



International Journal of Social Sciences

ISSN:2587-2591

DOI Number:<http://dx.doi.org/10.30830/tobider.sayi.17.12>

Volume 8/1

2024 p. 223-240

TRAFİK KAZALARI SONUCU GERÇEKLEŞEN ÖLÜMLER VE TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK GELİŞTİRİLEN ÖNLEMLER: AB ÜLKELERİ VE TÜRKİYE

DEATHS DUE TO TRAFFIC ACCIDENTS AND PRECAUTIONS DEVELOPED FOR THE PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS: EU COUNTRIES AND TURKEY

Ozan KAVSIRACI*

ÖZ

Toplumların ekonomik hareketliliği, kentlerde yerleşim mesafelerinin artması, insanların iş, ev ve sosyal faaliyet merkezlerine yönelik yer değiştirme ihtiyaçları bireysel hareketliliği arttırmaktadır. Karayollarının kapıdan kapıya esnek ulaşım taleplerine karşılık vermesi ve otomobil kullanımının günümüzde bir statü göstergesi haline gelmesi de ulaştırma sistemleri içerisinde karayollarının önemini her geçen gün arttırmaktadır. Karayollarının kullanılmasına yönelik talebin artması, trafik kazaları ve trafik kazaları sonrasında gerçekleşen kayıplar noktasında önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik kazaları hem insan sağlığını hem de devletlerin ekonomik varlığını önemli ölçüde tehdit etmektedir. Bu kapsamda karayollarında gerçekleşecek olası kazalara yönelik önlemlerin geliştirilmesi, devletler için önem arz etmektedir. Devletler, karayolu trafik güvenliğine ilişkin olası riskleri minimize ederek güvenli ve sürdürülebilir bir trafik ortamı oluşturmak için altyapı, denetim, eğitim, mevzuat ve farkındalık kampanyalarını temel alan bütüncül çalışmalar yürütülmektedir. Bu çalışmada, AB ülkeleri ve Türkiye’de trafik kazaları sonrası gerçekleşen ölümler analiz edilmiştir. İstatistiksel olarak AB ülkeleri ve Türkiye arasında trafik kazalarının etkileri çerçevesinde karşılaştırma yapılmış, trafik kazalarının önlenmesine yönelik hem ülkeler örnekleminde hem de uluslararası örgütlerin tavsiyeleri noktasında geliştirilen ve geliştirilmesi tavsiye edilen uygulamalara yer verilmiştir. Çalışma sonucunda karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak geliştirilen İsveç’in vizyon sıfır ve Hollanda’nın sürdürülebilir karayolu trafik güvenliği politikaları önem kazanmaktadır. Bu kapsamda çalışmanın, karayolu trafik güvenliğine yönelik araştırma yapacaklara,

* Doç.Dr., Polis Akademisi, Trafik Enstitüsü, Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim Dalı, E-mail: ozankavsiraci@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6351-3725, Ankara, Türkiye.

ülke örnekleri ve uluslararası kuruluşlar noktasında katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Karayolları, Trafik kazası, Trafik Güvenliği, AB, Türkiye.*

ABSTRACT

Economic mobility of societies, increasing urban settlement distances, people's relocation needs for business, home and social activity centers, increase individual mobility. The fact that highways respond to door-to-door flexible transportation demands and the use of automobiles as a status indicator today increases the importance of highways within transportation systems. Increasing demand for the use of highways appears as an important problem in terms of traffic accidents and losses after traffic accidents. Traffic accidents significantly threaten both human health and the economic presence of states. In this context, the development of measures for possible accidents on highways is important for the states. States are carrying out holistic studies based on infrastructure, supervision, education, legislation and awareness campaigns to create a safe and sustainable traffic environment by minimizing potential risks related to road traffic safety. In this study, traffic accidents taking place in EU countries and Turkey have been analyzed. Effects of traffic accidents have been compared statistically between the EU countries and Turkey, developed and advised applications for preventing traffic accidents have been included that are recommended by international organizations and exemplified by countries. As a result of the study, Sweden's vision zero policy, which was developed to provide road traffic safety, and the Netherlands' sustainable road traffic safety policies are gaining importance. In this context, it is thought that the study will contribute to those who will research on road traffic safety in terms of country examples and international organizations.

Keywords: *Highways, Traffic accident, Traffic Safety, EU, Turkey.*

Giriş

Hareket etme ihtiyacı, insan yaşamının vazgeçilmez bir parçasıdır. İnsanlar, iş yerlerine, okullarına, sosyal faaliyetlere gidebilmek için bir şekilde trafiğin unsuru olmaktadır. Günümüzde ve gelecekte insanların bu ihtiyacının artarak devam edeceği düşünüldüğünde, trafik güvenliğinin sağlanması önem kazanmaktadır. Toplumlar sürekli olarak değişmektedir. Bu değişim karşısında trafik sistemi ve unsurlarının da aynı kalmasını beklemek doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Her geçen gün trafik kompozisyonunda demografik ve teknolojik gelişmelere tanık olmaktadır. Kentlerde nüfus artarak yerleşim yerleri ile iş, okul ve sosyal faaliyet merkezleri arasında uzaklaşma eğilimi gözlemlenmektedir. Bunun yanı sıra trafikte insanların bireysel ulaşım niyetinde de sürekli bir artış olmaktadır. Teknolojinin sunduğu imkanlar vasıtasıyla online alışveriş ve işlemlerin kent içi hareketliliğin azaltılmasına hizmet ettiği düşünülse dahi, online alışveriş ve teslimat işlemleri için görev yapan kuryelerin kullandığı motorlu araçlar da kent içi trafik hareketliliğini arttıran bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Savunmasız yol kullanıcıları olan insanların, iyi eğitilmiş ve bilgilendirilmiş olsalar da trafikte her an hata yapmaları mümkündür. Çünkü insanların yoğunlaşma ve konsantre

TOBİDER

olma süreleri sınırlıdır. Ayrıca deneyimsiz sürücülerin bilincinde olmadan hatalı davranışlarda bulunması da mümkündür. İnsan hataları sonucu gerçekleşebilecek olası trafik kazaları, insanlar için hayati riskler taşımaktadır. Bunun yanı sıra insanların yeni koşullara uyum sağlama sürelerinin kısa olması ve empati yapabilme özellikleri, insan davranışlarında değişiklik yapılabilmesini ve yönlendirilmesini kolaylaştırmaktadır. Bu noktada geliştirilecek politikaların, insan davranışlarında yönlendirme ve değişikliği hedef alması önemlidir.

Günümüzde toplumsal değişimin bir sonucu olarak farklı sektörlerde geliştirilen politikalar, insan odaklı yaklaşımları hedef almakta ve insanların refahını amaçlamaktadır. Toplumsal değişimin bu etkisi, trafik güvenliğinin sağlanması noktasında insanı merkeze alan ve insanın ihtiyaçlarına cevap veren insan merkezli trafik politikalarını ortaya çıkarmıştır. Bu yaklaşım çerçevesinde disiplinler arası çalışmalar ve trafik etiğini esas alan çözümler dikkat çekmektedir.

Trafik kazaları, neden oldukları maddi ve manevi kayıplar nedeniyle devletleri ve bireyleri olumsuz olarak etkilemektedir. WHO verilerine göre trafik kazaları, insan sağlığını tehdit eden önemli bir problem olarak kabul edilmektedir. Bu problemle baş edebilmek için trafik kazaları ve etkilerini azaltmak noktasında disiplinli çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Trafik ortamının unsurları düşünüldüğünde teknik, psikolojik, sosyal ve eğitim alanlarında çok paydaşlı ve bütüncül çalışmalar önem kazanmaktadır.

Yöntem

Bu çalışmada; Avrupa Yol Güvenliği Konseyi (ETSC) raporlarının içerik analizi çerçevesinde AB ülkelerinde ve Türkiye’de gerçekleşen trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerin istatistiki değerlendirilmesi yapılarak geliştirilen önlemler üzerine analizler yapılmaktadır. Ancak mezkûr değerlendirmeler yapılırken pandemi sürecinin etkisini ortadan kaldırmak için 2020-2021 verileri üzerinde detaylı inceleme yapılmamıştır. Ayrıca Trafik kazalarının neden olduğu zararların azaltılması noktasında başarılı AB ülkeleri ve Türkiye özelinde hangi çalışmaların yapıldığı incelenmiştir. Trafik kazalarının azaltılması noktasında Avrupa Yol Güvenliği Konseyi’nin ve başarılı AB ülkelerinin geliştirdiği yaklaşımlar ve geliştirilen yaklaşımların unsurları çalışma içerisinde tartışılmıştır. Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde AB ülkelerinde trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümler ve kazaların önlenmesine yönelik geliştirilen önlemler, ikinci bölümde Türkiye örneğinde trafik kazalarının boyutları, kazalar sonucu gerçekleşen ölümler ve trafik kazalarının önlenmesine yönelik gerçekleştirilen uygulamalar değerlendirilmiştir. Üçüncü bölümde trafik güvenliğinin sağlanması noktasında uluslararası politikaların temel aldığı faktörler, dördüncü bölümde ise trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik geliştirilen yaklaşımlar analiz edilmiştir. Bu çalışma, AB ülkeleri ve Türkiye arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranları arasında bir kıyaslama yapma ve başarılı örnekler üzerinden trafik güvenliğini sağlamaya yönelik yeni uygulamalar geliştirme imkânı sunmaktadır.

AB Ülkelerinde Trafik Kazaları Sonucu Gerçekleşen Ölümler ve Buna Karşı Geliştirilen Önlemler

AB, karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak 2001, 2010 ve 2020 yıllarında üye ülkeler için belirlediği stratejiler kapsamında 2001-2010, 2010-2020 ve 2020-2030 yılları arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarının %50 azaltılmasını hedef olarak belirlemiştir. 1993 yılında AB ülkelerinde trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayısı 65000 olarak ifade edilmiş ve 2018 yılında bu sayı yaklaşık %60 oranında azaltılarak 25047 seviyesine çekilmiştir (ETSC, 2019a). 2022 yılında bu oran AB ülkelerinde 20678 olarak gerçekleşmiştir (ETSC, 2023). 2019 yılına göre 2022 yılında AB ülkelerinde trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranları %9 oranında azalmıştır. AB 2020-2030 yılları arasında her yıl trafik kazalarındaki ölüm oranlarının %6 oranında azaltılmasını hedeflemiştir. Ancak 2022 yılında, 2021 yılına göre AB üyesi 32 ülkede trafik kazaları sonucu ölüm oranları %4 oranında artış göstermiştir. Bu süreçte 13 AB ülkesinde trafik kazalarında ölüm oranları azalırken, 19 ülkede artış göstermiştir. Slovenya trafik kazaları sonucu ölüm oranlarını %25 oranında azaltarak en başarılı ülke olurken, Litvanya %23 başarı oranı ile ikinci sırada yer almıştır. Bu süreçte Malta'da trafik kazaları sonucu ölümler %189 ve Lüksemburg'ta %50 oranında artış göstermiştir (ETSC, 2023). 2018 verileri ile AB üyesi ülkeler arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen milyon nüfus oranında ölüm sayısı 49 olarak kayda geçerken bu oran 2022 verilerine göre 46'dır (ETSC, 2019a, ETSC, 2023).

AB üyesi ülkeler içerisinde ölümlü trafik kazalarının %38'i şehir merkezlerinde, %54'ü şehirlerarası yollarda ve %8'ide otoyollarda gerçekleşmektedir. Şehir merkezlerinde her yıl ortalama 9500 kişi trafik kazaları sonucu hayatını kaybetmektedir. Trafik kazaları sonucu hayatını kaybedenlerin %70'ini yaya, bisiklet ve motosiklet kullanıcıları gibi savunmasız yol kullanıcıları oluşturmaktadır. AB ülkeleri arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerin azaltılmasına yönelik verilere bakıldığında; şehir merkezlerinde trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerin azaltılmasına yönelik başarı grafiği diğer yol tiplerine göre geride kalmaktadır. (ETSC, 2019b).

2018 verilerine göre İsveç, trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarına bakıldığında Avrupa'da en başarılı ülke durumundadır (ETSC, 2019). Ancak 2021 ve 2022 verilerinde İsveç ikinci sırada yer alırken, ilk sırada Norveç yer almaktadır. 2022 verilerine göre Avrupa Birliği üyesi ülkelerde milyon nüfus oranında 46 olan trafik kazaları sonucunda gerçekleşen ölüm sayısı İsveç'te 2018 yılında 27, 2021 yılında 17 ve 2022 yılında 22'dir. Norveç'te ise bu oranlar, 2021 yılında 15, 2022 yılında 21 olarak gerçekleşmiştir. Danimarka, İsviçre, İrlanda, Almanya ve Finlandiya'da bu oran 35'in altında olup, AB ortalamasının altında gerçekleşmiştir (ETSC, 2022, ETSC, 2023). İsveç'in belirlemiş olduğu vizyon sıfır stratejisi, trafik güvenliği konusundaki başarısında önemli bir rol oynamaktadır. Vizyon sıfır stratejisi, trafikte yapılacak hataları ve ihmalleri telafi edebilecek bir sistem sunmaktadır. Bu strateji, insanların trafikte savunmasız olduğu ve her zaman hata yapabilecekleri ön kabulü ile yola çıkmaktadır. Ulaşım altyapı

ve sistemleri planlanırken, olası kazaların ölüm ve ağır yaralanmalarla sonuçlanmaması hedeflenmektedir. Bu çerçevede trafik güvenliği sistemi içerisinde yer alan tüm unsurların güvenli yolculuğu desteklemesi gerekmektedir. Yol altyapısı, hız limitleri, araçlar vb. unsurlar birbirini desteklemelidir. Yol kullanıcılarının ya da sistemi oluşturan unsurlardan birinin hata yapması durumunda, trafik sistemi içerisinde yer alan diğer unsurlar olası hataları telafi edebilmelidir (EU, 2017).

İspanya, AB ülkeleri arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranları sıralamasında en başarılı ülkelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. İspanya'da 2000'li yılların başında AB ortalamalarının üzerinde olan kaza sonucu gerçekleşen ölüm oranları, günümüzde milyon nüfus oranında 36 ölüm sayısı ile AB ortalamasından oldukça başarılı bir konumdadır. 2004-2013 yılları arasında kaza sonucu gerçekleşen ölüm sayılarını %64 oranında azaltma başarısı yakalayan İspanya'nın bu başarısında; trafikte ceza puanı sistemini başlatması, ülkenin geneline yayılmış geniş bir güvenlik kamera sistemi kurması ve trafik kuralları ihlallerine karşı ağır cezai yaptırımlar uygulaması etkili olmuştur (EU, 2017). İspanya, karayolu trafik güvenliği strateji belgesinde, 2030 yılında trafik kazalarını %50 azaltma hedefi çerçevesinde 9 ana amaç altında 62 alt hedef belirlemiştir. Bu hedefler genel olarak; güvenli şehirler, güvenli yollar, güvenli araçlar, kazalara hızlı ve etkili müdahale, paydaşlar arası iş birliği ve kapsamlı veri yönetimi başlıkları altında ifade edilmiştir (ETSC, 2023).

Fransa'da 2018 yılında trafik kazaları sonucunda gerçekleşen ölüm oranları 2017 yılına göre %5,8 azalarak 3448'den 3248'e düşmüştür. 2017 yılı ve öncesine ait dört yıllık süreçte başarılı bir grafik yakalayamayan Fransa temmuz 2018'de, ülke genelindeki trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarının %63'nün gerçekleştiği şehir dışı refüj bulunmayan tek şeritli yollarda, hız sınırını 90 km/saat'ten 80 km/saat'e düşürmüştür. Hız limitlerindeki değişiklik sonrası yapılan incelemelerde, şehir dışında refüj bulunmayan tek şeritli yollarda 2013-2017 yılları arasında gerçekleşen ortalama ölüm sayısında 127 azalma tespit edilmiştir. Yine aynı incelemede hız limitinde yapılan düzenlemenin seyahat süresinde sadece 1 saniyelik bir atışa neden olduğu ifade edilmektedir (ETSC, 2019a). Fransa ayrıca karayolu trafik güvenliğini arttırmak için ülkedeki elektronik denetleme cihazı bulunan bölge sayısını üç katına çıkarmıştır. Trafikte savunmasız yol kullanıcılarının karşılaşılabileceği tehlikelere karşı da farkındalığı arttırmak için önemli kampanyalar yürütmektedir. Şehir merkezlerine yönelik olarak bisiklet yolları oluşturulmuş ve taşıt yolu ile bisiklet yollarının kesiştiği bölgelerde araç hız limitleri 30 km/saat'e düşürülmüştür (EU, 2017). Pandemi süreci Fransa'da trafik davranışları üzerinde önemli bir değişikliğe neden olmuş ve 2017 de %3 olan evden çalışan bireylerin oranı, 2022 yılında %23'e çıkmıştır (ETSC, 2023).

Litvanya, Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasında, trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranları noktasında en kötü performansa sahipken, karayolu güvenliğinin sağlanmasına yönelik son yıllarda dikkat çekici bir performansa ulaşmıştır. 2001-2010 yılları arasında Litvanya'da ölüm oranlarında %58, 2010-2016 yılları arasında da %37'lik bir azalma

olmuştur. Litvanya 2011-2017 yılları için ulusal karayolu güvenliği programını uygulamaya geçirek milyon nüfus oranında 60 ölüm oranını yakalamıştır. 2022 yılı verilerine bakıldığında bu oran daha da dikkat çekmektedir. Litvanya AB ortalamasının altına inmiş ve bu oran 2022 yılında 42 olarak gerçekleşmiştir (ETSC, 2023). Litvanya, 2000 yılında 200, 2010 yılında da 100 ortalamalarına yakın olan milyon nüfus oranındaki ölüm sayılarının azaltılmasında önemli bir başarı elde etmiştir (EU, 2017). Litvanya'da 2022 yılında kadar 1000'den fazla yol güvenliği programı uygulanmıştır. Bunlar arasında; yol kullanıcılarının davranışlarının iyileştirilmesi başta olmak üzere, güvenli yol ve güvenli araç tasarımları, alkollü araç kullanımı, emniyet kemeri, kask kullanımı ve hız limitleri ihlallerine yönelik düzenlemeler ve katı cezai yaptırımlar yer almaktadır. Ayrıca altyapı tasarımları, aydınlatmalar, hız kamera sayıplarının artırılması, yay geçitlerinin ve kavşakların iyileştirilmesi gibi uygulamalar da bulunmaktadır (ETSC, 2023).

Polonya'nın 2018 yılına ait trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayıları 2017 yılı ile kıyaslandığında %1'lik bir artış olduğu görülmektedir. 2017 yılında 2831 olan kaza sonucu gerçekleşen ölüm sayısı, 2018 yılında 2862 olarak tespit edilmiştir. Fakat 2010 yılından itibaren Polonya'nın karayolu güvenliğinin sağlanmasına yönelik ivmesine bakıldığında; trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayılarını %27 oranında azalttığı görülmektedir. 2018 yılında Polonya'da trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerin sayısı 2010 yılına göre 1045 azaltılmıştır. 2018 yılı verileri analiz edildiğinde Polonya'da ölümlü trafik kazalarında özellikle hız limitlerine uyulmadığı görülmektedir. Ayrıca yaya, bisiklet ve motosiklet kullanıcıları gibi savunmasız yol kullanıcılarının ölümlü trafik kazalarına karışma oranının fazla olduğu ifade edilmiştir. 2018 yılı analizleri sonucu Polonya, hız yönetimi noktasında önlemler alınacağını ifade etmektedir (ETSC, 2019a). Bu doğrultuda 2021 yılında Polonya'da trafik kurallarına yönelik yeni mevzuat yürürlüğe girmiştir. Bu mevzuatta özellikle Polonya'nın daha önce belirtmiş olduğu hız yönetimi konusu dikkat çekmektedir. Şehir merkezinde gece ve gündüz ayırt etmeksizin hız limiti 50 km/s indirilmiş ve yaya önceliği kuralına vurgu yapılmıştır (ETSC, 2022).

Belçika'da 2011 yılına göre, 2021 yılında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayıları %45 oranında azaltılmıştır. 2019 yılına göre ise 2021 yılında bu düşüşün oranı, %25 olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında 884 olan bu sayı, 2021 yılında 484 olarak gerçekleşmiştir (ETSC, 2022). Ancak bu oran 2022 yılında 521 olarak gerçekleşmiştir (ETSC, 2023). 2021 yılındaki azalmanın pandemi sürecindeki hareketin azalması ile ilişkilendirilmesi mümkündür. Son yıllarda hız yönetimi konusu, Belçika'da trafik güvenliği konusunda ilk öncelik olmuştur. 2020 yılında hız kameraları sayısı 1200'e ulaşmıştır. 2021 yılında Belçika hükümeti, 2030 yılında trafik kazaları sonucu ölümleri yarıya indirmek ve 2050 yılında da ölümleri sıfıra indirmek hedefi ile yeni bir yol güvenliği stratejisi yayınlamıştır (ETSC, 2023).

Finlandiya'da 2011 yılında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümler 292 iken bu sayı, 2021 yılı verilerine göre 223 olarak gerçekleşmiş ve %24 oranında azalma olmuştur

(ETSC, 2022). 2022 yılı verilerinde Finlandiya’da yıllık ölüm sayısı 200’ün altına inmiştir. Bu azalış sürecinde aşağıdaki uygulamaların etkisi olduğu belirtilmektedir (ETSC, 2023):

- 30 km/s azami hız sınırının olduğu bölgelerin sayısının artırılması
- Covid-19 pandemi sürecinin seyahat ve trafikteki diğer davranış ve alışkanlıklarda değişikliğe neden olması
- Teknolojinin gelişmesine bağlı olarak daha güvenli araçların kullanılması
- Karayolu trafik güvenliğinin artırılması için kapsamlı bir strateji belgesi ve eylem planının yayınlanması

Yunanistan’da 2011 yılına göre trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümler 2021 yılında %47 oranında azalmıştır. Hırvatistan’da ise 2011 yılında 418 olan trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayıları 2021 yılında %30 oranında azalarak 292 olarak gerçekleşmiştir (ETSC, 2022). Bu iki ülkede de hız yönetimi konusunda hız kameralarının sayısının artırılması dikkat çekmektedir.

Bulgaristan, milyon nüfus oranında, trafik kazası sonucu gerçekleşen 87 ölüm ortalaması ile AB üyesi ülkeler arasında 96 ölüm ortalamasına sahip Romanya’dan sonra en kötü ikinci performansa sahip ülke konumundadır. Bunun yanı sıra 2010 yılı ile kıyaslandığında 2018 yılında Bulgaristan ölüm oranlarını %21 oranında azalttığı görülmektedir. 2017 yılında Bulgaristan’da trafik kazalarında 682, 2018 yılında ise 611 ölüm gerçekleşmiştir. Bulgaristan 2017 yılı ile kıyaslandığında 2018 yılında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarını %10 oranında azaltmıştır. Bulgaristan’da 2019 yılında karayolu güvenliği kurumu kurulmuştur. Bu kurum ile bölgesel, yerel, sivil otoriteler ve teknik personel ile akademisyenler arasında koordinasyon sağlanarak etkili yol güvenliği politikalarının hazırlanması hedeflenmektedir (ETSC, 2019a).

Türkiye’de Trafik Kazaları Sonucu Gerçekleşen Ölümler ve Buna Karşı Geliştirilen Önlemler

Devletler özelinde nüfus ve ekonomik faaliyetlerin artması ve karayollarının kapıdan kapıya esnek ulaşım taleplerine karşılık vermesi parametreleri çerçevesinde son yıllarda trafiğe çıkan motorlu araç sayısında ciddi bir artışın olduğu görülmektedir. Türkiye’de trafiğe kayıtlı araç sayısı, 2009 yılında 14.316.700 iken sonrasındaki on yıllık periyotta %59,72 artarak 2018 yılında 22.865.921 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2019). 2023 yılının kasım ayı sonu itibari ile bu sayı, 28.545.316’ya ulaşmıştır (TÜİK, 2023). Karayollarının kullanımına yönelik talebin ve araç sayısının her geçen gün artması, trafikte kaza riskini de beraberinde getirmektedir. Bu kapsamda trafik kazaları ve sonuçlarının olası etkilerini ortadan kaldırmak için Türkiye başta olmak üzere devletler, trafik güvenliğinin sağlanması için yoğun çalışmalar yürütmektedir.

Türkiye’de gerçekleşen trafik kazalarına bakıldığında, kazaların gerçekleşme oranının yerleşim yeri içinde, trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarının da aynı

doğrultuda yerleşim yeri içinde gerçekleşen kazalarda fazla olduğu görülmektedir (TÜİK, 2023a). 2018 verilerine göre; Türkiye genelinde trafik kazaları sonucu ölümlerin yerleşim yeri durumuna göre dağılımına bakıldığında, yarıdan fazlasının (%51) yerleşim yeri dışında meydana geldiği tespit edilirken (Yaprak ve Akbulut, 2019: 13-14), bu oran 2022 verilerinde %54,3 oranında yerleşim yeri içinde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2023a). Bu kapsamda araç sayısındaki artış ve şehirleşmeyle birlikte, trafik yoğunluğu ve buna bağlı olarak trafik kazaları, yerleşim yerlerinde daha yoğun olarak gerçekleşmektedir.

TÜİK verilerine göre Türkiye’de 2015 yılında gerçekleşen toplam trafik kaza sayısı 1.313.359 iken 2018 yılında %6,39 azalarak 1.229.364 olarak gerçekleşmiş, 2022 yılında ise 1.232.957 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında meydana gelen toplam trafik kazaları içinden 197.261’i ölümlü ve yaralanmalı olarak gerçekleşmiştir. Bu kazalarda, 2.282 kişi kaza yerinde ve 2.947 kişi de sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra olmak üzere toplam 5229 kişi hayatını kaybetmiştir (TÜİK, 2023a). Bir önceki yıla göre bu sayı, %2,5 oranında azalmıştır.

AB ülkelerinde belirlenen milyon nüfus başına trafik kazalarında gerçekleşen ölüm sayısı oranı Türkiye’de 2018 yılında 80,9 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılı verilerine göre ise bu oran, 61,5’tir. Türkiye’nin bu süreçte trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarının azaltılmasında önemli bir yol aldığını söylemek mümkündür. Bu oran ile Türkiye, AB ülkelerinden; Romanya, Bulgaristan, Sırbistan, Hırvatistan, Yunanistan ve Portekiz’den daha iyi bir konumda olmasına karşın, AB’nin milyon nüfus başına düşen 46 ölüm sayısı ortalamasının gerisinde kalmıştır. Ancak Türkiye’de trafik güvenliğine yönelik çalışmaların ve geliştirilen uygulamaların bu rakamı düşüreceği beklenmektedir.

Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarındaki kusur oranlarına bakıldığında, %86,8 kusur oranı ile en büyük payın sürücülere ait olduğu görülmektedir (TÜİK, 2023a). Trafik kazalarına neden olan sürücü kusurlarında da ilk sırayı %40 gibi yüksek bir oran ile araç hızını şartlara uydurmamak gelmektedir. Trafikte yaya, yolcu ve sürücü olarak yer alan insan faktörünün trafik kazalarındaki kusur oranı ise %97,5 seviyesindedir. Trafik kazalarında en büyük kusur payının insan faktörüne ait olduğu düşünüldüğünde, sürücü ve diğer yol kullanıcılarına ait davranış ve tutumların sınırlandırılması önem kazanmaktadır. Bu noktada trafikte vatandaşlara yönelik denetimlerin sıklığı ve caydırıcı cezai müeyyideler anahtar rol oynamaktadır. Son zamanlarda trafikte emniyet kemeri ve seyir halinde cep telefonu kullanımına yönelik denetimlerin sıklığının artırılması bu amaca hizmet etmektedir.

Trafik kazalarının önlenmesine yönelik gerçekleştirilen trafik denetimlerinde, hava araçlarının kullanılması, otoyollarda ortalama hız koridoru uygulaması, denetimlerde görevli personellere sürekli eğitimler verilmesi ile trafik güvenliğine yönelik önlemler desteklenmektedir. Ayrıca “Çocuklar, Polis ve Jandarma Trafik Denetiminde”, “Kırmızı Düdük”, “Bu Yolda Hep Birlikteyiz”, “Bi Hareketine Bakar Hayat”, “Yayalar Kırmızı Çizgimiz” gibi kampanyalar ile maket araç uygulamalarından olumlu sonuçlar

almaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü, 2017-2021 yılları arasında trafik güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunulması için stratejik planlamasında 5 hedef belirlemiştir. Bunlar (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2017):

- Yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak daha güvenli ve konforlu karayolları inşa etmek ve geliştirmek
- İnşa edilen ve geliştirilen güvenli yolların korunması ve yönetilmesini sağlamak
- Yol ağlarında trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik altyapısal katkıda bulunmak
- Kurumsal iş birliği ve kapasiteyi artırmak
- Karayollarında, enerji verimliliğini hedef alan, tarihi ve kültürel yapıları koruyan çalışmalar yapmak

Türkiye, trafik güvenliği konusunda 2011-2020 strateji belgesinde belirtilen 2020 hedeflerine ulaşma konusunda başarılı bir süreç geçirmiştir. Trafikte her can kaybının önüne geçilmesi için 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve strateji belgesinde ifade edilen amaçlara ulaşmak için de 2021-2023 yıllarında hangi adımların atılacağına açıklandığı Trafik Güvenliği Eylem Planı hazırlanmıştır. Mezkûr belge ve plan çok sayıda kurum ve kuruluşun iş birliğini ve koordineli çalışmasını gerektirmektedir. Strateji belgesi, “Trafikte Sıfır Can Kaybı” temel amacı ile 2030 yılında, 2020 yılına göre trafik kazalarında can kaybının ve ağır yaralanmaların %50 azalmasını, 2050 yılında ise trafik kazaları sonucu meydana gelecek can kayıplarının sıfırlanmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda 2023 ve 2027 ara hedeflerinin eylem planlarında açıklanması öngörülmüştür. Eylem planında “Vizyon Sıfır” ve “Güvenli Sistem Yaklaşımı” yöntem olarak belirlenmiştir (Kavsıracı, 2022, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, 2021-2030).

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinde öncelikli alanlar olarak; aşırı ve uygunsuz hızla mücadele, incinebilir yol kullanıcılarının korunması, kaza kara noktalarının iyileştirilmesi, etkin ve sürekli denetimler belirlenmiştir. Belirlenen öncelikli alanlar kapsamında strateji belgesinde; karayolu trafik güvenliği yönetiminde insanı koruma merkezli olan Güvenli Sistem Yaklaşımının belirlenmesi vurgulanmıştır. Başka bir ifade ile güvenli ve insan hatalarını telafi edebilecek bir altyapı ve yol çevresi sistemi oluşturulmasının gerekliliği ifade edilmiştir (Kavsıracı, 2022).

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinde, karayolu trafik güvenliğinin sağlanması konusunda; trafikte hatalı davranışlara karşı hazırlıklı olunması, yolların yapımında insan vücudunun korunmasının göz önünde bulundurulması, trafikte sorumluluğu bulunan kurumlar arasında bilgi paylaşımının artırılması ve trafik güvenliği çalışmalarının yaşanabilir bir çevreyi hedef alması ağırlıklı olarak üzerinde durulan konular olmuştur (Kavsıracı, 2022).

Trafik güvenliği konusunda ülke genelinde farkındalık oluşturmak ve bilimsel çalışmalar geliştirmek için pratik, teorik ve teknik konuları da kapsayan detaylı çalışmalar yapmak

önem arz etmektedir. Bu kapsamda, akademik çalışmalar ile trafik güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmak üzere Polis Akademisi bünyesinde Trafik Enstitüsü kurulmuştur. Trafik Enstitüsü, akademik alanda trafik ve ulaşım güvenliği konusunda çalışan öğretim üyeleri, teknik ve saha personellerini bir araya getirerek çalıştaylar ve kongreler düzenlenmektedir. Bu organizasyonlar sonucunda hazırlanan raporlar ile trafik güvenliği konusuna dikkat çekilmektedir. Enstitü ayrıca EGM, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı ile özel sektör ve belediyelerin ulaşım daireleri ile iş birliği yaparak bu kurumları bir araya getirmeyi amaçlamaktadır.

Trafik Kazalarının Önlenmesine İlişkin Geliştirilen Uluslararası Politikaların Unsurları

Karayollarında gerçekleşen trafik kazaları sonucu dünya üzerinde günde 3000'den fazla, yılda da bir milyondan fazla insan hayatını kaybetmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) verilerine göre, trafik kazaları bu görünümü ile dünyada insan sağlığını tehdit eden faktörler içerisinde ilk sıralarda yer almaktadır. Karayollarında gerçekleşen trafik kazalarının maliyeti de, birçok ülkenin gayri safi yurt içi hasıllarının %3'üne eşit bir konuma yükselmiştir. İnsan hayatını tehdit eden ölümlü trafik kazalarının %93'ü, dünyadaki araç sayısının %60'ına sahip olana düşük ve orta gelirli ülkelerde gerçekleşmektedir (WHO, 2018). Trafik kazaları, insan sağlığına yönelik oluşturduğu tehdit ve neden olduğu maddi zararlar nedeniyle, tüm dünyada güvenlik yönetimi politikalarının önemli bir unsurunu oluşturmaktadır. Trafik kazalarının olası risklerine karşın devletler özelinde nüfus ve ekonomik faaliyetlerin artması ve karayollarının kapıdan kapıya esnek ulaşım taleplerine karşılık vermesi parametreleri çerçevesinde son yıllarda trafiğe çıkan motorlu araç sayısında da ciddi bir artışın olduğu görülmektedir.

Karayolları trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik geliştirilen güvenlik yaklaşımları, savunmasız yol kullanıcılarının güvenliğinin arttıracak ve insan hatalarını telafi edebilecek sistemleri ele almaktadır. Bu yaklaşımların genel olarak ifade ettiği anahtar uygulamalar güvenli yol ve yol çevresi, hız yönetimi, güvenli araçlar ve güvenli yol kullanıcıları başlıkları altında değerlendirilmektedir. Güvenli yol ve yol çevresi kapsamında yol ve çevresinin tüm yol kullanıcıları (yayalar, bisiklet ve motosiklet kullanıcıları) göz önünde bulundurularak inşa edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu kapsamda yaylar için yeterli yaya yollarının ve geçitlerinin yapılması, bisiklet ve motosiklet kullanıcılarının taşıt trafiğinden en az etkilemelerine yönelik önlemlerin alınması ve şehir merkezlerinde trafik sakinleştirici uygulamaların kullanılması trafik kazalarının olası etkilerinin azaltılmasına hizmet etmektedir. Araçların güvenli hareket etmesine yönelik elektronik sistemlerin, olası kazaların etkisini azaltacak hava yastıkları, kask ve emniyet kemerlerinin kullanılması da yine trafik güvenliğinin sağlanması kapsamında önem arz etmektedir. Araçlarda emniyet kemeri kullanımı, sürücüler ve ön koltukta seyahat eden yolcuların trafik kazalarında ölüm riskini %45-50 oranında azaltmaktadır. Kask kullanımı da trafik kazalarında ciddi yaralanma riskini %42 oranında azaltmaktadır (WHO, 2018).

Sürücülerin dikkatini dağıtacak faaliyetler, trafik güvenliğini olumsuz etkileyen diğer önemli bir faktördür. Sürücülerin araç kullanırken cep telefonu kullanmaları, trafik kazalarının gerçekleşme riskini dört kat arttırmaktadır. Seyir halinde cep telefonu kullanımı, sürücülerin diğer araçların sinyallerini algılama, fren yapma, şerit ve mesafe takip etme gibi konularda reaksiyon gösterme zamanlarını arttırmaktadır. Sürücülerin alkol ve madde etkisinde araç kullanmaları da trafik kazalarının gerçekleşme riskini önemli ölçüde arttırmaktadır. Bu kapsamda trafikte alkol ve madde kullanımı, araçla seyir halinde iken cep telefonu kullanımı, emniyet kemeri ve kask takılması, trafik güvenliğini sağlamaya yönelik uygulamaların önemli unsurları arasında yer almaktadır.

Araçlara ilişkin belirlenen ortalama hız sınırlarının aşılması hem trafik kazalarının gerçekleşmesinde hem de trafik kazalarının ciddiyetinin artmasında doğrudan etkilidir. Ortalama hız limitlerindeki %1'lik bir artış, ölümlü trafik kazalarının gerçekleşmesini %4, ciddi yaralanmalı trafik kazalarının gerçekleşmesini de %3 oranında arttırmaktadır. 50 km/s ile karşılaştırıldığında 65 km/s ile seyir eden bir otomobilin yayalara çarpması sonucu yayaların ölüm riski 4,5 kat artmaktadır. Yine 65 km/s ile araçlara yandan çarpılması durumunda ise araç içerisindeki bireylerin ölüm riski %85'dir (WHO, 2018). Hız limitleri trafik kazalarının gerçekleşmesi ile doğru orantılıdır. Bu nedenle bireylerin ortalama hız limitlerine uyum sağlamasına yönelik davranış değişikliği gerçekleştirmeleri, eğitim, sosyal kampanyalar ve cezai yaptırımlar ile mümkün hale gelmektedir.

İnsanlar ile birlikte trafiğin diğer unsurları yollar, araçlar ve çevredir. Trafik akışının sağlandığı altyapıyı oluşturan güvenli yolların inşasında, hangi yol kullanıcılar tarafından tercih edileceği ve buna yönelik mühendislik hesaplamaları önem kazanmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ile araçlara aktif ve pasif güvenlik sistemlerinin dâhil edilmesi, trafik kazalarının önlenmesi ve trafik kazalarının olası etkilerinin azaltılması amacına hizmet etmektedir. Çevre ise trafik akışına etki edebilecek diğer unsurları kapsamaktadır. Yol kenarında bulunan ağaçlar, kavşak düzenlemeleri ve yol korkulukları, olası trafik kazalarının etkisinin azaltılması için insan hatalarını telafi edebilecek şekilde düzenlenmelidir.

Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Uluslararası Yaklaşımlar

1960'lı yıllara kadar trafik kazalarının, kötü şans ve yol kullanıcılarının bireysel hataları sonucu olarak gerçekleştiği kabul edilmiştir. 1960'lı yıllarla birlikte trafik kazalarının sadece insan davranışları ile ilgili olmadığı, insan kusuru ile birlikte yol ve araç unsurlarının da trafik kazalarının nedenleri arasında kabul edildiği sürece girilmiştir. 1990'lı yıllarda ise trafik güvenliği, tüm trafik unsurları ile birlikte değerlendirilmiş, bütünleşik ve sistematik yaklaşımlar geliştirilmiştir (SWOV, 2018). Bu kapsamda Hollanda'nın sürdürülebilir yol güvenliği vizyonu, karayolu trafik güvenliğinde bütünleşik ve sistematik yaklaşımların başlangıcı olarak karşımıza çıkan önemli bir örnektir.

1992 yılında geliştirilmeye başlayan sürdürülebilir yol güvenliği yaklaşımı, 1997 yılında tam zamanlı olarak uygulamaya geçirilmiştir. Hollanda bu yaklaşım ile yaya ve bisiklet kullanıcıları için taşıt yollarından ayrılmış yolların inşasına başlamış, şehirlerarası yolların ve otoyolların gidiş-geliş güzergâhlarını birbirinden ayrılmış olarak tasarlamıştır. Programın başlangıcı ekonomik teşvikler ile desteklenmiş ve program, karayoluna ilişkin sorunlara çözüm üretilmesi için paydaş kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonu kolaylaştırmıştır. Bu yaklaşım sonucunda Hollanda'da 1998-2007 yılları arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerde 1600-1700 arasında azalma sağlanmıştır (SWOV, 2018).

Hollanda, sürdürülebilir yol güvenliği kapsamında 2018-2030 vizyonu ile birbiri ile etkileşim içerisinde olan; yerleşim yerlerinde hız yönetimi, altyapı önlemleri, teknolojik gelişmeler ve paydaş kurumlar arasında koordinasyonu öncelikleri arasına almıştır. Trafik güvenliğinde insan davranışı temel unsuru oluşturmakla birlikte, trafik güvenliğinden sorumlu farklı paydaşlar arasında iş birliği içerisinde belirlenecek hedeflerin, trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik sorunların çözümünü kolaylaştıracağı düşünülmektedir. Hatta paydaş kurumların birbirlerinin başarısını kontrol etmesinin, trafikte maksimum güvenliğin sağlanmasına hizmet edeceği vurgulanmaktadır.

Avrupa Birliği Yol güvenliği Konseyi, trafik güvenliğinin sağlanması noktasında üyesi olan devletlere 2018-2023 yol güvenliği raporları kapsamında genel olarak aşağıdaki konularda tavsiyelerde bulunmaktadır (ETSC, 2018, 2019, 2021, 2022, 2023,):

- Trafik kazaları sonucu ölümleri uzun vadede sıfıra indirmek için güvenli sistem yaklaşımını benimsemek,
- 2020-2030 dönemimde trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm sayılarını %50 oranında azaltılmasına yönelik hedefler belirlemek,
- Trafikte savunmasız yol kullanıcıları ölümlerinin azaltılması için öncelikli alanlar ve spesifik hedefler belirlemek,
- Karayolu trafik güvenliğini sağlamaya yönelik strateji belgeleri oluşturmak ve bu belgelerde belirtilen performansların ölçülmesi için anahtar göstergeler oluşturmak,
- Trafik güvenliği için doğru, karşılaştırılabilir ve detaylı veriler toplamak,
- Trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak geliştirilen stratejiyi izlemek, sonuçları ölçmek, değerlendirmek ve mevcut stratejiyi geliştirmek,
- Paydaş kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonu sağlamak.

Sürdürülebilir yol güvenliğinin sağlanmasında uluslararası belgelerde ve politikalarda yer alan temel ilkeler aşağıda başlıklar halinde ifade edilmektedir (EU, 2013: 15; ETSC, 2023; WHO, 2021):

1-) Başarılı bir karayolu trafik güvenliği planı için kaynak ve imkânları belirlemek

- Yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik temel ilkeleri belirlemek

- Belirlenen ilkelerin yerel ve ulusal etkilerini değerlendirmek
 - Kullanılabilecek kaynakları gözden geçirmek
 - Planın uygulanabilirliğinin denetlenmesi için bir zaman planlaması yapmak
 - Birincil aktör ve diğer paydaşları tanımlamak
- 2-) Planın gelişim sürecini, sınırlılıklarını ve çerçevesini tanımlamak
- Planın yönetimi için iş planı hazırlamak
 - Sorumlulukları belirlemek
 - Paydaşlar arasında iş birliği ve planın uygulanmasına yönelik politikaları belirlemek
 - Vatandaşların oluşturulan planlara katılımını sağlamak
- 3-) Karayolu güvenliğinin mevcut durumunu değerlendirmek ve yeni uygulamalar geliştirmek
- Olası sorunların ve fırsatların analizini yapmak
 - Yeni uygulamalar için olası senaryolar geliştirmek
- 4-) Ülke genelinde uygulanabilir bir vizyon geliştirmek
- Trafik güvenliği sistemi içerisindeki tüm unsurları dikkate almak
 - Kamuoyunu belirlenen vizyon çerçevesinde bilgilendirmek
- 5-) Hedefleri ve hedeflere yönelik uygulanacak önlemleri belirlemek
- Örnek ülke uygulamalarını incelemek ve değerlendirmek
 - Hedefleri ve önlemleri tanımlanmak
 - İşlevsel, uygulanabilir, ekonomik ve çağdaş uygulamalar geliştirmek
- 6-) Kaynakların dağılımını, sorumluluk alanlarına göre belirlemek
- Hareket planı ve bu çerçevede kaynak dağılımı hazırlamak
- 7-) Belirlenen plan ve uygulamalar için bir denetim sistemi oluşturmak
- Planın başarısını ve uygulamaların işlevselliğini izlemek ve değerlendirmek
- 8-) Sürdürülebilir karayolu trafik güvenliği planına uyum sağlamak
- Oluşturulan planı sahiplenmek
 - Plana uygun hareket etmek
 - Planının içeriğinin ülke özeline uygunluğunun kontrolünü yapmak
- 9-) Karayolu trafik güvenliğinin yönetimini sağlamak ve iletişim kanallarını açık tutmak

- Geliştirilen uygulamalara yönelik mevzuat çalışmaları yapmak
- Vatandaşların bilgilendirilmesini ve katılımını sağlamak
- Hedeflenen amaçlara yönelik başarı ya da başarısızlıkların değerlendirmesini yapmak

10-) Geliştirilen planları güncellemek

- Başarı değerlendirmesi sonucu istenilen sonucu vermeyen uygulamaları tekrar düzenlemek ya da yeni uygulamalar geliştirmek

Sürdürülebilir karayolu trafik güvenliği uygulamalarının önündeki temel engelleri ise şu başlıklar altında açıklanmak mümkündür (SWOV, 2018):

- Geliştirilecek önlemlerin etkinliği konusunda paydaşların yeterli bilgiye sahip olmaması
- Geleceğe dönük oluşturulan politikaların uygulamaya geçirilmesinde başarılı olunamaması
- Politikaların uygulamaya geçirilmesinde sorumluluk paylaşımının yapılamaması
- Ekonomik kaynakların eksikliği
- Fiziki çevrenin yetersiz olması
- Düşük maliyetli uygulamalar ile problemlere geçici çözümler getirilmesi

Avrupa Birliği Yol Güvenliği Konseyi, 2018, 2021, 2022 ve 2023 yılı raporlarında, savunmasız yol kullanıcılarının güvenliğinin artırılmasını birincil öncelik olarak kabul etmektedir. Bu kapsamda güvenli trafik ortamını oluşturmak için yol güvenliğinin, sürdürülebilir kentsel hareketlilik stratejileri ile sağlanabileceğini ifade etmektedir. AB, şehir merkezlerinde yol güvenliğinin artırılması için aşağıdaki politikaların uygulamaya geçirilmesini hedeflemektedir (ETSC, 2019b):

- Yerel ve ulusal yol güvenliği stratejileri ve hedefleri belirlemek
- Yol güvenliği konusunda farklı paydaşlar arasında iş birliği sağlamak
- Sürdürülebilir kent içi hareketlilik planlarını, karayolu güvenliği planlarına entegre etmek
- Şehir merkezlerinde taşıtlar için 30km/saat hız limitleri oluşturmak ve altyapı ile desteklemek
- Şehir merkezlerinde yaya ve bisiklet yollarına yönelik uygun altyapı oluşturmak
- Otomobil kullanımının azaltılması için toplu taşıma araçlarının erişilebilirliğini arttırmak
- Araçlarda güvenlik sistemlerinin kullanılmasını sağlamak

Tartışma ve Sonuç

Günümüzde kentleşme hızının, taşıt sayılarının ve nüfusun her geçen artması ile birlikte karayollarına ilişkin altyapı sorunları, çevresel faktörler ve trafik bilincinin eksikliği

trafik kazalarındaki artışın temel faktörleri arasında yer almaktadır. Trafik kazaları, neden oldukları maddi ve manevi kayıplar nedeniyle devletleri ve bireyleri olumsuz olarak etkilemektedir. WHO verilerine göre trafik kazaları, insan sağlığını tehdit eden önemli bir problem olarak kabul edilmektedir. Bu problemle baş edebilmek için trafik kazaları ve etkilerini azaltmak noktasında disiplinli çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Trafik ortamının unsurları düşünüldüğünde teknik, psikolojik, sosyal ve eğitim alanlarında çok paydaşlı ve bütüncül çalışmalar önem kazanmaktadır.

AB, karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak 2001, 2010 ve 2020 yıllarında üye ülkeler için belirlediği stratejiler kapsamında 2001-2010, 2010-2020 ve 2020-2030 yılları arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarının %50 azaltılmasını hedef olarak belirlemiştir. Uzun vadede ise trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölümlerin sıfıra indirilmesi amaçlanmaktadır. Günümüz verileri ile AB üyesi ülkeler arasında trafik kazaları sonucu gerçekleşen milyon nüfus oranında ölüm sayısı 46 olarak ifade edilmektedir. Norveç ve İsveç, trafik kazaları sonucu gerçekleşen ölüm oranlarına bakıldığında Avrupa'da en başarılı ülke durumundadır. Ayrıca, Almanya, Danimarka, İsviçre, Finlandiya ve İrlanda gibi ülkeler de 35'in altında bir oranla diğer başarılı ülkeler arasında yer almaktadır. Avrupa Birliği üyesi ülkelerde milyon nüfus oranında 46 olan trafik kazaları sonucunda gerçekleşen ölüm sayısı İsveç'te 2022 verilerine göre 22'dir. İsveç'in belirlemiş olduğu trafik güvenliğinde vizyon sıfır stratejisi, bu başarısında oldukça önemli bir rol oynamaktadır.

Vizyon sıfır stratejisi, trafikte yapılacak hataları ve ihmalleri telafi edebilecek bir sistem sunmaktadır. Bu sistem, güvenli sistem yaklaşımı olarak ifade edilmektedir. Bu strateji, insanların trafikte savunmasız olduğu ve her zaman hata yapabilecekleri ön kabulü ile yola çıkmaktadır. İspanya'da 2000'li yılların başında AB ortalamalarının üzerinde olan kaza sonucu gerçekleşen ölüm oranları, günümüzde milyon nüfus oranında 36 ölüm sayısı ile AB ortalamasından oldukça başarılı bir konumdadır. 2004-2023 yılları arasında kaza sonucu gerçekleşen ölüm sayılarını %64 oranında azaltma başarısı yakalayan İspanya'nın bu başarısında; trafikte ceza puanı sistemini başlatması, ülkenin geneline yayılmış geniş bir güvenlik kamera sistemi kurması ve trafik kuralları ihlallerine karşı ağır cezai yaptırımlar uygulaması etkili olmuştur.

Milyon nüfus başına trafik kazalarında gerçekleşen ölüm sayısı oranı, Türkiye'de 2018 yılında 80,9 ve 2022 yılında 61,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu gelişme Türkiye'nin trafik güvenliği konusunda başarılı bir süreç yönetimi gerçekleştirdiğini göstermektedir. Ancak bu başarının anlam ifade etmesi için sürekliliğin devam etmesi beklenmektedir. Nitekim 2022 oranı ile Türkiye, AB ülkelerinden Romanya, Bulgaristan, Sırbistan, Hırvatistan, Yunanistan ve Portekiz'den daha iyi bir konumda olmasına karşın, AB'nin 46 olan milyon nüfus başına düşen ortalama ölüm sayısının gerisinde seyretmektedir. Ancak Türkiye'de trafik güvenliğine yönelik çalışmaların ve geliştirilen uygulamaların bu rakamı düşüreceği beklenmektedir. Türkiye'de Trafik kazalarının önlenmesine yönelik gerçekleştirilen trafik denetimlerinde, hava araçlarının kullanılması, otoyollarda ortalama

hız koridoru uygulaması, denetimlerde görevli personellere sürekli eğitimler verilmesi ile trafik güvenliğine yönelik önlemler desteklenmektedir. Ayrıca “Çocuklar, Polis ve Jandarma Trafik Denetiminde”, “Kırmızı Düdük”, “Bu Yolda Hep Birlikteyiz”, “Yayalar Kırmızı Çizgimiz”, “Bi Hareketine Bakar Hayat” gibi kampanyalar ile maket araç uygulamalarından olumlu sonuçlar alınmaktadır.

Karayolları trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik geliştirilen güvenlik yaklaşımları, savunmasız yol kullanıcılarının güvenliğinin arttıracak ve insan hatalarını telafi edebilecek sistemleri ele almaktadır. Bu yaklaşımların genel olarak ifade ettiği anahtar uygulamalar güvenli yol ve yol çevresi, hız yönetimi, güvenli araçlar ve güvenli yol kullanıcıları başlıkları altında değerlendirilmektedir. Güvenli yol ve yol çevresi kapsamında yol ve çevresinin tüm yol kullanıcıları (yayalar, bisiklet ve motosiklet kullanıcıları) göz önünde bulundurularak inşa edilmesi gerekmektedir.

Sürdürülebilir yol güvenliği kapsamında 2020-2030 vizyonu, birbiri ile etkileşim içerisinde olan; yerleşim yerlerinde hız yönetimi, altyapı önlemleri, teknolojik gelişmeler ve paydaş kurumlar arasında koordinasyonu öncelikler arasına almıştır. Trafik güvenliğinde insan davranışı temel unsuru oluşturmakla birlikte, trafik güvenliğinden sorumlu farklı paydaşlar arasında iş birliği içerisinde belirlenecek hedeflerin, trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik sorunların çözümünü kolaylaştıracağı düşünülmektedir. Hatta paydaş kurumların birbirlerinin başarısını kontrol etmesinin, trafikte maksimum güvenliğin sağlanmasına hizmet edeceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

European Transport Safety Council (ETSC), (2019a), 13th Road Safety Performance Index Report, Brussels. (E.T. 09.02. 2023), <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

European Transport Safety Council (ETSC), (2022), 16th Road Safety Performance Index Report, Brussels. (E.T. 12. 02. 2023), <https://etsc.eu/16th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

European Transport Safety Council (ETSC), (2023), 17th Road Safety Performance Index Report, Brussels. (E.T. 13. 02. 2023), <https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

European Transport Safety Council (ETSC), (2019b), Safer Roads, Safer Cities: How to Improve Urban Road Safety in The EU, Report 37, Brussels. (E.T. 13. 02. 2023), <https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/>

- European Transport Safety Council (ETSC), (2019), Briefing I EU Strategic Action Plan on Road Safety, Report, Brussels. (E.T. 09.02. 2023), <https://etsc.eu/briefing-eu-strategic-action-plan-on-road-safety-2/>
- European Commission (EU), (2017), Safer Roads For All The EU, Good Practice Guide, Brussels. (E.T. 09.02. 2023), https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/safer-roads-all-eu-good-practice-guide-2018-03-01_en
- European Commission (EU), (2013), Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Brussels. (E.T. 12. 02. 2023), https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-guidelines-sustainable-urban-mobility-planning-2019-10-02_en
- Institute For Road Safety Research, (SWOV), (2018), The Advanced Vision for 2018-2030: Principles for Design and Organization of a Casualty-Free Road Traffic System, Netherlands. (E.T. 14.02. 2023), <https://swov.nl/en/publicatie/sustainable-safety-3rd-edition-advanced-vision-2018-2030>
- Karayolları Genel Müdürlüğü, (2017), Stratejik Eylem Planı 2017-2021, Ankara.
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı Hakkında Genelge, (2012), Resmi Gazete, Sayı: 28370, Ankara.
- Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi 2021-2030. (E.T. 09. 02. 2023), http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/01-Haberler/03-2021/2021_2030-Karayolu-Trafik-Guvenligi-Strateji-Belgesi.pdf
- Kavsıracı, O. ve Demirbaş, M. (2019), “Trafik Araştırmaları ve Kurumsal İş birliği Raporu”, Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- Kavsıracı, O. (2018). Güncel Politikalar Çerçevesinde Kent İçi Karayolu Trafik Güvenliği. İdealkent – Kent Araştırmaları Dergisi, 25, 960-979.
- Kavsıracı, O. (2022). Ulaşım ve Trafik Güvenliği Yönetimi. Ed. Şenol Yaprak ve Ozan Kavsıracı. Karayolu Trafik Güvenliği Yönetimi. 3. Baskı. Ankara: Polis Akademisi Yayınları. S. 9-34.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2019). Ulaştırma istatistikleri. Ankara: TÜİK İstatistikleri.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2023). Ulaştırma istatistikleri. Ankara: TÜİK İstatistikleri.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2023a). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri. Ankara: TÜİK İstatistikleri.

Yaprak, Ş. ve Akbulut, M. A. (2019), “Trafik Kaza İstatistikleri Raporu”, Ankara: Polis Akademisi Yayınları.

World Health Organization (WHO), (2018), Road Traffics Injuries, Fact Sheets, (E.T. 15.02.2023), <https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

World Health Organization (WHO), (2021), Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030. (E.T. 09. 02. 2023), <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>