

Trafik Güvenliği:

# JAPONYA'DA OTOMOBİL VE TRAFİK

JAPON ŞOFÖRÜ ZORAKI GÜLER

Paul DENARIE

Japonya: 110 milyon insan, 17 milyonu özel olan 28 milyon taşıt, ve beşte dördü üzerinde yerleşme olanağı bulunamayan dağlardan oluşan 337.000 kilometre kare. 6.4 kişiye bir otomobil düşüyor ki, bu haliyle Avrupa ya da Amerika ile pek kıyaslanamaz. Ve yine kilometre kareye Amerika'daki 60'a karşılık, 480 araba düşüyor. Öte yandan yavaş düzeltilen eski bir yol ağı; bir milyon kilometre normal standartta yol ile üzerinde araba işleyebilen bayağı yol (yarıdan çoğu asfaltlanmamış durumda, ve genişliği 3.50 m.'yi geçmeyen) 1800 Km. de otoyol.

Ayrıca, yaramaz durumlar başka yerlerde olduğundan fazladır, zorunluluklar da öyle. Paskalyanın arifesinde, Tokyo'nun orta yerinde hava kirlenmesine karşı yılın ilk tehlike uyarısı yapıldı. Aka çalan kimyasal bir sis perdesi şehrin üzerini kaplıyordu.

Hükümet, derhal, en önemli şirket ve fabrikadan 138'ine yakıt tüketimini % 20 azaltmalarını, şoförlerden de kirli bölgeden kaçınmalarını istemişti.

Fakat daha beter durumlar meydana geldi; Haziran, Temmuz aylarında kirlilik bazan haddinden fazla arttığından polis memurları kavşaklarda oksijen maskesi takmak, hoparlörler de gelip geçenleri "Koşmayınız, metro ya da mağaza merdivenlerini dörder dörder çıkmayınız" diye uyararak zorunda kaldılar.

Arabalarla, fabrikaların zarar görmemesi için alınan sert önlemlere (dünya standartlarının en şiddetlileri) karşın, uzmanlar çoktan, aşılması gereken yoğunlaşmayı 37 milyon taşıt olarak saptamışlardır ki buna da 1985'de ulaşılacaktır.

Görülüyor ki, yaşam Japon şoförü için pek parlak değil, ileride de daha iyi olacağı benzemez. Alınan sert önlemler sayesinde trafik kazalarının sayısı, önemli oranlarda azalmıştır. 16.765 ölü ve 981.000 yaralı ile 1970 yılında en yüksek noktasına varan kazalar, geçen yıl 10.792 ölü ve 622.000 yaralı ile sonuçlanmıştır. Ve gelecek beş yıl içinde ölü sayısının 8.000'inin

altına düşmesi beklenmektedir. Şoförleri her fırsatta emniyet kemerlerini takmaya zorlayarak, (emniyet kemeri, bugün, sadece otoyol üzerinde zorunludur.) beş yıl içinde sayısı 23 binden 62 bine yükselen ışıklı işaretler sayısını daha da arttırarak, yol ağını düzelterek. Geçen yıldan beri hız şehir içinde saatte 40, şehir dışında 60, şehrsel otoyollarda 70 ve kırsal otoyollarda 100 km. olarak sınırlayarak.

## Katmerli Vergiler ve Aslanın Ağzında Bir Ehliyetname

Petrol - Japonya bir litre benzin bile üretmez, petrolünün % 80.7'si Arap memleketlerinden gelir - yine pek pahalı değildir: normal benzinin litresi 110 yen (5,7 TL.), süper benzinin litresi ise 120 yen (6,3 TL.). Ancak araba satın alacak bir kimsenin, nüfusu 50.000'den fazla olan bir şehirde, bir park yeri kiraladığını ya da satın aldığını tanıtlaması şarttır. Yeni arabalardan katma değer vergisi alınmıyor, fakat 1600 cm<sup>3</sup> altındaki arabalardan % 15, üstündeki arabalardan ise % 20, bir vergi alınıyor ki, orta bir araba için aşağı yukarı 130.000'i buluyor (yaklaşık 6.825 TL.). Ve alış, ağırlık ile yıllık kullanma üzerine daha birçok dolaysız vergi üretimden başlayarak toplam dokuz tane. Her iki durumda da, Japon şoförü, arabanın satın alınışını izleyen altı yıl içinde, zorunlu sigorta da dahil yaklaşık 965.000 yen (50.750 TL.) ödemek zorundadır. Bu da aşağı yukarı yeni bir araba parası demektir.

Orta bir Amerikalının ödeyeceği verginin beş katı. Bundan başka, şoförün belirli zamanlarda arabasını muayene ettirmesi ve onu, öngörülen tarihlerde şiddeti 1978'e kadar daha da artacak olan çevre kirlenmesi standartlarına uyarlaması gerektir. Ve nihayet, cezasını da hesaba katarak arabasını her zaman temiz tutmak zorundadır.

Öte yandan, ehliyetnamesi, dersler içinde, (25 saat direksiyon, 15 saat teknik ve tüzük) 200.000 yen'e (10.500 TL.) mal almaktadır. Üç yıl sonunda, bu kez çok düşük bir ücretle (1000 yen

= 52.5 TL.) bir göz muayenesinden geçmesi ve yeni kurslara katılması gerekmektedir.

Böylece, çok pahalı olarak elde edilen bu ehliyetname, elden de gidebilir; her yanlış, nizamla aykırı her hareket bir ya da birçok puana mal olur; 15 puanda ehliyet geri alınır.

Bir tane daha almak için, yeniden bir sınavdan geçmek gerekir.

Japon şoförü olabilmek için yüreğin direksiyona bağlı olması gerekir. Çünkü bu durum, onu yılda 12.000 Km. yapmaktan ve ortalama her üç yılda bir araba değiştirmekten alıkoymaz. Çok kez zoraki gülmesine karşın yine de mutludur.

Bugün onun başına gelenler ne yazık ki, belki de yarın bizi beklemektedir.

*LA PREVENTION ROURIERE'den  
Çeviren: Nizamettin ÖZBEK*

## **AKCİĞER HASTALIKLARI ÖLDÜRÜYÖR**

**Alexandre DOROZYNSKI**

**F**ransa'da yılda 5.000 insan akciğer hastalıklarından ölüyor. Niçin? Akciğerin elektron mikroskopu ile alınan ilk mikrofotografı bu konuya açıklık getiriyor. Tüberküloz'dan ölümler azalırken müzmin akciğer hastalıklarından ölüm artmaktadır ve bunun nedeni hava kirlenmesidir.

Yılda 5.000 ölüm. Yılda 200.000 - 300.000 insanın uzun veya kısa bir süre aktif hayattan çekilmesi ve 15 milyon iş günü kaybı. Hem de bütün bu verilen sayılar yalnız Fransa için. İşte akciğerlerin son otuz yılda trajik bir şekilde artan yeni patolojisi.

Kısa süreli akciğer iltihapları (zatürrie) ve tüberküloz artık hemen hiç öldürmüyor. Bu gibi hastalıklar uygun antibiotiklerin kullanılmasından sonra iz bırakmadan iyileşiyor.

Bugün bronşit, anfizem ve bunların sonucu beliren akciğer yetersizliği ön plana geçmiştir.

Bir iltihap durumunda iltihabı yapan mikroba uygun antibiotiklerle saldırabiliyoruz, fakat havada bulunan zararlı parçacıkların (granül) ve kimyasal maddelerin akciğerlerde yaptıkları iltihaplarda, nedbeleşmelerde, doku erimelerinde ve balgam değişimlerinde antibiotikler hemen hiç etkili olamıyor.

Akciğerlerin bu müzmin hastalıkları sinsî başlamaktadır. Sigara dumanı, hava kirliliği ve bazı endüstrilerde çıkan zehirli gazlar akciğerleri için için kemirir. Başlangıçta hiç ağrı yoktur, solunum daralması belli belirsizdir ve, bunun eksersiz yokluğundan veya yaşlılıktan ileri geldiği sanılır. Hastalar sık sık soğuk algınlığına yakalanır ve kışın devamı boyunca devamlı öksürürler. Her kış soluklarının biraz daha daralmakta olduğunu anlarlar.

Muayenede müzmin bronşit için klasik sayılan bulgular vardır: hafif morumsu deri, dışarı uğramış gözler, yuvarlak sırt ve kabarmış karın. Akciğerleri dinleyen doktor ısıklık sesleri ve hırıltılar duyar (sibilan ve ronflan ral'ler).

Bronşların hastalıkları çeşitlidir. Müzmin bronşit'te akciğer hava keseciklerine gelen ince hava borularında (bronşiyol'lerde) iltihap sonucu daralma vardır, bu hastalar yılın birçok ayında öksürür ve balgam çıkarırlar. Akciğer kılcak damarları (kapiller'ler) normaldir, fakat akciğerlerin hava alıp verme (vantilasyon) görevi bozulur. Müzmin bronşit bir süre sonra anfizem denen müzmin akciğer hastalığına dönüşebilir. Anfizem'de hava kesecikleri etrafındaki elastik lifler azalmış, ince hava borucukları hasar görmüş ve genişlemiştir.

Müzmin bronşit'in öldürücü olmadığı sanılır, gerçekte öldürücü olabilen bir hastalıktır. Müzmin bronşit ağırlaştıkça soğukun ve hava kirliliğinin arttığı mevsimlerde hastalar boğulmanın eşğine gelirler, bu sırada basit bir soğuk algınlığı bile ölüme yol açabilir.

Anfizem genellikle 10 - 20 yılda ölüme sebep olur. ABD'de bir felâket halini almış bu hastalığın sebepleri çeşitli ve karmaşıktır, kalıtım bir rol oynamaktadır, bazen bir türlü geçmeyen bir kızamık veya boğmaca'dan sonra başlamaktadır. Sigara içilmesi ve hava kirliliği de hastalığın başlamasında etkindir.

Astm (esrarengiz hastalık) krizler şeklinde seyreden bir hastalıktır. Astm krizleri hiçbir ön belirti olmadan aniden başlar, krizler sıklıkla gece gelir: hasta uykudan uyanır, boğuluyor gibidir, bu boğulma hissi karşısında hiçbir şey