



EUROMCONTACT, EFCLIN, EUROM I, ECOO

2011–2020 Avrupa Yol Güvenliđi Eylem Planı Hazırlıkları Hakkında Kamu Yoklamasına Yanıt

30 Ekim, 2009

Giriş

Avrupa’da optik sektöründe faaliyet gösteren ticari birlikleri¹, trafik güvenliği ve sürücü eğitimi konulu kamu yoklamasıyla ilgili kendilerine yanıt verme hakkı verildiği için mutluluk duymaktadır. Ümidimiz, elde edilecek sonuçların Avrupa’da yol güvenliğini, sadece sürücü yetkinliklerini ve tecrübesini ölçerek değil, aynı zamanda sürücünün araç kullanabilmek için fiziksel durumunu, görme sağlığını da dâhil ederek net aksiyonlar şeklinde belireceği ve daha iyi hale getireceğidir. Göz sağlığının, hem istatistikî, hem de sezgisel açıdan sürücü güvenliği üzerinde muazzam bir etkisi bulunmaktadır.

Yol güvenliği ve görme sağlığının önemi

Avrupa Komisyonunun yol ve sürücü güvenliğine hitaben hazırlamış olduğu yeni uygulamayı memnuniyetle karşılıyorruz. Sürücü güvenliği, 2006/126/EC numaralı Sürücü Ehliyeti Hakkında Direktif’in ayrılmaz bir parçası olmakla birlikte, Avrupa yollarındaki güvenliği arttırmak için mevcut kanunun daha iyi uygulanması ve ek aksiyonların gerçekleştirilmesi için daha pek çok alanımız bulunmaktadır.

Komisyon tarafından 2010 yılına kadar sürücü hatalarının %50 oranında azaltılacağı yönünde 2001 yılında hedef belirlenmiştir. Bu yönde ciddi ilerleme kaydedilmiş olmakla birlikte (2007 yılına kadar %20 azalma kaydedilmiştir) söz konusu hedefe ulaşabilmek için çabaların devam ettirilmesi gerekmektedir. Sadece 2007 yılında 43.000 kişi Avrupa yollarındaki trafik kazalarında yaşamını yitirmiştir. Bu rakam, her hafta beş orta büyüklükte yolcu uçağının düşmesine denk gelmektedir. Basit bir hesapla, otomobil icat olduğundan bu yana araba kazasında ölen insan sayısı aynı dönem² içindeki tüm savaşlarda ölen insan sayısından fazladır. Bu kazaların ekonomik maliyeti de yüksektir. Örneğin, ISTAT tarafından gerçekleştirilen bir araştırma sonuçlarına göre 2007 yılında İtalya yollarında yaşanan trafik kazalarının maliyeti, ülkenin GSYİH’sının³ %2’sine denk düşmektedir.

Yoklama çalışması, trafik güvenliği probleminin boyutlarını doğru bir şekilde tespit etmekte, düşünceli ve etkin çözümler önermektedir. Bizler bu önerileri memnuniyetle karşılamakta ve “kişisel veya içeriksel faktörlerin yol kullanıcısının davranışları üzerinde önemli bir rol oynadığına” dair açıklamayı çok yerinde bulmaktayız. Buna rağmen, yapılan çalışma sürücülerin ne tıbbi durumuna, ne de özellikle görme sağlığıyla ilgili fiziksel durumunun önemine değinmektedir.

¹ EUROMCONTACT, EFCLIN, EUROM I, ECOO

² “Net Görüş Düzeltmesinin Güvenli Araç Kullanımındaki Önemi” Silvio Maffioletti, Renato Pocaterra, ve Silvia Tavazzi, Università degli Studi di Milano, Ocak 2009.

³ Ibid

- **Görme sağlığı, güvenli araç kullanımında kritik öneme sahip bir parametredir ve kontrolü hem kolay hem de ucuzdur.**
- **Görme muayeneleri, çeşitli AB üyesi ülkeler arasında uygulamada büyük oranda değişkenlik göstermektedir ve muazzam derecede koordinasyon, uyumlulaştırma ve doğru uygulama gereksinimindedir.**

Görme sağlığının önemi

Görme sağlığı sorunları, her yıl Avrupa içinde meydana gelen 1,3 milyon trafik kazasının sürekli etken faktörüdür. Görme sağlığı araç sürmeyi önemli ölçüde etkilemektedir. Net ve keskin bir görüşe sahip olmanın önemi her araç sürücüsü tarafından teyit edilecektir! Gerçekten de araç sürerken verilen kararların ve yapılan hareketlerin %90'ı sürücünün görmesiyle ilişkilidir⁴.

Araç sürerken iyi görebilmek, sürücünün daha az yorulmasına ve aynı zamanda daha iyi işitmesine yardımcı olur. Hipermetropluk, genç insanların göz kusurlarına rağmen yeterli netlikte görmeleri şeklinde ortaya çıkabilir. Ancak sık sık migren, yorgunluk, baş ağrısı ve okumaya karşı isteksizlik belirtilerini de beraberinde getirir. Genellikle 30'lu yaşların ortasında ortaya çıkar ve optik düzeltme kullanan kişide bu durum rahatlamaya neden olur. Görme netliğini azaltan Katarakt hastalığı, aynı zamanda parlak ışığa karşı hassasiyet ve kontrastların kaybolması şeklinde gösterir kendisini ve nüfus yaşlandıkça ciddi, giderek büyüyen bir problem haline gelmektedir. Amerika'da gece saatlerinde yaşanan trafik kazaları, gündüz saatlerinde yaşanan kazaların tam 3 misli fazladır. Bu da kısmen sürücülerin gece görüşünün zayıflığı ile açıklanabilir⁵. Hatta kullanılan güneş gözlüğünün renginin bile renkli görme bozukluğu (renk körlüğü) olan bir araç sürücüsü için dikkat ve kontrollü seçilmelidir⁶. Ne yazık ki pek çok araç sürücüsü kendi yetersiz görme durumu konusunu ya ihmal etmekte veya yok saymaktadır.

Oysaki mevcut deliller, pek çok sürücüde görme kusurlarının yaygın olduğunu göstermektedir.

Association Nationale de l'Amélioration de la Vue (ASNAV) tarafından geçtiğimiz günlerde Fransa'da bu güne kadar gizli kalmış büyük çapta görme problemlerine ışık tutulmuştur. 30.000 sürücünün muayene edilmesi sonucunda, bu sürücülerin %30'unun görme performanslarındaki hafif derecede zayıflığın farkında olmadığı, %5'inin ise çok zayıf gördüğünden haberdar olduğu ortaya çıkmıştır.

2008 Paris Motor Show esnasında ASNAV tarafından 2.000 sürücü göz muayenesine tabi tutulmuş ve bunlar arasından %20'sine bir oftalmologa muayene olmaları tavsiye edilmiş, önemli bir kısmının da Sürücü Ehliyeti Direktifinde belirlenmiş asgari oran olan 0.5'ten düşük binoküler netliğe sahip olduğu görülmüştür.

Bir başka yeni yapılan ve örnekleme 1.000 sürücü üzerindeki araştırma sonucunda, Università degli Studi di Milano araştırmacılarının açıklamalarına göre sürücülerin, İtalyan Trafik Kanunu'nda belirlenen standartlara kıyasla:

- %25'inin gece görüşü yetersiz;
- %19'unun görme netliği yetersiz;
- %3'ünün binoküler görüşü yetersiz;
- %2'sinin renk görüşü yetersiz;
- %2'sinin görme alanı yetersiz bulunmuştur.

Genel olarak her üç katılımcıdan birisinde kanunen zorunlu tutulan asgari oranın altında kalan noksan görme performansı belirlenmiştir. Araştırmada, araç sürmek için gerekli olan önemli diğer görme

⁴ "Au volant, c'est la vie," ASNAV, <http://www.asnav.org/auvolant.html>.

⁵ "Gündüz ve Gece Süresince Yolcu Aracı Kullanıcı Kazaları – Bir Zıtlık," Varghese ve diğ., Mayıs 2007.

⁶ Güneş Gözlükleri, Trafik Sinyalleri ve Renkli Görme Bozuklukları, S.J. Dain, J.M. Wood, D.A. Atchison, Optometri ve Görme Bilimi, Avustralya New South Wales Üniversitesi ile Optometri Fakültesi ve Sağlık ve Biyomedikal Teknoloji Enstitüsü, Avustralya Queensland Teknik Üniversitesi, Nisan 2009.

kriterleri de tespit edilmiş (sakkadik mobilite, görsel konsantrasyon, değişken kontrastlarda görme netliği ve algısal bozukluklar), bu kategorilerde daha da büyük oranlarda noksanlıklar kaydedilmiştir⁷.

Görüldüğü üzere, görme sağlığı durumunun kazalardaki etkisini kesin ve niceliksel olarak belirlemek zor olabilir çünkü pek çok olayda pek çok faktörün katkısı vardır. Buna rağmen, pek çok yeni araştırma ile görme sağlığındaki noksanlığın ve sürüş güvenliğindeki eksiklik ile kazaların arasındaki bağıntı ortaya konulmuştur.

- ISTAT verileri (2008), görsel algılamaya ile **mevcut kazaların %59'u arasında doğrudan nedensel bir ilişki** ortaya koymaktadır⁸.
- Milano'da yapılan araştırma, "**Kazaya Karıma Endeksi**" **orta veya yüksek olarak tespit edilen araç sürücülerinin %70'inde görme bozuklukları** kaydedilmiştir⁹.
- Avustralya'da yapılan bir araştırma sonucunda, hafif ve orta düzeyde kataraktı olan sürücülerin tehlikeleri algılama imkanlarının önemli ölçüde engellendiği, ancak kataraktı olan pek çok kişinin uzatmalı dönemler boyunca araç kullanmaya devam ettikleri ortaya konulmuştur. Katarakt ameliyatı olmak için bekleyen hastalarda örnekleme yapılan bir inceleme sonucunda bunların %23'ünün zayıf görme nedeniyle illegal olarak araç kullandıkları tespit edilmiştir¹⁰.
- ABD'de gözünde katarakt olan sürücülerin 5 yıllık bir dönem içerisinde bir kazadan sorumlu olma ihtimalleri, sağlıklı gören kişilere göre 2,5 misli fazla oldukları tespit edilmiştir (katarakt yalnızca bir gözde olsa bile)¹¹.
- ABD'de katarakt ameliyatı olan araç sürücülerinin kaza yapma oranlarının, kataraktlı olarak araç sürmeye devam edenlere göre %50 daha düşük olduğu tespit edilmiştir¹².
- Katarakt nedeniyle azalmış kontrast hassaslığı, kaza riski ile bağlantılı tehlike algılamasını etkilemektedir. ABD'de araba kazalarına karışan sürücülerin, kazaya karışmamış olanlara göre daha kötü gören gözlerinde zayıf kontrast hassaslığı olduğu tespit edilmiştir¹³.
- Polonya'da polis, Torun ve Ponzan kentlerinde kaza yapan sürücülere görme netliği testi yapmış ve yetersiz görmenin bu kazaların ikinci en önemli nedeni olduğu sonucuna varmıştır.

Tüm bunlara karşın, Hollanda ve İspanya'da 50 yaş üstündeki sürücülerin yaklaşık beşte biri, düzenli göz muayenesi olmamaktadır. İngiltere'de her iki sürücüden biri düzenli muayene olmamaktadır.

Görme sağlığı muayenesinin önemi

Yol güvenliğinin artırılması, büyük miktarda para ve politikacıların eforunu gerektiren geniş çaplı bir projedir. Sürücülerin ve otoritelerin eğitilmesi gerekli olmakla birlikte uzun vadeli bir taahhüt, astronomik kamu harcamaları ve sıklıkla karmaşık toplum eğitimi altyapı sistemlerini şart koşmaktadır. Öte yandan zayıf görme performansı, oldukça kolay ve hatasız düzeltilmesi mümkün olan hesaplı faktörlerden birisidir. Kalifiye bir **oftalmolog**, **optometrist** veya **optisyen** tarafından gerçekleştirilecek olan **basit ve geçerli bir görme muayenesi**, herhangi bir görme probleminin kolay ve çabuk şekilde tespit edilmesini ve trafiğin daha güvenli olmasını sağlayacaktır. Sürücülerin %10'unda, görme düzeltici gereç ile görme keskinliğinde ciddi oranda bir düzelme elde edilecektir.¹⁴

⁷ "Net Görüş Düzeltmesinin Güvenli Araç Kullanımındaki Önemi" Silvio Silvio Maffioletti, Renato Pocaterra, ve Silvia Tavazzi, Università degli Studi di Milano, Ocak 2009.

⁸ "Net Görüş Düzeltmesinin Güvenli Araç Kullanımındaki Önemi" Silvio Silvio Maffioletti, Renato Pocaterra, ve Silvia Tavazzi, Università degli Studi di Milano, Ocak 2009.

⁹ Ibid.

¹⁰ "Zayıf görme, kötü araç sürmeye neden olmaktadır" Avrupa Optometri ve Optik Konseyi, 23 Ocak 2009.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

¹⁴ "Odak Noktası Sürücü Görüşü" <http://www.fmo.co.uk/news/article.asp?id=38>.

Pek çok kişi, görmesinin zayıfladığını fark ettiği zaman bir göz sağlığı uzmanına gitmeyi ya erteler ya ihmal eder. Bundan başka pek çok kişi, zaman içerisinde gözlerinin yavaş yavaş zayıfladığını farkına varmaz. Trafikte bulunan ve gözleri iyi görmeyen sürücülerin oranları hakkında bilinenleri temel alarak şunu söylemek mümkündür ki **sürücülerde yapılacak bir görme muayenesi, görme düzeltilmesi gereksinimi açısından şüphesiz pek çok gizli kalmış vakayı karşımıza çıkaracaktır.** Bu konuda Komisyonun net bir yönlendirmesi çok faydalı olur.

Görme muayenesi oldukça **etken maliyetli** bir işlemdir. Almanya’da uygulanan basit bir “geçti/kaldı” testinin maliyeti yaklaşık 11 Euro kadardır (sosyal güvenlik kurumu tarafından karşılanmadığı için sağlık sigortasına bir yük oluşturmamaktadır). Yaklaşık olarak bu tutar, bir ehliyetin 10 yıllık geçerlilik süresinin her 1 yılına karşılık gelmektedir ve önemsiz sayılabilecek bir maliyettir. ASNAV görme sağlığı barometresi tarafından ortaya çıkarılan bir neticeye göre, anket yapılan Fransız vatandaşlarının %91’i, sürücülerde düzenli göz muayenesini desteklemekte ve bunun için rasyonel bir ücret ödemeye hazır olduklarını açıklamaktadırlar.

Sürücü Ehliyeti Direktifinin Uygulanması: Zorunlu Görme Muayeneleri

2006 yılında kabul edilen ve 2006/126/EC numaralı Sürücü Ehliyeti Direktifi, ilerleme için temel oluşturmaktadır. Komisyon’a, Üye Ülkelerin bu Direktifin araç sürmeye yeterli sağlık konulu kısmını uyguladıklarını dikkatle izlemesi ve 2013 yılındaki son tarihe kadar benimsemelerinin sağlanması hususunda istekte bulunulacaktır.

Direktif, temel göz sağlığı gereksinimleriyle ilgili önemli bazı temeller atmaktadır. Direktife göre, sürücü ehliyetleri sadece, başvuru sahibi EK III’te belirtilen tıbbi standartları karşılıyorsa verilebilecektir.

EK III’te belirtilen isterler arasında, uzak görme keskinliği (monoküler ve binoküler), görme alanları ve kırmızı/yeşil renk görme testi bulunan bazı basit görme keskinliği isterleri mevcuttur. EK, tüm başvuru sahiplerinin yeterli görme keskinliğine sahip olduklarını ispatlayan “uygun bir tetkikten geçmelerini” belirtmektedir. “Başvuru sahibinin görme keskinliğinin yeterli olmadığı konusunda bir şüphe bulunması halinde, başvuru sahibi yetkin tıbbi merci tarafından muayene edilecektir. Bu muayene esnasında, şu hususlara özellikle dikkat edilecektir: görme keskinliği, görme alanı, loş ışıkta görme ve ilerleyen göz hastalıkları”. İki ehliyet kategorisi için özel standartlar belirlenmiştir.¹⁵

“Uygun tetkik” ile kastedilen, temel ve bilimsel olmayan göz testlerinin (örneğin ehliyet sınavı görevlisinin yürüteceği gibi) çok yanlış ve haksız olacağı net bir şekilde görülmektedir. Yetkin bir profesyonel, basit, doğru, **standartlara uygun ve geçerli** testler uygulayabilecek ve gerekliyse daha derinlemesine muayene yapacak, görme düzeltilmesi konusunda bilgi verebilecektir. Bu şekilde testler şu anda İspanya, İtalya, Finlandiya, Danimarka ve Hollanda’da yapılmaktadır.

Şu anki mevcut durumda, sürücülerin ilk ehliyet aldıkları dönem içerisinde EK III’de belirtilen görme isterlerini karşılamaları beklenilmektedir. Direktifin 7’inci maddesine göre, C’den D1E kategorilerine kadarki “ehliyetlerin geçerlilik süresi dolduğunda yenilenmesi, EK III’te belirtilen fiziksel ve ruhsal sağlık konusundaki asgari standartların halen karşılanıyor olmasına bağlıdır.” Ancak AM’den BE kategorilerine kadarki ehliyetlerde (örn. araba, motosiklet vs), ehliyetin yenilenmesi esnasında standartların uygulanması Üye Ülkelerin inisiyatifine bırakılmış durumdadır.

¹⁵ Ek III’te yer alan standartların geliştirilmesiyle ilgili olarak aşağıdaki konuların sağlayacağı avantajların dikkate sunulması istenilmektedir:

- Sakkadik göz hareketleri, sürücülerin çabuk bir şekilde görme alanındaki nesnelere odak değiştirmesini sağlar (örn. yolun solundaki ve sağındaki engeller);
- Görsel konsantrasyon, görme alanının merkezine sürekli olarak odaklanma ve dikkat sağlayabilmek;
- Değişken kontrast esnasında görme keskinliği, objeler ve engeller arasında düşük kontrastlarda da ayırım yapabilmek (örneğin sisli yolda);
- Kognitif bozukluk veya aynı anda çeşitli girdi kaynaklarına birden dikkatini verebilme (görme sağlığı ile dolaylı bağlantıya sahiptir).

EK III’te belirlenmiş olan görme standartlarının **hem ehliyet alınırken, hem de yenilenirken** uygulanmasının sağlayacağı avantajları öne çıkarmak hususunda Komisyonun hayati bir role sahip olduğu inancındayız.

AM’den BE kategorilerine kadar her 10 yılda bir yapılacak olan yenilemeler, elbette ki 15 yıllık yenileme sürecinden daha fazla görme düzeltmesine ihtiyacı bulunan kişiyi kapsayacaktır. Gerçekten de yeni sürücüler için, özel tıbbi durumları bulunan sürücüler için ve 50 yaşın üstündeki sürücüler için daha kısa aralıkların belirlenmesi gerekmektedir. Görme performansının zayıflaması, bedenin yaşlanması ile birlikte gelen doğal bir süreçtir. Gözler, insan vücudunun pek çok diğer bölümü gibi, birden bire zayıflayabilirler. Ortalama olarak bakıldığında, ilk kez ehliyet alan bir kimsenin gözleri, tecrübeli sürücünün gözlerinden daha iyi görmektedir. Ne yazık ki pek çok sürücü, görme performansları aşamalı olarak zayıflasa bile görme düzelticisi olmadan trafikte seyretmektedirler. Bu nedenle düzenli göz muayeneleri, görme düzelticisi gereksiniminde olan sürücülerin tespit edilmesi açısından ve dolayısıyla trafik güvenliğini arttırmak açısından kati surette gereklidir. Doğrusu, pek çok kişi için EK III’te belirtilen fiziksel isterlerin, ehliyetin ilk verildiği zamandan çok ehliyetin her yenilenmesine konu olması daha faydalı sonuçlar doğuracaktır. Trafik polisinin rutin kontrollerinde uygulayacağı basit monoküler görme keskinliği testleri ve yetersiz görme keskinliğinde uygulanacak para cezası, istatistiklerde belirtilen görme düzelticisi bulunmadan araç süren kişileri uyaracaktır.

Sonuç olarak Komisyon ve Trafik Güvenlik Eğitimi Avrupa Komitesi, araç sürmek için fiziksel sağlığın değerini ve sürücülerin gözlerinin, bir göz sağlığı uzmanı tarafından ve ehliyet alındıktan sonraki dönem içerisinde, daha sistematik bir şekilde kontrol edilmesinin sağlayacağı kolay ve çabuk avantajları açıkça görmeye davet edilmektedir. Tüm sürücüler için zorunlu “geçti/kaldı” muayenesi, doğru profesyonel ortam içerisinde yapılırsa, görmeyle ilgili kazaların azaltılmasında uygulanacak, can ve mal kaybını, yaralanmaları ve ölümleri azaltacak basit bir tedbir anlamına gelmektedir. Görme sağlığı, Avrupa Birliği içerisindeki trafik kazalarından kaynaklanan trajik ölü ve yaralı sayılarını azaltmak hedefli her türlü plana entegre edilmelidir.

Dernekler hakkında:

- Avrupa Optometri ve Optik Konseyi (ECOO)
www.ecoo.info
- Avrupa Kontakt Lens Sanayicileri Federasyonu (EFCLIN)
www.efclin.com
- Avrupa Kontakt Lens Ürünleri Ulusal Dernekleri ve Uluslararası Üreticileri Federasyonu (EUROMCONTACT)
www.euromcontact.org ve
- Uluslararası Kontakt Lens Eğitmenleri Derneği Avrupa temsilcisi (IACLE).
www.iacle.org
- EUROM I: Gözlük ve Çerçeve Üreticileri ulusal derneklerini temsil etmektedir.
www.eurom.org

Daha fazla bilgi için irtibat adresi:

Mrs. Anne-Marie Wolters, Genel Sekreter, EUROMCONTACT

Eposta: info@euromcontact.org Tel/Faks: +32 71 877 567