



TRAFİK GÜVENLİĞİ

ALKOL, YORGUNLUK VE TRAFİK GÜVENLİĞİ

Prof.Dr. Ahmet ZENGİN

Öğrenme Hedefleri

Bu konuyu çalıştıktan sonra:

- ☉ Alkol kullanımı ve trafik güvenliği ilişkisini tanımlayabilir.
- ☉ Yorgun ve uykusuz araç kullanmanın trafik kazaları ile ilişkisini tanımlayabilir.

İçindekiler

- Öğrenme Hedefleri

Kazaya karışma riskini artıran, kaza şiddetini artıran, kaza sonucunun etkisini artıran faktörler:

Alkol, yorgunluk ve trafik güvenliği

- Konunun Özeti
- Değerlendirme Soruları

ÇORUM'da **1.58 promil alkollü** olduğu saptanan 24 yaşındaki Aykut Terlemez yönetimindeki otomobilin başka bir otomobile çarpması sonucu **2 kişi öldü, 2 kişi de yaralandı.**



Kaza dün akşam Çorum'un Çevre Yolu Binevler Kavşağı'nda meydana geldi. Aykut Terlemez yönetimindeki **19 TY 227** plakalı otomobil, aşırı hız ve dikkatsizlik sonucu Binevler Kavşağı'ndan yolun karşısına geçmek isteyen 74 yaşındaki Ömer Boyraz yönetimindeki 19 AV 901 plakalı otomobile çarptı.

Kazada Boyraz ile eşi 64 yaşındaki Safiye Boyraz olay yerinde öldü, torunu 18 yaşındaki Sevda Nur Boyraz ile diğer otomobilin sürücüsü Aykut Terlemez de yaralandı. Yaralılar Çorum Devlet Hastanesi'nde tedavi altına alındı. Olay yerine gelen ekiplerin yaptığı incelemede Terlemez'in otomobilinde bira şişeleri ele geçirildi. **Sürücüye yapılan kontrolde de 1.58 promil alkollü olduğu belirlendi.**

Öte yandan dün akşam saatlerinde **19 TY 227** plakalı otomobilin sürücüsünün 'alkollü olarak araç kullandığı' yönünde polise ihbar yapıldığı, yapılan ihbar üzerine harekete geçen polisin 'dur' ihtarına uymayarak sürücünün kaçtığı ileri sürüldü. Uzun bir kovalamacının ardından Bahabey Caddesi'nde otomobili durduran polis ekiplerinin Terlemez'e yaptıkları ilk kontrolde alkol tespit edemediği, ancak hakkında trafiği tehlikeye sokmak suçundan işlem yapıldığı belirtildi.

Terlemez'in daha önceden de alkollü araç kullanmaktan ehliyetine **3** kez el konulduğu öğrenildi. Kaza ile ilgili soruşturmanın sürdüğü belirtildi.

http://www.dha.com.tr/karikocanin-feci-sonu_135694.html

Alkolün Trafik Kazalarındaki Rolü

Trafik kazalarında risk etmenlerinin belirlendiği çalışmalarda alkollü araç kullanma, kaza oluşumunu belirleyen etmenler arasında tanımlanmıştır (bkz. Tablo 1). Gerçekten de alkol alıp trafiğe çıkmak hem ülkemizde hem de batı ülkelerinde kaza ile ilişkili riskli davranışlar arasında yer almaktadır.

Alkollü iken kazaya karışma oranları ülkeden ülkeye değişimler göstermektedir. Batı ülkelerinde alkollü iken kazaya karışma oranı % **40-50** civarındadır. Ülkemizde 1999 ve 2001 yıllarında sürücülerin alkollü olarak kazaya karışma oranı %**5-6** olarak belirlenmiştir.

2005 yılında bir yıl süreyle Adli Tıp Kurumu İzmir Grup Başkanlığına gönderilen yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarında ise 87 olgunun 38'inde alkol pozitif bulunmuştur (% **43**) (Saygılı, 2009).

Pek çok ülkede farklı oranlar bulunmakta, alkolün yanında psikoaktif maddelerin (çeşitli uyuşturucular) kullanımı da kazalarda neden olarak görülmektedir.

Örneğin, Yunanistan'da 1995-97 yılları arasında meydana gelen kazalarda alkol kullanımı % 41 olarak belirlenmiştir. Bunların % 33'ü kanında 0.8 promil üzerinde alkol tespit edilmiş sürücülerdir. Aynı zamanda, kazaya karışan % 6 oranında sürücüde de psikoaktif madde tespit edilmiştir (Ayvaşık, 2002).

Tablo 1: Trafik kazalarında risk etmenleri

Riskle karşılaşmayı artıranlar	Kaza oluşumunu belirleyenler	Çarpışma şiddetini belirleyenler	Çarpışma sonrası riski belirleyenler
Ekonomik etmenler	Yetersiz ya da yüksek hız	İnsan faktörü	Kaza sonrası yangın
Demografik etmenler	Alkol, ilaç ya da madde kullanımı	Yetersiz ya da yüksek hız	Kazayı haber almada gecikme
Ulaşımı etkileyen arazi kullanımı	Genç ve erkek olmak	Emniyet kemeri kullanımı	Zararlı madde sızıntısı
Karanlıkta yolculuk Kask kullanımı Hastane-öncesi sağlık	Korunmasız yol kullanıcıları	Çocuk kemeri kullanımı	Araca bağlı etmenler Kaza sonrası araçtan çıkarma ve kurtarma sırasındaki zorluklar
Bisikletliler ve yayalarla yüksek-hızda motorize trafiğin birlikte olması	Karanlıkta yolculuk	Kask kullanımı	Alkol, ilaç ya da madde kullanımı
	Yolun yapısı	Araca bağlı etmenler	Hastane-öncesi sağlık hizmetinde yetersizlikler
	Yol görüşünün bozulmasına neden olan etmenler (çevreye ya da yol kullanıcısına bağlı olanlar)		

Kaynak: Temel, F. Özcebe, H.(2006). Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları. Sted, 15 (11), s.194

Alkol ve Trafik

Ülkemizde alkollü araç kullanımı Batı ülkelerindeki kadar yaygın değildir.

Dünya Sağlık Örgütünün raporuna göre alkol kullanımı açısından Avrupa Birliğine giren ilk 25 ülkenin ortalaması kişi başına yıllık **9.4** litre saf alkol iken, Türkiye’de kişi başına yıllık alkol tüketimi **1** litre seviyesinde bulunmuştur (Saygılı, 2009).

Bununla beraber alkollü araç kullanmaktan dolayı meydana gelen kaza sayısı, **2009** yılı ilk beş ayı için **667** sürücüde tespit edilerek, **ilk 10 neden arasında** yer almıştır (bkz.Tablo 2. Akt. Pek ve Pınarcı, 2010).



Tablo 2 Ölümlü/Yaralanmalı Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü Kusurları

Kaynak: Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2014

Sıra No	Kaza Nedeni	Mayıs- 2014	2014 Yılı
1	Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak.	4.065	17.410
2	Kavşak, geçiş önceliğine uymamak	1.864	7.600
3	Arkadan çarpmak	890	3.723
4	Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	861	3.567
5	Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	847	3.421
6	Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak	466	1.923
7	Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	326	1.455
8	Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	383	1.417
9	Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak	305	1.309
10	Aşırı hızla araç kullanmak	250	1.160
11	Şeride tecavüz etme	223	1.048
12	Alkollü olarak araç kullanmak	219	1.024
13	Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	80	344
14	Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	66	309
15	Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	61	307
16	Yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymamak	47	195
17	Bisiklet, M.bisiklet ve Motosikletleri kurallara uymadan sürmek	36	123
18	Eksik, bozuk veya uygun olmayan araç donanımıyla araç kullanmak	9	85
19	Tehlikeli veya aşırı şekilde yükleme yapmak	25	72
20	Kaza mahallinde durmamak, gerekli tedbirleri almamak ve yetkililere bildirmemek	16	68

Alkollü iken araç kullanma hem ölümcül kaza riskini, hem de kazada yaralanma riskini artırmaktadır. Alkollü araç kullanan sürücüler yüksek risk içeren davranışları daha fazla göstermekte, yetersiz ve uygun olmayan ani tepkiler verme durumları sıklaşmaktadır.

Ayrıca, alkollü kişide şok ya da travmaya duyarlılık artmakta, bu da bir kaza sonrasında kişinin zarar görme olasılığını yükseltmektedir. Alkolün uzun süreli kullanımında kemiklerin kırılabilirliğinin artması da, yaralanma riskinin yüksek olmasının nedenleri arasında gösterilmektedir (Ayvaşık, 2002).

Öte yandan **alkollü** olarak kazaya karışanların **emniyet kemerlerini** takmadıkları da belirlenmiştir.



Alkol

Merkezi sinir sistemi baskılayıcıları (sedatif hipnotik) arasında yer alan alkolün üç kimyasal çeşidi vardır

- * İsopropil alkol
- * Metil alkol
- * Etil alkol

İçilen içkiler etil alkol içermektedir.

Tarihte 10.000 yıl önce, M.Ö. 8000 yıllarında biraya benzer bir maddenin içildiğine dair kanıtlar bulunmuştur. Yine M.Ö. 5400'lerde Sümerlerde şarap yapımı kalıntıları bulunmuştur.

Günümüzde ise dünyada kafeinden sonra en fazla kullanılan psikoaktif madde olarak alkolden bahsedilmektedir (Ayvaşık, 2002).



Alkolün Farmakolojik Özellikleri

Alkol hem suda hem yağda çözünebilen bir madde olduğundan kolaylıkla sindirim sisteminden **kana** geçer ve kandaki alkol oranı **25-30** dakikada maksimum seviyeye ulaşır.

Alkol kana geçtikten sonra çok kısa sürede vücudun tüm organlarına ve sinir sistemine ulaşır.

Alınan alkolün % 95'i metabolik faaliyetler sonucu, % 5'i de akciğer yoluyla atılır.

Alkolün Sinir Sistemi Üzerindeki Etkisi

Alkol sinir sistemindeki **nörotransmitter (taşıyıcı)** maddelerin işlevini değiştirmektedir.

- Kısaca, beyindeki kontrol merkezini devre dışı bırakan maddelerin salgılanması artar, kişiyi rahatlatan, gevşemesine yol açan endorfin gibi hormonların salgıları ve faaliyetleri artar.
- Bunun sonucu olarak sinir sistemi, motor ve bilişsel faaliyetler üzerindeki kontrolünü kaybeder, baskılanmış olur.
- * Bilişsel (algı, dikkat, muhakeme etme yeteneği gibi zihin işlevleri) ve psikomotor (refleksler, yürüme gibi bedensel işlevler) davranışlarda yavaşlama ya da bozulmaya neden olur.
- * Ancak düşük dozlarda alındığında ya da alınmaya başladığı ilk saatlerde bu baskılama hissedilmez ve yalancı uyarılma hali ortaya çıkar. Alkol alımından sonra, rahatlama, aşırı heyecanlı olma hali veya öfori denilen aşırı uyarılma hali yaşanır (Ayvaşık, 2002).



Kanda Alkol Oranı

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu alkol alımından sonra araç kullanma konusunu Trafik Mevzuatının 48. maddesi ile düzenlemiştir. Buna göre, **0,50 promilin üzerinde alkollü olduğu tespit edilen hususi otomobil sürücüleri ile 0,20 promilin üzerinde alkollü olduğu tespit edilen diğer araç sürücülerine** tespit edilirse, o sürücüye ceza işlemi uygulanır.

Kanda alkol muayenesinin en yaygın ve pratik ölçümü nefes testi yoluyla, alkolmetre cihazı ile yapılır. Bundan başka, kişiden kan örneği almak yoluyla da alkol testi yapılmaktadır.

1 promil alkol, 100 ml kanda 100 mg alkol bulunması anlamına gelmektedir. Bu miktar, 1 litre kanda 1 gram alkol miktarına denk gelir.

Ticari olmayan araç kullanan sürücüler için yasal sınır 0.50 promil olarak belirlenmiştir. **Ticari araç sürücüleri ise hiçbir şekilde alkollü araç kullanamazlar. Ticari araç sürücüleri için bu sınır “sıfır promil” dir.**



Bilimsel araştırmalar alkolün hiç bir seviyesinin sürücölük için güvenli olmadığını göstermektedir.

Bütün ölkeler yasal alkol limitini belirlerken konuyu tıbbi, psikolojik ve sosyal yönüyle değerlendirerek bir karara varmakta, belli bir riski kabul ederek bu limitleri belirlemektedirler. Başlangıçta bu sınırın ne olması gerektiği ve nasıl ölçüleceği konusunda sorunlar yaşanmışsa da dünyada özellikle konuyu inceleyen bilimsel çevrelerin görüşü her zaman kan-alkol sınırının daha da aşağıya çekilmesi yönünde olmuştur.

Bir başka deyişle yasal limitin altında olmanın sadece trafik cezasını engellediği, ancak can güvenliğini garantilemediği kabul edilmektedir.

Alkolün etkileri açısından yaş, cinsiyet, sürücölük deneyimi gibi bazı faktörlere bağlı olarak bireyler arasında farklılıklar görölmekteyse de, bunlar güvenli sürücölüğü garantileyecek kadar büyük farklar olmadığı gibi, tartışmalı sonuçlar olarak değerlendirilmektedirler.

Genel olarak araştırmalar 0.2 promil düzeyinden itibaren alkol düzeyi arttıkça sürücölük üzerinde olumsuz etkilerinin de arttıkęı yönünde bulgular ortaya koymaktadır.



Ölçüm Değeri	Vücut ve Davranış Üzerindeki Etkileri
0.2 Promil	Ruh halinin değişmesi, vücut ısısında hafif bir yükselme, davranışlar üzerindeki kontrolün azalması
0.5 Promil YASAL SINIR	Belirgin bir gevşeme, dikkatin azalması, koordinasyon ve muhakeme bozukluğunun başlaması.
0.8 Promil	Koordinasyon, algı ve muhakemede belirgin bozulma, tepki zamanının, kendini kontrol etme becerisinin zarar görmesi
1 Promil	Sarhoşluk belirtileri, muhtemel mahcup edici davranışlar, bir an neşeli bir an üzgün olmak gibi ruh halinde gidip gelmeler
1.5 Promil	Ayakta durma, yürüme ve konuşmada güçlük çekme, denge ve koordinasyonun kaybedilmesi, belirgin olarak sarhoşluk hali
2 Promil	Ağrı ve diğer fiziksel duyumların azalması, ağlama ve gülme arasında gidip gelmek gibi belirgin duygusal tutarsızlıklar
3 Promil	Reflekslerin azalması, bilinçte bulanıklık, pek çok kişide bilinç kaybı

Alkollü Araç Kullanmaya Yol Açan Yanlış İnançlar ve Algı Hataları

Yapılan çalışmalar insanların neden alkollü olarak araç kullanmaya karar verdiklerini ve buna devam ettiklerini incelemişler, şöyle sonuçlar ortaya koymuşlardır:

- * Uzun sürede tüketilen alkolün etkisinin daha az olduğu inancı bulunmaktadır. Halbuki ne kadar sürede alınırsa alınsın, alkolün vücuttan atılması saatler sürmektedir.
- * Bira ve şarabın etkisinin daha hafif, karışık içkilerin daha sert olduğuna inanmaktadırlar. Halbuki içkilerin içerdiği alkol oranlarının ötesinde **ne kadar içildiği** alınan alkol miktarını belirler.
- * Gerçekte yasal limitin üzerinde alkollü iken, yasal limitin altında olduğu algısı. Bu, sürücünün varacağı yere kazasız belasız gidebileceği algısını artırır.
- * Kişi alkollüyken yeteneklerinin azaldığının farkında değildir. Alkolün etkisini tahmin edemez. Alkollüyken de güvenli bir şekilde araç kullanabileceğini zanneder.
- * Özellikle gençler arasında, alkollü araç kullanmanın eğlence, özgürlük, kabul görme gibi olumlu etkileri olduğu inancı yaygındır.



Alkollü Araç Kullanmaya Yol Açan Yanlış İnançlar ve Algı Hataları

Evans (1990), hem yayaların, hem de sürücünün alkolsüz olduğu durumlarda yayaların yaralanma oranında % 26'lık bir azalma olacağını hesaplamıştır.

Gençlerin alkollü iken araç kullanma sıklığı daha az bulunmuş olmakla birlikte alkollü iken kazaya karışma riski daha yaşlı sürücülere göre daha fazladır.



Ne Tür Kazalar Yapıyorlar?

- *Yoldan çıkma
- *Karşı şeride geçme
- *Arkadan çarpma
- *Sollarken
- *Geçiş hakkını ihlal
- *Şerit değiştirirken



Çeşitli araştırma ve eğitim programlarında, alkolün sürücülük becerilerine olan etkisini izlemek deneyimletmek üzere alkol simülatörleri kullanılmaktadır.

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Drunk_driving_simulator,_Montreal_by_CAA_of_Quebec.jpg

Alkollü Araç Kullanmaya Dair Trafik Mevzuat Düzenlemeleri-Yasal Yaptırım

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde hazırlanmış olan trafik mevzuatının 48. Maddesine göre alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücünün,

- * İlk kez yakalandığında ehliyeti 6 ay süreyle geri alınır ve para cezası uygulanır;
- * İkinci kez yakalandığında ehliyeti 2 yıl süre ile geri alınır ve para cezası uygulanır. İki yıl sonunda Sürücü Davranışları Geliştirme Eğitimine tabi tutulur, eğitimi başarıyla tamamlayanların ehliyetleri iade edilir;
- * Geriye doğru beş yıl içinde üçüncü kez alkollü araç kullandığı belirlenen sürücülerin ehliyeti ise beş yıl süre ile geri alınır ve para cezası uygulanır. Bunların yanında, hafif hapis cezası da mahkeme kararına göre uygulanabilmektedir.

<http://trfdenetleme.iem.gov.tr/alkol.aspx>

<http://www.uzmantv.com/alkollu-arac-kullanmanin-cezasi-nedir>

Önlemler

Alkollü araç kullanmanın önüne geçebilmek için alınması gereken önlemler şöyle sıralanmaktadır (Ayvaşık, 2002):

- * Yasal düzenlemeler
- * Cezanın davranıştan hemen sonra gelmesi
- * Alkol denetimlerinin artırılması, böylelikle algılanan yakalanma olasılığının artırılması
- * Tutum değişimi programlarının uygulanması



Öneriler

- Sorundan uzak durun.
- Bir sürücüye asla alkol teklif etmeyin.
- Alkolsüz içkiler için.
- Taksiye binin.
- Toplu taşıma araçlarını kullanın.
- Bulunduğunuz yerde kalın.

Sürücüler, yasal sınırın altında
alkol alırlarsa, güvenli araç
kullanabileceklerini zannederler.
Oysa bir içki bile sürücülük
yeteneğini etkiler.

Tek güvenli yol vardır:
İçkisiz araba kullanmak.



Kayseri-Malatya karayolunun 77. kilometresinde 3 Temmuz Pazartesi günü tek taraflı olarak meydana gelen **7 kişinin** ölümü ve **41 kişinin** yaralanmasıyla sonuçlanan trafik kazasının nedeninin aşırı hız, yorgunluk ve uykusuzluk olduğu belirlendi.

Kaza hakkında açıklama yapan Kayseri İl Emniyet Müdürü Bekir Tanrıkulu, Pınarbaşı ilçesi Solaklar köyü mevkiinde meydana gelen tek taraflı trafik kazası sonucu şarampole yuvarlanan Metro firmasına ait otobüsün şoförünün aşırı hız yaptığıının, yorgun ve uykusuz olduğunun tespit edildiğini söyledi. Tanrıkulu, aracın takograf cihazının Kayseri'de ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nce yapılan inceleme sonucunda cihaza müdahale edildiği yani aracın 120 kilometre hızla seyrederken 88 kilometre gösterdiğini belirtti.

<http://www.porttakal.com/ahaber-asiri-hiz-yorgunluk-ve-uykusuzluk-kazaya-neden-oldu-276213.html>

Yorgun sürücüler için sevindirici haber

Bursa'da, Kurban Bayramı ile öncesi ve sonrasında yapılacak trafik denetimlerinde, yorgun, uykusuz ve dalgın olduğu belirlenen sürücüler, Bölge Trafik Denetleme İstasyonları'nda oluşturulan "**Sürücü Dinlenme Odaları**"ndan ücretsiz faydalanabilecek.

Bursa Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürü İbrahim Erkalaycıoğlu, AA muhabirine yaptığı açıklamada, kazaların genellikle arkadan çarpma, kırmızı ışık ihlalleri, uykusuz ve yorgun araç kullanma ile aşırı hızdan meydana geldiğini kaydetti.

Uykusuz, yorgun sürücülerin vücut hareketlerinin yavaşladığını ve reflekslerinin zayıfladığını dile getiren Erkalaycıoğlu, "Yorgun, uykusuz ve dalgın olduğu belirlenen sürücüler, Bölge Trafik Denetleme İstasyonları'ndaki sürücü dinlenme odalarında istirahat edebilecek. İstasyonlarımızda, herkesin kullanımına açık dinlenme odası, kamelya, mutfak ve özürlü vatandaşlarımız için tuvaletler gibi birçok imkanımız mevcut" dedi.



Yorgunluk Ve Trafik Güvenliği

Yorgunluk, kişinin sürekli olarak yaptığı bir işte, bir eylemde artık daha fazla devam edemeyeceği, daha iyi performans sergileyemeyeceği, bu nedenle de yaptığı içi bırakması gereken noktadır.

Birçok kişi alkollü araç kullanmanın ne kadar tehlikeli olduğunun bilincinde ve farkında olmakla birlikte, yorgun ve uykusuz araç kullanmanın da en az alkollü araç kullanmak kadar tehlikeli olduğu ve en önemli kaza nedenlerinden biri olduğu gerçeğini yeterince bilmemekte ya da göz ardı etmektedir.

Oysa, uykusuzluk, tıpkı alkol ve uyuşturucunun etkisi altındayken olduğu gibi sürücölük performansını olumsuz etkilemekte ve ciddi trafik kazalarına neden olmaktadır.

ABD Ulusal Karayolları Trafik Güvenliği Dairesi (NHTSA) verilerine göre yorgun ve uykusuz araç kullanmaya bağlı her yıl yaklaşık 100.000 kaza (tüm kazaların % 1.5'i) ve yılda yaklaşık 1500 ölüm (tüm ölümlü kazaların % 4'ü) meydana gelmektedir.

Ülkemizde yapılan bir araştırmaya göre, kendileriyle mülakat yapılan ağır vasıta sürücüleri en önemli kaza nedenleri olarak, alkollü iken araç kullanmak(%23.5), hatalı sollama yapmak (%22), yorgun ve uykusuz araç kullanmak (% 17.1), yeterli sürücülük deneyimi olmamak(%16.2) ve trafiğin akışına göre hızı ayarlayamamak gibi sürücü hatalarını belirtmişlerdir(Sönmez, 1999).

Avustralya'da yapılan çalışmalarda tüm kazaların % 20-30'unun, ölümlü kamyon kazalarının %25-35'inin yorgunluktan kaynaklandığı belirtilmektedir.

Uykuyla İlişkili Kazalar Açısından En Çok Risk Altında Olan Sürücüler

- *Uykusu bozulmuş ya da yorgun sürücüler
- *Mola vermeksizin uzun süre araç kullananlar,
- *Gece, öğleden sonra ve normalde uyuduğu saatlerde araç kullananlar,
- *Uyku yapan ilaçlar ya da alkol alanlar,
- *Tek başına araç kullananlar,
- *Uzun, kırsal, sıkıcıcı yollarda araç kullananlar,
- *Sık yolculuk edenler

Neden Önemli

Ağır kamyon ve otobüs kazalarının pek çoğu uzun süre araç kullanmaktan kaynaklanan, sürücünün direksiyon başında uyuyakalması sonucu oluşan kazalardır.

Yorgunluğu ölçebilen objektif bir ölçüm aracı yoktur. Bundan dolayı da kazanın nedeni her zaman yorgunluk olarak teşhis edilemez. Yorgun ve uykusuz olma sonucu oluşan kazalar genellikle ağır kazalardır ve pek çoğunda sürücü ölmektedir. Sürücü yaşıyor olsa bile, yorgunluğunu kazanın nedeni olarak rapor etmemektedir.

Uykusuzluk ve yorgunluk hali, alkollü olma durumu gibi kaza sonrası teşhis edilememektedir. Bunların yanında, bu türden kazalar genellikle tek aracın karıştığı kazalardır, gecenin geç saatleri ile sabahın erken saatlerinde meydana geldiğinden, şahit bulunamamaktadır.

Bazı İpuçları

Oluşan bir kazanın nedeninin sürücünün uyuması olduğuna dair belirtilen bazı ipuçları şunlardır:

- *Sürücünün alkolmetre ve kan değerlerindeki alkol düzeyinin yasal sınırın altında olması,
- *Aracın gittiği yönün karşı yönünde yoldan çıkması,
- *Başka bir araca arkadan çarpmamış olması,
- *Fren izine rastlanmaması,
- *Araçta mekanik bir sorun olmaması,
- *Havanın iyi, görüşün açık olması.

Direksiyon Başında Yorgunluk Ve Uyku Belirtileri

Fiziksel, Zihinsel Ve Davranışsal Belirtiler

- * Direksiyon başındayken yorgunluk ve uykusuzluğun basit işaretleri vardır. Bunlar,
- * Gözlerin karıncalanması
- * Ensede gerginlik
- * Sırt ağrıları
- * Esneme
- * Başı dik tutmakta güçlük çekilmesi
- * Gözleri belirli bir noktaya odaklamada güçlük çekilmesi
- * Kulak çınlaması, mide yanması, sersemlik.
- * Sırt ağrısı, baş ağrısı, eklem tutulması ve uyuşukluk.
- * Ayaklarda ağrı, yorgun ve hareketsiz gözler, uyku hali.
- * İsabetli karar verme yeteneğinin azalması.
- * Algılama ve dikkat düzeyi düşmesi, buna bağlı olarak trafik işaretlerinin atlanması ya da hatırlanmaması
- * Risk alma eğiliminin artması, riskli davranışların daha sık görülmeye başlaması, acele etme, hız yapma, gibi.
- * Kural ihlalinin sıklaşması .
- * Diğer sürücülere karşı sabırsız ve hoşgörüsüz davranışlarda artış.

Çevrenin Yorgunluk Üzerindeki Etkileri

*Yoğun şehiriçi trafiği:

*Gerginlik

*Sinirlilik

*Baş ağrısı

*Sabırsızlık

*Uzun, Monoton şehirdışı yolculuğu:

*Dikkat bozulması

*Sıkılma

*Rehavet

*Uykululuk, uyku hali

Önlemler

Dinlenmiş ve zinde biçimde sürücü koltuğuna oturulması garantilenmelidir.

Yorgunluk belirtilerine karşı sürücülerin bilgi edinmesi sağlanmalıdır.

Davranışsal önlemler olarak, pencereyi açma, radyoyu açma, arabanın etrafında yürüme, mola verme, vs. belirtilmektedir.

Teknolojik önlemler olarak, araç içi teknik cihazlar geliştirilmektedir.

Yaptırımlar yasalara uygunluğun denetimi ile yerine getirilmelidir.

Sorular

Soru-1	Ülkemizde alkol hem alkol kullanımı, hem de alkollü iken araç kullanımı çok yaygındır ve kazaların oluşumunda % 75 oranda etken olarak bulunmuştur.		Yanlış
Soru-2	Yorgun ve uykusuz araç kullanmak da en az alkollü araç kullanmak kadar tehlikeli olup, önemli kaza nedenlerinden biridir.	Doğru	
Soru-3	Kişinin az miktarda alkol alması ve kanındaki alkol seviyesinin yasada belirtilen miktarın üzerine çıkmaması halinde, araç kullanması tehlikeli değildir.		Yanlış
Soru-4	Geriye doğru beş yıl içinde üçüncü kez alkollü araç kullandığı belirlenen sürücülerin ehliyeti iki yıl süre ile geri alınır ve para cezası uygulanır.		Yanlış
Soru 5	Yorgun ve uykusuz araç kullanıldığını teşhis etmek, alkollü olmayı teşhis etmekten daha güçtür. Çünkü yorgunluğu ölçebilen bir cihaz yoktur.	Doğru	

Kaynaklar

- * Ayvaşık, B.(2002). Alkol, öğrenme Süreçleri ve Trafik Kazaları. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5 (9-10), 83 – 103.
- * Hancı. İ. H., Eşiyok B., Uyku ve Trafik Kazaları, STED, Mart 2001, <http://www.ttb.org.tr/STED/sted0301/1.html>
- * Pek, A. ve Pınarcı, M. (2010). Alkol ve bağımlılık yapıcı madde kullanımının trafik güvenliğine etkisi. *Polis Bilimleri Dergisi*, 12(4), 1-17.
- * Temel, F. ve Özcebe, H.(2006). Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları. *Sted*, 15 (11), s.194
- * http://en.wikipedia.org/wiki/File:Drunk_driving_simulator,_Montreal_by_CAA_of_Quebec.jpg
- * <http://www.porttakal.com/ahaber-asiri-hiz-yorgunluk-ve-uykusuzluk-kazaya-neden-oldu-276213.html>
- * <http://www.haber7.com/trafik-kazalari/haber/943731-yorgun-suruculer-icin-sevindirici-haber>
- * <http://trfdenetleme.iem.gov.tr/alkol.aspx>
- * <http://www.uzmantv.com/alkollu-arac-kullanmanin-cezasi-nedir>
- * http://www.dha.com.tr/karikocanin-feci-sonu_135694.html

Trafik Hayattır! Trafik Güvenliği

eğitim içeriği



tarafından hazırlanmıştır.