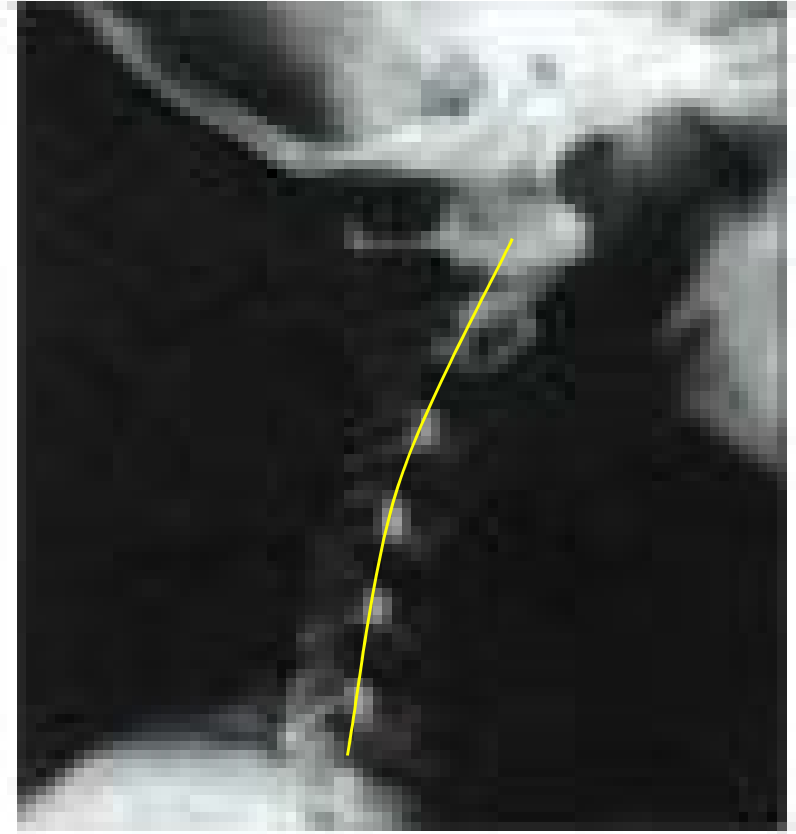


Semptomlar (Belirtiler)

Baş ağrısı , migren, boyunda tutulma, katılık, boyun ağrısı, sersemlik hissi (bulantı, kusma), düşünme ve hatırlamada problemler, uyuşukluk ve karıncalanma (kollar, yüz, omuzlar), çene ağrısı, alt sırt ağrısı, kalça ağrısı, görmede bozukluk.



Önce



Sonra

Kamçı Travması olan bir zedelenmeden sonra vertebral disklerin (boyun omurgasının) normal eğriliğinin düzleştiğine dikkat ediniz.



Arkadan çarpma esnasında

- **Başlık**
 - **Koltuk konumu**
 - **Emniyet kemeri yüksekliği**
- doğru ayarlı değilse ne oluyor?**



1) Sırtlığın açısına ve emniyet kemerinin yükseklik ayarına göre, vücut yukarıya doğru hareket eder...

2) ...kafa geriye doğru ani hareket eder...

3) ...başlığı aşağıya doğru iter

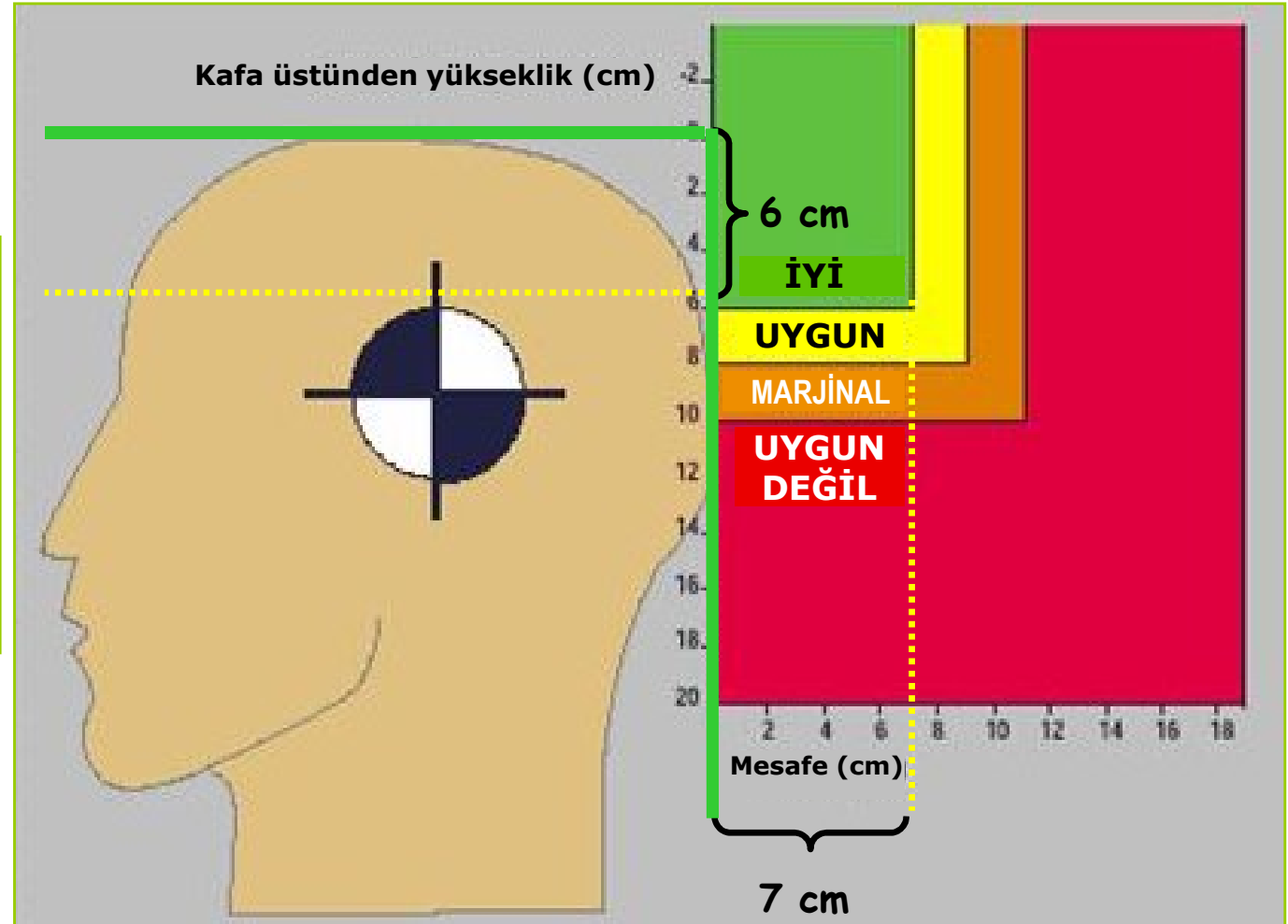
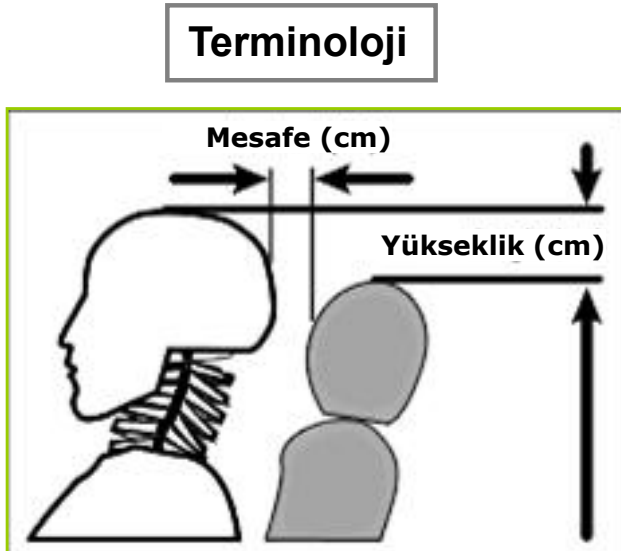


Gerçekler:

- düşük hız kazalar bile ağır yaralanmalara sebep olabilir; arabanın neresinden ve nasıl çarpıldığını, araba içindeki konumunuz, kafanın konumu, koltuk tipi, **başlık konumu**, kazadan önceki sağlık durumunuzu ve diğer etkenler kazanın sonucu değiştirebilir.
- Kamçı Travması geçirdikten **on sene** sonra insanların **sadece % 12'sinde** kazanın belirtisi bulunmamaktadır
- Aktif koruma sistemi (SAHR) **ilk olarak Saab** şirketi tarafından piyasaya sunuldu; Volvo'nun "Kamçı Travması korumalı oturma sistemi **boyunu etkileyen ivmelenme kuvvetleri %50'e kadar azaltıyor**
- 2005 yılında Young ve meslektaşları tarafından düzenlenen ankette kontrol edilen başlıklardan **%93'ü gereken yerden aşağı** pozisyonda oldukları bulunmuştur

A L Young, B T Ragel, E Su, C N Mann, E H Frank: Assessing automobile head restraint positioning in Portland, Oregon; Injury Prevention 2005; 11: 97-101.

Başlığınızı ayarlayın



- 1) Başlığın üstü kafanızın üstü ile aynı seviyede olduğunu kontrol ediniz.
- 2) Başlığı kafanızın arkasına mümkün olduğu kadar yaklaştırınız.

İyi ve kötü ayarlanmış başlık örnekleri



Resim 1

Bu resimde iyi ayarlanmış başlık görünmektedir, böyle Kamçı Travması geçirme riski azalmıştır.

Koltuğun sırt kısmı oldukça dik konumda, böyle başlık kafanın arkaya yakın bir yere ayarlanmak mümkün.

Başlığın üstü yolcunun kafa ile aynı seviyede olduğu için yaralanma olanağı daha azaltmaktadır.



Resim 2

Bu resimde kusurlu olarak ayarlanmış başlık görünmektedir.

Başlık yolcunun kafa ile aynı seviyede olmasına rağmen, başlık ve yolcunun kafası arasında büyük boşluk vardır.

Mesafe - sarı ok ile işaretlenmiş - kafanın geriye hareket edebilir ve eğilebilir, yaralanma olanağı artırmaktadır.

Kaynak: http://www.rospa.co.uk/roadsafety/info/adjust_head_restraints.pdf

İyi ve kötü ayarlanmış başlık örnekleri**Resim 3**

Bu resimde iyi ayarlanmış bir başlık daha görünmektedir.

Resim 1 de olduğu gibi, dikkat edeceğimiz ana noktaları şöyle: başlığın üstü yolcunun kafa ile aynı seviyede, ayrıca başlık yolcunun kafasının arkasına yakındır.

**Resim 4**

Bu resimde kusurlu olarak ayarlanmış başlık görünmektedir.

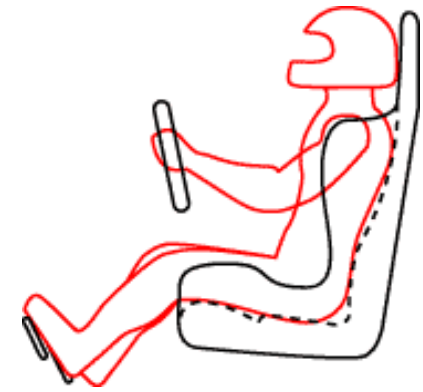
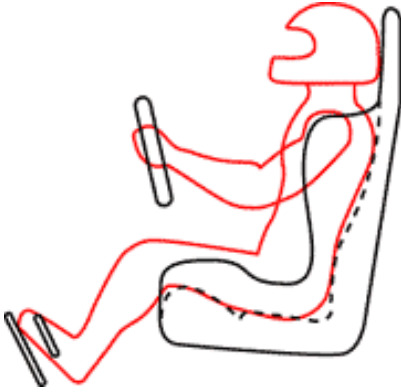
sarı ok başlığın üstü ve yolcunun kafa arasındaki mesafe işaretlemekte, bu mesafe yaralanma olanağı artırmaktadır.

Doğru ayarlanmak için başlık yukarıya doğru kaldırılmalıdır; resim 3 de gösterildiği gibi.

Kaynak: http://www.rospa.co.uk/roadsafety/info/adjust_head_restraints.pdf



Koltuğunuzu ayarlayınız



İlk olarak **sürücünün sırtı koltuğun arka kısma düz olarak yaslanıp bacakların altı koltuğun alt kısmıyla temas etmelidir.** Vücudun koltuğa temas eden kısımlarının koltukla arasında boşluk kalmayacak şekilde teması sağlanmalıdır. Bu pozisyonun maksadı şoför ve koltuğu arasında azami temas kurmaktır. Bu hem güvenliği için yararlı hem de şoföre en çok dokunsal geribildirim sağlanmakta.

İkinci olarak kol pozisyonu. **Kollar tam uzatıldığında bilekleri direksiyon simidin üstüne gelecek şekilde olmalıdır.** Böyle direksiyonu çevirirken kollar dirseklerde hafifçe eğimli/kıvrık olmasını müsaade ediyor. Bunun maksadı direksiyon simidi çevirirken kolları fazla uzatılmasından korumak (kolları tam birbirine geçirme gerekli olduğu halde sırtı koltuktan ayrılmaya gerek olmamalıdır). Kolların fazla uzatılması erken yorulmaları, ve şoförün direksiyondaki titreşimleri algılama hassasiyeti azaltmaya sebep olur.

Üçüncü olarak bacak yerleşimi. **Herhangi bir pedal ayak tabanı ile (parmaklarla değil) tam basıldığında, dizde bacak hala kıvrık olmalıdır.** Kollar için anlatıldığı gibi bacakların fazla uzatılmasını önlemek içindir. Dizleri gösterge panel veya direksiyon çubuğu altına temas etmediklere dikkat ediniz. Aslında, kaza anında yaralanmayı önlemek için birkaç santim boşluk olmalıdır.



- 1) **Başlığınızı ayarlayın** – sadece kendi arabanızda değil!
- 2) **Koltuğunuzu ayarlayın**
- 3) Emniyet kemeri yükseklik ayarını kontrol edin
- 4) Eğer trafik kuyruğunda en son sıradaysanız, önünüzdeki araba ile aranızda (ani bir durumda kaçabilmek için) yeteri kadar boşluk bırakın – arkadan gelen trafiği dikiz aynasından daima takip edin
- 5) Yeni veya ikinci el araba almadan önce, araba hakkındaki güvenlik kriterlerini mutlaka inceleyin (daha ayrıntılı bilgi için, alttaki linklere bakabilirsiniz)

Emniyet kurallarını ciddiye al, seni seven bir ailen olduğunu unutma!

Araba güvenliği ile ilgili faydalı linkleri:

<http://www.euroncap.com/> (Avrupa Yeni Araba Değerlendirme programı)

<http://www.hwysafety.org/> (Yol Güvenliği için Sigorta Kurumu – ABD)

<http://www.aap.org/family/carseatguide.htm> (Amerikan Pediatri Akademisi – Çocuk araba koltukları)

<http://www.thinkroadsafety.gov.uk/> (İngiltere Ulaşım Bakanlığı – çeşitli konular)

<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/...headpos.pdf> (Başlık ile ilgili bilgiler)