



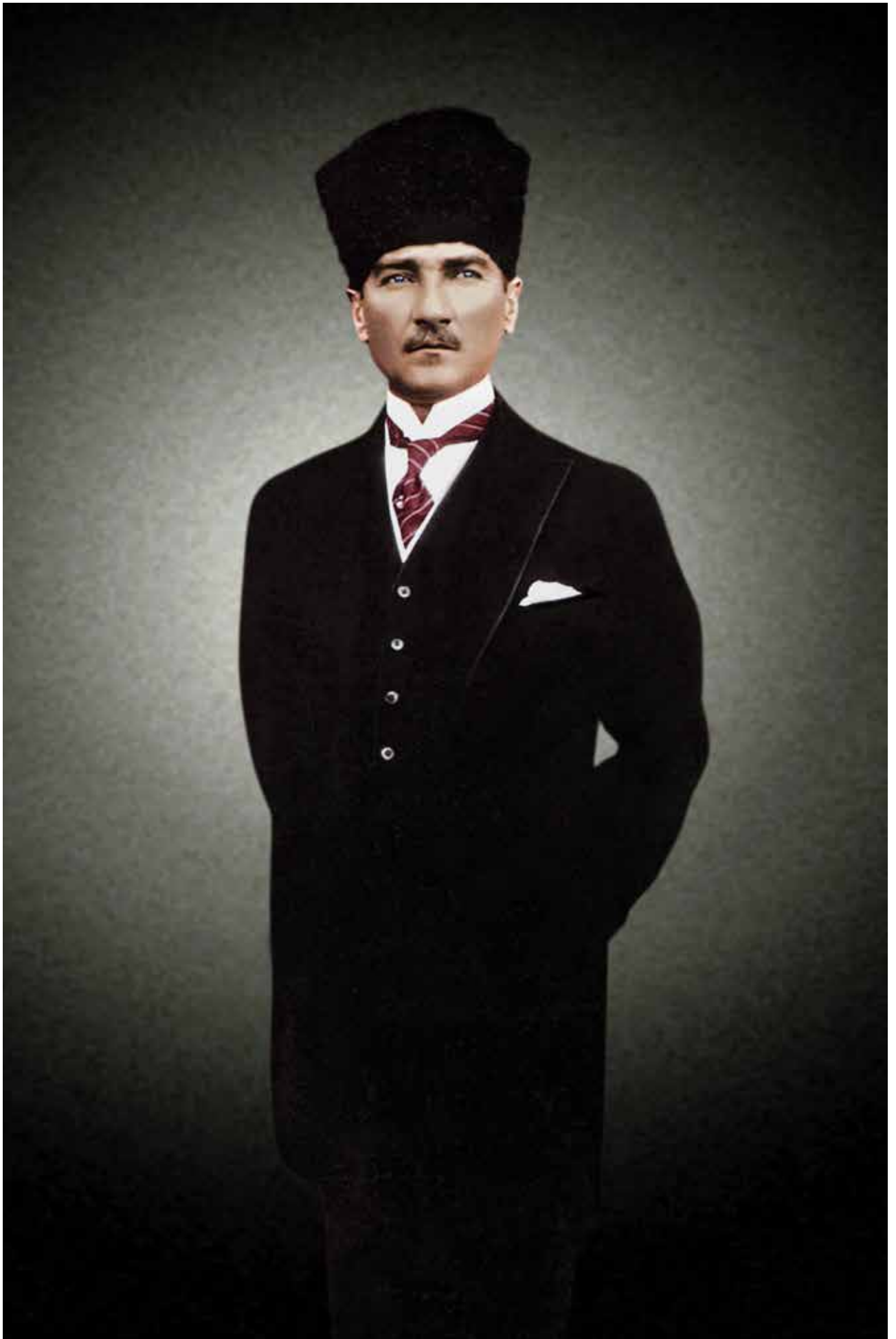
KARAYOLU

TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ

2021-2030

Trafikte "1" Can Kaybı Bile Fazladır.







Milletimizin hasletleri arasında bulunan, saygı ve sevgi kurallarına bağlı olarak trafik kültürünün devamlılığının sağlanması ve trafik kurallarına uyulması yönündeki mevcut duyarlılığın güçlendirilmesi hepimizin ortak hedefidir.

Stratejik planlar, devletlerin ve kurumların orta ve uzun vadeli hedeflerini, temel ilkelerini, performans kriterlerini ve bunlara ulaşmak için izleyeceği yöntemleri içeren belgelerdir. Yalnızca bölgesinde değil küresel ölçekte de önemli bir aktör konumunda olan ülkemizin, kamu hizmetlerini daha nitelikli ve etkin sunmasında önemli bir rol oynayan stratejik planlar, kurumlarımız açısından bir yol haritası niteliğindedir.

Türkiye'nin son 18 yılda kat ettiği mesafede, hazırladığımız ve uyguladığımız stratejik planların büyük önemi vardır. Son dönemde eğitimden sağlığa, yargıdan güvenliğe, ulaşımdan savunmaya kadar geniş bir alanda gerçekleştirdiğimiz reformlar sayesinde ülkemizi, bölgesinin istikrar ve güven adası haline getirmeyi başardık. Bu noktada, trafik kurallarına uygun davranışların bir medeniyet ve vatandaşlık görevi olduğu bilincini artıracak ve Aziz Milletimizi çok daha ileri seviyelere taşıyacak stratejik adımların atılması zaruridir.

16 Nisan 2017 tarihinde milletimizin teveccühü ile tesis edilen Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi sonrasında, yeni ve büyük bir değişim sürecine girmiş bulunmaktayız. Önceden olduğu gibi, bu yeni dönemde de hedefimiz; vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini muhafaza etmek, kamu hizmetlerinden azami derecede istifade etmelerini sağlamak, huzurlu ve güvenli bir ortamda hayatımızı sürdürebilmek amacıyla tüm engelleri kaldırarak, 2023 hedeflerimiz ile 2053 ve 2071 vizyonumuzun hayata geçirilmesi yolunda ülkemize ve milletimize yepyeni ufuklar açmaktır.

2012 yılında tarafımızdan uygulamaya konulan **“2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı”** doğrultusunda, trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılması hedefi çerçevesinde sorumlu paydaş kurum ve kuruluşlarla çok önemli çözüm önerileri hayata geçirilmiştir. Karayolu trafiğinin tüm unsurlarını kapsayacak şekilde, karayolu altyapısının hayal edilemeyecek noktalara getirilmesinden, araçların güvenlik özelliklerinin artırılmasına, kurumsal yapının güçlendirilmesinden, nitelikli ve eğitilmiş personel sayısının artırılmasına, ambulans ve sağlık kuruluşlarının imkân ve kapasiteleri başta olmak üzere, kaza sonrası müdahale çalışmalarından modern araç, gereç ve donanımların milletimizin hizmetine sunulmasına kadar çok önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Trafikte can kayıplarının azaltılması konusunda 2020 hedefini yakalayan çok az sayıdaki ülkeden biri olan ülkemiz; **“Söz konusu insan ise; trafikte “1” can kaybı bile fazladır!”** anlayışıyla trafik kayıplarının azaltılması için şimdiye kadar gösterdiği gayretlere bundan sonra da devam etme azmindedir.

Bir devlet politikası olarak ele alınmakta olan karayolu trafik güvenliği alanında tarafımızdan çok kapsamlı politikalar ve tedbirler üretilerek uygulamaya konulmakta olup, ülkemizin trafik güvenliği alanında 2030 hedeflerine ulaşarak dünyada örnek gösterilen ülkelerden biri konumuna gelmesi için yürütülen çalışmaların etkili ve sürekli bir şekilde devam ettirilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla, çok sayıda kurum ve kuruluşun işbirliği içerisinde çalışmasını gerektiren çok yönlü bir alan olan karayolu trafik güvenliği konusunda bütün kurumlarımız; sivil toplum kuruluşlarımızın da desteğini alarak uyum içerisinde çalışmalarına devam edecekler ve bu strateji belgesiyle kendilerine görev ve sorumluluk verilen tüm paydaşlar tarafından belirlenen hedeflerin yerine getirilmesine azami gayret gösterilecektir.

Bu minvalde, **“2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi”**nin hazırlanmasında emeği geçen tüm kamu kurumu ve kuruluşlarımıza gayretlerinden dolayı teşekkür eder, ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını dilerim.

Recep Tayyip ERDOĞAN
TÜRKİYE CUMHURBAŞKANI





Birçok yönüyle hayatımızın merkezinde yer alan trafik, bir yaşam belirtisi olduğu kadar günümüz dünyasında ne yazık ki insan hayatını tehdit eden küresel bir sorun haline gelmiştir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından **“halk sağlığı sorunu”** olarak tarif edilen trafik kazaları, dünyada her yıl ortalama 1 milyon 350 bin kişinin hayatını kaybetmesine, yaklaşık 78 milyon insanın da yaralanmasına sebep olmaktadır.

2011 yılında bizzat Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip ERDOĞAN'ın öncülüğü ve talimatları doğrultusunda hazırlanan ve öncelikli hedef olarak trafik kazalarındaki can kayıplarını %50 oranında azaltmayı hedefleyen **“2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı”** esas itibarıyla ülkemizde bu meselenin çözümüne dönük yeni bir yaklaşımın da ilk adımı olmuştur.

2017 yılında yayınlanan **“Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi”** ise; bu plan dâhilinde atılacak yeni somut adımların, yeni tedbir ve stratejilerin tarif edildiği güncel bir yol haritası olmuştur. Bu belgede kısa, orta ve uzun vadede alınması gereken tedbirler planlanmıştır. Denetim ayağında, denetleme mantalitesinin de değiştirilmesi hedeflenmiştir. Tuzak radar/tekrarlardan radar uygulamalarına son verilmiş ve 2.155 km'lik otoyol ağında HGS/OGS ile giriş çıkış gişeleri arası Ortalama Hız Tespit Sistemi'ne geçilmesi neticesinde 2017 yılı ile 2019 yılı karşılaştırıldığında bu sistemin kullanıldığı otoyollarda ölümlü kaza sayısında %33, can kayıplarında ise %30 azalış sağlanmıştır.

Maket/Model Trafik Ekip Araçları, drone ve helikopterler aracılığıyla Havadan Trafik Denetimi, **“Kaza Kara Noktaları”**nda nokta atışlı denetimler, bayramlarda alınan ilave tedbirler, şehirlerarası otobüs denetimleri, okul servisi araçlarına yönelik denetimler ile birlikte 2018-2019 yıllarında yürütülen genel trafik denetim sayılarında %23 oranında artış sağlanmıştır.

Yeni dönem trafik stratejisinde toplumsal farkındalığın artırılarak, mevcut sürücü ve yaya davranışlarının değiştirilmesi için kamuoyunda trafik kültürünün yaygınlaştırılmasına yönelik kampanyalar hayata geçirilmiştir. **“Hatalı Sürücüye Kırmızı Düdük”**, **“Kemerin Ses Getirsin”**, **“Bu Yolda Hep Birlikteyiz”** gibi pek çok trafik güvenliğine hitap eden kampanya etkinlikleri ülke genelinde eş zamanlı olarak düzenlenmiştir. 2019 yılında yürütülen projeli faaliyetler çerçevesinde; kusurlu olarak en çok kaza yapan 3.500 sürücüye yeniden eğitim verilmiş, Çocuk Trafik Eğitim Parkları yenilenmiş ve sayıları artırılmıştır. 2019 yılında bu parklarda 148 bin 585 çocuğumuz eğitim almış, **“Trafik Dedektifleri Çocuk Eğitim Projesi”** kapsamında 7.2 milyon çocuğumuza, 2 adet Mobil Trafik Eğitim Tırı ile 53 ilde 526 okulda 37 bin 511 öğrenciye, umuma açık alanlarda 490 bin vatandaşımıza olmak üzere toplamda 13,5 milyon kişiye trafik eğitimi verilmiştir.

2018 yılından itibaren toplam 5.934 personelin mezun olduktan sonraki ilk atamaları doğrudan trafik birimlerine yapılmış, atamalardan önce şehirlerarası yollarda her 20 kilometreye 1 trafik ekibi düşerken, bu mesafe 16 kilometreye inmiş, önceden 19 bin kişiye bir trafik ekibi düşerken bu sayının da 16 bine indirilmesi sağlanmıştır.

Tüm bu stratejik yaklaşımlara, devrim niteliğinde önemli bir adım daha ilave edilmiş, yapılan düzenleme ile **“Yaya Öncelikli Trafik Anlayışına”** geçilmiş ve **“Öncelik Hayatın, Öncelik Yayanın”** sloganıyla bir kampanya halinde duyurulmuştur. Uygulamanın başladığı ilk bir yıllık periyotta yaya ölümlerinde %22'lik bir azalış sağlanmış ve ilk yıl için yaya ölümleri 495'ten 385'e indirilmiştir.

Bu çerçevede, **“2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı”** hedeflerine bir yıl önceden ulaşılmıştır. Uluslararası bir standart olan 100 Bin Kişi Başına Trafik Kazalarındaki Can Kaybında dünya ortalaması 18, Avrupa Birliği ortalaması 5 iken, ülkemizde bu rakam 2015'te 9.6 seviyesindeyken 2019 sonu itibarıyla 6.6'ya gerilemiştir. Aynı şekilde, Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre; dünyada 2000-2016 yılları arasında bu rakam 18.8'den 18.2'ye gerilemişken, Türkiye'de ise son 4 yılda 9.6'dan 6.6'ya gerilemiş olmasının, dünya ortalamasının üstünde bir gelişme olduğu anlamını taşıdığı açıktır. Net rakamlarla ifade edildiğinde; 2015 yılında trafik kazası sonucu toplam can kaybı 7.530 iken, 2018'de 6.675'e ve 2019 sonu itibarıyla da 5.473'e indirilmesi sağlanmıştır.

Özellikle 2018-2019 arasında ölümlü kaza sayısındaki %22.4'lük, olay yeri can kaybındaki %25.1'lik azalış, dünyada örneğine rastlanmayacak ölçüde hızlı bir düşüştür. Kıyaslamada kolaylık olması açısından, 2011 yılı 100 endeks kabul edildiğinde, 2016-2019 sonu arasında araç sayımız 131.1'den 143.9'a, sürücü sayımız 123.8'den 134'e yükselmiş; buna karşılık ölümlü kaza sayımız 93.3'den 67.8'e, can kaybı sayımız ise 91.1'den 65.8'e gerilemiştir.



Yeni dönemin yol haritası olan **“2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi”** ile insanı, trafik sisteminin merkezine yerleştiren **“Güvenli Sistem Yaklaşımı”** takip edilecektir. İnsanoğlunun hata yapabileceği gerçeğinden hareketle, Güvenli Sistem Yaklaşımı sayesinde insanları hata yapmayacak hale getirmenin yanı sıra, trafikteki olası hataları telafi edecek ve örtecek bir trafik sisteminin geliştirilmesi hedeflenmektedir. Yeni dönemin hedefleri arasında; daha güvenli yollar, daha güvenli işaretleme ve sinyalizasyon sistemleri, daha güvenli araçlar ve insanı hataya sevk etmeyecek daha güvenli ve işlevsel hız sınırları oluşturmak, kaza sonrası müdahale ekipmanlarının ve yöntemlerinin kusursuzluğunu temin etmek bulunmaktadır.

Trafik kazalarının konusu insan hayatı olduğu için, buradaki **“1”** sayısı bile bizim için büyük bir sayıdır ve bunu **“0”** yapana kadar kendimizi başarılı görmemiz, elbette ki mümkün değildir.

Sayın Cumhurbaşkanımızın doğrudan destekleri ve talimatlarıyla, hatta zaman zaman kampanyalarımıza bizzat katılımlarıyla, trafik güvenliğinin sağlanması noktasında yürütülen çalışmalara bir ivme kazandırılmıştır. Kendilerine bu vesileyle de ülkem ve milletim adına şükranlarımı arz ediyorum.

Bu başarıda emeği geçen herkese, görevli tüm arkadaşlarımıza, kurallara uyan, uymaya gayret gösteren tüm vatandaşlarımıza şükranlarımı sunuyor, kaybettiğimiz canlarımıza Cenab-ı Hakk'tan rahmet, yakınlarına sabır, yaralı kardeşlerimize de acil şifalar diliyor ve tüm paydaşlarımızın müşterek çabası ile hazırlanan **“2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi”** ile 2023 trafik güvenliği vizyonumuzu yansıtan, **Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)**’ün hayırlı olmasını diliyorum.

Süleyman SOYLU
İÇİŞLERİ BAKANİ

GENELGE

Cumhurbaşkanlığından:

Konu: Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030)
ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

GENELGE
2021/2**I. GİRİŞ****1. Trafik Güvenliği**

Trafik kazaları küresel ölçekte insan hayatına olumsuz etki eden nedenlerin başında gelmektedir. Diğer taraftan, dünya genelinde trafik kazaları sonucunda meydana gelen ölüm ve yaralanma sayılarındaki artış toplumsal ve ekonomik kayıpların ciddi boyutlara ulaşmasına neden olmakta, ulusal ve uluslararası düzeyde trafik güvenliğine ilişkin sorumluluğu bulunan tüm kurum ve kuruluşların işbirliği içerisinde sistematik bir biçimde çalışmalarını zorunlu kılmaktadır.

Günümüzde toplumsal hayatın hareketlilik temeline dayanmasına binaen hayatımızın merkezinde olan karayolu ulaşımı, günlük hayatın vazgeçilmez bir parçası olduğu kadar, günümüz dünyasında ne yazık ki insan hayatını tehdit eden küresel bir sorun haline de gelmiştir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından halk sağlığı sorunu olarak tarif edilen trafik kazaları nedeniyle; dünyada her yıl ortalama 1 milyon 350 bin kişi hayatını kaybetmekte, yaklaşık olarak 78 milyon insan yaralanmakta ve çok yüksek miktarlarda sosyo-ekonomik kayıp meydana gelmektedir.

Son dönemde ciddi oranda ilerleme kaydedilmiş olmasına karşın, ülkemizde önemli toplumsal sorunlardan birisi olarak karşımıza çıkan trafik kazaları neticesinde her yıl can kayıpları yaşanmakta ve önemli ölçüde maddi kayıp meydana gelmektedir. Trafik kazalarında hayatını kaybeden, yaralanan ya da sakat kalan kişiler nedeniyle oluşan sağlık maliyetleri ve bu kişilerin hayatlarının geri kalan bölümünde bakıma muhtaç hale gelmeleri; başta yakın çevreleri olmak üzere, beraberinde birçok kişiyi maddi ve manevi yönden derinlemesine etkilemekte, kaza sonrası bireylerin karşılaştıkları uzun ve masraflı tedavi süreçleri de yaşam koşulları bağlamında kaza mağdurlarının zor bir süreç yaşamalarına neden olmaktadır.

Hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler ile küreselleşmeye bağlı olarak önümüzdeki on yıllık süreçte günümüz ulaşım ağlarında ve türlerinde yenilikçi yansımaların görülmesi beklenmektedir. Tüm bu gelişmeler ışığında; trafik güvenliğine ilişkin atılacak her adımda, insanın en kıymetli hazinesi olan can güvenliğinin korunması temel prensip olarak yer almalıdır.

Bu prensip doğrultusunda 2012 yılında uygulamaya konulan "2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı" kapsamında, trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılması hedefi çerçevesinde karayolu trafiğinin tüm unsurlarını kapsayacak şekilde, karayolu altyapısından araçların güvenlik özelliklerinin artırılmasına, kurumsal yapının güçlendirilmesinden, nitelikli ve eğitilmiş personel sayısının artırılmasına, sağlık hizmetlerinin imkân ve kapasitesinin geliştirilmesi başta olmak üzere kaza sonrası müdahale çalışmalarından

modern araç, gereç ve donanımların milletimizin hizmetine sunulmasına kadar çok önemli gelişmeler sağlanmıştır.

2. Amaç

Karayolu trafiğinin daha güvenli hale gelebilmesi için trafik güvenliği konusunda yürütülen tüm hizmetlerin güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde, kurumsal sorumlulukların bilincinde, sürekli, düzenli, etkili ve uyum içerisinde sunulması esastır.

Bu yaklaşım esas alınarak hazırlanan ve yeni dönemin yol haritası olarak kabul edilen Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ile birlikte insanın hata yapabileceği gerçeğinden hareketle, insanları hata yapmayacak hale getirmenin yanı sıra, trafikteki olası hataları telafi edecek bir sistem geliştirilmesi ve sistemi oluşturan tüm unsurların gerekli sorumlulukları yüklenerek sistemin tamamının güçlendirilmesi sağlanacaktır.

Ülkemizde yaşayan herkesin yaya, sürücü ve yolcu olarak, bir şekilde, günlük hayatın akışı sırasında trafik içerisinde olduğu düşünüldüğünde, oluşturulan Strateji Belgesi ile toplumda yaşayan tüm insanların yaşama hakkı ve seyahat hürriyeti gibi temel hak ve özgürlüklerinin korunması amacıyla da çok boyutlu ve çok çeşitli tedbirler planlanmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ile ulaşılmak istenen nihai hedef; etkili iletişim mekanizmalarının kurulması, işbirliği ve koordinasyona dayalı olarak sorumluluk, görev ve yetkilerin kullanılmasını sağlayarak "Trafik Güvenliğinde Sorumluluk Paylaşımı" anlayışını geliştirmek suretiyle belirlenen hedefler aracılığıyla trafik kazaları nedeniyle can kaybının yaşanmadığı ve ciddi derecede yaralanmaların meydana gelmediği bir Türkiye'dir. Bu çerçevede; 2030 yılına kadar trafik kazaları neticesinde meydana gelen can kayıplarının %50 azaltılması, 2050 yılına kadar can kaybının olmadığı bir trafik sisteminin vatandaşlarımıza sunulması öngörülmektedir.

Karayolları trafik güvenliğine yönelik tüm çalışmalar bir bütünlük içerisinde İçişleri Bakanlığının koordinasyonunda gerçekleştirilecektir.

3. Kapsam

Bu Genelge, Birleşmiş Milletlerin "*Trafikteki can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların 2030 yılına kadar %50 oranında azaltılması ve 2050 yılına kadar sıfırlanması*" hedefinin ülkemizde de gerçekleştirilmesine yönelik olarak 2021 ile 2030 yılları arasında trafik güvenliği konusunda atılacak adımlara uygun müdahale ve tedbirleri, Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023) ile hazırlanacak olan 2024-2027 ve 2028-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planlarının hayata geçirilmesini kapsamaktadır.

II. KURUMSAL YAPILAR

1. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu

Strateji Belgesi ve eylem planları kapsamındaki görevlerin aksamadan yürütülebilmesi için; karayolu trafik güvenliğinin tesisine yönelik çalışmaları yönlendirmek, bu konuda gerekli idari ve yasal düzenlemelere ilişkin çalışmaları koordine etmek, önerilerde bulunmak, kaydedilen gelişmeler hakkında kamuoyunun aydınlatılmasını sağlamak, uygulamaya konulan strateji belgesi ve eylem planları ile ilgili hedef planlı çalışmaları takip etmek, eylem planlarının yürütülmesine ilişkin sorumluluğu bulunan ve işbirliği gerektiren kurum ve kuruluşlar arasında gerekli koordinasyonu sağlamak üzere "*Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu*" oluşturulmuştur.

Eşgüdüm Kurulu; İçişleri Bakanının veya gerektiğinde ilgili Bakan Yardımcısının başkanlığında, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile İletişim Başkanlığının uygun görülen üst düzey birer temsilcisi, Adalet, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler, Çevre ve Şehircilik, Gençlik ve Spor, Hazine ve Maliye, İçişleri, Kültür ve Turizm, Milli Eğitim, Milli Savunma, Sağlık, Sanayi ve Teknoloji, Tarım ve Orman, Ticaret, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcıları

ile Emniyet Genel Müdürü, Jandarma Genel Komutanı, Karayolları Genel Müdürü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürü, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yerel Yönetimler Genel Müdürü, Sağlık Bakanlığı Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürü, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürü, İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürünün katılımıyla oluşur.

Eşgüdüm Kurulu'nun çalışma usul ve esasları, yıllık toplantı sayısı ile toplantı zamanları Kurul tarafından belirlenecek olup, kurulun sekretarya görevi Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı tarafından yürütülecektir.

2. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulu

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planlarında belirtilen stratejik amaç, hedef ve performans göstergelerinin ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından yerine getirilmesinin sağlanması, faaliyet ve çalışmaların sağlıklı olarak yakından takip edilebilmesi ve gerekli durumlarda ivedi olarak uygulamaya dönük kararların alınabilmesi amacıyla "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulu**" oluşturulmuştur.

İzleme ve Yürütme Kurulu; Eşgüdüm Kurulu tarafından yıllara göre belirlenecek şekilde, ilgili bakanlığın Bakan Yardımcısının dönemsel başkanlığında; Eşgüdüm Kurulu üyesi bakanlık, kurum ve kuruluşlardan en az şube müdürü seviyesinde temsilcilerin katılımıyla oluşturulur.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulunun çalışma usul ve esasları, yıllık toplantı sayısı ile toplantı zamanları Eşgüdüm Kurulu tarafından belirlenir. Kurulun sekretarya görevi Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı tarafından yürütülecektir.

3. Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grupları

Strateji Belgesi ve Eylem Planlarında yer alan görevlerin yürütülmesini izlemek ve koordinasyon ve işbirliğini sağlamak amacıyla Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kuruluna bağlı "**İhtisas Grupları**" oluşturulabilir.

İhtisas Gruplarının üyeleri, görevleri, çalışma usul ve esasları, yıllık toplantı sayısı ile toplantı zamanları İzleme ve Yürütme Kurulu tarafından belirlenir.

III. DİĞER STRATEJİ BELGELERİ İLE EŞGÜDÜM

Tüm paydaşlar tarafından; Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve buna bağlı eylem planlarının üst politika belgesi olduğu hususu göz önünde bulundurulacak, söz konusu belgelerdeki stratejik amaç, hedef ve performans göstergelerinin hayata geçirilebilmesi amacıyla, kurumsal bazda hazırlanacak tüm strateji belgeleri, eylem planları ve faaliyet raporlarında bütçeleme başta olmak üzere belirtilen amaç, hedef ve performans göstergelerinin uygulamaya konulabilmesi amacıyla gerekli çalışmalar yapılacaktır.

Ayrıca, trafik güvenliğini ilgilendiren tüm faaliyet ve çalışmalarda; Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ile ortaya konulan prensip, usul ve esaslara uyulacak ve atılacak adımların eşgüdümü amacıyla gerekli tüm hususlar Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu bilgisine sunulduktan sonra alınacak karara istinaden gerekli çalışmalar yapılacaktır.

IV. İZLEME VE DEĞERLENDİRME

Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grupları, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kuruluna karşı, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulu ise Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kuruluna karşı sorumludur.

Tüm çalışma ve toplantılara, ihtiyaç duyulması halinde ilgili kurum ve kuruluşların yanı sıra üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, meslek birlikleri, konu ile ilgili uluslararası kuruluş ve özel sektör temsilcileri de davet edilebilecektir.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi (2021-2030) ve bağlı Eylem Planlarının güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde ve kurumsal sorumluluk paylaşımına uygun olarak yürütülmesini sağlamak üzere; paydaş kurum ve kuruluşlardan Kurullar ve İhtisas Grupları nezdinde görevlendirilen personele Eşgüdümlü Kurulu sekretaryası tarafından gerekli eğitimler verilerek Strateji Belgesi ve Eylem Planlarının eşgüdümlü halinde yürütülebilmesi için bilgilendirme çalışmalarını ile toplantılar yapılacaktır.

Kurum ve kuruluşların Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve bağlı eylem planları kapsamında yürütülen görevlerin ölçülebilmesi amacıyla Eşgüdümlü Kurulu tarafından kriterler belirlenecektir.

V. GÖRÜNÜRLÜK

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdümlü Kurulu ile Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulunun trafik güvenliği bağlamında yaptığı çalışmaların tanıtılması, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinin (2021-2030) vatandaşların dikkatine sunulması, çalışmalara katılımlarının sağlanması ve iyi uygulama örnekleri sunularak görüşlerine başvurulabilmesi amacıyla internet adresi tasarlanarak trafik güvenliği farkındalık çalışmalarının yürütülmesi sağlanacak, ayrıca bu internet adresinden Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ile Eylem Planlarında gelinen aşama hakkında bilgilere yer verilecektir.

Ülkemizde meydana gelen trafik kazası sayılarının azaltılarak trafik kazasından kaynaklı can kaybı ve yaralanmaların en aza indirgenmesi amacıyla İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün koordinatörlüğünde, ilgili kurum ve kuruluşların işbirliğinde hazırlanan Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023) ile diğer Eylem Planları İçişleri Bakanlığına ait "www.icisleri.gov.tr", Emniyet Genel Müdürlüğüne ait "www.egm.gov.tr" ve Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığının "www.trafik.gov.tr" adresleri ile tüm paydaş kurumların resmî internet adresleri üzerinden duyurulacak ve erişime açık olarak bulundurulacaktır.

2024-2027 yıllarını kapsayacak olan Eylem Planının hazırlıkları 2023 yılı sonuna kadar, 2028-2030 yıllarını kapsayacak olan Eylem Planının hazırlıkları ise 2027 yılı sonuna kadar Eşgüdümlü Kurulu koordinesinde tamamlanacaktır.

Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planlarında "sorumlu kuruluş" ve "işbirliği yapılacak kuruluş" olarak belirlenen bakanlık, kurum ve kuruluşlar Eylem Planlarının hayata geçirilmesi için planlama dâhilindeki görev ve sorumluluklarının takvime uygun olarak yerine getirilmesinde gerekli hassasiyeti göstereceklerdir.

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planında (2021-2023) belirtilen görevlerin yürütülmesine tüm Bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarınca öncelik verilecek, Eşgüdümlü Kurulunca alınan kararların hayata geçirilmesine gerekli destek ve katkı sağlanacaktır.

2012/16 sayılı Genelge yürürlükten kaldırılmıştır.

Bilgilerini ve gereğini önemle rica ederim.

2 Şubat 2021

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
CUMHURBAŞKANLIĞI



Adalet Bakanlığı



Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı



Çevre ve Şehircilik Bakanlığı



Gençlik ve Spor Bakanlığı



Hazine ve Maliye Bakanlığı



İçişleri Bakanlığı



Kültür ve Turizm Bakanlığı



Milli Eğitim Bakanlığı



Milli Savunma Bakanlığı



Sağlık Bakanlığı



Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı



Tarım ve Orman Bakanlığı



Ticaret Bakanlığı



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı



Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı



Türk Kızılay Genel Müdürlüğü



Türkiye Belediyeler Birliği



Türkiye Noterler Birliği



Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinin hazırlanmasına katkılarından dolayı şükranlarımızı sunarız.

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ VE 2021-2023 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI'NIN HAZIRLIK SÜRECİ

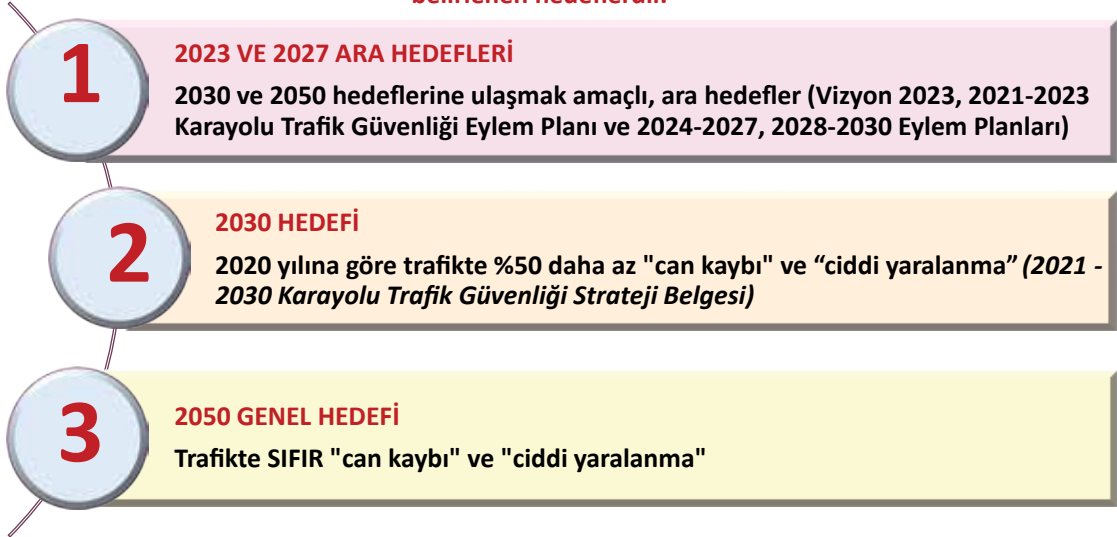
31 Temmuz 2012 tarih ve 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile yürürlüğe giren "2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı" ile kurulan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu'nun 5'inci toplantısı 3 Mart 2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıda alınan 23 sıra sayılı karar ile "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı"nın oluşturulmasına yönelik olarak;

- Eşgüdüm Kurulu Üyesi Bakanlık/Kurum/Kuruluşlardan görevlendirilen personelin katılımıyla çalışma grubu oluşturulması,
- Strateji Belgesi ve Eylem Planının hazırlanmasına yönelik sekretarya ve koordinasyonunun Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığınca yerine getirilmesi,
- Belirlenen takvim çerçevesinde 2020 Haziran ayı sonuna kadar 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin, 2020 Eylül ayı sonuna kadar da 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın Bakanlık/Kurum/Kuruluşlarla işbirliği halinde hazırlanması,
- 2020 yılı sonuna kadar gerekli onay sürecinin tamamlanarak kamuoyuna duyurulması,
- Trafik güvenliğinin "Güvenli Sistem Yaklaşımı" çerçevesinde sağlanmasına yönelik olarak 01.01.2021 tarihi itibari ile Strateji Belgesi ve Eylem Planının uygulamaya konulması amacıyla tüm paydaş kurumlar tarafından gerekli gayretin gösterilmesi,
- 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın uygulamasının; 6 aylık ve yıl sonu değerlendirmeleri şeklinde Eşgüdüm Kurulu tarafından izlenmesi yönünde karar alınmıştır.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın 2023 ve 2027 ara hedefleri, 2030 hedefi ile 2050 nihai hedefi aşağıdaki şekilde gösterilmiştir:

TRAFİKTE SIFIR CAN KAYBI (VİZYON SIFIR) YAKLAŞIMI

2030 yılı itibariyle % 50 azaltılması ve 2050 yılı itibariyle trafik kazası sonucu meydana gelen can kayıplarının sıfırlanması hedefi " Trafikte Sıfır Can Kaybı (Vizyon Sıfır) Yaklaşımı"na uygun olarak belirlenen hedeflerdir.



Eşgüdüm Kurulu'nda alınan karar doğrultusunda; 11 Mart 2020 tarihinde Çalışma Grubunun 1. Toplantısı 36 farklı Bakanlık, Kurum ve Kuruluştan toplam 40 katılımcı ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara, Eşgüdüm Kurulu Toplantısı hakkında bilgi verilmiş, kurumsal stratejik hedeflerinin belirlenerek göndermeleri istenmiştir. Çalışma Grubu Toplantısı sonrasında; 12.03.2020 tarihinde Kurumların Strateji belgeleri ve örnek hedef kartları e-posta olarak gönderilmiş ve paydaş kurumlardan alınan cevaplar Strateji Belgesi kapsamında değerlendirilmiştir.

Çalışma grubu toplantısı sonrası çalışmalar devam etmekte iken, 5'inci Eşgüdüm Kurulunda alınan ve hayata geçirilmesi gereken kararlardan uzun vadeli çalışma gerektiren ve Strateji Belgesine alınması faydalı görülenler hakkında, alınan kararlar paydaş kurumlara dağıtılarak hedef kartlarının hazırlanarak gönderilmesi talep edilmiş ve bu çerçevede; farklı tarihlerde paydaş kurumlarla yoğun bir iletişim trafiği yaşanmıştır.

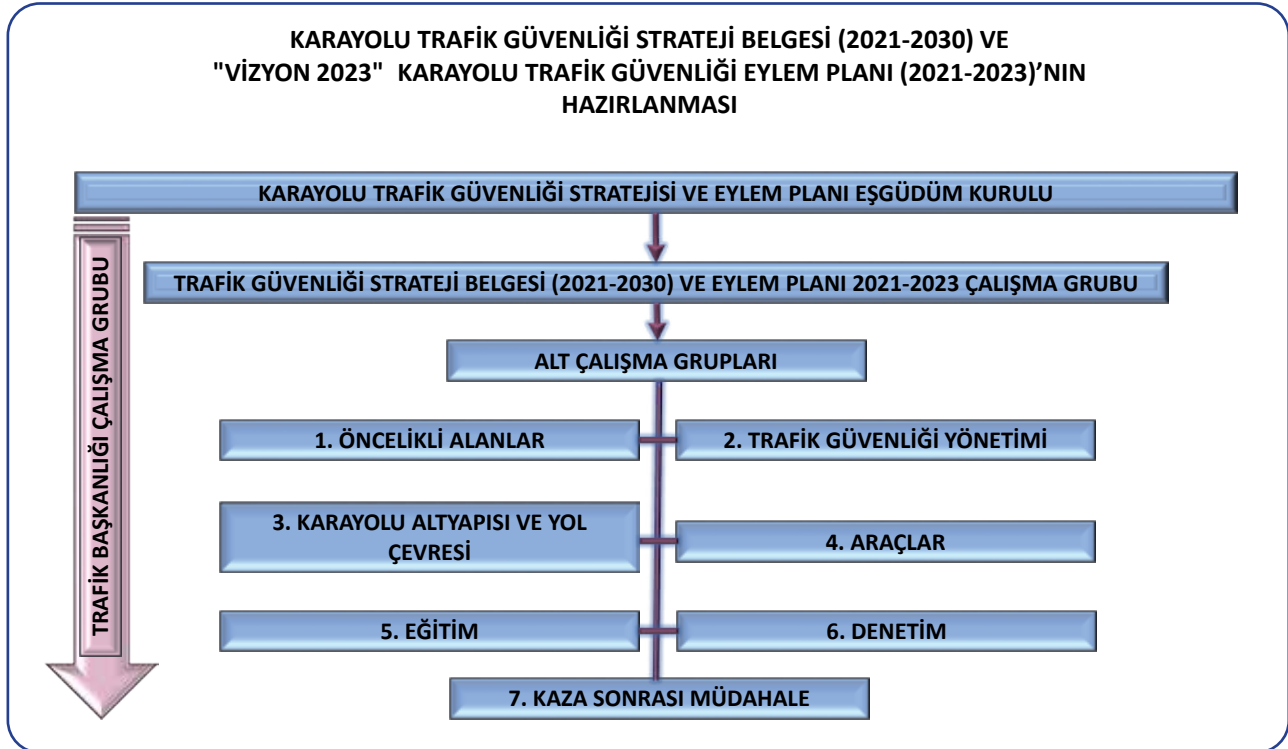
Paydaş kurumlardan gelen hedef kartlarının incelenmesi, hataların düzeltilmesi, incelenen dokümanlara göre Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nda bulunmasının uygun olduğu değerlendirilen konulara ilişkin taslak hedef kartlarının oluşturulması amacıyla EGM Trafik Başkanlığı Çalışma Grubu oluşturularak 13 farklı tarihte pandemi kurallarına uygun olarak değerlendirme toplantıları ve çalışmaları yapılmıştır.

Ayrıca, 24.06.2020 tarihinde **"Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam"** AB Projesi ekibinde görevli uzmanlar ve Polis Akademisi Trafik Enstitüsünde görevli akademisyenler ile yapılan toplantıda Strateji Belgesi hakkında değerlendirmeler yapılmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı çalışmalarının tamamlanması amacıyla Alt Çalışma Grupları oluşturulmuştur. Bu alt çalışma grupları;

1. **"Trafik Güvenliğinde Öncelikli Alanlar"** konulu, paydaş 11 Kurumdan,
2. **"Trafik Güvenliği Yönetimi"** konulu, paydaş 13 Kurumdan,
3. **"Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi"** konulu, paydaş 9 Kurumdan,
4. **"Araçlar"** konulu, paydaş 11 Kurumdan,
5. **"Eğitim"** konulu, paydaş 14 Kurumdan,
6. **"Denetim"** konulu, paydaş 8 Kurumdan,
7. **"Kaza Sonrası Müdahale"** konulu, 9 Kurumdan temsilcilerin katılımıyla Eylem Planı taslağı üzerinde çalışmalar yapılmıştır.

Eşgüdüm Kurulu, Çalışma Grubu ve Alt Çalışma Grubu toplantıları icra edilerek, bilgi alışverişi yapılmıştır.



2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin hazırlanmasında, Kalkınma Bakanlığı (mülga) tarafından yayınlanan 2018 yılına ait Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu uyarınca;

- Durum analizi,
- Geleceğe bakış: misyon, vizyon ve temel değerler,
- Strateji geliştirme: amaç, hedef ve performans göstergesi ile
- Stratejilerin belirlenmesi: amaçlar, hedefler, performans göstergeleri, stratejiler, hedef riskleri ve kontrol faaliyetlerinin belirtilmesi konularına dikkat edilmiştir.

2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın hazırlanmasında ise, Maliye Bakanlığı (mülga) tarafından yayınlanan 2009 tarihli Performans Programı Hazırlama Rehberi uyarınca;

- Öncelikli stratejik amaç ve hedeflerin belirlenmesi,
- Performans hedef ve göstergeleri ile faaliyetlerin belirlenmesi,
- Faaliyet maliyetlerinin belirlenmesi,
- Performans hedeflerinin kaynak ihtiyacının belirlenmesi,
- Performans programının kaynak ihtiyacının belirlenmesi ve performans programının oluşturulması hususlarına uygun çalışmalar yürütülmüştür.

Ayrıca, trafik güvenliği alanında mesafe kat ettiği bilinen veya nüfus, yüzölçümü gibi kriterler bakımından Türkiye ile benzerlik gösteren ülkelere ilişkin (Almanya, Fransa, İspanya, Birleşik Krallık, Hollanda, Norveç, İsveç, İzlanda) değerlendirme raporlarının incelenerek, "Örnek Uygulama"lar Strateji Belgesi ve Eylem Planı'na yansıtılmış ve yine trafik güvenliği bağlamında örnek gösterilen ve Güvenli Sistem Yaklaşımı ile Vizyon Sıfır gibi trafik güvenliğinin sağlanması bağlamında etkinliği ispatlanmış ve uluslararası kuruluşlar tarafından tavsiye edilen yaklaşımları takip eden ülkeler (Hollanda, Birleşik Krallık, Norveç, Avustralya, Yeni Zelanda) tarafından hazırlanmış Trafik Güvenliği Strateji Belgeleri ve Eylem Planlarındaki yaklaşım ve uygulamalara da yer verilmiştir.

Öte yandan, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın bilimsel ve akademik esaslarının belirlenmesi, trafik güvenliğine ilişkin konuların ayrıntılı olarak incelenebilmesi, dünya ülkeleri ve iyi uygulamaları ile mukayese edilebilmesi amacıyla özetle;

- 194 kitap, rapor, makale ve benzeri akademik yayına,
- 3 Strateji Belgesi Hazırlama Kılavuzu ile paydaş kurumlara ait 29 Strateji Belgesi ve Eylem Planına,
- On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Hazırlıkları Kapsamında Oluşturulan Özel İhtisas Komisyonları İle Çalışma Gruplarıncı hazırlanan 20 Rapor,
- Birleşmiş Milletler ve bağlı kuruluşlar tarafından yayınlanan 7 karar, deklarasyon ve dokümana,
- Avrupa Birliği ve Avrupa Konseyi ile ilgili kuruluşlar tarafından yayınlanan 6 karar, deklarasyon ve dokümana,
- Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği Tarafından Ortaklaşa Yürütülen "Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi" Kapsamında Hazırlanan 16 rapora (paydaş kurum görüşmelerine ilişkin raporlar dahil),
- Şehit Fethi Sekin Trafik Birim Amirleri Bilgi Paylaşımı ve Değerlendirme Toplantısı (05-06.02.2020)'na katılan 179 trafik birim amiri ile yapılan çalışmaya,
- Uluslararası Kuruluşlar Tarafından Trafik Güvenliği Açısından İyi Durumda Olduğu Belirtilen 5 Ülkenin Trafik Güvenliği Strateji Belgeleri ve Eylem Planlarına yer verilmiştir.

Ayrıca;

- 10 ve 11 Eylül 2020 tarihlerinde düzenlenen Trafik Birim Amirleri 2. Etap Değerlendirme Toplantısı'nda Strateji Belgesi hakkında katılımcılara bilgi verilmiş,
- 21 Eylül 2020 tarihinde trafik güvenliği alanında çalışmalar yapan STK temsilcileri ile değerlendirme toplantısı yapılarak görüşleri alınmış,
- 08 Ekim 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü Türkiye Temsilciliği ve Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi'nden uzmanların katılımı ile online/yüz yüze toplantı yapılarak özellikle son yıllarda trafik güvenliği alanında ülkemizde yakalanan ivme incelenmiş ve 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nda ele alınan konular masaya yatırılarak değerlendirilmiş, referans alınan kaynak dokümanlar hakkında görüş alışverişinde bulunulmuş, belgelerin hazırlanma süreci ile ilgili olarak bilgi verilerek katkıları söz konusu belgelere yansıtılmıştır.

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ VE EYLEM PLANLARININ MANTIKSAL KURGUSU

BM VE DSÖ TARAFINDAN YAPILACAK DEĞERLENDİRMELER



2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Eylem Planının uygulanma süreci ile Dünya Sağlık Örgütü ve Eşgüdüm Kurulu tarafından yapılacak izleme ve değerlendirme faaliyetlerini içerecek şekilde mantıksal kurgu zaman çizelgesine bağlı olarak yukarıdaki şekilde gösterilmiştir.

Yürütülen çalışmalara ilave olarak;

- Tüm paydaşların iştiraki ile hazırlanan metinler görüş için ilgili paydaş kurumlara gönderilmiş ve geri bildirimler belgelere yansıtılmıştır.
- 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Eylem Plan taslağındaki amaç, hedef ve performans göstergelerinin değerlendirilmesi amacıyla; EGM Trafik Başkanlığı'nda görevli rütbeli personel ile yoğun toplantılar gerçekleştirilerek çalışmalar değerlendirilmiştir.
- 2021-2023 Eylem Planı'nın hazırlanması kapsamında paydaş kurumlarla yapılan müşterek çalışmalar ile oluşturulan hedef kartları, Stratejik Amaçlar, Hedefler ve Performans Göstergeleri kapsamında Sorumlu Kuruluş veya İşbirliği Yapılacak Kuruluş olarak görevi bulunan toplam 88 Kurum ve Kuruluşa gönderilerek, ilave ve değişiklik talepleri alınarak belgeye yansıtılmıştır.

2020 yılında bütün dünyayı etkisi altına alan pandemiye rağmen, emek harcayarak bilgi birikiminin bu çalışmaya yansıtılmasında çaba gösteren tüm paydaşların ortak gayretleri sonucu bu belge hazır hale getirilmiştir.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın hazırlanmasında emeği geçen tüm paydaş kurumlarımızın idareci ve temsilcilerine yapıcı katkıları dolayısıyla şükranlarımızı sunarız.



ÖNSÖZ	i
YÖNETİCİ ÖZETİ	ii
GİRİŞ: TRAFİK GÜVENLİĞİ VİZYONU	1
BÖLÜM 01: DURUM DEĞERLENDİRMESİ: TRAFİK GÜVENLİĞİNDE NEREDEYİZ	2
1. TRAFİK GÜVENLİĞİNİN STRATEJİK ANALİZİ	11
a. Birleşmiş Milletler Tarafından Atılan Stratejik Adımlar	14
i. Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı: Harekete Geçme Zamanı Moskova Deklarasyonu (Moskova, 19-20 Kasım 2009)	14
ii. Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı (2011-2020) (New York, 2 Mart 2010)	14
iii. Birleşmiş Milletler Devlet ve Hükümet Başkanları Konferansı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) (New York, 25-27 Eylül 2015)	14
iv. İkinci Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı: Sonuç Zamanı Brezilya Deklarasyonu (Brasilia, 18-19 Kasım 2015)	14
v. Birleşmiş Milletler Yol Güvenliği İşbirliği (Kasım 2017)	15
vi. Üçüncü Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı: 2030 Hedeflerini Başarmak Stockholm Deklarasyonu (Stockholm, 19-20 Şubat 2020)	15
b. Türkiye'de Trafik Güvenliği Alanında Atılan Stratejik Adımlar	18
i. Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi (1996)	18
ii. Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri (2007)	18
iii. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2012-2020)	18
iv. Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi (2017)	20
v. On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)	21
2. TRAFİK KAZALARININ MALİYET ANALİZİ	25
3. TRAFİK GÜVENLİĞİ GZFT ANALİZİ İLE REKABET GÜCÜ DEĞERLENDİRMESİ	29
4. TRAFİK GÜVENLİĞİNDE ALINAN MESAFE	37
5. GELECEKTE ATILACAK ADIMLAR	43
BÖLÜM 02: TRAFİK GÜVENLİĞİ MİSYONUMUZ	46
BÖLÜM 03: TRAFİK GÜVENLİĞİ VİZYONUMUZ	50
BÖLÜM 04: KILAVUZ İLKELERİMİZ	52
1. DOĞRULAR YAPILMALI, ANCAK HATALARA KARŞI DA HAZIRLIKLI OLUNMALIDIR	54
2. YOL, ÇEVRE VE ARAÇ DİZAYNINDA, İNSAN VÜCUDUNUN KIRILGANLIĞI GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULMALIDIR	54
3. KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ BİR BÜTÜN OLARAK ELE ALINIP, TÜM UNSURLARI GÜÇLENDİRİLMELİDİR	55
4. TRAFİK GÜVENLİĞİNDE, SORUMLULUK PAYLAŞIMI ARTIRILMALIDIR	55
5. TÜM ÇALIŞMALAR SOMUT DELİLLERE DAYANMALI, ÖLÇÜLEBİLİR VE DEĞERLENDİRİLEBİLİR OLMALIDIR	56
6. TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARINI İNSANIN İYİLİĞİ VE SAĞLIĞINI DESTEKLEMELİ VE YAŞANABİLİR BİR ÇEVREYİ GÜÇLENDİRMELİDİR	56
7. TÜM KARAR ALMA SÜREÇLERİNDE TRAFİK GÜVENLİĞİ BİRİNCİ ÖNCELİK OLMALIDIR	57

BÖLÜM 05: TEMEL DEĞERLERİMİZ	58
1. İNSAN ODAKLI, ÇEVREYE DUYARLI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR	58
2. HUKUKA UYGUN, TOPLUMSAL VE ETİK DEĞERLERE SAYGILI	59
3. BİLGİ, TEKNOLOJİYE DAYALI VE İNOVASYONA AÇIK	59
4. HESAP VERİLEBİLİR, TARAFSIZ VE GÜVENİLİR	59
5. ETKİN, SÜREKLİ VE YOĞUN	59
6. YERLİ, MİLLİ VE ÖZGÜN	59
7. İŞBİRLİĞİNE AÇIK, ULUSLARARASI ALANDA ÖNCÜ VE ÖRNEK	59
BÖLÜM 06: METOD VE YÖNTEM	60
1. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI	63
2. HEDEF; TRAFİKTE SIFIR CAN KAYBI YAKLAŞIMI (VİZYON SIFIR)	67
BÖLÜM 07: TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI AMACIYLA ALINACAK TEDBİRLER VE YAPILACAK ÇALIŞMALAR	70
A. ÖNCELİKLİ ALANLAR	71
1. AŞIRI VE UYGUNSUZ HIZLA MÜCADELE	72
2. İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARININ KORUNMASI	76
3. KAZA KARA NOKTALARININ İYİLEŞTİRİLMESİ VE ETKİN, SÜREKLİ, YOĞUN DENETİMLER YOLUYLA CAN KAYIPLARININ ÖNLENMESİ	82
B. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE MÜDAHALE GERÇEKLEŞTİRİLECEK ALANLAR	86
1. TRAFİK GÜVENLİĞİ YÖNETİMİ	87
a. Mevzuat	90
b. Kurumsal Yapı	94
c. Personel	95
d. Eğitim	96
e. Araç, Gereç ve Malzeme	99
f. Stratejik Çalışmalar ve Bütçe	100
g. Veri Toplama, Analiz ve Değerlendirme	104
h. Kaza İnceleme	106
i. Sivil Toplum Kuruluşları İle İlişkiler	108
j. İşbirliği, Koordinasyon ve Uluslararası Çalışmalar	110
2. ALTYAPI; YOL VE YOL ÇEVRESİ	116
3. ARAÇLAR	124
4. YOL KULLANICILARINA YÖNELİK EĞİTİMLER, BİLGİLENDİRME VE BİLİNÇLENDİRME ÇALIŞMALARINI İLE KAMPANYALAR	132
1. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİMLERİ	133
a. Sürücü Temel Eğitimi	133
b. Sürücü Yenileme ve Geliştirme Eğitimleri	138
c. Profesyonel Sürücülerin Eğitimi	139
2. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE YOL KULLANICILARININ BİLGİLENDİRİLMELERİ, BİLİNÇLENDİRİLMELERİ VE KAMPANYALAR	140
a. Örgün Eğitim (Anaokulu-Üniversite)	141

b. Yaygın Eğitim, Bilgilendirme Çalışmaları ve Kampanyalar	144
i. Yayalar	150
ii. Yolcular	151
iii. Çocuklar	152
iv. Öğrenciler	153
v. Yaşlılar	155
vi. Engelliler	156
vii. Yabancılar	157
5. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI KAPSAMINDA TRAFİK DENETİMLERİ	166
1. Trafiğin Denetlenmesi	170
2. Trafik Kural İhlallerinin Cezalandırılması ve Algılanan Yakalanma Risk Duygusu	174
3. Trafik Kolluğu Denetim Stratejileri	176
a. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "KURAL İHLALI ODAKLI" Trafik Denetimleri	180
i. Hız Denetimi	181
ii. Alkol Denetimi	184
iii. Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Denetimi	188
iv. Emniyet Kemer Denetimi	190
v. Koruyucu Başlık Denetimi	192
vi. Çocuk Koruma Tertibatı Denetimi	193
vii. Cep Telefonu ve Diğer Sürücü Dikkati Dağıtan Unsurların Denetimi	194
viii. Kırmızı Işık Denetimi	195
ix. Yayalar ve Diğer İncinebilir Yol Kullanıcılarını Korumaya Yönelik Denetimler	196
x. Agresif Sürücü Davranışlarının (Yakın Takip, Drift, Öndeki Aracı Hatalı Geçme, Trafiği Tehlikeye Düşüren Hareketler gibi) Denetimi	198
xi. Sürücülerin Yorgunluk ve Uykusuzluk Denetimi	200
b. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "ARAÇ ODAKLI" Trafik Denetimleri	201
i. Tek Araçlı Kazaların Önlenmesi İçin Yapılacak Denetimler	202
ii. Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçların Denetimi	204
1. Yük Taşımacılığı Yapan Ağır Tonajlı Araçların Denetimi	206
2. Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Otobüslerin Denetimi	207
3. Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların Denetimi (ADR)	208
4. Şehir içi Servis Araçlarının Denetimi	209
5. Okul Servis Araçlarının Denetimi	210
iii. Motosikletler, Motorlu Bisikletler ve Bisikletlerin Denetimi	211
iv. Karayolunu Kullanan Traktörlerin, Diğer Tarım Araçlarının ve Makinalarının Denetimi	214
c. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Yol Odaklı" Trafik Denetimleri	216
i. Otoyollarda Trafik Denetimi	217
ii. Devlet Karayollarında Trafik Denetimi	218
iii. İl Yollarında Trafik Denetimi	220
iv. Köy Yollarında ve Kırsal Alanlarda Trafik Denetimi	222
v. Şehir içi Cadde ve Sokaklarda Trafik Denetimi	223

d. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Elektronik Sistemler" ile Trafik Denetimi	224
i. Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) ile Trafik Denetimi	225
ii. Otoyol Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi	226
iii. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Ek 16'ncı Maddesi Kapsamında Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi	228
e. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Hava Araçları" ile Trafik Denetimi	229
i. Helikopter ile Trafik Denetimi	229
ii. Drone/İHA ile Trafik Denetimi	230
f. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Araç İçi Sistemler" ile Trafik Denetimi	231
i. Takograf Denetimi	232
ii. Araç İçi Kamera Sistemleri ile Trafik Denetimleri	233
iii. Alkol Kilitleri (Alcolock) ve Olay Veri Kaydedicileri (EDR) ile benzeri Araç İçi Sistemlerle Trafik Denetimi	234
g. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Denetime Yardımcı Unsurlar" ın Trafik Güvenliğine Katkısı	235
i. Fahri Trafik Müfettişlerinin Trafik Güvenliğine Katkısı	236
ii. Genel Kolluk Görevlilerinin Trafik Güvenliğine Katkısı	237
iii. Maket /Model Trafik Ekip Araçları,Maket/Model Trafik Polis ve Diğer Model Denetleme Unsurlarının Trafik Güvenliğine Katkısı	241
iv. Trafik Güvenliğine Yönelik İhbar ve Şikayetlerin Değerlendirilmesi ile İhlal Tespiti	242
6. KAZA SONRASI MÜDAHALE, BAKIM VE REHABİLİTASYON	244
1. İLK VE ACİL MÜDAHALE	246
a. Ambulans	248
b. İtfaiye	249
c. AFAD	250
2. ACİL BAKIM ÜNİTELERİ	252
3. TRAVMA ÜNİTELERİ	253
4. REHABİLİTASYON VE TOPLUMA YENİDEN KAZANDIRMA	254
BÖLÜM 08: TRAFİK GÜVENLİĞİNİN GELECEĞİ	256
1. AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ, İNSAN-MAKİNE ETKİLEŞİMİ VE OTONOM ARAÇLAR	257
2. ULAŞIM MODLARININ DEĞİŞİMİ; DAHA FAZLA YAYA HAREKETLİLİĞİ VE BİSİKLET KULLANMA TALEBİ	259
3. FERDİ ULAŞIM SEÇENEKLERİ (ÖZEL ARAÇLARIN PAYLAŞIMI)	260
4. DEMOGRAFİK DEĞİŞİM VE SINIRLI HAREKETLİLİĞE SAHİP İNSANLAR	260
5. TİCARİ FAALİYETLERLE İLGİLİ TRAFİK GÜVENLİĞİ	260
6. İKİ TEKERLEKLİ MOTORLU ARAÇLAR	261
7. GÜVENLİ TRAFİK ŞEHİRİ ÖDÜLÜ	261
BÖLÜM 09: ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	262
BÖLÜM 10: TRAFİK GÜVENLİĞİ İZLEME VE DEĞERLENDİRME GÖSTERGELERİ	264
KISALTMALAR	272
KAYNAKÇA	273

Yoğun ve özverili bir çalışmanın ürünü olan "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi" her yönüyle gelişmekte ve ilerlemekte olan ülkemizin trafik güvenliği konusundaki gelişimine katkı sağlayacak kaynak çalışmalardan biri olacaktır.

Strateji Belgesi ile "**Trafik Kazasından Kaçınmak Mümkün Değildir.**" anlayışını reddederek; "**Önce İnsan**" düsturuyla, kazanın trafiğin kaçınılmaz riski olduğu anlayışının son bulacağına inanıyoruz. Strateji belgesi, resmi kurum ve kuruluşlar ile birlikte karayolunu kullanan herkesin sorumluluklarını yerine getirerek strateji belgesinde belirtilen hususlara uyum göstermelerini ve trafiğin vazgeçilmez bir parçası olduklarını hatırlayarak bu yönde tutum ve davranışlar sergilemelerini bekliyoruz.

2020 yılı itibarıyla trafik güvenliğinde geline dünya ölçeğindeki başarımızın çok önemli olduğunun farkındayız. Ancak, **Söz Konusu İnsan İse; "1" Can Kaybı Bile Fazladır** anlayışı ile "**Trafikte Her Yıl Daha İyide**" ideali çerçevesinde, trafikte hiçbir insanımızın burnunun dahi kanamaması gerektiği sorumluluğunu derinden hissederek, bu strateji belgesinin uygulamaya geçirilmesi ile tüm paydaş kurumlar olarak:

- Alınan tüm tedbirlere rağmen, yılda ortalama 5 binden fazla insanın hayatını kaybetmesine ve yaklaşık olarak da 280 bin civarında insanın da çeşitli derecelerde yaralanmasına neden olan trafik kazalarını azaltarak sosyo-ekonomik sonuçlarının önlenmesine,
- İnsanların hareketlilik taleplerine engel teşkil eden trafik güvenliği sorunlarının ortadan kaldırılmasına ve çevrenin daha az kirlenmesine,
- Daha az gürültüye,
- Ekonomimize yük getiren ilave sarfiyatların azaltılmasına,
- İnsanların yaya ve bisikletli olarak trafiğe katılmaları önündeki engellerin kaldırılmasına daha fazla çalışacağız.

Bu strateji belgesi; trafik kazası kaynaklı can kayıplarının önlenmesi ve ciddi yaralanmaların engellenmesi hedefimizin yol haritasını oluşturmaktadır. Bu yol haritasının hedefine ulaşmasında izlenecek yöntemler ise strateji belgesinin alt başlıklarında ve bu strateji belgesindeki prensiplerin hayata geçirilmesi amacıyla hazırlanan "Vizyon2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)" ile takip eden eylem planlarında düzenlenecektir.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinde:

- Trafik güvenliği yönetiminde Liderlik, Koordinasyon ve Takım Çalışması ile birlikte Güvenli Sistem Yaklaşımı,
- Güvenli bir Altyapı ve Yol Çevresi Sistemi,
- Yeni ve gelecek teknolojilerle desteklenen Güvenli Araçlar,
- Güvenli davranışlar sergileyen Yol Kullanıcıları,
- Kaza Sonrası Etkin Müdahaleler ile can kayıplarının en aza indirilmesine yönelik çalışmalar ele alınmaktadır.

Bu türden stratejik değişikliklerin hayata geçirilmesinde zamana ihtiyaç olduğu düşünülerek, hedeflerin 2030 yılına kadar adım adım gerçekleştirilmesi planlanmıştır. 2030 yılına gelindiğinde, 2020 yılı rakamlarına göre, trafik kazalarında hayatını kaybeden ve ciddi derecede yaralanan insanlarımızın sayısının %50 oranda azalmasına çalışacağız.

Gelecekteki tüm ulaşım faaliyetlerinin merkezinde "**Güvenlik**" yer alacak ve insanlar; yaşadıkları şehirde temiz havası ile sağlıklı bir yaşama imkân veren, güvenli bir şekilde yürüyüş yapabilecekleri ve bisiklet sürebilecekleri bir ortam isteyeceklerdir. Toplumun bu taleplerinin karşılanabilmesi için, ülkemizin tamamında teknolojik imkânların seferber edilerek sosyal ilişkilerimizi de güçlendiren bir ulaşım sistemini canlı tutmamız gerekecektir.

Bu kapsamda, hedeflerimize ulaşmak için; strateji belgesinin paydaşı olan herkesin aynı sorumluluğu hissederek trafik güvenliği için tüm imkânların kullanılması, gerekli liderliğin sağlanması, kaliteli verilere dayanan değerlendirmelerin yapılarak planlamaların hayata geçirilmesi, akılcı ve faydalı yatırımların yapılması ciddi bir önem arz etmektedir.

"2050 yılı itibarıyla trafikte sıfır can kaybı" nihai hedefine ulaşmak ancak, tüm yol kullanıcılarının bu hedefe inanması ve trafik sisteminin tüm paydaşlarının bu hedefe odaklanması suretiyle mümkündür. "Bu Yolda Hep Birlikteyiz" anlayışıyla tüm paydaşların bu önemli ve kritik hedefe ulaşılması yolunda gerekli görev bilinciyle davranacaklarına inancımız tamdır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Söz Konusu İnsan İse; "1" Can Kaybı Bile Fazladır anlayışı ile **"Trafikte Her Yıl Daha İyiye"** ideali çerçevesinde hazırlanan **"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi"** ile ülkemizin on yıllık karayolu trafik güvenliği adımları planlanmıştır.

Hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler ile küreselleşmeye bağlı olarak önümüzdeki on yıllık süreçte günümüz ulaşım ağlarında ve yöntemlerinde teknik ve teknolojik gelişmelerin yansımalarının görünmesi beklenmektedir. Tüm bu gelişmelerde **"İnsan Hayatının Korunması"** temel belirleyici olarak kabul edilmiş olup atılacak her adımda, insanın sahip olduğu en kıymetli hazinesi olan can güvenliğinin korunması temel prensiptir.

"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi" ve bu belgeye bağlı eylem planlarının öngördüğü tüm çalışmaların merkezinde **"İNSAN"** unsuru bulunmaktadır. Ulaşımın en önemli ögesi olan insanın, trafikte yaya, yolcu, sürücü, bisikletli ve benzeri birçok biçimde yer aldığı ve insanın **"hata yapabileceği"** peşinen kabul edilerek, trafikte insanın doğru tercihler yapması konusunda desteklenmesini amaçlayan çalışmalara öncelik verilmiştir. Trafikte sıfır can kaybının mümkün olduğu inancı bu strateji belgesinin temel omurgasını oluşturmuştur.

"Güvenli Sistem" yaklaşımı ile **"Vizyon Sıfır"** yaklaşımının temel prensiplerine uygun olarak, Strateji Belgesinde kılavuz ilkelere uygun yöntemler takip edilmiş, temel değerlerden taviz verilmeyerek tespit edilen yedi ana başlıkta gerekli tüm müdahaleler planlanarak azami seviyede ve ayakları yere basan performans kriterleri belirlenerek trafik güvenliği hedeflerine ulaşılmasına gayret gösterilmiştir.

Ülkemizde yaşayan herkesin günlük hayatın bir gerekliliği olarak her gün yollarımızı çok çeşitli biçimlerde kullandığı gerçeğinden hareketle, bu Strateji Belgesi ile insanların **"Yaşam Hakkı"** ve **"Seyahat Hakkı"** gibi temel haklarının¹ korunması amacıyla çok boyutlu ve çok çeşitli tedbirler planlanmıştır. **"Güvenli Sistem"** yaklaşımı çerçevesinde söz konusu tedbirler;

1. Öncelikli Alanlar,
2. Trafik Güvenliği Yönetimi,
3. Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi,
4. Araçlar,
5. Eğitim,
6. Denetim,
7. Kaza Sonrası Müdahale başlıkları altında sunulmuştur.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 64/255 sayılı kararı sonrasında trafik kazalarının neden olduğu can kayıplarının %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılması için 2011-2020 döneminde Eylem Planları hazırlanmış olup, ikinci basamak mahiyeti taşıyan bu Strateji Belgesi ile de **"Trafikteki Can Kayıplarının ve Ciddi Yaralanmaların 2030 Yılına Kadar %50 Oranında Azaltılması"** hedefinin gerçekleştirilmesi için 2021 ile 2030 yılları arasında trafik güvenliği konusunda atılacak adımlar belirlenmiştir. Bu adımlara uygun müdahale ve tedbirler ise kısa vadeli eylem planları ile hayata geçirilecektir. Bu çerçevede;

1. İlk eylem planı 2021 ve 2023 yılları arasında yapılacak çalışmaları içermekte ve bu Strateji Belgesine ek olarak sunulmaktadır.
2. 2023 hedeflerinin gerçekleştirilmesi akabinde 2024-2027 dönemini kapsayacak ikinci eylem planı hazırlanacaktır.
3. Son adımda ise 2028-2030 eylem planı hazırlanarak uygulamaya geçirilecektir.

Strateji Belgesinin hazırlanmasında, trafik güvenliği paydaşı bakanlık, kurum ve kuruluşların önemli katkıları olmuş, akademik uzmanlık ve teknik bilgi gerektiren hususlarda ise konunun uzmanlarının görüşlerine başvurulmuş ve yapılan üst, orta ve uzmanlık düzeyi toplantılar ile hedefler belirlenmiş, hedeflere ulaşmanın yolları irdelenerek çalışma tamamlanmıştır.

Milletimize yapılacak olan her türlü yatırımın asıl zenginliğimiz olduğu inancıyla, tüm yol kullanıcıları ile paydaş kurum ve kuruluşlarımıza yol haritası niteliğinde olmak üzere hazırlanan "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi"nin ülkemize hayırlı olması temennisiyle, emeği geçen herkese şükranlarımızı sunarız.

¹ Türkiye Cumhuriyeti Anayasası



GİRİŞ

TRAFİK GÜVENLİĞİ VIZYONU

Strateji Belgesi Vizyonu;

- Trafik kazası nedeniyle hiç kimsenin ölmediği veya ciddi derecede yaralanmadığı bir TÜRKİYE'dir.
- Ülkemiz karayollarında insanların can kaybına uğramalarının ve ciddi derecede yaralanmalarının kabul edilebilir bir durum olmadığını ifade etmektedir.
- 2030 yılına kadar trafik kazaları sonucu ölümleri ve ciddi yaralanmaları %50 azaltma hedefi ile hareket edilecektir.
- i. **Trafik güvenliği vizyonunu gerçekleştirmek için doğru yaklaşımlar benimsenecek ve hayata geçirilecektir. Bunun için de iki yaklaşım birbirini tamamlar şekilde takip edilecektir;**
 - 01 Güvenli Sistem Yaklaşımı,
 - 02 Vizyon Sıfır Yaklaşımı.
- ii. **Trafik güvenliği vizyonunun gerçekleştirilmesi amacıyla kılavuz ilkelere uygun hareket edilecektir;**
 - 01 Doğrular yapılmalı, ancak hatalara karşı da hazırlıklı olunmalıdır,
 - 02 Yol, çevre ve araç dizaynında, insan vücudunun kırılabilirliği göz önünde bulundurulmalıdır,
 - 03 Karayolu ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alınıp, tüm unsurları güçlendirilmelidir,
 - 04 Trafik güvenliğinde, sorumluluk paylaşımı artırılmalıdır,
 - 05 Tüm çalışmalar somut delillere dayanmalı, ölçülebilir ve değerlendirilebilir olmalıdır,
 - 06 Trafik güvenliği çalışmaları insanın iyiliği ve sağlığını desteklemeli ve yaşanabilir bir çevreyi güçlendirmelidir,
 - 07 Tüm karar alma süreçlerinde trafik güvenliği birinci öncelik olmalıdır.
- iii. **Trafik güvenliği hedeflerine ulaşmak amacıyla yürütülecek çalışmalarda temel değerlerden taviz verilmeyecektir. Tüm çalışmaların;**
 - 01 İnsan odaklı, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir,
 - 02 Hukuka uygun, toplumsal ve etik değerlere saygılı,
 - 03 Bilgi, teknoloji odaklı ve inovasyona açık,
 - 04 Hesap verilebilir, tarafsız ve güvenilir,
 - 05 Etkin, sürekli ve yoğun,
 - 06 Yerli, milli ve özgün,
 - 07 İşbirliğine açık, uluslararası alanda öncü ve örnek olması amaçlanmaktadır.
- iv. **Bu hedefe ulaşmak için de 9 alanda müdahaleler geliştirilip uygulamaya konulacaktır;**
 - A. **Öncelikli Alanlar;**
 - 01 Aşırı ve Uygunsuz Hızla Mücadele,
 - 02 İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması,
 - 03 Tespit Edilen Kaza Kara Noktalarının İyileştirilmesi ve Etkin, Sürekli, Yoğun Denetimler Yoluyla Kaza Kara Noktalarındaki Can Kayıplarının Önlenmesi.
 - B. **Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Müdahale Gerçekleştirilecek Alanlar;**
 - 01 Trafik Güvenliği Yönetimi,
 - 02 Altyapı; Yol ve Yol Çevresi,
 - 03 Araçlar,
 - 04 Yol Kullanıcılarına Yönelik Eğitimler, Bilgilendirme Çalışmaları İle Kampanyalar,
 - 05 Trafik Denetimleri,
 - 06 Kaza Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon.

BÖLÜM 01

DURUM DEĞERLENDİRMESİ: TRAFİK GÜVENLİĞİNDE NEREDEYİZ?

Özet

Ülkemizin karayollarını her gün milyonlarca insan iş, ziyaret ve turizm gibi çeşitli maksatlarla kullanmaktadır. Otoyollar, devlet karayolları, il yolları, bulvarlar, caddeler, sokaklar, meydanlar, otobüs yolları, yürüyüş ve bisiklet yolları ulaşım sistemimizin omurgasını oluşturmakta ve karayolu ulaşımımızda insanların hareket kabiliyetlerini artırmaktadır.

Ülkemiz dün kadar Doğu-Batı aksında "koridor ülkesi" olarak nitelenmekteyken, bugün Kuzey-Güney akslarının da yer aldığı "üç kıtanın birleştiği, dünyanın en kritik kavşağı" konumuna gelmiştir. Bu durum Türkiye'nin ulaşım alt yapısını Doğu-Batı aksları yanı sıra Kuzey-Güney akslarını da kapsayacak şekilde yeniden ele alma gereğini gündeme getirmiştir.²

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ/WHO) ve Dünya Bankası Sağlık Ölçütleri ve Değerlendirme Enstitüsü (DBSÖDE/B IHME)'nin en son tahminlerine göre trafik kazalarında her yıl 1 milyon 350 bin kişi hayatını kaybetmekte, 78 milyon kişi de uzun süreli sakatlıklara maruz kalacak şekilde yaralanmaktadır. Bu bedel, trafik kazalarının doğrudan sebep olduğu bir bedeldir. Aynı zamanda, karbon temelli motorlu ulaşımın sebep olduğu hava kirliliğinden kaynaklanan veya motorlu ulaşım ile doğrudan ilişkilendirilemeyen can kayıpları da yaşanmaktadır. Bu da, yıllık 1 milyon 350 bin can kaybı rakamına 200 bin can kaybının daha eklenmesi anlamına gelmektedir. Karayolu güvenliği sorununun büyüklüğü ve ciddiyeti göz önünde bulundurulduğunda, acilen harekete geçmenin gerekliliği hususunda herkes hemfikirdir.³

Ülkemizde ise 2019 yılında 174.896 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası gerçekleşmiş bunun sonucunda 5.473 kişi hayatını kaybetmiş ve 283.234 kişi yaralanmıştır. Buna göre, ülkemizde günde ortalama 479 kaza, saatte 20 kaza, 3 dakikada ise yaklaşık bir kaza meydana gelmiştir.

Bahse konu can kaybı, yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyeti yaklaşık 64.2 milyar TL olup, bu rakam Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH)'nin %1,5'ini oluşturmaktadır.

Ortaya çıkan bu durum karşısında daha iyisini yapabileceğimizi ve trafik kazalarının olumsuz sonuçlarını önleyebileceğimizi biliyoruz. Bu nedenle, karayolu ulaşım sistemimizi insanlarımızın zarar görmeden zamanında, rahat ve konforlu olarak çekinmeden kullanabilecekleri bir ulaşım sistemi durumuna getirmek durumundayız.

Ulaşım alanında alınacak kararların merkezine trafik güvenliği yerleştirildiğinde, ülkemiz yollarını kullanan herkese farklı ulaşım alternatiflerinin sunulması için şehirlerimizi ve yollarımızı nasıl şekillendirmemiz ve şehirleri birbirine nasıl bağlamamız gerektiği konusundaki fırsatları değerlendirmemiz yolundaki anahtar da ortaya çıkmaktadır.

Bu Strateji Belgesi ile önümüzdeki on yılda imkân dâhilindeki en güvenli yolları nasıl yapacağımızın, bu yollarda ne tür araçların yol almasını beklediğimizin, yol kullanıcılarından beklentilerimiz ile on yıl sonra nasıl bir Türkiye hayal ettiğimizin resmi ortaya konulmaktadır. Belgede, trafik güvenliği yaklaşımının yanı sıra kılavuz ilkelere, temel değerlere ve uzun dönemli stratejik hedefler ile bu hedeflere ulaşmak amacıyla yapılması gereken müdahalelere yer verilmiş ve ayrıca mevcut durumdan yola çıkarak trafik güvenliğinde gelecek beklentisine değinilmiştir.

Türkiye, karayolu güvenliğinde karşılaşılan zorlukların farkında olan ve karayolu güvenliğinin artırılmasına en yüksek seviyede siyasi destek sağlayan bir ülkedir. BM 10 Yıllık Eylem Planı (2011-2020)'nin bir parçası olarak **Karayolu Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)** 2012 yılında uygulamaya konulmuştur. Ayrıca, söz konusu Karayolu Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'nın tamamlayıcısı olarak İçişleri Bakanlığı tarafından 2017 yılında **Karayolu Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi** yürürlüğe konulmuş olup, politika belgesi ile Emniyet Genel Müdürlüğü'nün yeni denetim stratejisi ile ilgili hedef ve yaklaşımları detaylı bir şekilde açıklanmıştır.

²Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019, s.20

³Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı, Karayolu Güvenliği – Trafikte %100 Yaşam Projesi, Yönetici Özeti, s.2

TRAFİK GÜVENLİĞİNDE BİLGİ ve TECRÜBEYE DAYALI GELİŞİM

Trafikte güvenliğin sağlanmasının sadece kişilerin can ve mal güvenlikleri bağlamında değil, ekonominin devamlılığının sağlanması, sosyo-kültürel ilişkilerin ve bağların kurularak güçlendirilmesi, şehirleşmenin ve ortak yaşam kültürünün oluşturulması gibi birçok alanda vazgeçilmez katkısı bulunmaktadır.

Günümüzde gelişmekte olan ülkelerde kentleşme oranı hızla artmaktadır. Birleşmiş Milletler tarafından yayımlanan Dünya Kentleşme Olasılıkları Raporuna göre; 2050 yılı itibarıyla dünya nüfusunun %66'sının kentlerde yaşayacağı öngörülmekte, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı raporlarında da ülkemizdeki ulaşım talebinin 2050 yılına kadar 4 kat artacağı tahmin edilmektedir.

Ülkemizde sistemik trafik güvenliği çalışmalarına 1953 yılında yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile başlanmış, değişen ve gelişen koşullara bağlı olarak 1983 yılında kabul edilerek yayımlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile hali hazırda yürütülmekte olan karayolu trafik düzeninin yasal dayanağı oluşturulmuştur. Zaman içerisinde taşımacılık mevzuatı düzenlenmiş ve diğer alt düzenleyici işlemler ile trafik mevzuatı zenginleştirilmiştir.

Uluslararası alanda yürütülen trafik güvenliği çalışmalarının aktif bir üyesi olan ülkemiz tarafından 2009 Moskova Deklarasyonu, 2015 Brezilya Deklarasyonu ile 2020 Stockholm Deklarasyonuna yapıcı katılım sağlanmıştır.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun aldığı tavsiye kararları çerçevesinde; 2011 yılında "**Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı**" hazırlanarak 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi yayımlanmış ve trafik güvenliğinin sağlanması ve 2011-2020 yılları arasında can kayıplarının %50 oranında azaltılması için Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı doğrultusunda çalışmalar yürütülmüştür.

Bu doğrultuda İçişleri Bakanlığınca can kayıpları, yaralanmalar ve sosyo-ekonomik kayıpların ortadan kaldırılması amacıyla kısa vadede yapılacaklarla ilgili yeni bir sistem yaklaşımı geliştirilerek "**Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi**" uygulamaya konulmuştur. Oluşturulan sonuç odaklı yeni stratejik hedefler sayesinde trafik güvenliğini sağlamaya yönelik kısa ve uzun dönemde birçok kampanya, projeli eğitim faaliyetleri, etkin, sürekli ve yoğun trafik denetimleri, sosyal ve ulusal medya kullanılarak farkındalık faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.

Bu bağlamda, trafik güvenliğinde etkinliğin artırılması amacıyla; trafik personeli sayı ve nitelik olarak artırılmış, trafik polislerimizin kıyafetleri yeniden tasarlanarak daha modern ve görünür hale getirilmiş, trafik birimlerimizin ihtiyaçlarına, çağın gereklerine uygun motosiklet, araç, gereç ve malzeme alımları yapılmıştır.

Söz konusu Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile Uygulama Politika Belgesi kapsamında; trafik güvenliğini sağlamak amacıyla yapılan denetimler, mevsimsel şartlara, kaza yoğunluğu olan bölge ve zamana göre ayrı ayrı planlanmakta olup, bu denetimlerde görünürlük üst seviyeye çıkartılarak "**Algılanan Yakalanma Risk Duygusu**" devamlı canlı tutulmaktadır.

Başta aşırı hız olmak üzere, emniyet kemeri takmama, seyir esnasında cep telefonu ile konuşma, alkol ve uyuşturucu gibi kural ihlallerinin önlenmesine yönelik denetim faaliyetleri aralıksız yürütülmektedir. Bununla birlikte;

- Yük ve yolcu taşıyan araçlar, okul servis araçları, şehirlerarası otobüsler, mevsimlik tarım işçilerini taşıyan araçların denetimi,
- Kazaların yoğun olduğu güzergâh kesimlerinde Maket/Model Trafik Ekip Aracı uygulaması,
- Helikopter ve drone destekli denetimler,
- Elektronik Denetleme Sistemleri ile otoyollarda "**Ortalama Hız Tespit Sistemi**" uygulaması,
- FTM Mobil Uygulama aracılığıyla Fahri Trafik Müfettişlerinin trafik güvenliğine ve denetime katkısının artırılması,
- Ramazan ve Kurban Bayramı tatillerinde farkındalık kampanyaları gerçekleştirilerek, yoğun güzergâh tedbirleri, gibi çalışmalar da devam ettirilmektedir.

Trafik güvenliği bilincini artırmak amacıyla; sürücü, yolcu ve yaya olarak tabir edilen yol kullanıcılarına;

- Trafik Dedektifleri eğitimleri başta olmak üzere, Trafik Eğitim Parkları ve Mobil Trafik Eğitim Tırı aracılığıyla çocuklara uygulamalı eğitim faaliyetleri,
- Öğretmenlere ve servis sürücülerine yönelik güvenli sürüş kuralları eğitimleri,
- En çok kaza yapan sürücülere yönelik güvenli sürüş eğitimleri,
- Karayolu güzergâhlarında sürücülerin "**Yaşam İçin Kısa Bir Mola**" vermesi sağlanarak "**Yaşam Tüneli**" eğitimleri düzenlenmektedir.

Ayrıca trafik polislerimizin niteliğini artırmak amacıyla hizmetiçi eğitimler ve güvenli sürüş teknikleri eğitimleri yıl boyunca devam etmektedir.

Toplumun bütün kesimlerinde sempatiyle karşılanan "**Ben de Trafik Polisiyim, Hatalı Sürücüye Kırmızı Düdük**", "**Bu Yolda Hep Birlikteyiz**", "**Kemerin Ses Getirsin**" adlı kampanyalar devam ettirilmektedir. Ayrıca "**Öncelik Hayatın Öncelik Yayanın**" sloganıyla 2019 yılında **Yaya Öncelikli Trafik Güvenliği Kampanyası** ile savunmasız yol kullanıcıları olarak kabul edilen yayaların maruz kaldığı can kayıplarında %22 oranında önemli bir düşüş trendi yakalanmıştır. Bu kapsamda ülkemiz genelindeki yaya geçitlerinde görsel iyileştirmeler yapılmıştır.

Araç, sürücü sayısı ve trafik hareketliliği sürekli artmasına rağmen sürdürülen yoğun denetimler, eğitim, kampanya ve farkındalık faaliyetleri sayesinde yakalanan bu olumlu ivmenin, uzun vadede daha iyi seviyelere getirilebilmesi için 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı oluşturulmasına yönelik çalışmalara başlanılmış ve her insanın hata yapabileceğini kabul eden yaklaşımdan hareketle insan hatalarını affetmeye dayalı Güvenli Sistem Yaklaşımını esas alarak trafik güvenliğini geliştirmede, sorumluluğu sadece bir kurumun omuzlarına bırakmayan bir anlayış ile hareket edilmiştir.

Trafikteki can kaybı ve ciddi yaralanmaların önlenmesinde;

- Güvenli yollar,
- Güvenli hızlar,
- Güvenli araçlar,
- Güvenli karayolu kullanıcılar,
- Kaza sonrası müdahale

konularına odaklanarak 2021-2030 döneminde karayolu kullanıcılarının hata yapabileceğini kabul eden ve karayolu güvenliğini sistemdeki tüm aktörlerin ortak sorumluluğu olarak gören "**Güvenli Sistem Yaklaşımına**" dayalı yeni bir strateji ve eylem planı geliştirilmiştir.

Güvenli yollar; milletimizin güvenliği, sağlığı, huzuru ve ekonomik kalkınması için hayati öneme sahiptir

Karayolu ağı sistemimizle insanların araç ile gerçekleştirdiği hareketliliğinin altyapısı belirlenmektedir. İnsanların, ailelerin, farklı yörelerin, kültürlerin ve ekonomik ilişkilerin şekillenmesinde karayolu ağı ve bu ağa ait kural ve yöntemler temel belirleyicidir. Üretim kaynaklarıyla işgücünün buluşmasında, ürünlerin pazarlara ulaşmasında özetle arzın taleple buluşmasında ulaşım faaliyetlerinin çok önemli katalizör etkisi bulunmaktadır. Bu kapsamda karayolu altyapısı ve taşımacılık sektörünü dünya çapında etkileyen gelişmeler şunlardır;⁴

- Küreselleşme,
- Bilimsel ve teknolojik gelişmeler,
- İklim değişiklikleri ve çevre dostu altyapı,
- Alan odaklı karayolu altyapı planlaması,
- Sürdürülebilir ulaştırma ve güvenlik,

- Affeden ve kendini ifade eden yollar,
- Karayolu altyapısı güvenlik yönetimi uygulamaları,
- Çok modlu ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- Alternatif finans temin modelleri,
- İleri karayolu teknolojileri.

Tüm bu eğilimlerin birlikte değerlendirilerek bütünleyici bir trafik güvenliği stratejisinin belirlenmesi önem taşımaktadır.

Ulaşım, şehir yaşamının vazgeçilmez unsurlarından birisidir. Trafik güvenliğinin artırılması, şehirlerimizi ulaşılabilir ve yaşanabilir kılmasının yanı sıra şehirleri birbirlerine bağlamakta ve o şehirde yaşayan insanların yürürken veya bisiklet sürerken kendilerini güvende hissetmelerine ve yol sisteminin sağladığı güvenlik dolayısıyla ailelerin çocuklarına okula yürüyerek gidebilmelerine izin vermelerine imkan sağlamaktadır. Bazı araştırma sonuçlarına göre, yürüyerek okula giden çocukların ilerleyen yaşlarda psikolojik gelişim açısından daha bağımsız ve esnek düşünme kapasitesine sahip oldukları ortaya çıkmıştır. Yaya ve bisikletli hareketlilik, daha sağlıklı bir yaşam stilini doğurmakta, beden, ruh ve akıl sağlığı açısından olumlu karşılanmakta ve ilerleyen yaşlarda sağlık sistemine olan baskının azaltılmasına yardımcı olmaktadır.

Günümüzde insan hayatının, sağlığının ve güvenliğinin her şeyden önemli olduğu gerçeğinden hareketle insancıl, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına hizmet edecek şekilde, çoklu ulaşım modlarının⁵ (alternatiflerinin) entegre bir şekilde işletimine imkan veren, çevreye zararı en aza indiren, verimli, etkili ve sürdürülebilir ulaşım politikaları geliştirilmektedir.

Trafik güvenliğiyle ilişkili olarak trafik sıkışıklıkları ve trafik kazaları, yakıt sarfiyatı, gürültü, hava kirliliği ve diğer çevresel sorunlar nedeniyle ulaştırma sektörü, dünya gündeminin üst sıralarında yer alarak "**Sürdürülebilir Ulaştırma Politikaları**"nın oluşturulması⁶ yönündeki yoğun çabaların temel konusunu oluşturmaktadır.

Trafik güvenliğinin artırılması aynı zamanda çevresel sürdürülebilirliği de desteklemektedir. Yaya ve bisikletli olarak hareketliliğin tercih edilmesi emisyonun azaltılmasına, gürültü seviyesinin düşürülmesine ve hava kalitesinin artırılmasına katkı sağlamaktadır. Trafik güvenliği ilkelerine uygun şekilde dizayn edilmiş yollar sayesinde ekonomik gelişme desteklenmekte, kazalar sonucu ortaya çıkan kayıplar ile trafik sıkışıklıkları dolayısıyla ortaya çıkan bozulma ve gecikme türü dolaylı masraflar azalmaktadır.

Yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerde 100 bin kişiye düşen ölüm oranı 11.8 iken, düşük gelir seviyesine sahip ülkelerde bu oran 18.3 seviyesindedir.

⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019-2023 Stratejik Planı, s.50

⁵ Akıllı Ulaşım Sistemleri Terimleri Sözlüğü, "Çok modlu ulaşım/multimodal transport: Yük ve yolcunun tek bir seyahat süresince birden fazla modu kullanarak ulaşımı", Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2017

⁶ TÜBİTAK, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi, 2003 Ankara, s.10

Şekil: AB Üyesi Ülkeler Ve Türkiye'de 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı (2018)



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Trafik kazalarının maliyeti ortalama olarak milli gelirin %3'üne tekabül etmektedir. En yüksek oran Afrika ülkeleri arasında görülmekte olup, bu kıtadaki orta gelir seviyesindeki ülkelerde 100 bin kişiye düşen trafik kazasında ölüm oranı 23.6 iken düşük gelir seviyesindeki Afrika ülkelerinde bu oran 29.3'e kadar çıkmaktadır.⁷

2018 yılında AB ülkelerinde 100 bin kişiye düşen can kaybı ortalama 4,9 olarak gerçekleşmiştir. Ülkemizin 2019 yılı sonu itibarıyla 100 bin kişiye düşen can kaybı sayısı ise 6,6 seviyesine indirilmiştir.

Trafik güvenliğini tehdit eden etmenlerin başında gelen trafik kazalarının yanı sıra, motorlu araçların sebep olduğu çevresel etkilerin başında egzoz emisyonu, yakıt-yağ buharı, kurşun bileşikler, asbest ve lastik tozları, aşınma, paslanma ve korozyon sonucu oluşan gaz, sıvı ve katı atıklardan kaynaklanan hava kirliliği ve gürültü gelmektedir.

Kitle halinde motorlu araç kullanımı, hava kirliliğinin yanı sıra trafik sıkışıklığına da neden olmaktadır. Özellikle ikamet alanlarında, yerel trafiği taşıyabilecek kapasiteye sahip olacak şekilde tasarlanmış olan ara sokaklar, o bölgede yeni açılan bir ticaret merkezi veya sosyal alandan kaynaklı olarak aşırı yüklenme sonucunda trafik sorunlarının merkezi haline gelebilmektedir. Trafikte meydana gelen tıkanıklıklar akım hızlarının önemli ölçüde düşmesine, yolun işletim kapasitesinin azalmasına ve sosyo-ekonomik yönden önemli kayıplara neden olmaktadır. Trafik tıkanıklığı maliyeti taşıt işletim maliyeti ile çevresel etki maliyetlerinin toplamından oluşmaktadır.

Havadaki zehirli gazlardan kaynaklanan en önemli sağlık sorunları arasında; bilişsel ve davranışsal gelişim gerilikleri ve solunum yolu hastalıkları gelmekte olup bu hastalıklar çocuk sağlığını, öğrenme yeteneğini ve topluma katkı sağlama potansiyelini azaltmaktadır.

Gerek trafik kazalarına karışan otomobillerin sayısal olarak fazlalığı ve gerekse üretim ve kullanım

süreçleri dikkate alındığında; petrol türevleri bu listeye dâhil edilmese bile dünya doğal kauçuğunun %60'ı, çelik üretiminin %20'si, alüminyumun %10'unun otomobil üretiminde kullanılmakta olduğu görülmektedir. Otomobil, kilometrede taşıdığı yolcu başına, otobüse göre %125 daha fazla hava kirliliği yaratmakta, yatırım maliyeti otobüse göre %1600, metroya göre %400 daha fazla olmaktadır.

Ulaşım araçlarının yolcu/km başına enerji tüketimine bakıldığında, otobüs ve metroya göre otomobil %500 daha fazla enerji tüketmekte, minibüse göre %300, otobüse göre %1300 daha az yolcu taşımaktadır. Bunun yanında, bir otomobilin park ettiği yere 18 bisiklet park edebilmekte, bir tek otomobilin hareket alanında 30 bisiklet hareket edebilmektedir. 40 bin kişiyi bir saatte bir köprüden karşıya trenle geçirebilmek için iki şeride ihtiyaç varken, otomobille geçirebilmek için on iki şeride ihtiyaç vardır. Görüldüğü gibi otomobil diğer ulaşım türlerine göre, taşıdığı yolcu, enerji tüketimi, yatırım-işletme maliyeti ve hava kirliliği bakımından her alanda verimsiz ve sorunlu bir ulaşım aracıdır.⁸

Trafikten kaynaklanan birçok yan etki arasında sosyal hayatımızı doğrudan etkileyen yönlere de dikkatten kaçmamaktadır. Trafik, yoğun caddelerde oluşturduğu gürültü, yarattığı tehlike ve kirlilik nedeniyle adeta insanları evlerine hapsedmektedir. Artan trafiğin şehirlerimizin kirlenmesine, gürültü seviyesinin artmasına, yeşil alanların azalmasına ve trafik kazaları sonucu maddi ve manevi kayıpların ortaya çıkmasına etkisi bulunmaktadır.

Bu trafik güvenliği strateji belgesinin dışında kalan birçok alanda da devletimizin yatırımları ve dengeli bir taşıma sisteminin oluşturulması açısından çabaları devam etmektedir. Bunların başında toplu taşıma alternatiflerinin artırılması, demiryolu ve şehiriçi raylı ulaşımın güçlendirilmesi, yürüyüş ve bisiklet yollarının oluşturulması gelmektedir. Alınmakta olan diğer tedbirlerle birlikte, bu strateji belgesinin uygulama periyodunda çok önemli iyileştirmelerin yapılacağı muhakkaktır.

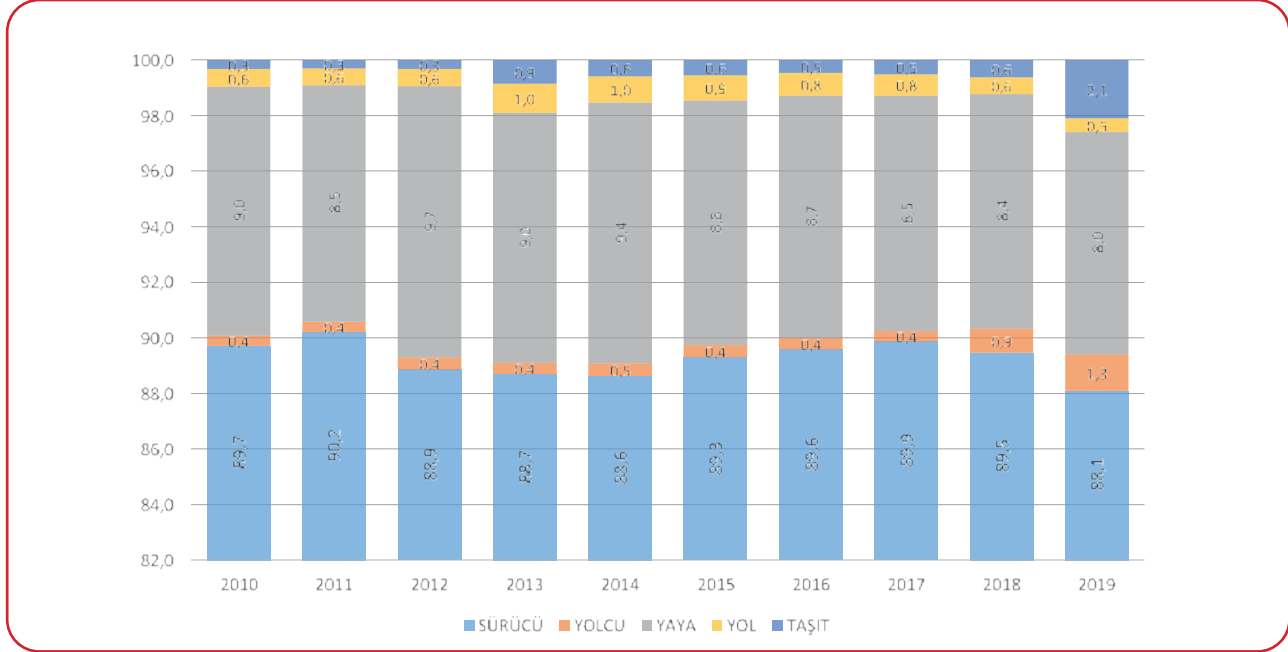
⁷ WHO, Global Status Report On Road Safety, ISBN 978-92-4-156568-4 © World Health Organization, Geneva 27 Switzerland 2018, s.8

⁸ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, Ankara, 2010, s. 131-132

2012 yılında yayımlanan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ve 2017 yılında uygulamaya geçirilen Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi çerçevesinde alınan önemli mesafeye karşılık, trafik kazaları nedeniyle meydana gelen kayıplar halen gündemdeki yerini korumaktadır.

Bu artışın altında, araç, sürücü sayısında meydana gelen artış ile karayolu ulaşımına karşı artan talep yoğunluğunun bulunduğu kabul edilmekle birlikte, atılacak daha bir çok adım bulunmaktadır.

Grafik: 2010-2019 Yılları Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü, Yolcu, Yaya, Yol ve Taşıtın Kusur Oranı

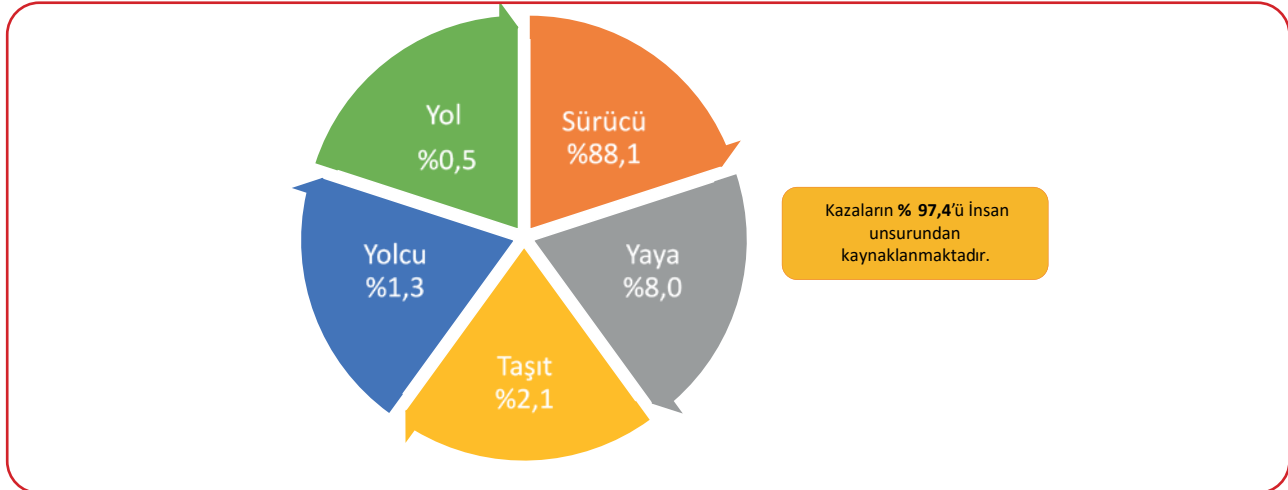


Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

2010 ile 2019 yılları arasındaki on yıllık dönemde trafik kazalarına neden olan etkenler incelendiğinde; ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının meydana gelmesindeki sürücü kusur payı %89,2, yaya kusur payı %8,8, yolcu kusur payı %0,6, karayolu yapısı ve araç kusur payının %0,7 olduğu görülmüştür.

Trafik kazalarında kusur oranlarına bakıldığında sürücü kusurlarının çok yüksek oranda olduğu görülmektedir. Yıllar içerisinde çok az bir azalma gerçekleşse de 2019 yılında trafik kazalarına neden olan kusurların %88,1'i sürücü kusurlarından oluşmaktadır.

Grafik: Kazaya Sebep Olan Unsurlar (2019)



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Araştırmalara göre, trafik kazalarında yaralanan ve zarar gören insanların en az yarısının, zarar gördükleri trafik kazasının oluşumuna hata veya kusur ile katkılarının olmadığı, diğer bir deyişle başkalarının hatası sonucu zarar gördükleri değerlendirilmektedir. Burada, sistemin güçlendirilmesi gereken ana noktalarından birisi ortaya çıkmaktadır; yol sistemi, insan hatası veya kusuru dolayısıyla diğer insanların zarar görmesini önleyecek şekilde tasarlanmalı ve inşa edilmelidir.

Karayolu trafik kazaları bir dizi temel sebepten kaynaklanmaktadır. İnsan faktörünün kazaların oluşmasındaki payı %97,4'tür. Bu nedenle birinci amaç; insanların bu hataları yapmasını önlemek ve trafik güvenliğinin artırılmasıyla ilgili olumlu kültürel davranış değişikliklerinin oluşturularak topluma yerleşmesini sağlamaktır.

İkinci amaç ise; hata yapsa da insanların hayatını kaybetmesini engellemek ve insandan kaynaklanan hataları affedebilecek önlemleri almaktır.

Karayolu güvenliğine yapılan yatırımlar bir taraftan ekonomik tasarruf sağlarken diğer taraftan insan hayatını da korumaktadır.

Ülkemizdeki ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasıyla birlikte son yıllarda taşıt sayısındaki artışlar yollarımızdaki trafik hacmi de göz ardı edilemeyecek kadar ileri bir düzeye ulaşmıştır. Yollarımızdaki trafik yoğunluğu (taşıt/km) 2003-2017 yılları arasında yaklaşık 2,5 kat artmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında 2003-2017 yılları arasında trafik hareketliliğindeki artış dikkate alındığında trafik kazalarında hayatını kaybeden kişi sayısında (kaza yeri ölümlerine göre) %68'lik bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın başlıca sebeplerinden birisi de **"Bölünmüş Yol"** çalışmalarıdır.

Bölünmüş yollar, trafik kazalarını azaltarak yollarımızda can güvenliği ve ekonomik ulaşım imkânı sağlamıştır. Bölünmüş yol ağının artması ile birlikte kaza şiddetinin en yüksek olduğu, en fazla ölümlerin gerçekleştiği **"karşılıklı çarpışma"** türü kazalar azalmıştır.

Bölünmüş yolların yapılmasıyla birlikte araç sürücülerinin yaptığı geçme kural hataları ortadan kalkmış, seyahat hızında süreklilik ve rahatlama sağlanarak yollarımızdaki seyahat konforu artmıştır.⁹

2011 ve 2019 yıllarına ilişkin 100 Endeksli Trafik Verileri aşağıda grafik halinde sunulmuştur;

Grafik: 100 Endeksli Trafik Verileri (2011-2019)



Araç, sürücü sayısı ve nüfusta artış olmasına rağmen, alınan tedbirler ve yapılan yoğun denetimler neticesinde ölümlü kazada %32,2 ve can kaybında %34,2 oranında azalma sağlanmıştır.

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Gelinen aşama ile yetinmek mümkün değildir. Daha iyisinin yapılması önünde hiçbir engel bulunmamaktadır

Karayollarında araç sürmenin bedeli önlenemez ölümler ve ciddi yaralanmalar olmamalıdır. Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) rakamlarına göre nüfusu, yüzölçümü, araç ve sürücü sayısı daha fazla olan ülkelerde alınan tedbirler ve güvenli sistem yaklaşımının sıkı sıkıya takibi ile daha az insan zarar görmektedir.¹⁰

Ülkemizdeki trafik kazalarının sonuçlarının aynı şekilde devam etmesi durumunda, 2030 yılına kadar en az 50.000 insanın trafik kazalarında hayatını kaybetmesi ve 2.500.000 insanın da yaralanması kaçınılmaz olacaktır.

2030 yılına kadarki on yılda can kaybı, yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyeti yaklaşık 550 ile 650 Milyar TL arasında olacağı tahmin edilmektedir.¹¹

⁹Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019-2023 Stratejik Planı, s.43-44

¹⁰ETSC, Ranking EU Progress On Road Safety, 13th Road Safety Performance Index Report, 2019, s.12-22

¹¹Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı kayıtları ile Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı, Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, 1.1. Durum Değerlendirme Raporu, Yönetici Özeti, Mevcut Stratejinin Ara Dönem Değerlendirilmesi, 2020, s.2'deki verilere göre hesaplanmıştır.

Trafik kazalarının sosyal maliyeti ise kazaların sadece bireylere yüklediği masraflarla sınırlı olmayıp, başta trafik kazaları dolayısıyla sağlık sistemimize gelen ilave yük ile trafik kazaları sonucu yol kapanması, trafiğin sıkışması gibi dolaylı masraflar da dâhil edildiğinde ortaya çıkan kazaların topluma getirdiği toplam maliyettir.

Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen tüm çalışmaların nihai hedefi, trafik güvenliğinin sağlanamaması nedeniyle ortaya çıkması kesin olan **“sosyal maliyetleri”** ortadan kaldırmak veya en azından azaltmaktır.

Veri ve analizlere bağlı reel strateji ve politikaların üretilerek uygulamaya konulması durumunda, ilk aşamada performans göstergelerinde iyileşme ve düzelmeler akabinde ölü ve yaralı sayısında düşüşler meydana gelecektir.

Politika ve stratejilerin ısrarlı olarak uygulanması durumunda, piramidin tepesinde bulunan sosyal maliyetler ortadan kaldırılacaktır.¹²

Şekil: Trafik güvenliği hedefleri hiyerarşisi



Kaynak: ITF-OECD, Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System Research Report, ISBN 978-92-82-10805-5, OECD Publishing, Paris, 2016, s.63.

Trafik kazalarının salt ölüm ve yaralanmaların ötesinde bireyler, aileler, akrabalar, arkadaşlar, sosyal çevre ve toplumun tamamı üzerinde sosyal, ekonomik ve moral etkilerinin olduğunu kabul ederek, trafik güvenliğinin sağlanmasının da aslında düşünülenenden çok daha geniş anlamda olumlu etkisinin olduğu değerlendirilmektedir.

Trafik kazalarının tek taraflı çabalar ile önlenmesi mümkün değildir. Bu yaklaşım çerçevesinde, 2017 yılında yayımlanan Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi çerçevesinde yürütülen etkili, yerinde ve yoğun denetimler ile trafik kazası sonucu can kayıplarında ciddi oranda azalma sağlanarak 2011 yılında belirlenen ve 2020 yılında trafik kazası sonucu can kayıplarının %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılması açısından önemli bir gelişme sağlanmıştır.

2015 ve 2019 yılları arasında sağlanan gelişim aşağıdaki grafikte gösterilmiştir;

Grafik: Trafik Kazası Can Kaybı (2015-2019)



2019 yılında 2015 yılına göre 2.057 daha az can kaybı yaşanmıştır.

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı



¹² ITF-OECD, Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System Research Report, ISBN 978-92-82-10805-5, OECD Publishing, Paris, 2016, s.62-64

Kazaların kaçınılmaz olarak meydana gelebileceğini, ancak kaza sonucu ölümlerin ve yaralanmaların ise önlenabilir olduğunu kabul eden güvenli bir sisteme ihtiyaç bulunmaktadır

Klasik trafik güvenliği yaklaşımları, güvenlik problemlerinin kaynağı olarak kazaları kabul etmektedir. Bu anlayışın sonucu olarak da **"kötü sürücü", "dikkatsiz bisiklet sürücüsü" veya "kurallara uymayan yaya"** olarak nitelenen yol kullanıcıları, problemin nedeni olarak kabul edilmektedir.

Ancak, ciddi trafik kazalarının %30'u ciddi kural ihlalleri veya risk alma davranışının sonucunda meydana gelmekte olup, trafik kazalarının büyük bir çoğunluğu ise basit kural yanlışlarından, algılama hatalarından veya kural uyumsuzluklarından kaynaklanmaktadır.¹³

"Neden kaza yaptı?" sorusu yerine, **"Trafik kazası sonucu neden öldü?"** sorusunun sorulması çözüme daha fazla yaklaştıracaktır.

Bu yaklaşım ile dikkatimizi; yol kullanıcısı olan insanların zaman zaman hata yapabileceklerini, bu hatalarının telafi edilmesi gerektiğini ve hiçbir insan hatasının ölümle sonuçlanmaması gerektiğini ortaya koyan bir sistem değişikliğine ihtiyacımız bulunmaktadır.

Bu yaklaşımda yol kullanıcısı olan insanların yolu kullanma bilgi ve yeteneklerinin geliştirilmesi yanında, risk alma davranışlarının tespit edilerek ortadan kaldırılması da zaruridir.

Ayrıca, yol ağı sistemimizi geliştirerek, güvenli ve yola uygun olmayan hız yapma davranışını engelleyerek ve yollarda kullanımda olan araçların güvenlik standartlarını yükselterek mevcutta kullanımda olan ulaşım sistemimizdeki sorunları ortadan kaldırmamız da gerekmektedir.

Daha sistemli, akılcı ve gayretli çalışmalar ile çitayı daha da yükseltme imkânı bulunmaktadır

Güvenli Sistem Yaklaşımı, trafik güvenliği yaklaşımları arasında **"altın standart"** olarak en üst sırada gelmektedir. Güvenli sistem yaklaşımının yanı sıra **"Vizyon Sıfır"** gibi belirli kaza azaltma hedeflerini öngören yaklaşımların da birlikte uygulanması başarıyı artırmaktadır.

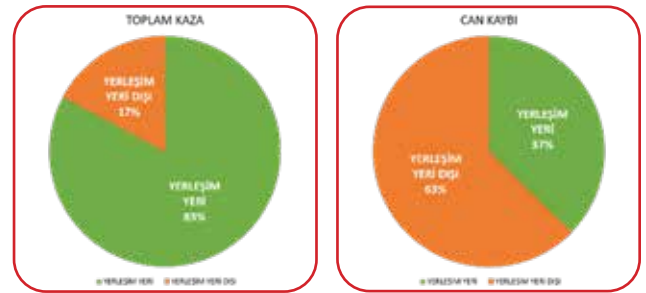
Geçmişte elde edilen tecrübelerden yola çıkılarak, yeni strateji planlamasında 2030 yılına kadar trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların %50 oranında azaltılması ve 2050 yılında da ülkemizdeki tüm trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmalarının sıfırlanması hedefine güvenli sistem yaklaşımı ile ulaşılması mümkündür.

Tablo: Trafik Kazaları Genel Bilgiler

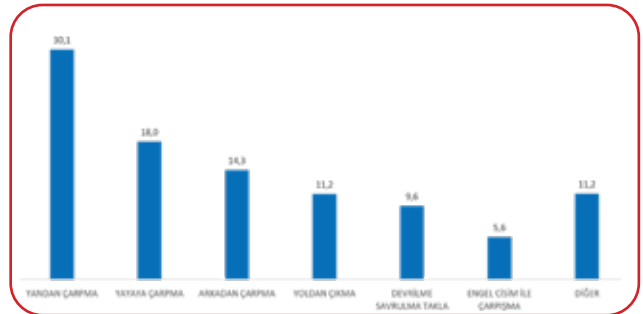
Kazaların Yoğun Olduğu Gün ve Saatler (2019)



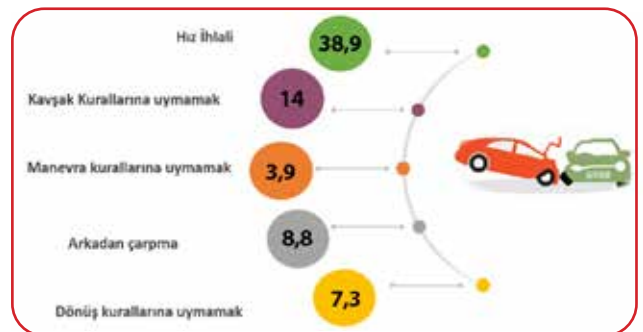
Yerleşim Yeri Göre Trafik Kazaları (2019)



Kaza Oluş Türleri (2019)



Sürücü Kusurları (2019)



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

¹³ ibid, s.62-64



1. TRAFİK GÜVENLİĞİNİN STRATEJİK ANALİZİ

Karayolları üzerinde trafik güvenliğinin sağlanması, can ve mal kayıplarının önlenmesi amacıyla öteden beri yapılan çalışmalarda, başta uluslararası kuruluşlar olmak üzere birçok kurum ve kuruluş tarafından problemin çözümüne ilişkin çeşitli politika ve stratejiler geliştirilmektedir.

Trafik güvenliğinin sağlanmasını hedefleyen stratejilerin uluslararası kabul gören bazı temel unsurları olmak zorundadır. Strateji belgeleri, bu temel yapı üzerine kurulmaktadır.¹⁴

Trafik Güvenliği Stratejilerinde;

"Sorun" başta ortaya konulmalıdır. Genel olarak sorun alanı, trafik kazaları ve bu kazalar sonucu ortaya çıkan menfi durum olarak ifade edilmekte olup, büyük ölçüde kazalara ilişkin istatistik verilerin ve trafik güvenliği durumunu etkileyen önemli unsurların incelenmesi yoluyla analiz edilmektedir. Sorun, Strateji ve Plan için önemli ve gerekli bir temel oluşturmaktadır.

Trafik strateji belgelerinde bir **"Vizyon"** ortaya konulmalıdır. Vizyon ile nihai, ideal ve uzun vadede varılmak istenen fotoğraf ortaya konulur. Vizyon beyanı, strateji belgesi için önemli bir temel oluşturmakta olup, politikacıların, medyanın ve kamuoyunun trafik güvenliğine daha fazla ilgi duymasının sağlanması açısından gereklidir.

Belgede belirtilmesi gereken ana bölümlerden birisi de vizyon alanında belirtilenlere hangi adımlarla ve yöntemlerle ulaşılabileceğinin ifade edildiği **"Strateji"** bölümüdür. Bu bölümde uzun vadeli genel amaçlar ile hedefler gösterilmektedir. Hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için hangi stratejik adımların atılması gerektiği de bu bölümde önerilmektedir.

"Plan" bölümünde ise kısa ve orta vadeli hedeflere yer verilmektedir. Bu hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için atılması gerekli stratejik adımlar da bu bölümde önerilmektedir. Planın dikkatli bir şekilde hazırlanması ve üzerinde fikir birliğine varılmış olması, başarısı açısından önemlidir.

Yukarıda belirtilen bölümlere ilave olarak iyi bir trafik güvenliği strateji belgesinin önemli kısımları arasında; **"Yetki, Görev ve Sorumluluklar"** bölümü, **"İzleme ve Değerlendirme"** bölümü ile strateji belgesinin hangi zaman aralığından uygulanacağını gösteren bir **"Süre"** bölümü ve ayrıca uygulama esnasında karşılaşılan zorunlu hallerde değişikliklerin hangi usulle yapılacağını gösteren bir **"Değişiklikler"** bölümü bulunmalıdır.

Ulusal trafik güvenliği politikalarının hazırlanırken çevresel koşulların zamanla değişeceği göz önünde bulundurulmalı ve bu çerçevede planlamalar ortalama 5 yıllık olarak yapılmalı, ülke seviyesinde ve daha alt coğrafi alanlarda hangi faaliyetlerin yapılacağı önceden belirlenmelidir.

¹⁴SWEROAD, Türkiye Cumhuriyeti Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTGi) Projesi, Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, Ana Rapor, 2001

Net, gerçekçi ve ölçülebilir hedefleri olan, bir bütçeye bağlı olarak faaliyete geçirilmesi beklenen **Trafik Güvenliği Stratejisinde şu bölümlerin olması tavsiye edilmektedir;**¹⁵

1. Trafik güvenliği yönetimi,
2. Trafik kazalarında veri toplama ve analizi,
3. Trafik güvenliğinin finansmanı,
4. Yol yapımında ve bakımında yol güvenliği prensiplerine uygunluk,
5. Kaza kara noktalarının tanımlaması ve iyileştirici tedbirlerin alınması,
6. Araçların teknik olarak trafik güvenliğine uygun üretimi,
7. Okullarda yol güvenliği eğitimi verilmesi,
8. Sürücü kursları ve sürücü belgelerinin verilmesi,
9. Profesyonel sürücüler için özel eğitimlerin verilmesi,
10. Mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması,
11. Bilgilendirme kampanyalarının yapılması,
12. Güvenlik güçlerinin organizasyonu ve trafik kurallarının uygulanması,
13. Trafik kazası mağdurlarına yardım,
14. Trafik kazalarının maliyetinin değerlendirilmesi,
15. Trafik güvenliği ile ilgili araştırmaların yapılması,
16. Özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının desteğinin alınması.

Bu çerçevede, karayollarında sürdürülebilir trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla strateji geliştirilmesi gereken alanlar üç ana başlık altında toplanmaktadır:¹⁶

1. Motorlu Araçlara Yönelik Stratejiler:

- Mevcut Motorlu Araçların Verimliliğinin Artırılması (üretimde inovasyon çalışmalarının yapılması, üretimde tüketici taleplerinin göz önünde bulundurularak geliştirilmesi),
- Yeni Motorlu Araç Teknolojilerinin Hayata Geçirilmesi (Hibrit/Elektrikli motorlu araçlar),
- Alternatif Yakıtların Kullanımı (yeşil yakıt),
- Akıllı Araç Teknolojilerinin Kullanımı.

2. Karayolu Yapısı İle İlgili Stratejiler:

- Trafik Akımının İyileştirilmesi (akıcı bir trafik akımı sağlamak üzere trafik sinyalizasyonunun düzenlenmesi, katılım rampalarının yeniden değerlendirilmesi, trafiğin sıkıştığı karayolu yapılarının ortadan kaldırılması),
- Akıllı Ulaşım Sistemleriyle İlgili İyileştirme Çalışmaları (akıllı karayolu yapıları, yatay-düşey işaretlemeleri ile trafik planlama ve yönlendirme çalışmalarının geliştirilmesi),
- Karayolu Yapısının Düzenli Bakımının Yapılması.

3. İnsan Unsuru İle İlgili Stratejiler:

¹⁵ International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety, ISBN: 978-2-940395-01-9, Switzerland, 2007, s.20

¹⁶ ASCE, International Conference on Sustainable Design, Engineering, and Construction, ICSDEC, The Role of Transportation in Sustainable Development, 2012, , DOI: 10.1061/9780784412688.053, 2013

- Trafik Kültüründe Değişiklik Yapılması;
 - i. Tercih edilen ulaşım modunun değiştirilmesi (transit, yürüyüş, bisiklete binme, karayolu yerine demiryolu taşımacılığının ikame edilmesi)
 - ii. Trafiğe yük getiren alanlarda iletişim yöntemlerinin değiştirilmesi (kurye taşımacılığı ve sanal alışveriş uygulamalarında olduğu gibi, insanların trafik yoğunluğunu artıran faaliyetlerinin trafik yoğunluğu oluşturmayacak yöntemlerle çözülmesi),
- Özendirici veya Uzaklaştırıcı Tedbirlerin Uygulanması;
 - i. Fenni muayenenin detaylandırılarak zorlaştırılması,
 - ii. Trafik kurallarının istisnasız ve yoğun olarak uygulanması, idari yaptırımların yoğunlaştırılarak miktarlarının artırılması,
 - iii. Vergi yöntemleri ile trafikte araç kullanmanın cazibesinin azaltılması.

Söz konusu yöntemler, trafik güvenliğinin sağlanması, özellikle de "*özel araç kullanıcı sayısının*" azaltılarak trafik yoğunluğunun düşürülmesi amacıyla hizmet etmek üzere takip edilen stratejileri ifade etmektedir.

Trafik güvenliğinin sağlanmasının somut çıktısı trafik kazalarının önlenmesidir.

Trafik kazalarının "*öngörülebilir*" ve



"önlenebilir" olmalarının temel eksen olarak kabul edilmesi suretiyle; trafik güvenliği stratejilerinin geliştirilmesi gerekmekte olup, akılcı analizler ile trafik kazalarına çözümler üretilmesi mümkündür.

Bu açıdan;¹⁷

- Karayolu trafik güvenliği politikaları, güvenilirliği tartışmalı bilgiler yerine, sağlam analiz ve verilere dayanmalıdır.

- Karmaşık trafik sistemlerinde insan hatalarının tamamen ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığı gerçeğinden hareketle, karayolu trafik sistemlerinin daha güvenli hale getirilmesi amacıyla çevresel çözümlere (yol ve araç tasarımı gibi) başvurulmalıdır.
- "İnsan bedeninin" kolayca zarar görebilir bir yapıda olduğu göz önünde bulundurularak trafik sistemleri; *araç, yol tasarımı ve hız sınırlamaları* bu gerçeğe uygun olarak tasarlanmalıdır.

Şekil: Dünyada ve Türkiye'de Trafik Güvenliği Kronolojisi



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı



¹⁷ ISO Focus on the Road Safety, Safe System Approach, ISO PC/241 N55, ISO/CD 3 390001, 2011, s.5

a. Birleşmiş Milletler Tarafından Atılan Stratejik Adımlar

2004 yılı Dünya Sağlık Günü'nde, Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası tarafından yayımlanan "*Karayolu Trafik Yaralanmalarını Önleme Dünya Raporu*"¹⁸ karayolu trafik kazalarının önlenmesinde çok sektörlü yaklaşımın rolüne vurgu yapmıştır. Rapor, kazaların önlenmesinde temel ihtiyaçları, trafik kazalarının boyut ve etkilerini, başlıca önleyici çalışmaları, risk faktörleri ile birlikte etkili müdahale stratejilerini ele almıştır.

2004 tarihli "*Karayolu Trafik Yaralanmalarını Önleme Dünya Raporu*" ülkelerin neler yapabileceği hususunda önerileri içeren teknik bir belge niteliğinde olup, bu raporun ardından, Birleşmiş Milletler tarafından birçok önemli stratejik adım atılmıştır;

i. Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı: "*Harekete Geçme Zamanı*" Moskova Deklarasyonu (Moskova, 19-20 Kasım 2009)

Karayolu trafik kazalarındaki can ve mal kayıplarının azaltılması konusunda nitelikli ilk girişim, 19-20 Kasım 2009 tarihlerinde Rusya Federasyonu tarafından ev sahipliği yapılan "*Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı; Harekete Geçme Zamanı*"¹⁹ olarak adlandırılan konferansta ortaya çıkmıştır. 150 ülkenin bakanları ve kıdemli görevlileri tarafından imzalanmış olan "*Moskova Deklarasyonu*"²⁰, özellikle yayalar, bisikletliler ve motosikletliler gibi yaralanması en çok mümkün olan tüm yol kullanıcılarının korunmasının önemini vurgulamıştır.

Moskova Deklarasyonu, o tarihe kadar BM, DSÖ, UNICEF ve OECD başta olmak üzere, uluslararası kuruluşların hazırladığı raporlar ile ortaya konulan tablonun, üst düzeyli bir konferansta ortaya konulması olarak değerlendirilebilir. 20 Kasım 2009 tarihinde Moskova'da düzenlenen "*Birinci Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı*"nda, trafik güvenliği alanında hükümetlerin taahhütlerini içeren "*Moskova Deklarasyonu*" kabul edilmiştir.

ii. Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı (2011-2020) (New York, 2 Mart 2010)

Deklarasyonda beyan edilen uluslararası iradenin harekete geçirilebilmesi amacıyla, Birleşmiş Milletler önderliğinde Dünya Sağlık Örgütü'nün koordinesinde 10 Yıllık Eylem Planı²¹ hazırlanmış, 2011-2020 yılları arasında trafik kazası ölümlerinin %50 oranında azaltılarak 5 milyon hayatın kurtarılması ve 50 milyon yaralanmanın önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Moskova Deklarasyonu akabinde, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2 Mart 2010 tarihli toplantısında ele alınarak kabul edilen,

"*Küresel Yol Güvenliğinin İyileştirilmesi*" hakkındaki 64/255 (A/64/L.44/Rev.1) sayılı karar ile birlikte; 2011-2020 yılları arasında trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kazalarından kaynaklı ölüm oranının %50 oranında azaltılması amaçlanarak, "*Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020*" (Decade of Action on Road Safety 2011-2020) yayımlanmıştır.²²

iii. Birleşmiş Milletler Devlet ve Hükümet Başkanları Konferansı "*Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA)*" (New York, 25-27 Eylül 2015)

2015 yılında tüm BM üyesi devletler tarafından kabul edilen 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA)²³, diğer bir deyişle Küresel Amaçlar, yoksulluğu ortadan kaldırmak, dünyamızı korumak ve tüm insanların barış ve refah içinde yaşamasını sağlamak için Birleşmiş Milletler tarafından deklare edilen evrensel bir eylem çağrısıdır.

Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA), BM Ekonomik ve Sosyal İşler Dairesi²⁴ (UN DESA) de dâhil olmak üzere, ülkeler ve BM tarafından yapılan çalışmalar neticesinde kabul edilmiştir. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarının yürürlüğe girdiği Ocak 2016'dan itibaren, 2030 yılına kadar söz konusu amaçların yürütülmesine ve finansmanına rehberlik etmek ile görevlendirilmiştir.²⁵

iv. İkinci Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı: "*Sonuç Zamanı*" Brezilya Deklarasyonu (Brasilia, 18-19 Kasım 2015)

2015 yılı Kasım ayında Brezilya'da yapılan İkinci Küresel Yüksek Düzey Yol Güvenliği/Bakanlar Konferansı'nda trafik kazaları sebebiyle oluşan küresel kaybın yıllık yaklaşık maliyetinin 1 trilyon 850 milyar ABD doları olduğu, birçok ülkede 2020 yılı hedefleri çerçevesinde iyileştirmelerin yapıldığı, ancak bazı ülkelerde çabaların yeterli seviyede gösterilmediğine değinilerek;

- Aşırı hız, alkol etkisinde araç kullanılması, emniyet kemeri takılmaması, çocuk koltuğu ve kask kullanılmaması gibi ana riskler konusundaki yasal düzenleme oranının, 2010 yılında alınan 64/255 sayılı Birleşmiş Milletler Genel Kurulu kararı çerçevesinde en azından 2020'ye kadar %15'ten %50'ye kadar çıkarılması,
- Diğer risk faktörleri olan dikkat dağınıklığı altında araç sürülmesi, yorgunluk, narkotik, psikotropik ilaçlar ile uyuşturucu ve psikoaktif maddeler, yol ortamında görsel dikkat dağınıklığına neden olan cep telefonları ve diğer elektronik cihazların da yasalar ile sınırlandırılması,

¹⁸ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention, ISBN 92 4 156260 9, Geneva, 2004

¹⁹ WHO, First Global Ministerial Conference on Road Safety

²⁰ WHO, Moscow Declaration: https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf

²¹ UN, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

²² İbid

²³ UN, Sustainable Development Goals (SDG): Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA): İfade birliğinin sağlanması amacıyla <https://www.tr.undp.org/content/turkey/tr/home/sustainable-development-goals.html> sitesinde geçtiği şekilde "Amaçları" olarak yer verilmiştir.

²⁴ UN DESA: The United Nations Department of Economic and Social Affairs,

²⁵ UNDP Türkiye, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, 2019,

- Trafik kazalarının azaltılması amacıyla trafik polisliği stratejilerinin ve trafik uygulama önlemlerinin geliştirilmesi, trafik denetimlerinde entegrasyonun teşvik edilmesi de dahil olmak üzere polis denetimlerinin yanı sıra "karayolu altyapısının da denetim ve teftişe tabi tutulması,"
- Araçlardaki güvenlik tedbirlerinin artırılması,
- İncinebilir yol kullanıcılarının korunması amacıyla tedbirler alınması,
- Yol kullanıcılarının bilinç düzeylerinin artırılması,
- Kaza sonrası sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesi,
- Uluslararası trafik güvenliği çalışmalarının güçlendirilmesi,
- Karayolu Trafik Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020 ile 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarındaki hususların ortak hedef olarak belirlenmesi,

kararları verilmiştir.

v. Birleşmiş Milletler Yol Güvenliği İşbirliği (Kasım 2017)

Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı (2010-2020) ilerleme sürecini ölçmek için üye devletlerin katılımı ile 12 küresel yol güvenliği hedefini belirlemiştir. BM Yol Güvenliği İşbirliği üye devletlerin, sağlık, ulaşım, içişleri ve emniyet gibi çok çeşitli sektörlerden üst düzey hükümet yetkililerinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

Belirlenen küresel hedefler, Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı (2010-2020) dâhilinde belirlenmiş olan 5 temel dayanağı olan; Yol Güvenliği Yönetimi, Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik, Daha Güvenli Yol Kullanıcıları, Daha Güvenli Taşıtlar, Kaza Sonrası Tepki Yönetimi ile uyumlu olarak geliştirilmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ)'nün, üye devletler ve BM kuruluşlarıyla birlikte yeni hedeflerin ölçümünü kolaylaştıracak bir dizi gösterge geliştirmek için çalışmalarına karar verilmiştir. **BM tarafından belirlenmiş olan 12 küresel hedef şunlardır;**²⁶

- 2020'ye kadar bütün ülkelerin kendi ulusal yol güvenliği planlarını tamamlamaları,
- 2030'a kadar bütün ülkelerin BM'in yol güvenliği ile ilgili bir ya da iki ana yasal düzenlemesini hayata geçirmeleri,
- 2030'a kadar imal edilecek tüm yeni yolların bütün yol kullanıcı türleri için minimum "3 yıldızlı yol güvenliği derecesine" sahip olması,
- 2030'a kadar mevcut ulaşım talebini karşılayan yol ağlarının %75'inin bütün yol kullanıcı türleri için teknik standartlara uygun hale getirilmesi,
- 2030'a kadar yeni taşıtların %100'ü (üretilen, satılan veya ithal edilmiş) ve hâlihazırda kullanılmakta olan 2'nci el taşıtların tamamının BM yönetmeliklerine uygun yüksek güvenlik standartlarına sahip olması,

- 2030'a kadar hız sınırlarının aşıldığı seyahatlerin sayısının yarıya indirilmesi ile ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında azalma meydana gelmesi,
- 2030'a kadar bütün motosiklet kullanıcılarının kask takmasının sağlanması,
- 2030'a kadar bütün motorlu taşıt kullanıcılarının emniyet kemeri kullanmaları, bütün motorlu taşıtlarda çocuk koruma sistemlerinin bulundurulması,
- 2030'a kadar alkol ve uyuşturucu kullanımı kaynaklı ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları %50 oranında azaltılması,
- 2030'a kadar bütün ülkelerin motorlu taşıt kullanırken, cep telefonu kullanmalarını önleyecek ulusal yasaların ve düzenlemelerin yapılması,
- 2030'a kadar bütün ülkelerin, sürüş süresi, dinlenme süresi vb. ulusal güvenli seyahat düzenlemelerini hayata geçirmeleri,
- 2030'a kadar bütün ülkeler, kaza ile ilk yardım yeri arasındaki mesafe ve süreyi kısaltacak önlemler almaları.

vi. Üçüncü Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı: "2030 Hedeflerini Başarmak" Stockholm Deklarasyonu (Stockholm, 19-20 Şubat 2020)

Birleşmiş Milletler Üst Düzey Yol Güvenliği Konferanslarının üçüncüsü 19-20 Şubat 2020 tarihleri arasında İsveç/Stockholm'de düzenlenmiştir. Konferans sonunda yayınlanan deklarasyonda;

Trafik güvenliği alanında önemli yapı taşları olan Moskova Deklarasyonu ve Brezilya Deklarasyonuna atıfta bulunularak, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 70/1 sayılı ve 25 Eylül 2015 tarihli "Dünyamızı Değiştirmek; 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Ajandası" başlıklı kararı ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) konusundaki kararlılık yinlendikten sonra, 2011-2020 Trafik Güvenliği Aksiyon On Yılında elde edilen tecrübeler ışığında, güvenli sistem yaklaşımı ve vizyon sıfır hedefi çerçevesinde sivil toplum teşekkülleri ve endüstriyel firmalar dahil olmak üzere çok sektörlü bir yaklaşım ile ulusal ve uluslararası işbirliğinin güçlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Ayrıca, Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) arasında 3.6 numaralı hedef olarak belirtilen trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2020 yılına kadar %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılmasının mümkün görülmediği ve bu hedefe ancak daha güçlü ulusal trafik güvenliği yönetimi, küresel işbirliği, kanıta dayalı stratejilerin hayata geçirilmesi, özel sektör dahil olmak üzere tüm ilgili paydaşların katılımı ve ilave çaba ile gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu beyan edilmiştir.

²⁶ United Nations, Discussion Paper: Developing Indicators For Voluntary Global Performance Targets For Road Safety Risk Factors And Service Delivery Mechanisms, 2017

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun bu deklarasyonunda ifade edilen hususlar çerçevesinde bir karar almaya davet edildiği Deklarasyonda trafik güvenliği hedeflerinin gerçekleştirilmesi için 18 nokta ele alınmış olup özetle (19-20 Şubat 2020 Stockholm);

- Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) çerçevesinde 2030 ajandasının uygulanması,
- Karayolu güvenliği, sağlık, kalkınma, eğitim, eşitlik, cinsiyet eşitliği, sürdürülebilir şehirler, çevre ve iklim değişikliği arasındaki bağlantılara yoğunlaşılması,
- 2020 ile 2030 yılları arasında karayolu trafik ölümlerinin en az %50 oranında azaltılması amacı çerçevesinde özellikle toplu taşıma kullanıcıları, motosikletliler, bisikletliler yayalar olmak üzere bütün yol kullanıcılarının ölüm ve ciddi yaralanma oranlarını azaltmak amacıyla hedefler belirlenmesi,
- Çocuklar ve gençler başta olmak üzere karayolu trafik yaralanmalarına yoğunlaşılması,
- Bölgesel, ulusal ve mahalli seviyelerde çok sektörlü ortaklıklarla birlikte farklı kurumların katkıları ile stratejilerin ve hedeflerin şeffaf ve kamuya açık olarak uygulanması,
- Birleşmiş Milletler kararları çerçevesinde karayolu dizaynı ve inşası, araçlar ve karayolu kullanımına ilişkin mevzuat ve standartların güvenli sistem ilkeleri ile uyumlu olarak zorunlu hale getirilmesi,
- Başta şehirler olmak üzere trafik güvenliği ve güvenli sistem yaklaşımının imar planları, ulaşım sistemlerinin planlanması ve yönetiminin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmesi,
- *Yürüme ve bisiklet kullanımı gibi insanları fiziksel aktiviteye teşvik eden ulaşım biçimlerinin toplu taşımacılık sistemlerine entegre edilmesi,*
- Toplu ulaşım sistemlerini kullananlar, motosikletliler ve bisikletliler gibi savunmasız yol kullanıcılarının güvenlik ihtiyaçları ön planda tutularak acil yardımdan kaza önlemeye kadar tüm sağlık müdahalelerinde teknolojik imkânların ve yeniliklerin geliştirilmesi,
- *Trafik kazalarında yaralananlara yeterli seviyede acil ve uzun vadeli sağlık desteğinin sağlanması ve etkili bir kaza sonrası psikolojik, sosyal ve hukuki destek sağlanması,*
- *Hız yapmanın engellenmesi için yaptırımların artırılması dahil hız yönetimine odaklanması, savunmasız yol kullanıcılarının ve araçların sıkça karşılaştıkları alanlarda azami hızın 30 km/s olarak belirlenmesi,*
- *2030 yılı itibarıyla üretilecek ve piyasaya sürülecek araçların yeterli güvenlik performansına sahip olmasının sağlanması,*
- Bütün karayolu kullanıcılarını koruyan minimum güvenlik performansı standardının karayolu altyapı geliştirme ve yatırımlarında sağlanması,
- *Bütün sektörlerde güvenli sistem ilkelerine başvurmaları yoluyla trafik güvenliğinin başarısına katkı sağlanması,*
- Kamu kuruluşlarının görevleri ile bağlantılı olarak güvenli ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri ile güvenli araçlar tedarik edilmesi,
- Karayolu güvenliği projelerine yatırım yapılması,
- *Trafik güvenliği ile ilgili hedeflerin gerçekleştirilmesine ilişkin değerlendirmelerin somut ölçütler üzerinden yapılması,*
- Dünya Sağlık Örgütü tarafından, trafik güvenliği stratejilerini hayata geçirerek trafik kazası ölümlerinin azaltılmasını sağlayan başarılı ülke uygulamalarının tespitinin yapılarak raporlaştırılması, konularında karara varılmış olup,

Bu hususlara **ülkeler tarafından hazırlanacak strateji belgelerinde yer verilmesi tavsiye** edilmiştir.





b. Türkiye'de Trafik Güvenliği Alanında Atılan Stratejik Adımlar

i. Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi (1996)

1996 yılında başlayan Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi (KİTGI) için Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankasından kredi temin edilmiştir. Projenin, Karayolu İyileştirme Projesi ve Trafik Güvenliği Projesi olmak üzere iki ayağı bulunmaktadır.

Proje, Karayolları Genel Müdürlüğü koordinatörlüğünde Emniyet Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi tarafından yürütülmüştür. Söz konusu projenin sonunda, SWEROAD ile müştereken 2001-2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir "**Ulusal Trafik Güvenliği Programı**" hazırlanmıştır.²⁷

ii. Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri (2007)

İçişleri Bakanlığı tarafından 07.12.2007 tarih ve 103 sayılı Bakanlık Genelgesi ile 01.01.2008 tarihinden itibaren trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak içerisinde eğitim, denetim, destek hizmetleri, iletişim, enformasyon, motivasyon ve verimliliğin artırılması projelerini kapsayan "**Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri**" ülke genelinde uygulamaya konulmuştur.

Söz konusu proje ile trafik düzeninin sağlanması, trafik kazaları ve sonucundaki ölüm ve yaralanmalar ile maddi kayıpları azaltmaya yönelik önlemleri belirlemek ve uygulamak, ayrıca yol kullanıcılarını (sürücü, yaya ve yolcular) trafik kuralları ve karşılaşılabilecekleri riskler konusunda bilgilendirmek amaçlanmıştır.

Projenin uygulanması görevi Emniyet Genel Müdürlüğü ile Jandarma Genel Komutanlığına verilmiş, ayrıca Milli Eğitim, Ulaştırma, Adalet, Sağlık ve Maliye Bakanlıkları ile Hazine Müsteşarlığı, Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK), Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), üniversiteler, mahalli idareler, radyo ve televizyon kuruluşları, sivil toplum ve özel sektör kuruluşları ile işbirliği yapılacağı belirtilmiştir. Projede belirtilen amaç ve genel hedefler doğrultusunda hazırlanan uygulama talimatları Emniyet Genel Müdürlüğü Merkez Teşkilatı ile Jandarma Genel Komutanlığı'na ve 81 il valiliğine genelge ile gönderilmiştir. *Hedef planlı denetimler verilmesi ve denetim konu başlıklarının belirlenmesi ile şehiriçi ve şehirdışı sürücülerin emniyet kemeri takma oranına ilişkin hedefler ilk kez gündeme gelerek uygulamaya konulmuştur.*²⁸

iii. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun aldığı 10 Mayıs 2010 tarih ve 64/255 sayılı Genel Kurul Kararına dayalı olarak, ülkemiz karayollarında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi, trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve yaralanmaların önemli ölçüde azaltılarak sonuçlarının hafifletilmesi amacıyla; İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün

koordinatörlüğünde ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapılarak "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı**" hazırlanmıştır. Bu çerçevede, Hazırlanan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020), Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun 30 Haziran 2011 tarihinde yapılan 121'inci toplantısında görüşülerek, Başbakanlığa gönderilmiştir.

30 Mayıs 2012 tarihinde toplanan Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'nda da 10 Yıllık Eylem Planı'nın uygulamaya konulması ve en üst düzeyde takibinin yapılması kararı alınmış ve bu girişimlerin akabinde "**Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı**" Başbakanlık Personel ve Prensipler Genel Müdürlüğü'nün 2012/16 sayılı Genelgesi ekinde, 31 Temmuz 2012 tarihli Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'nın Genelge olarak yayımlanması, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 64/255 sayılı kararına dayalı olarak trafik güvenliğine gösterilen öneme işaret etmektedir. Strateji belgesi ile can kaybı ve yaralanma sayısını azaltmak amacıyla hedefler konulmuş ve paydaş kurumlar tarafından yürütülecek faaliyetler belirlenmiştir. Kurumlar bu hedeflerin uygulanmasından, İçişleri Bakanlığı (EGM) ise çeşitli bakanlıkların faaliyetlerinin koordine edilmesinden sorumlu olarak belirlenmiştir.

Ayrıca, Başbakanlık Personel ve Prensipler Genel Müdürlüğü'nün 2012/16 sayılı Genelgesi ile İçişleri Bakanı'nın başkanlığında; Eylem Planı'nın takibini yapmak ve kurumlar arası işbirliği ile koordinasyonu sağlamak üzere "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu**" oluşturulmuştur.²⁹

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ile birlikte, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı tarafından yürütülen ülke çapında planlı denetimler ile ciddi bir mesafe alınmıştır.

Bahse konu strateji ve eylem planı dâhilinde, her bir strateji için 2015 yılı orta vadeli bir hedef ve 2020 yılı nihai bir hedef olmak üzere iki hedef grubu belirlenmiştir. Trafik Güvenliği Stratejisi ekinde bulunan Eylem Planı'nda;

- Eğitim,
- Denetim,
- Altyapı,
- Sağlık,
- Kampanyalar,

başlıkları altında mevcut duruma göre 2015 ve 2020 hedefleri tablo halinde gösterilmiştir.

Eylem Planında, karayolu güvenliğine ilişkin kendi ulusal önceliklerimizi belirleyip örnek uygulamaları takip etmek ve 2009'da imzalanan Moskova Deklarasyonu ışığında belirlenen temel hedefler ve bu hedefleri gerçekleştirmek amacıyla yürütülecek faaliyetlere yer verilmiştir.

²⁷ T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu: "Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri", 2008, s.37

²⁸ İbid, s.38

²⁹ Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Toplantı Kararları, Trafik Başkanlığı, 2020



Şekil: Trafik Güvenliğinin Stratejik Gelişimi



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Bunlar;

- Eğitim faaliyetleri,
- Denetim faaliyetleri,
- Altyapı geliştirme çalışmaları,
- Sağlık hizmetlerini geliştirme çalışmaları,
- Üretim standartlarına ilişkin çalışmalar,
- Araştırma ve geliştirme faaliyetleri,
- Mevzuat çalışmaları,
- Bilimsel çalışmalar,
- Trafik güvenliği kampanyaları,
- Kaza analizi çalışmaları,
- İstatistik çalışmaları,
- Ulusal ve uluslararası sempozyum, kongre ve çalıştaylar olarak belirlenmiştir.

Trafik güvenliğinin sağlanabilmesi; altyapı hizmetleri, acil müdahale ve ilk yardım, kaza sonrası kurtarma hizmetleri, eğitim, mevzuat, düzenleme ve denetim hizmetlerinin yerine getirilmesi ile mümkündür. Bu nedenle trafiğin daha güvenli hale gelebilmesi için, trafik güvenliği ile ilgili hizmetlerin sürekli, düzenli, zamanında, işbirliği ve uyum içerisinde verilebilmesi gerekmektedir.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının başlıca hedefi; 2011-2020 yılları arasında kapsayan Hedef Planlı Denetim Stratejisi ile 2020 yılı sonuna kadar trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılmasıdır.

iv. Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi (2017)

Ülkemizde trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik önemli yapı taşlarından birisi de 12 Eylül 2017 tarihinde Ankara'da düzenlenen Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı'nda deklare edilen **"Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi"**dir.

Karayolu Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi'nde; sürücü, yolcu ve yaya olarak tanımlanan trafikteki insan unsuru tarafından yapılan kural ihlallerinin ve bu ihlaller sonucu meydana gelen trafik kazalarının en aza indirilmesine yönelik kısa vadeli bir denetim stratejisi ortaya konulmuştur.³⁰

Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi ile trafik kazası nedenli ölümler ve ciddi yaralanmaların en aza indirilmesi, trafik kazaları nedeniyle yaşanmakta olan diğer sosyo-ekonomik kayıpların da (iş gücü, zaman, maddi hasar, gelir kaybı, acil müdahale, kurtarma, tedavi, rehabilitasyon, kazazede yakınlarının uğradığı maddi ve manevi zararlar vb.) genel anlamda toplumsal hayatın, özel de ise bireylerin yaşamlarını tehdit edebilme kapasitelerinin ortadan kaldırılması hedeflenmiştir.

Söz konusu politika belgesi ile bir taraftan İçişleri Bakanlığı'nın yeni denetim stratejisi ile ilgili hedef ve yaklaşımları detaylı bir şekilde ortaya konulurken, diğer taraftan il ve ilçe düzeyinde gerçekleştirilen asayiş ve güvenlikle ilgili toplantılarda trafik güvenliği konusunun yerel düzeyde de ayrı bir başlık olarak ele alınması sağlanmıştır.

Trafik güvenliği konusunda sivil paydaşlar ve kamu kurumlarının bir araya getirilerek fikir alışverişi ve istişarenin sağlanması, ortak adımların atılması bağlamında bir yol haritası oluşturması, mülki amirler, emniyet ve jandarma birimlerinin ülke sathında koordineli, ölçülebilir ve etkili çalışmalar yürütebilmesini teminen oluşturulan Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi ile uygulamada olan tedbirler, mevzuat düzenlemesi gerektiren hususlar mevcut ile geleceğe dönük projeler ele alınmıştır.

Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi şu bölümlerden oluşmaktadır;

- Mevcut durum,
- Trafik kazalarının azaltılmasında etkili ve yerinde denetim,
- Düzenleme yapılacak hususlar,
- Kaza sonrası acil müdahalede reaksiyon sürelerinin azaltılması,
- Trafik güvenliğinde personel, eğitim, destek ve kapasitenin artırılması,
- Trafik kazalarının en aza indirilebilmesi amacıyla yürütülen projeler,
- Düzenleme yapılacak hususlar.

Uygulama Politika Belgesi ile İçişleri Bakanlığı'na bağlı kolluk teşkilatları olan Polis ile Jandarma trafik birimlerinin yanı sıra, ambulans gibi acil sağlık hizmetlerinin kaza sonrası acil müdahalelerde reaksiyon sürelerinin azaltılması yoluyla trafik güvenliğine katkıda bulunmalarına imkan veren düzenlemelere de belgede yer verilmiştir.

³⁰ İçişleri Bakanlığı, Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi, Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı, 12.09.2017, Ankara

³¹ Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi, s. 6

³² Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi, s. 5

Ayrıca, bu belge ve ölçüm kriterleri ilgili tüm birimlere gönderilerek elde edilen çıktılarının rapor haline getirilmesi, birimlerin performansı ölçülerek denetimleri sağlanmaktadır. Uygulama Politika Belgesi ile etkili bir denetim mekanizması oluşturulması ve Algılanan Yakalanma Risk Duygusunun geliştirilmesi amacına dönük, planlı-ölçülebilir hedefleri olan, denetim şekilleri tanımlanmış, geri bildirim ve kontrol mekanizmasına sahip bir politika belirlenmiştir.³¹

Yine Uygulama Politika Belgesinde; kaza nedenli ölümler ve ciddi yaralanmaların en aza indirilmesi, trafik kazaları nedeniyle yaşanmakta olan diğer sosyo-ekonomik kayıpların da (iş gücü, zaman, maddi hasar, gelir kaybı, acil müdahale, kurtarma, tedavi, rehabilitasyon, kazazede yakınlarının uğradığı maddi ve manevi zararlar vb.) genel anlamda toplumsal hayatın, özel de ise bireylerin yaşamlarını tehdit edebilme kapasitelerini ortadan kaldırmak hedeflenmektedir.

Bu hedeflere ulaşılabilmesi için;

- İyi planlanmış etkili ve sürekli denetimlerin ölümlü kazaları %25 ile %35 azaltma kapasitesi bulunduğu,
- Denetimlerdeki temel amacın; denetim yoluyla insan davranışlarını değiştirme metodları olarak belirlenen **"cezalandırma"** ve **"yüz yüze iletişim"** en iyi şekilde kullanılarak Algılanan Yakalanma Riskini ve Gerçek Yakalanma Duygusunu canlı tutmak olduğu,
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı çerçevesinde yürütülmekte olan ve 2011-2020 yılları arasında kapsayan Hedef Planlı Denetim Stratejisi ile 2020 yılı sonuna kadar trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılması hususunun hedeflendiği, yapılan bu çalışmayla, etkili bir denetim mekanizması oluşturulması ve Algılanan Yakalanma Risk Duygusunun geliştirilmesi amacına dönük, planlı-ölçülebilir hedefleri olan, denetim şekilleri tanımlanarak, geri bildirim ve kontrol mekanizmasına sahip bir politika belgesi oluşturulduğu,
- Bu belge ve ölçüm kriterleri ilgili tüm birimlere gönderilerek elde edilen çıktılarının rapor haline getirileceği, birimlerin performansı ölçülerek denetimlerinin sağlanacağı³² belirtilmiştir.

Söz konusu Politika Belgesinde izleme mekanizması öngörülmüş olup, gelişmeler Bakanlık tarafından takip edilmiş ve gerekli çalışmalar yerine getirilmiştir.

v. On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sisteminin ilk kalkınma planı olan On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), uzun vadeli bir perspektifle ülkemizin kalkınma vizyonunu ortaya koyarak, milletimizin temel değerlerini ve beklentilerini karşılamak, ülkemizin uluslararası konumunu yükseltmek ve halkımızın refahını artırmak için temel yol haritası olarak yürürlüğe konulmuştur.

15 yıllık bir perspektifin ilk beş yıllık dilimi olarak tasarlanmış olan Kalkınma Planı, her alanda topyekûn bir değişim ve atılımın başlatılarak, uzun vadeli bir perspektifte kesintisiz bir şekilde kararlılıkla uygulanmasını öngörmektedir. Plan döneminde ekonominin yapısı uzun vadede istikrarı ve sürdürülebilirliği sağlayacak şekilde dönüşüme tabi tutularak, eğitim hamlesiyle beşeri sermayenin, milli teknoloji hamlesiyle teknoloji ve yenilik kabiliyetinin artırılması hedeflenmektedir.

Plan öncesi dönemde Türkiye'de ekonomik ve sosyal gelişmeler başlığında;

Lojistik ve ulaştırma altyapısı geliştirilerek yurt içi ve yurt dışı üretim ve tüketim merkezlerinin birbirine bağlanması ve farklı ulaştırma türlerinin entegre edilmesi yönünde çalışmalar yürütülmüştür. Otoyol dahil 3.591 km bölünmüş yol, 325 km yüksek hızlı demiryolu, İstanbul Havalimanı dâhil üç adet yeni havalimanı ve kentlerde toplu taşımaya yönelik olarak 249 km raylı sistem hattı tamamlanmış, planlanan üç ana limandan Filyos Limanının altyapısında çalışmalar yürütülmüştür.

2018 yıl sonu itibarıyla demiryollarında elektrikli hatlarda yüzde 43, sinyalli hatlarda ise yüzde 45 seviyesine ulaşılmış olup, hâlihazırda önemli ölçekte elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları sürmektedir. Karayollarının geometrik ve fiziki standartları iyileştirilmesine rağmen karayolu trafik güvenliğinin iyileştirilmesi ihtiyacı önemini korumaktadır.

Yük ve yolcu taşımalarında ulaştırma türleri arasında karayolu baskın yapısı olarak devam etmiş olup ulaştırma yatırımlarında yük taşımacılığının ve demiryolunun odağa alınması ihtiyacı devam etmektedir. Ulaştırma sistemindeki entegrasyon, verimlilik, öngörülebilirlik ve özellikle gümrük hizmetlerindeki iyileşme istenen seviyeye çıkarılamamış ve Lojistik Performans Endeksinde gerileme yaşanmıştır.

Bu kapsamda, lojistik maliyetlerin düşürülmesi, imalat sanayiinin ve ticaretin geliştirilmesiyle ülkemizin rekabet gücünün artırılabilmesi için kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilmesi, demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir, öngörülebilir ve entegre bir lojistik ve ulaştırma sisteminin tesis edilmesi yönündeki ihtiyaç devam etmektedir.

On Birinci Kalkınma Planı kapsamında trafik güvenliği ile ilişkili olan başlıklar şu şekilde incelenmektedir;

"2.2.1.2.3. Elektronik" başlığı altında;

"370.1h. ..., ulaşım, ... gibi konularda uygulamaların geliştirilmesi ve yerli standartların oluşturulması sağlanacaktır."

"2.2.1.2.5. Otomotiv" başlığı altında;

"384. Otomotiv sanayiinin rekabet gücünün korunarak geliştirilmesi amacıyla; küresel gelişmeler, yeni teknolojiler ve değişen müşteri beklentileri çerçevesinde çevre teknolojileri, bağlantılı ve otonom araçlar, akıllı hareketlilik gibi kritik teknolojilerin geliştirilmesine önem verilecektir.", "385. Yeni nesil araçlar için uygun altyapı oluşturulacaktır.", "385.1. Alternatif güç sistemli araçlara yönelik etkin bir altyapı kurulmasına"

Şekil: Modlara Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı (2019)



Ülkemizde karayolu trafik güvenliğinin en önemli sorunu, ULAŞIM MODLARI arasında görülen dengesizliktir. Karayolu lehine taşıma talebindeki yükseliş trendi diğer modlara yönlendirilmedikçe, sorunların devam edeceği değerlendirilmiştir.

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

"2.2.3.8. Lojistik ve Ulaştırma" başlığı altında;

"507. Ulaştırma modları arasındaki entegrasyon güçlendirilecek ve sektöre girişi engellerini ortadan kaldıracak tedbirler alınacaktır.", "508. Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilecektir.", "508.1. Karayolu taşımacılığında yük hareketliliğinin ölçülmesi, atıl kapasitenin kullanılması, maliyetlerin optimize edilmesi ve kayıt dışılığın önlenmesine yönelik dinamik bir taşımacılık veri tabanı oluşturularak tüm paydaşlar tarafından erişilebilir hale getirilecek, dijital platform ve uygulamalar yoluyla paylaşım ekonomisi modellerinin hayata geçirilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.", "509.1. Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.",

"511.1. Karayollarında önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacak; ağır taşıt trafiği 1.000 Yıllık Ortalama Günlük Trafiğin üzerinde olan güzergâhlarda BSK kaplama yapımına ağırlık verilecektir.",

"511.5. Karayolu ağında enerji ve zaman tasarrufunu, trafik güvenliğini, karayolu kapasitesinin etkin kullanımını sağlayan Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) ile ilgili mimari yerel yönetimleri de kapsayacak şekilde tamamlanarak uygulamaya konulacaktır.",

"512.3. Trafik güvenliği konusunda faaliyet gösteren mevcut kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon ile veri paylaşımı en üst seviyeye çıkarılacaktır.",

"512.4. Trafik güvenliğinin en üst seviyede tesis edilebilmesi için yol teknolojilerindeki gelişmelerden de yararlanılarak denetimler etkinleştirilecek, yol kullanıcıları trafik güvenliği konusunda bilinçlendirilecektir.",

"512.5. Elektronik Denetleme Sistemlerinde anlık hız denetimi yerine ortalama hız denetimleri esas alınacaktır.",

"513. Ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliği ve mevcut altyapının verimliliğini teminen talep yönetimi benimsenecek, ulaştırma yatırımları verimlilik odağında rasyonelleştirilecektir.", "513.1. Otoyol ve köprülerde dinamik fiyatlandırma ile talep yönetimi sistemi hayata geçirilecektir.", "514. Ulusal ölçekteki mekânsal planlar ile ulaşım planlarının bütüncül bir şekilde ele alınması sağlanacak; kentsel lojistik planlar, makro ölçekteki mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve lojistik master planları eşgüdüm içerisinde hazırlanacak ve uygulanacaktır.", "514.1. Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır.", "515.1. Demiryolu ulaştırmasında emniyet standartları artırılacak, hemzemin geçitler kontrollü hale getirilecek, gar ve istasyonlarda engelsiz ulaşım imkânları artırılacaktır.",

"515.2. Daha dengeli bir model dağılımın oluşturulması ve yolcu konforunun artırılması amacıyla yapım çalışmaları devam eden yüksek hızlı ve hızlı tren hatları tamamlanacaktır."

"2.4.2. Şehirleşme" başlığı altında;

"674.1. Nazım planlarda yeni alt merkezler tanımlanacak, alt ölçekli planlarda alt merkezlere toplu ulaşım ve yaya ulaşımının sağlanması için gerekli teknik standartlar belirlenecek, Mekânsal Plan Yapım Yönetmeliği bu standartlar doğrultusunda revize edilecektir."

"2.4.5. Kentsel Altyapı" başlığı altında;

"701. Kentlerdeki imar ve ulaşım ile ilgili politika, karar ve yatırımlar koordineli olarak değerlendirilecek, özellikle imar planları ile ulaşım ana planlarının birbiriyle uyumlu bir şekilde hazırlanması ve güncellenmesi sağlanacaktır.",

"702. Kentlerdeki trafik sıklığının, kazaların ve hava kirliliğinin azaltılması amacıyla kent içi ulaşımında arz yönlü politikardan ziyade talep yönlü politikaların uygulanmasıyla özel araç yerine toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilecektir.", "702.1. Kent içi toplu taşımada trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemler tercih edilecek, bunların yetersiz kaldığı güzergâhlarda raylı sistem alternatifleri değerlendirilecektir.",

"702.3. Toplu taşıma sistemleri kullanımının yaygınlaştırılmasını teminen tek kart ödeme sistemi hayata geçirilecektir.",

"702.4. Büyükşehirlerde otopark alanlarının yanı sıra köprü, tünel gibi darboğaz oluşan altyapıların ücretlerinin dinamik fiyatlandırılması, park-et-bin ve tercihli yollar gibi uygulamalar hayata geçirilecektir.",

"703. Çevreci ulaşım modları geliştirilecek ve kent içi ulaşımında motorsuz ulaşım türleri özendirilecektir.", "703.1. Yaya trafiğinin kesintisiz hale getirilmesi için yaya yolları ve kaldırımlar ile ilgili standartlar oluşturulacaktır." "703.2. Kent merkezlerinde tarihi ve kültürel cazibe noktaları ile alışveriş bölgelerinde motorlu taşıtlardan arındırılmış yaya bölgeleri oluşturulacaktır."

"703.3. Bisiklet kullanımını teşvik etmek amacıyla yasal ve finansal destek mekanizmaları hayata geçirilecektir." "703.4. Bisiklet yolu master planı ve uygulama planı hazırlanacak, bu kapsamda yeni bisiklet yolları yapılacaktır." "703.5. Bisiklet paylaşım sistemleri kurulacaktır." "704. Mevcut altyapının daha verimli kullanılabilmesi, trafik güvenliğinin artırılması, ulaşım talebinin doğru bir şekilde yönetilebilmesi ve daha etkin bir planlama yapılabilmesini teminen ulusal ölçekte bir AUS Strateji Belgesi hazırlanacak, AUS mimarisi geliştirilecek ve AUS uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.", "704.1. Ulusal AUS Strateji Belgesi ve 2019-2022 Eylem Planı çalışmaları tamamlanıp uygulamaya konulacaktır.", "704.2. AUS mimarisinin geliştirilmesine yönelik proje tamamlanacaktır.", "704.3. Özellikle büyükşehirlerde, kent içi ulaşım ağında dinamik yolcu, sürücü ve yaya bilgilendirme sistemleri kurulacaktır."

"2.1.6. Maliye Politikası" başlığı altında;

"257. Öncelikli sektör ve gelişme alanlarında öngörülen hedeflere ulaşmak için başta eğitim, lojistik altyapısı, sanayi bölgeleri altyapısı ve sulamaya ilişkin kamu yatırım harcamaları olmak üzere, özel sektörün yatırım, Ar-Ge, yenilik, üretim ve ihracatını desteklemek üzere sağlanan teşvik ve desteklerin gerektirdiği harcamaların plan döneminde bütçelenmesi öngörülmektedir. Söz konusu harcamaların finansmanı ise, bütçe gelir ve giderlerine ilişkin yapılacak rasyonelleştirme sonucu oluşturulacak mali alandan karşılanacaktır. Plan döneminde bütçe harcamalarının içinde ekonominin uzun dönem üretkenlik ve verimliliğini artıracak harcama kalemlerinin payı artırılmaktadır."

"2.2.2. Öncelikli Gelişme Alanları" başlığı altında;

"411.2. Tarımsal ürünlerde soğuk zincirin tesisine yönelik lojistik altyapı iyileştirilecektir."

"2.4.6. Kırsal Kalkınma" başlığı altında;

"708.1. Kırsal kalkınma destekleri kapsamında aile işletmeleri ile küçük ve orta ölçekli üreticilerin üretim ve finansal yapısını güçlendirmek ve ölçek ekonomilerinden faydalanılmasını sağlamak üzere örgütlenmeleri teşvik edilecek; üretim ve lojistik altyapıları ile markalaşma ve pazarlama faaliyetlerinin iyileştirilmesi sağlanacaktır."

Tablo: On Birinci Kalkınma Planı Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri

Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri	2018	2023
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km, Kümülatif)	1.213	5.595
Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki Payı (Karasal, %)	1,3	3,8
Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Anahat İçerisindeki Payı (%)	12,4	26,3
Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün Toplam Elleçlemeler İçerisindeki Payı (%)	12,9	18
Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı (Direkt Transit Dâhil) (Milyon)	211	266
Bölünmüş Yol Uzunluğu (Otoyol Dâhil) (km, Kümülatif)	26.642	29.514
Otoyol Uzunluğu (km, Kümülatif)	2.842	3.779
BSK Kaplamalı Yol Ağı (km, Kümülatif)	25.215	31.478
İyileştirilen Kaza Kara Noktası	70	75
Trafik Kazaları Sonucu Hayatını Kaybeden Kişi Sayısı	6.675	4.900

Kaynak: On Birinci Kalkınma Planı, s.127



2. TRAFİK KAZALARININ MALİYET ANALİZİ

Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası Sağlık Ölçütleri ve Değerlendirme Enstitüsü (SÖDE/IHME)'nin en son tahminlerine göre trafik kazalarında her yıl 1,35 milyon kişi hayatını kaybetmekte, 78 milyon kişi de uzun süreli sakatlıklara maruz kalacak şekilde yaralanmaktadır.³³

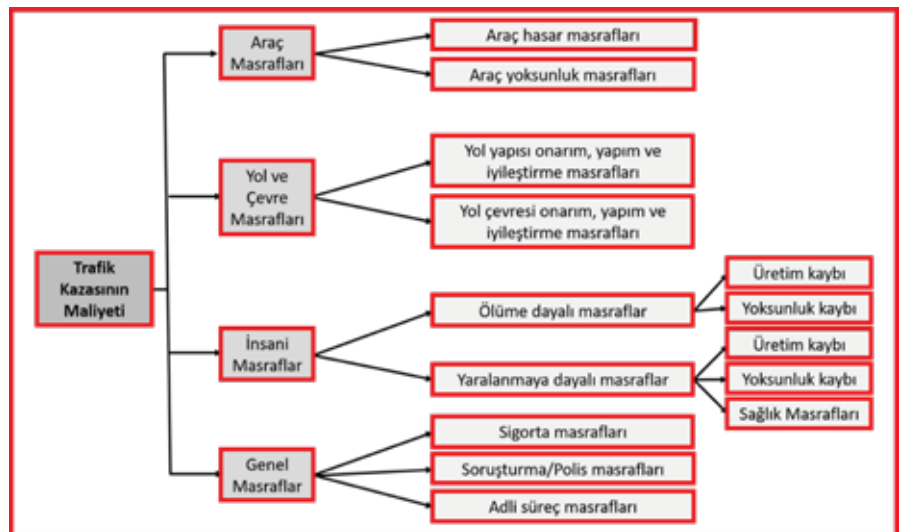
Bu çerçevede, trafik kazaları sonucu yaşamsal ve maddi kayıpların küresel çaptaki yıllık maliyeti oldukça büyüktür; bunun 518 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir ve bu da ülkelerin yıllık gayri safi yurt içi hâsıla (GSYİH)'larının %1-2'sine tekabül etmektedir.

Trafik kazalarının maliyetine ilişkin tahminlerin yapılmasının faydaları şunlardır;

1. Söz konusu tahminler politika ve yatırım önceliklerini belirlemek için kullanılabilir. Maliyet tahminleri, trafik kazaları sonucu ortaya çıkan maliyetlerin, trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliği gibi diğer yasal sorunlarla karşılaştırılmasını mümkün kılmaktadır.
2. Karayolu güvenliğini artırmak için önerilen yatırımların fayda-maliyet analizini yapmak için trafik kazalarının maliyetine ilişkin tahminlere ihtiyaç duyulmaktadır. Fayda-maliyet analizleri, yol güvenliği yatırımlarının ekonomik olarak uygun olup olmadığının değerlendirilmesi ve yol güvenliği yatırımlarının maliyet-etkinlik (fayda-maliyet oranı) açısından önceliklendirilmesinde yaygın olarak kullanılmaktadır.

Trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı masrafları ile ilgili yapılan çalışmalarda birçok girdi dikkate alınarak yapılan hesaplamalara ilişkin şekil aşağıda sunulmuştur.

Şekil: Trafik Kazalarının Doğrudan ve Dolaylı Masrafları Nedeniyle Ortaya Çıkan Maliyet



Kaynak: H2020 project SafetyCube, D7.3 Costs Related to Serious Injuries, 2017 esas alınarak hazırlanmıştır

³³ World Health Organisation, Global Status Report on Road Safety 2018 ve The World Bank, Transport for Health: The Global Burden of Disease from Motorized Road Transport. Seattle, WA: IHME: Washington, D, 2014

Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan görünür ve görünmez maliyetlerin yanı sıra birey ve toplum üzerinde psikojik ve sosyal negatif etkiler de ortaya çıkmaktadır.

Maliyetler açısından ele alındığında,^{34,35}

a. Direkt (Doğrudan) Maliyetler:

- İlk müdahale, ambulans ve tedavi masrafları,
- Geçici veya sürekli iş göremezlik ve ölüm ödemeleri,
- Kazazedeye veya yakınlarına ödenen maddi ve manevi tazminatlar,
- Sigortaya ödenen tazminatlar,
- Kazada zarar gören yol yapısı elemanlarının yenilenmesi masrafları, gibi harcamalar sayılabilir.

b. Endirekt (Dolaylı) Maliyetler:

- Karayolunun bir bölümünün ya da tamamının geçici veya sürekli olarak işletme dışı kalması,
 - Sürücünün trafikte bulunma amacının yerine gelmemesi nedeniyle oluşan kayıplar,
 - Adli masraflar (Mahkeme masrafları),
 - Kazanın getirdiği fazla mesainin tüm taraflara maliyeti (polis, ambulans, itfaiye, temizlik, AFAD, KGM vb),
 - Trafik kazası esnasında, karayolunun bu bölümünde trafiğin durması nedeniyle zaman ve maliyet kaybı,
 - Araç(ların) hasar görmesinden kaynaklanan tamir ve bakım masrafları veya yeni araç alımının getirdiği maliyet,
 - Taşınmakta olan yolcu veya yükün zarara uğramasının doğrudan ve dolaylı masrafları,
 - Toplumda meydana gelen moral bozukluğunun oluşturduğu negatif sonuçlar ile kazalar sonucu ortaya çıkan sosyal tedirginliğin kaosa zemin hazırlaması,
 - Trafik kazasında zarar gören insanların toplumun ve ekonominin farklı sektörlerindeki katkılarından kaynaklanan mahrumiyetler,
 - Trafik kazası sonucu bürokratik işlemlerle ilgili harcanan zaman ve maddi kayıp,
 - Trafik kazaları sonucu artan sigorta rizikosunun toplumsal ekonomi üzerine ilave ekonomik yük getirmesi,
- dolayısıyla ortaya çıkan ve daha bir çok alternatifli bulunan masraflar sayılabilmektedir.

Trafik kazalarının, Dünya genelindeki ölüm sebepleri arasında 8. sırada olduğu, 15-29 yaşları arasındaki genç nüfus ölüm nedenlerinde ise 1. sırada olduğu gerçeğinden hareketle, birey ve toplum üzerinde çok ciddi etkilerinin olduğu muhakkaktır.

Bu bağlamda trafik kazalarının birey ve topluma etkileri incelendiğinde; yaralanmalara, ölümlere, ülke ekonomisini ve refahını önemli derecede etkileyen sosyo-ekonomik kayıplara, kaza mağdurları ve onların yakınlarının yaşamlarında psikolojik ve fizyolojik olmak üzere pek çok rahatsızlıklara neden olduğu anlaşılmaktadır.

Trafik kazalarının bireye verdiği zararlar arasında; bireyin maruz kaldığı organ hasarları (kafa travmaları sonucunda kırıklar ve travmatik beyin hasarı-tbh, boyun zedelenmeleri-whiplash, omurga ve göğüs kafesi hasarlanmaları), bireyin maruz kaldığı psikolojik hasarlar (Travma Sonrası Stres Bozukluğu -TSSB) ve bireyin sosyo-ekonomik kayıpları başta gelmektedir.

Trafik kazalarının topluma etkileri arasında ise;³⁶ yaralananlar için yapılan sosyal güvenlik harcamaları, acil bakım ve travma tedavisinin yanı sıra sürece yayılan rehabilitasyon ve psikolojik destek süreci, tedavi süresince kullanılan ve bir çoğu yurtdışından ithal edilen ilaç, protez, ameliyat malzemelerinin ciddi meblağlara ulaşması, doktor ve diğer sağlık personeli başına düşen hasta sayısındaki artışın verimliliği etkilemesi ile trafik kazalarının sağlık alanında ekstra maliyet yaratması gibi etkiler bulunmaktadır.

Trafik kazaları neticesinde; yetişmiş insan gücü kaybı, kaza sonrası meydana gelen maddi hasarlar, karayollarının zamanından önce yıpranması, trafik işaret, levha ve oto korkuluklarının zarar görmesi nedeniyle ortaya çıkan bakım ve onarım masrafları da ekonomiye ilave yük getirmektedir.

Açılan çok sayıda dava ile yargı sistemindeki iş yükünün artması, engelli nüfusunda artış meydana gelmesi, hayat kalitesinin düşmesi, üretim ve refah kayıpları, uzun vadede kalkınma üzerine oluşturduğu olumsuz etkiler ile ülke imajının zedelenmesi ise trafik kazalarının neden olduğu diğer toplumsal sonuçlardır.

Şekil: Trafik Kazalarının Ülkemize Maliyeti



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

³⁴ Yer Altı Kaynakları Dergisi/MTBilimsel, İş Sağlığı ve Güvenliğinde Kaza Zinciri Teorisinin Önemi ile Açık İşletmelerdeki Tehlikeli Hareket ve Tehlikeli Durumlar, ISSN 2146-943, Yıl:2 Sayı: 3, 2013, s.30

³⁵ Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi, Kamusal Düzenleme Olarak Sürücü Belgesi Verilmesinin (Trafik Eğitiminin) Özel Kuruluşlara Devrinin Sosyo-Ekonomik Maliyetleri, ISSN: 2147-80600, Yıl: 3, Cilt: 3, Sayı: 1, 2017, s. 22-24

³⁶ Okul Servis Şoförleri Eğitici Eğitimi Semineri, Trafikte Hak İhlalleri Sonucu Birey, Toplum ve Çevreye Verilen Zararlar Sunumu, Antalya, 2015, s.8-29

Yapılan çalışmalarda, her bir trafik kazası ölümünün "**İndirimli Ömür Boyu Ekonomik Maliyet Hesabı**", "**Ortalama Kapsamlı Maliyeti Hesabı**" ve "**İstatistiksel Yaşam Değeri**"³⁷ yöntemleri çerçevesinde, trafik kazasında yaşamını yitiren bir birey dolayısıyla ortaya çıkan **doğrudan ve dolaylı maliyetler** hesaplanmaktadır. Literatür çalışmasında, ülkeden ülkeye ve anlayıştan anlayışa çeşitli hesaplama farkları olmakla birlikte, bazı ortak kıstasların bulunduğu da görülmektedir.

"**Karayolu Güvenliği - Trafikte %100 Yaşam**" projesinin 2. Bileşeninin 2.1 nolu Faaliyeti (Geliştirilmiş Denetim ve Stratejilerin Daha İyi Uygulanması için Yol Güvenliği Hizmetlerini Daha Cazip Kılmaya Yönelik Öneriler) kapsamında hazırlanan rapora göre;³⁸

Yapılan kapsamlı hesaplamalar sonucunda, kazaların sadece maddi boyutunun 2016 yılında 40 milyar TL, 2017 yılında 44.5 milyar TL ve 2018 yılında 53.2 milyar TL olduğu görülmektedir.

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı maliyetleri dahil edildiğinde; 2016 yılında 49.6 milyar TL, 2017 yılında 55.8 milyar TL ve 2018 yılında 66.4 milyar TL olduğu hesaplanmıştır. Sadece bu 3 yıldaki maliyet, trafik kazalarının ülke ekonomisinde yol açtığı yükü gözler önüne sermektedir.



³⁷ U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration, The Economic and Societal Impact of Motor Vehicle Crashes, 2010 (Revised), DOT HS 812 013, Washington DC, 2015, s.115-168

³⁸ Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Faaliyet: 2.1 Trafik Kazalarının Fayda-Maliyet Analizi, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020



3. TRAFİK GÜVENLİĞİNİN GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ, FIRSATLAR VE TEHDİTLER (GZFT) ANALİZİ İLE REKABET GÜCÜ BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Birleşmiş Milletler tarafından trafik güvenliğinin unsurları olarak belirlenen Trafik Güvenliği Yönetimi, Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik, Daha Güvenli Yol Kullanıcıları, Daha Güvenli Taşıtlar ve Kaza Sonrası Müdahale başlıklarındaki güçlü/zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditler tablo halinde incelenmiştir.³⁹

Tablo-1: Yol Güvenliği Yönetiminde Güçlü ve Zayıf Yönler

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Mevcut hükümetin kararlılığı,	İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımı eksikliği,
Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bilgi birikimi, teknik altyapısı ve tecrübesi,	Yol güvenliği yönetimi ve koordinasyonu ile ilgili kurum ve kuruluşların sayısı ve çeşitliliği,
Emniyet Genel Müdürlüğü'nün tecrübeleri,	Kurum ve kuruluşların trafik güvenliği konusunda ayrı ayrı çalışmalar yapması, ancak yapılan çalışmalarda birimler arası koordinasyonun yeterli olmaması ile kazaları ve ölümleri azaltmada yeterince etkili olunamaması,
Jandarma Genel Komutanlığı'nın tecrübeleri,	Trafik güvenliğinden sorumlu kurumların yükümlülüklerine dayalı olarak dinamik, etkili ve yaptırımını olan Bakanlıklar arası koordinasyon eksikliği,
Karayolu Trafik Güvenliği hususunda ciddiyet ile çalışan, proje üreten ve savunuculuk yapan sivil toplum kuruluşlarının varlığı,	Trafik güvenliği konusundaki sorunlara odaklı ve tutarlı uzun ve kısa vadeli planlar hazırlanması, güncellenmesi, izlenmesi, sonuç ve etkilerinin değerlendirilmesi konusunda yaşanan sorunlar,
	Karayolu güvenliği konusunda kuralların belirlenmesi, trafik güvenliğinin teşvik edilmesi ve yaygınlaştırılması ile alınan tedbirlerin bütünlüğü, etkinliği ve uygulanmasında yaşanan problemler,
	Merkezi ve yerel yönetimler arasında karayolu güvenliği alanındaki işbirliği ve koordinasyon eksikliği ile yol boyu yapılaşmasının kontrol edilememesi,
	Mevzuat ve standartların belirlenmesi, mevcutların geliştirilmesi ve güncellenmesi, birbirleriyle uyumu ve bütünlüğü, yeni ihtiyaçlara yönelik standart ve kuralların geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasında yaşanan problemler,
	Dünyada trafik güvenliği alanındaki yeni teknoloji ve uygulamaların araştırılması, bilgi transferi ve en iyi uygulama örneklerinin ülke genelinde uygulanmasında yaşanan problemler,
	Kamu, özel kurumlar, üniversiteler ve sivil toplum örgütleri vb. tüm paydaş kuruluşlar arasında bilgi paylaşımı, işbirliği ve koordinasyon problemi,
	Mali kaynakların tespiti ve tahsisi konusunda yaşanan problemler,
	Trafik güvenliği konusunda AR-GE faaliyetlerinde yaşanan problemler,

³⁹ Kalkınma Bakanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu, Ankara 2018, s.49-56

Tablo-2: Yol Güvenliği Yönetiminde Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
Güçlü ve merkezi devlet yapısı,	Bürokratik süreçlerin uzunluğu,
Karayolu Trafik Güvenliği'ne verilmeye başlanan önem,	Karayolu Trafik Güvenliği hususunda çalışmakta olan farklı kurum ve kuruluşların görev ve yetkinliklerini devam ettirme refleksi,
AB ile uyum süreci,	
Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen " Yol Güvenliğinde Yeni Dönem Trafikte %100 Yaşam " Projesi,	

Tablo-3: Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik Güçlü ve Zayıf Yönler

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Elektronik Denetleme Sistemlerinin (EDS) trafik denetimlerinde kullanılması,	İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımı eksikliği,
Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bilgi birikimi, teknik altyapısı ve tecrübesi,	Karayolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki yüksek payı,
Karayolu alt yapısında faaliyet gösteren güçlü bir müteahhitlik sektörü,	
Güçlü STK'ların varlığı,	Kentiçi yol güvenliğinden sorumlu ulusal bir otorite olmaması,
Akıllı denetim sistemleri,	Büyükşehir Belediyelerinin kendi sorumluluk alanında kalan ulaşım sistemleri ve yol ağları için yol güvenliği çalışmaları yapmaması,
Akıllı denetim sistemlerinde tecrübeli özel sektörün varlığı,	Büyükşehir Belediyeleri'nin trafik ve yol güvenliği bölümlerinde ilgili yetişmiş uzman ve personelin bulunmaması,
Kentlerde ana toplu taşıma sistemlerine (BRT, LRT ve Metro) yapılan yatırımlar,	Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi, 2008/96/EC direktifi'nin KGM ve Büyükşehir Belediyeleri sorumluluk alanları içinde kalan yol
Geniş karayolu ağlarının varlığı ve son on yıllık süreçte geometrik standartlarının iyileştirilmiş olması,	Kentler için güvenli toplu taşıma eylem planlarının yapılmaması,
Tarifeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı konusundaki birikmiş tecrübe ve altyapı (otobüs filosu, terminaller vb.),	Değişken imar planı ve güncellenemeyen ulaşım ana planı,
Yapılan bölünmüş yollar,	Kentiçi ulaşım taleplerinin güvenli ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri ile karşılanamaması,
Yatırımlarda kamu finansman desteği,	Kentlerdeki güvenli yaya altyapısının eksikliği,
Teknik bilgi birikimi, teknolojik gelişmelerin izlenmesi ve uygulanmasına yakınlık,	Kentlerde işletilmekte olan lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerindeki yol güvenliği eksikliği,
12.04.2012 tarihinde TS ISO 23600 (Görme ve işitme engelliler için yardımcı mamuller -Yaya trafik ışıkları –Sesli ikazlar ve hissedilebilir yüzeyler) standardının kabul edilmesi,	Kentlerde işletilmekte olan ara toplu taşıma sistemlerindeki (dolmuş, minibüs, taksi-dolmuş) yol güvenliği eksikliği,
Toplu taşıma işletmesindeki tecrübe,	Kentlerde işletilmekte olan ana toplu taşıma sistemlerindeki yol güvenliği eksikliği,
İTÜ, ODTÜ, YTÜ, KTÜ gibi köklü teknik üniversitelerin varlığı,	Trafik güvenliği ve karayolu işletmeciliğinde bilimsel literatür eksikliği,
Üniversite bünyelerindeki teknokentler,	Ar-Ge yatırımlarındaki yetersizlikler,

	Akıllı denetim sistemlerinin yaygın kullanılmaması,
	Trafik sakinleştirme uygulamalarının yaygın olarak kullanılmaması,
	Trafik sakinleştirme uygulamaları ile ilgili ulusal bir kılavuz eksikliği,
	Ülkemiz yol ağlarının sınıflarına ve bu yol ağlarının üzerinde hareketlilik gösteren yol kullanıcılarının hacim ve çeşitliliğine göre güvenlik derecelendirilmesi,
	Kent içi bisiklet yollarının yetersizliği ve güvensiz altyapı tasarımları,
	Kent içi ulaşım sistemleri arasındaki yetersiz erişilebilirlik düzeyi,
	Kentler için güvenli yaya eylem planlarının yapılmaması,
	Hata affeden yol tasarımı eksikliği,
	Kendini ifade eden yol tasarımı eksikliği,
	Nitelikli personel sayısındaki yetersizlik,
	Kentler için güvenli bisiklet eylem planlarının yapılmaması,

Tablo-4: Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
Güvenli sistem yaklaşımı,	Motorlu taşıt satın alma talebi,
Karayolları Genel Müdürlüğüne Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kurulmasına yönelik çalışmalara başlanması,	Motorlu taşıt kullanma alışkanlıkları,
Akaryakıt fiyatlarındaki artış,	Karayolu ağırlıklı ulaşım talebi,
Motorlu taşıtlardaki veri ve toplam satış fiyatlarındaki artış,	Hızlı ve plansız kentleşme,
AB uyum süreci,	Ulaştırma alanında hammadde, enerji ve teknoloji açısından dışa bağımlılığın devam etmesi,
Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen 'Yol Güvenliğinde Yeni Dönem Trafikte %100 Yaşam' Projesi,	Hız sınırlarından bağımsız operasyonel hızlar,
Sürücüsüz taşıt teknolojisi,	Kentsel tasarım ile yol güvenliği ilişkisinin anlaşılabilmesi,
Ulaşımın her alanı için mobil uygulamaların (İBB Trafik, Moovit, Uber, vb) her geçen gün geliştirilmesi ve yaygınlaşması,	
ISO 39001 Sistemi,	
Yol Trafik Güvenliği Yönetim Bölünmüş yollar ve otoyol yatırımlarının hükümet programlarında öncelikle yer alması,	
Uluslararası ve ulusal düzeyde trafik güvenliği hizmetlerinde beklentilerin yüksek olması,	
Gelişen ekonomik ve sosyal koşullara bağlı olarak yapım, bakım ve onarım hizmetlerinde artan kamuoyu talebi,	
Ulaştırma Ana Planı çalışmaları,	
Hükümetimizin Ar-Ge ve yenilikçi ürünleri desteklemesi,	

Akıllı geçit teknolojileri,	
Akıllı trafik işaretleri,	
Kara kutu ve takip sistemleri,	
Akıllı trafik sakinleştirme uygulamaları,	
Akıllı yol aydınlatma sistemleri,	
Bütün yol kullanıcıları için çevrimiçi akıllı hava ve yol durumu bilgilendirme sistemi,	
Beton bariyerlerin ülkemizde üretilmesiyle maliyetinin ucuzlaması,	
Teknik personel ve uzmanlara sahip STK'lar,	
Taşıt paylaşım sistemleri,	
Taşıt kiralama ve filo kiralama sistemleri,	
Yolculuk paylaşım sistemleri,	

Tablo-5: Daha Güvenli Yol Kullanıcıları Güçlü ve Zayıf Yönler

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Vatandaşımıza trafik güvenliği konusunda verilen seminerler,	İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımı eksikliği,
EGM Denetimleri (hız, alkol, emniyet kemeri, uyuşturucu, trafik işaret ve ışık, cep telefonu denetimi),	Hızlı taşıt kullanma isteği, hız sınırlarına uymama,
Trafik polisleri haricindeki polisler trafik suçu tespit yetkisi verilmesi,	Motorlu taşıt kullanan sürücülerden, kaldırımda yürüyen yayaya kadar bütün yol kullanıcılarında bağımlılık haline gelmiş seyir halinde cep telefonu kullanımı,
Güçlü STK'ların varlığı,	Halkın ilk ve acil yardım bilgi eksikliği,
	Temel ve ortaöğretim kurumlarında trafik bilincinin kazandırılmasındaki yetersizlik,
Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında, Trafik ve Çevre ile Trafik Adabı derslerinin verilmesi,	Bir yol kullanıcı türü olan "yaya" eğitimi eksikliği,
İlk yardım eğitimi verilmesi,	Yaya hareketlerine ilişkin denetimin olmayışı,
Trafik polislerine verilen eğitimler,	Yetersiz sürücü eğitim alanları,
Jandarma Genel Komutanlığı personel ve ailesine trafik güvenliği konusunda yapılan bilgilendirmeler,	Yetersiz çocuk trafik eğitim parkları,
Karayollarında tarım taşıtlarının güvenli kullanımı konusunda düzenlenen etkinlikler,	Okul bölgesi yol güvenliği ile ilgili yeterli literatür ve örnek vaka çalışmasının olmaması,
Trafikte engellilere yönelik tutum ve davranışlar ile ilgili okul öncesinden başlayarak, ilköğretim, ortaöğretim ve sürücü kurslarında, öğrencilere ve sürücü öğretmenlerine eğitim verilmesi ile ilgili sunulan öneriler,	Okul-Ev, Ev-Okul yolculuklarının güvenliği için yeterli literatür ve örnek vaka çalışmasının olmaması,
	Sürücü kurs sürelerinin yetersiz olması,
	Kamu, STK, özel sektör, medya işbirliğinin yeterli olmaması,
	Sürdürülebilir eğitim yaklaşımı eksikliği,
	Eğitici öğretmenlerinin yeterli olmaması,
	Toplu taşıma sürücülerine verilen eğitimlerin yeterli olmaması,
	Toplu taşıma sürücülerine verilen eğitimlerin süreklilik arz etmemesi,
	Ara toplu taşıma sürücülerinin yetersiz eğitimi,

	Eğitmenlerin nicelik olarak yeterli olmaması,
	Trafik polisi olay yeri analiz ekiplerinin oluşturulmaması,
	Bölgesel ve sektörel bilgilendirme,
	Yetersiz idari para cezaları,
	Yetersiz ceza puanlama sistemi,

Tablo-6: Daha Güvenli Yol Kullanıcıları Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
Güçlü STK'ların varlığı,	Fahri trafik müfettişi sayısının azalması
Diyanet İşleri'nin bilgilendirme kabiliyeti,	
Halk Eğitim Merkezleri eğitim ve bilgilendirme kabiliyeti,	
Çevrimiçi eğitim olanakları,	
Akıllı kask teknolojileri,	
2017-2018 eğitim öğretim yılı itibarıyla, " Trafik Güvenliği " dersinin 4. sınıflara haftada 1 saat olarak okutulması,	
Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü dersinin; 9. sınıflarda zorunlu ortak ders olarak 2017-2018 eğitim ve öğretim yılından itibaren okutulmaya başlanması,	
Avrupa Birliği Müktesebatı ile belirlenen standartlara ulaşılmasına yönelik çalışmalar yapılması,	
Sürücü kurslarında Trafik Adabı dersi konulması,	
Zorunlu asker hizmetinde bulunanlara Jandarma Genel Komutanlığı tarafından verilen trafik güvenliği eğitimi,	

Tablo-7: Daha Güvenli Taşıtlar Güçlü ve Zayıf Yönler

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
99 adet Karayolları Denetim İstasyonu,	1968 Viyana Karayolu Trafiği Konvansiyonu'nun uygulanmaması,
Ağır taşıt denetimleri,	Toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik standartlarına uygun olmaması,
Taşıt muayeneleri,	Yetersiz piyasa gözetimi ve denetimi,
TSE standartları,	Yetersiz kask kullanımı,
TÜBİTAK,	Periyodik taşıt muayenelerinin etkin bir şekilde yapılmaması,
	Kış lastiği uygulamasının bütün motorlu taşıtları kapsamaması,

Tablo-8: Daha Güvenli Taşıtlar Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
TSE'nin çalışmaları,	Kurumlar arası koordinasyon ve işbirliğindeki yetersizlik,
25.06.2014 tarihinde yürürlüğe giren TS 13622 engelliler ve hareket kısıtlılığı bulunan kişiler için toplu taşıma sistemlerinde erişilebilirlik standardı,	
AB uyum süreci,	
1968 Viyana Karayolu Trafik Konvansiyonu'nun imzalanması	
Denetim personelinin sayısının, bilgi ve donanımının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması ve otomotiv ürün grubunda uzmanlaşmış 100 kişilik denetim personeli oluşturulması	

Tablo-9: Kaza Sonrası Tepki Yönetimi Güçlü ve Zayıf Yönler

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
İyi eğitilmiş ve deneyimli sağlık personeli,	İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımı eksikliği,
AB ile uyum süreci,	Yetersiz sağlık personeli,
	Yetersiz travma ünitesi personeli,
	Yetersiz yardımcı personel,
	Kırsal alanda yetersiz ambulans helikopter iniş-kalkış alanı (7 adet),
	Kara ambulanslarının trafik kaza mahalline ulaşım güçlüğü,
	Acil sağlık çağrılarında kent merkezlerinde ve kırsalda vakaya ulaşım güçlüğü,
	Yetersiz deniz ambulansı (4 adet),
	Yetersiz ambulans uçak,
	Farklı koşullar için tasarlanmış ambulans taşıtlarının eksikliği (hava yastıklı tekne ambulans gibi),
	Travma merkezi eksikliği,

Tablo-10: Kaza Sonrası Tepki Yönetimi Fırsatlar ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
Kırsal alanda Jandarma Genel Komutanlığı'na ait helikopter iniş-kalkış alanları,	
Tek çağrı uygulaması çalışması,	
Tüm Otobüsçüler Federasyonu'nun dinlenme alanları için ambulans parkı çalışması,	
AB ile uyum süreci,	
Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen 'Yol Güvenliğinde Yeni Dönem Trafikte %100 Yaşam' Projesi,	
Güçlü STK'ların varlığı,	
Geniş Karayolu ağlarının varlığı ve son on yıllık süreçte karayollarının geometrik standartlarının yükseltilmiş olması,	
Siyasi otoritenin sağlık yatırımlarına olan desteği,	





4. TRAFİK GÜVENLİĞİNDE ALINAN MESAFE



İnsan hayatının merkezinde yer alan trafik, bir yaşam belirtisi olduğu kadar günümüz dünyasında ne yazık ki insan hayatını da tehdit eden küresel bir sorundur.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından bir halk sağlığı sorunu olarak tarif edilen trafik kazaları, dünyada her yıl ortalama 1 milyon 350 bin kişinin hayatını kaybetmesine, yaklaşık 78 milyon insanın da yaralanmasına sebep olmaktadır. Küresel ölçekte ölüm sebepleri arasında 8. sırada, 5-29 yaş aralığındaki ölüm sebepleri arasında ise 1. sırada olmaya devam etmekte olup, yükselen teknoloji, bu güvenlik riskini azaltmamakta; bilakis, araçların hızlarının artması ve cep telefonu gibi bazı yeniliklerin dikkat dağıtıcı etkisi, bu tehdidi kamçılamaktadır.

Ülkemizin trafik kazaları noktasında ne yazık ki uzun yıllar kötü bir karneye sahip olduğu, büyük acılar yaşadığımız ve terörden fazla can kaybına uğradığımız, elbette izaha muhtaç değildir. 2019 yılındaki trafik kazalarının ülkemize sadece ekonomik maliyeti 64,2 milyar TL olarak hesaplanmaktadır.

Geçmişten bu güne kadar trafik kazalarının azaltılması yönünde farklı çalışmalar yapılmış, pek çok tedbir uygulanmış, bunların da değişik ölçeklerde olumlu sonuçları olmuştur. Ancak tüm bunlardan farklı olarak diğer pek çok güvenlik başlığında olduğu gibi trafik meselesine bakışımız da ülkemizin bir anlamda güvenlik miladı olan 15 Temmuz 2016'dan sonra stratejik bir boyut kazanmıştır.

Trafik güvenliğinde stratejik yaklaşım

Trafik meselesiyle ilgili olarak 2011 yılında bizzat Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN'ın öncülüğü ve yönlendirmesiyle hazırlanan ve öncelikli hedef olarak trafik kazalarındaki can kayıplarını %50 oranında azaltmayı hedefleyen Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı esas itibarıyla ülkemizde bu meselenin çözümüne dönük yeni bir yaklaşımın da ilk adımı olmuştur.

2017 yılında yayınlanan Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi ise; bu plan dahilinde atılacak yeni somut adımların, yeni tedbir ve stratejilerin tarif edildiği güncel bir yol haritası olmuştur. Bu belgede kısa, orta ve uzun vadede alınması gereken tedbirler planlanmış, hem bugünün kazalarını azaltmak hem de yarının sürücü ve yaya davranışlarını doğru şekilde oluşturmanın adımları belirlenmiştir.

Bu bağlamda denetim, toplumsal farkındalık, kapasite artırımı ve eğitim olarak özetleyebileceğimiz dört sacayağı üzerine geliştirilen bir strateji belirlenmiştir.

Trafik denetimlerinde yeni bir perspektif

Denetim ayağında, trafik denetimlerinin amacı trafik kuralı ihlallerine yönelik sadece trafik cezası uygulamak ve denetim sayısının artırılması olmayıp, esasen denetleme mentalitesinin de değiştirilmesi hedeflenmiştir. Araç tescil plakasına göre düzenlenen trafik idari para cezalarının azaltıp, bunun yerine yol kullanıcıları ile iletişim kurmayı önceleyen yüzyüze yapılan denetimlerin artırılmasına gayret gösterilmiştir. Bu sayede sürücünün farkındalığı artırılmıştır. Sürücülere hatalarını söylemek, bilgilendirmek ve sonrasında yaptırım uygulamak anlayışı hakim olmuş, özellikle uzun yol sürücülerinin denetlenmesi sırasında sürücünün araçtan indirilmesine, bu sayede dikkat dağınıklığının giderilmesine çalışılmıştır.

Yine aynı amaçla yol kesimlerinde sürücülerin kısa süreli mola yerine yönlendirilmesi gibi yeni yöntemler geliştirilmiştir. Bununla birlikte kazaların yoğun olduğu gün ve saatler analiz edilerek denetimler buna göre planlanmış, kazaların yoğun olarak meydana geldiği Cuma, Cumartesi ve Pazartesi günleri ile diğer günlerin 16.00-18.00 saatleri arasında ekip ve personel sayısı iki kat artırılarak ekiplerin görünürlüğü artırılmıştır.

Denetim miktarında 2011 yılı 100 olarak kabul edildiğinde, 2016 denetim rakamı 132, 2019 sonu itibarıyla ise 220'dir. Denetlemede farkındalığı artırma çizgisi doğrultusunda tuzak radar uygulamalarına son verilmiştir. Bunun yerine 2.155 km'lik otoyol ağında HGS/OGS ile giriş çıkış gişeleri arası hız koridoru olarak kabul edilmek suretiyle Ortalama Hız İhlal Tesbit Sistemi'ne geçilmiş ve böylece hem daha etkin hem de anlık frenlemeleri değil, yolun genelindeki ortalama hızı düşürmeyi hedefleyen bir anlayış ortaya konulmuştur.

2017 yılı ile 2019 yılı karşılaştırıldığında bu sistemin kullanıldığı otoyollarda ölümlü kaza sayısında %33, can kaybında ise %30 azalış elde edilmiştir.

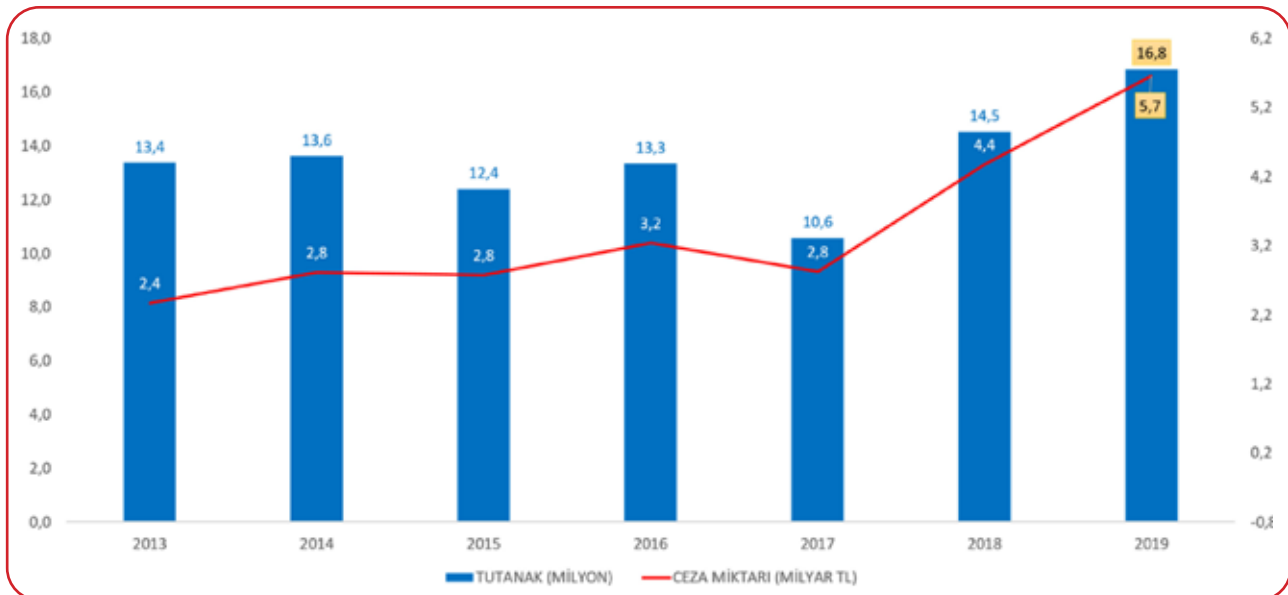
Kamuoyunda zaman zaman hoş manzaralara ve sosyal medyada güzel esprilere ve mizansenlere de konu olabilen Maket/Model Trafik Ekip Araçları uygulaması da böyle bir yenilik olarak sunulmuştur. Bu maketler, beklentileri karşılamış ve 2018 yılına göre 2019 yılında buldukları yerlerin 3 km yarıçapındaki alanlarda kaza sayısında %11, ölümlü kaza sayısında %17.5; bu kazalardaki can kayıplarında ise %26.4 azalışın sağlanmasında etkili olmuşlardır.

Ülkemizde halen 767 adet Maket/Model Trafik Ekip Aracı 7/24 esasına göre faaliyette bulunmaktadır. Mevcut denetim yöntemlerine ilaveten hava araçları teknolojilerinden de istifade edilmiş, drone ve helikopterler aracılığıyla Havadan Trafik Denetimi uygulamasına başlanılmıştır. Uygulamanın başladığı 5 Ekim 2018 tarihinden 26 Ekim 2020 tarihine kadar, helikopterle 2.930 saat uçuş yapılarak 21 bin 144, dronelarla 28 bin 025 saat uçuş yapılarak 174 bin 454 ihlal tespit edilmiştir.

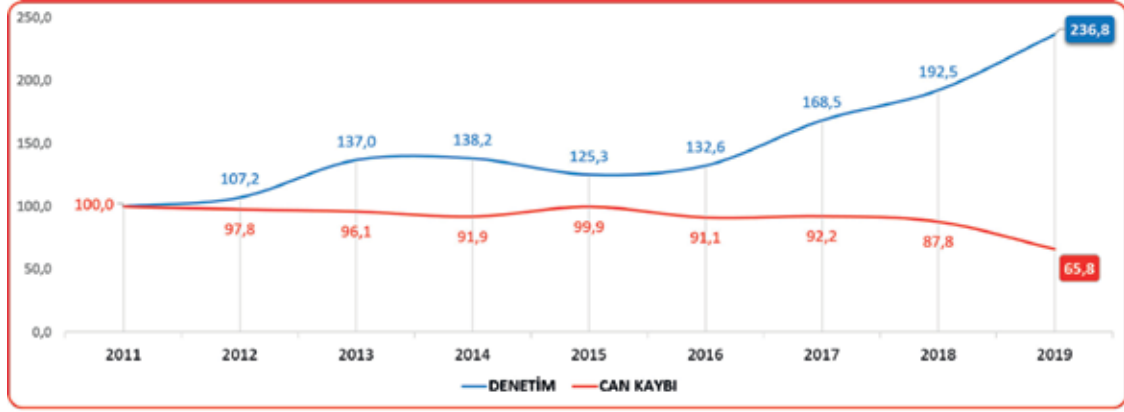
Tüm bunların yanı sıra, nokta atışı denetimlere ağırlık verilmiş, ülkemizde sıklıkla aynı türden kazaların yaşandığı yerler belirlenerek bu yerlere "**kaza kara noktaları**" adı verilmiş, bu noktalarda özel denetimler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Ramazan ve Kurban Bayramı tatillerinde alınan tedbirlerle de kazalarda ciddi azalış elde edilmiştir. Normal tatil zamanlarına göre trafik yoğunluğunun yaklaşık %60 oranında arttığı bayram günlerinde son on yıllık periyotta trafik kazalarında günlük ortalama can kaybı Ramazan Bayram günlerinde %51,5 Kurban Bayramı günlerinde ise %34 azalmıştır.

Yeni denetim anlayışı dahilinde sektörel denetimler gerçekleştirilmiş, özellikle şehirlerarası otobüs denetimleri ve okul servis araçları denetimleri yoğun şekilde devam etmiştir. 2018-2019 yılları arasında şehirlerarası yolcu taşımacılığı denetimleri %21.2 oranında artış göstermiş, genel denetim rakamı ise aynı dönemde %23 oranında artış göstermiştir.

Grafik: Uygulanan Tutanak Sayısı Ve Ceza Miktarı (2013-2019)



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Grafik: Denetim Can Kaybı İlişkisi (100 Endeksi) (2011-2019)

- Denetimlerin artırılmasıyla trafik kazası sonucu meydana gelen can kayıplarında azalma olduğu, denetimlerin azaldığı dönemlerde ise trafikteki can kayıplarının arttığı görülmektedir.
- Denetim ve can kaybında **ters orantılı** bir ilişki bulunmaktadır.

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Toplumsal farkındalığın artırılması

Yeni dönem trafik stratejisinin bir diğer ayağı ise toplumsal farkındalık olmuştur. *"Kamu yönetiminde hiçbir kalıcı başarının, toplumun desteği ve katkısı olmadan elde edilmesi mümkün değildir."* Bu noktadan hareketle trafik güvenliği meselesinde mevcut sürücü ve yaya davranışlarını değiştirmek için farkındalık oluşturan kampanyalar üretilmiştir.

Özellikle Ramazan ve Kurban Bayramları, bu kampanyalar için etkili bir zemin olarak düşünülmüş ve uygulamada olumlu yönde rakamlara yansıyan faydaları görülmüştür. *"Kırmızı Düdük"*, *"Kemerin Ses Getirsin"*, *"Bu Yolda Hep Birlikteyiz"* gibi pek çok kampanya gerçekleştirilmiş ve özellikle çocukların bu kampanyalara katılması, aynı zamanda sürükleyici olmaları hedeflenmiştir.

Bu anlayış bayram günleri dışına da taşınarak video, afiş tasarım yarışmaları gibi etkinliklerle ve diğer kampanyalarla tüm yıla yayılmıştır. Böylece bir anlamda trafik konusunda mental bir saha baskısı oluşturma gayreti içinde olunmuştur.

Eğitimin güçlendirilerek gelecekteki kazaların önlenmesi

Bugünün kazalarını önlemek için bugünün sürücü ve yayalarının trafik davranışlarını değiştirmenin yanı sıra, geleceğin kazalarını bugünden önleyebilmek için gelecekteki sürücü ve yayalara bugünden doğru davranışların kazandırılması gerekli görülmüştür. Bu amaçla yeni dönem stratejisinin bir ayağı da eğitim olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda hem süregelen eğitim programları geliştirilmiş, hem de yeni eğitim projeleri devreye sokulmuştur. Sözgelimi, son 5 yılda kusurlu olarak en çok kaza yapan 3.050 sürücüye yeniden eğitim verilmiştir. Ayrıca çocuk trafik eğitim parkları yenilenmiş ve sayıları artırılmıştır.

Halihazırda Türkiye'de 47 ilde toplam 98 adet Çocuk Trafik Eğitim Parkı bulunmaktadır. Yapımı devam edenlerle birlikte 2020 yılı sonunda 81 ilde modern hale getirilmiş parklarda eğitim verilecektir.

Trafik Dedektifleri Çocuk Eğitim Projesi kapsamında 7 milyon çocuğa; uyuşturucu suçlarından ele geçirilerek modernize edilen 2 adet Mobil Trafik Eğitim Tırı ile 52 ilde 524 okulda 36 bin 565 öğrenciye; umuma açık alanlarda 670 bin vatandaşa ve projeli yürütülen diğer eğitimlerle birlikte toplam 13,5 milyon kişiye trafik eğitimi verilmiştir.

Güçlü devlet, güvenli karayolu

Bütün bu stratejileri, çalışmalarını ve yenilikleri uygulamak, elbette ki ciddi bir beşeri ve teknik kapasite gerektirmektedir. Sayın Cumhurbaşkanımızın doğrudan destekleri ve talimatlarıyla, hatta zaman zaman kampanyalara bizzat katılımlarıyla, trafik güvenliğini sağlama noktasında gerekli olan tüm desteği hızlı ve etkin şekilde sağlama fırsatı bulunmuştur.

2018-2019 yıllarında 5.800 emniyet personelinin polis okullarından mezun olduktan sonra trafik birimlerine doğrudan ataması yapılmıştır. Yapılan araç alımlarıyla önceden şehirlerarası yollarda her 20 kilometreye 1 trafik ekibi düşerken, bu mesafe 16 kilometreye inmiştir. Nüfus bakımından hesaplandığında, önceden 19 bin kişiye bir trafik ekibi düşerken bu sayı da 16 bin'e gerilemiştir. Yine trafik birimlerine 580 yeni motosiklet alınmış, böylece ekiplerin müdahale kapasitesi önemli ölçüde artırılmıştır.

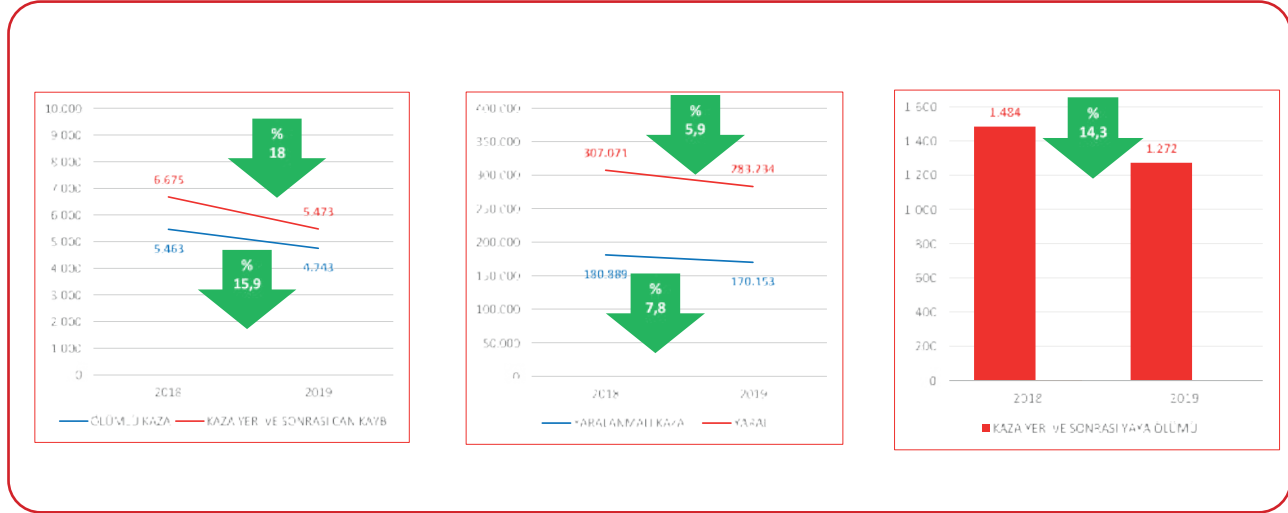
Yaya öncelikli trafik

Devrim niteliğindeki önemli olan bir diğer adım ise *"Yaya Öncelikli Trafik Anlayışı"*na geçiştir. 2018 Ekim ayında, Karayolları Trafik Kanunu'nun 74. maddesinde yapılan değişiklikle adım atılan bu yeni yaklaşım *"Öncelik Hayatın, Öncelik Yayanın"* sloganıyla bir kampanya halinde duyurulmuştur. Uygulamanın başladığı ilk bir yıllık periyotta yaya ölümlerinde %22'lik bir azalış sağlanmış ve ilk yıl için yaya ölümlerinin 495'ten 385'e indirilmesi başarılmıştır.

Sonuçlar;

Bilindiği üzere, **"2011-2020 Karayolları Trafik Güvenliği Stratejik Planı"** artık tamamlanmak üzeredir ve hedeflerine bir yıl önceden ulaşmış durumdadır. Uluslararası bir standart olan 100 Bin Kişi Başına Trafik Kazalarındaki Can Kaybı'nda dünya ortalaması 18, Avrupa Birliği ortalaması 5, ABD 11.4, Fransa 4.85, Almanya 3.96'dır.

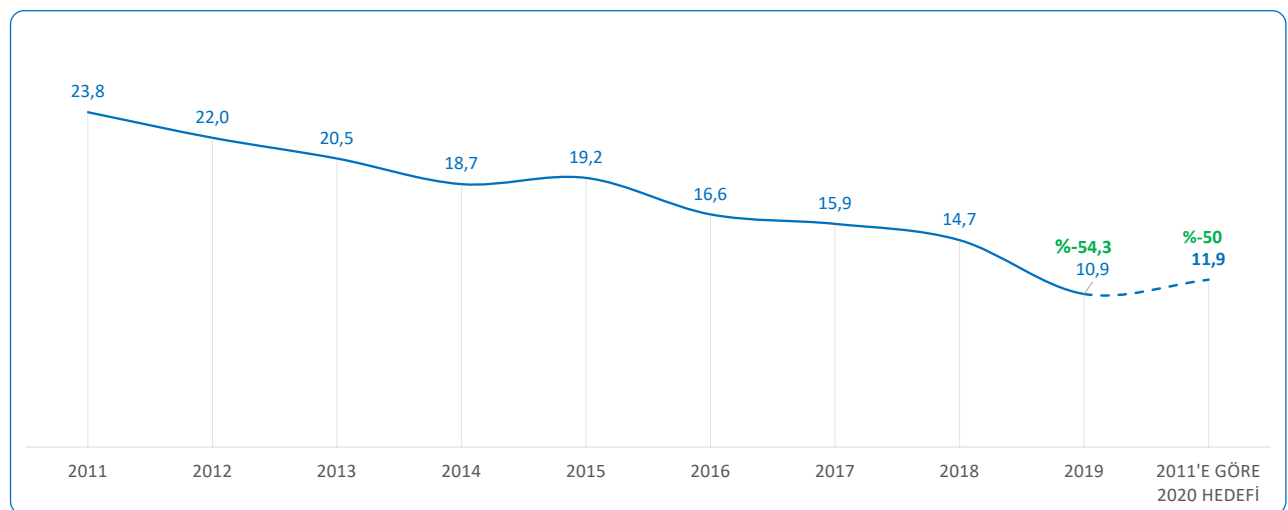
Ülkemizde bu rakam, 2015'te 9.6 iken 2019 sonu itibarıyla 6.6'ya gerilemiştir.

Grafik: Trafik Kaza Verileri (2018-2019)

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

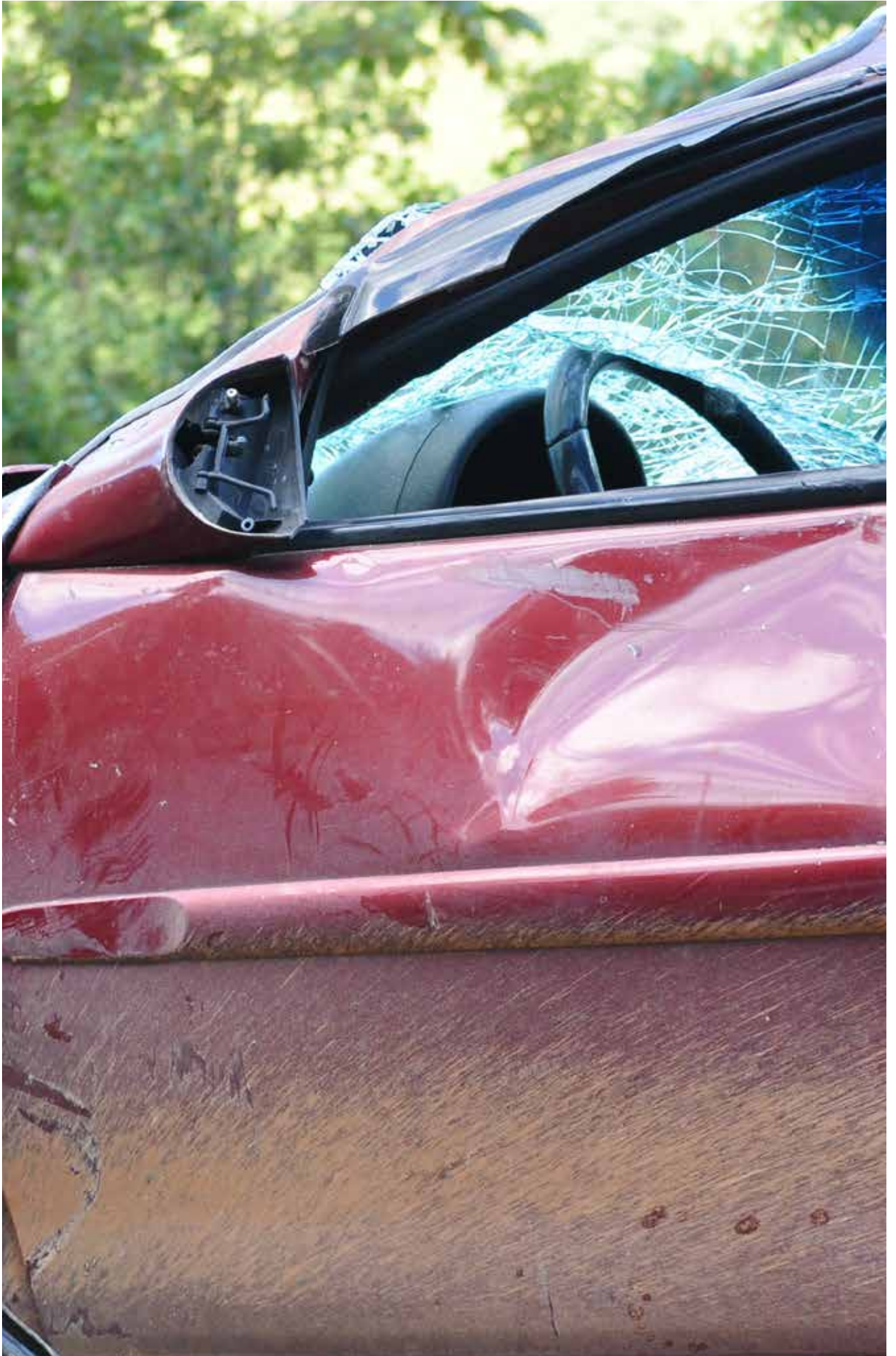
Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre; dünyada 2000-2016 yılları arasında bu rakam 18.8'den 18.2'ye gerilemişken, Türkiye'de ise son 4 yılda 9.6'dan 6.6'ya gerilemiş olmasının, dünya ortalamasının üstünde bir gelişme anlamını taşıdığı açıktır. Net rakam üzerinden ifade edilirse, 2015 yılında trafik kazalarında toplam can kaybı sayısı 7.530 iken 2018'de 6.675'e geriletile bu sayı, 2019 sonu itibarıyla 5.473 olarak gerçekleşmiştir.

Özellikle 2018-2019 arasında ölümlü kaza sayısındaki %22.4'lük, olay yeri can kaybındaki %25.1'lik azalış, dünyada örneği görülemeyecek ölçüde hızlı bir düşüştür.

Şekil: 100 Bin Araç Başına Trafikteki Kaza Yeri Can Kayıpları (2011-2020)

- 2020 yılı sonunda 2011 yılına göre trafik kazası sonucu can kayıplarını %50 oranında azaltma hedefi (11,9); 2019 yılı itibarıyla 100 bin araç başına bu oran (10,9) gerçekleşmiştir.

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı





5. GELECEKTE ATILACAK ADIMLAR

Trafikte yeni hedefler, yeni gelecek

Atılan adımlar neticesinde elde edilen olumlu sonuçlar verilere yansımıştır. Ancak tüm çalışmaların özünde, trafik kazalarının konusunun insan hayatı olduğu gerçeğinden hareketle, "1" sayısının bile büyük bir sayı olduğunu kabul eden bir yaklaşımla trafik güvenliğinin nihai amacı can kayıplarının "sıfıra" indirilmesidir.

Bu itibarla gelecekteki çalışmalar için hedefler ve yeni stratejiler belirlenmiştir. Kısa vadede planlanan hedeflere ulaşılabilmesi amacıyla "*Trafik Denetimleri*" artarak devam edecektir. Keza sürücü ve yayalar üzerinde öteden beri uygulanan "*Algılanan Yakalanma Risk Duygusunu*" artırmaya dönük faaliyetler de kesintisiz olarak sürdürülecektir.

Bunun yanı sıra trafikteki tüm hizmetlerde bürokrasiyi azaltmak da gelecek dönemin hedefleri arasındadır. Bugüne kadar atılan her adımda olduğu gibi gelecek süreçte de yasal mevzuata ilişkin adımlar devam edecektir. Bunların uygulanması noktasında ise Polis-Jandarma ortak denetimleri, Maket/Model Trafik Ekibi uygulaması, bayramlara özel denetimler, hedef planlı denetimler, kazaların yoğun olduğu yer ve saatlere dönük nokta denetimler, yüz yüze denetimlerin artırılması ve %50 oranına getirilmesi gibi çalışmalar da titizlikle takip edilecektir.

Bunun yanı sıra seyir halinde cep telefonu kullanımı ve emniyet kemeri kullanımına ilişkin denetim ve farkındalık çalışmaları da kesintisiz olarak sürdürülecektir.

"*2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı*" tamamlanmış olup, plandaki hedeflere 2019 itibarıyla ulaşılmıştır.

2021-2030 yılları arasında takip edilmesi planlanan Trafik Güvenliği Strateji Belgesinde "*Güvenli Sistem*" yaklaşımı takip edilecek olup, bu yaklaşımda insanoğlunun hata yapabileceği öncelikle kabul edilerek insanları hata yapmayacak hale getirmenin yanı sıra, trafikteki olası hataları telafi edecek ve örtecek bir sistem geliştirmek amacıyla çalışmalar yapılacaktır. İnsanı hataya sevkemeyecek daha güvenli yollar, daha güvenli işaretleme ve sinyalizasyon sistemleri, daha güvenli araçlar ve insanı hataya sevkemeyecek daha güvenli ve işlevsel hız sınırları oluşturmak; kaza sonrası müdahale ekipmanlarının ve yöntemlerinin kusursuzluğunu temin etmek, bu yeni dönemin hedefleri arasındadır.

Bulduğumuz coğrafya itibarıyla ciddi güvenlik riskleri altında bulunan ve bunları başarıyla yöneten güçlü bir ülke olmamızın yanında, coğrafya veya diğer başka etkenlerle bağlantılı olmayan trafik kazalarıyla mücadelede de başarı gösterilmesi gerekmektedir.

Trafik güvenliği alanında kat edilen ciddi mesafede; özellikle karayolu altyapısının dünya standartlarına gelmesi ve hatta üzerine çıkması, 112 acil müdahale kapasitesinin artması, sağlık hizmeti kalitesinin yükselmesinin önemli bir payı vardır. Bugüne kadar yapılanlar, trafik güvenliği alanında daha da ileriye gidilebileceğinin temel kanıtını oluşturmaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında gösterilen gayret başarıyı getirecektir

Trafik kazalarında kimsenin hayatını kaybetmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir ulaşım sistemi hedefiyle çıkılan bu yolda, başta karar alma mekanizmaları olmak üzere güvenli sistem yaklaşımının ortaya koyduğu ilkelere uygun hareket edilmesi gerekmektedir. Trafikte sıfır ölüm ve güvenli sistem yaklaşımı atılacak adımları belirleyecektir.

2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde belirtilen amaç, hedef ve stratejilerin hayata geçirilmesi kapsamında;

1. 2021-2023 Trafik Güvenliği Eylem Planı
2. 2024-2027 Trafik Güvenliği Eylem Planı,
3. 2028-2030 Trafik Güvenliği Eylem Planı

olarak adlandırılan ve birbirini takip eden dönemler halinde olan eylem planları hazırlanarak uygulamaya geçirilecektir.

İlk eylem planı 2021 ve 2023 yıllarını kapsayacak şekilde bu Strateji Belgesi ile eş zamanlı olarak hazırlanarak yürürlüğe konulan ve aynı zamanda Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. Yılında geldiği seviyeyi ortaya koyması bakımından önem arz eden ve "*Vizyon: Trafikte Sıfır Can Kaybı*" ile aynı çerçevede ifade edilen Trafik Güvenliği Eylem Planı'dır.

Bilindiği üzere, kamu mali yönetiminin etkinleştirilmesi amacıyla yürürlüğe konulmuş olan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile kamu kurumlarında stratejik yönetim anlayışına geçilmesi ve bu sayede kamu hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi, kaynak kullanım kapasitesinin artırılarak etkinlik, verimlilik ve tasarrufun sağlanması ve hesap verme mekanizmaları ile mali saydamlığın geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Bu kapsamda hazırlanan stratejik planlar, idarenin orta ve uzun vadede stratejik önceliklerinin belirlenmesi, mali disiplinin sağlanarak kaynakların stratejik önceliklere göre dağıtılması, söz konusu kaynakların etkin ve verimli kullanılması, şeffaflık ve hesap verilebilirlik anlayışının geliştirilmesine temel teşkil etmektedir.

Ülkemizde yürürlükte olan söz konusu mevzuat gereği, kurumlar tarafından kurumsal amaç, hedef, strateji ve performans göstergelerini içeren orta ve uzun vadeli Strateji Planları ile yıllık Performans Programları ve Faaliyet Raporları hazırlanmaktadır.

Bu çerçevede, Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planının hazırlanmasında, genel olarak paydaş bakanlık, kurum ve kuruluşların 2023 hedefleri kapsamında hazırlanan strateji planları ile belirlenen çerçeveye uyumlu hedefler konulduğundan, **2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi**'nde ve **2021-2023 Trafik Güvenliği Eylem Planı**'nda ayrıca bir bütçe bölümüne yer verilmemiştir.

2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile 2021-2023 Trafik Güvenliği Eylem Planı, her biri trafik güvenliğinin sağlanması kapsamında belirli görevler ifa eden ve tamamı bir araya getirildiğinde görev, yetki ve sorumluluklar açısından birbirini tamamlayıcı rol üstlenen paydaş bakanlık, kurum ve kuruluşların strateji belgeleri, performans programları ve faaliyet raporları için referans noktası oluşturmak üzere hazırlanmıştır.

Halihazırda, uzun vadeli strateji planlamalarını yapmış olan bakanlık, kurum ve kuruluşlar, Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nın yayınlanması akabinde, mevcutta yürütmekte oldukları faaliyetlerini, bu Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nda belirtilen amaçlara uygun hale getirecekler ve bundan sonra 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamında yürütecekleri stratejik faaliyetlerde **"üst strateji"** olarak bu belgeye uygun çerçeve belirleme yoluna gideceklerdir.

Özetle ifade etmek gerekirse; 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, tüm paydaş kurumlar açısından trafik güvenliğiyle ilgili olarak 2030 yılına kadar takip edilmesi gereken stratejik yol haritası, 2021-2023 Trafik Güvenliği Eylem Planı ise trafik güvenliğiyle ilgili 2023 yılına kadar yapılacak faaliyetlerin omurgasını oluşturmaktadır.

Unutulmamalıdır ki, tüm bu planlama çalışmalarının genel hedefi, en geç 2050 yılına kadar trafik kazalarında kimsenin ölmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir trafik ortamının oluşturulmasıdır. Bu genel amacın 2030 ara hedefi, 2020 yılına göre trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanmaları %50 azaltmaktır.

20 Şubat 2020 tarihinde İsveç Stockholm'de toplanan Birleşmiş Milletler Trafik Güvenliği 3. Bakanlar Konferansı'nda alınan karar gereği, Dünya Sağlık Örgütü tarafından Birleşmiş Milletler üyesi ülkelerin trafik güvenliği alanında attığı adımlar izlemeye alınarak 2024 yılında trafik güvenliğinde başarı gösteren örnek ülkeler dünyaya ilan edilecektir.

Türkiye, karayolu güvenliğinde karşılaşılan zorlukların farkında olan ve karayolu güvenliğinin artırılmasına en yüksek seviyede siyasi destek sağlayan bir ülke olarak BM 10 Yıllık Eylem Planı (2011-2020)'nin bir parçası olarak Karayolu Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)'ni 2012 yılında uygulamaya geçiren ve uygulamasını takip eden belli başlı ülkelerden birisidir.

Aynı performansın daha da ilerilere taşınarak, Strateji Belgesinin ilk aşamasını oluşturan 2023 yılına kadar sıkı takip edilerek **2021-2023 Trafik Güvenliği Eylem Planı** çerçevesinde olumlu adımların atılması büyük önem taşımaktadır.

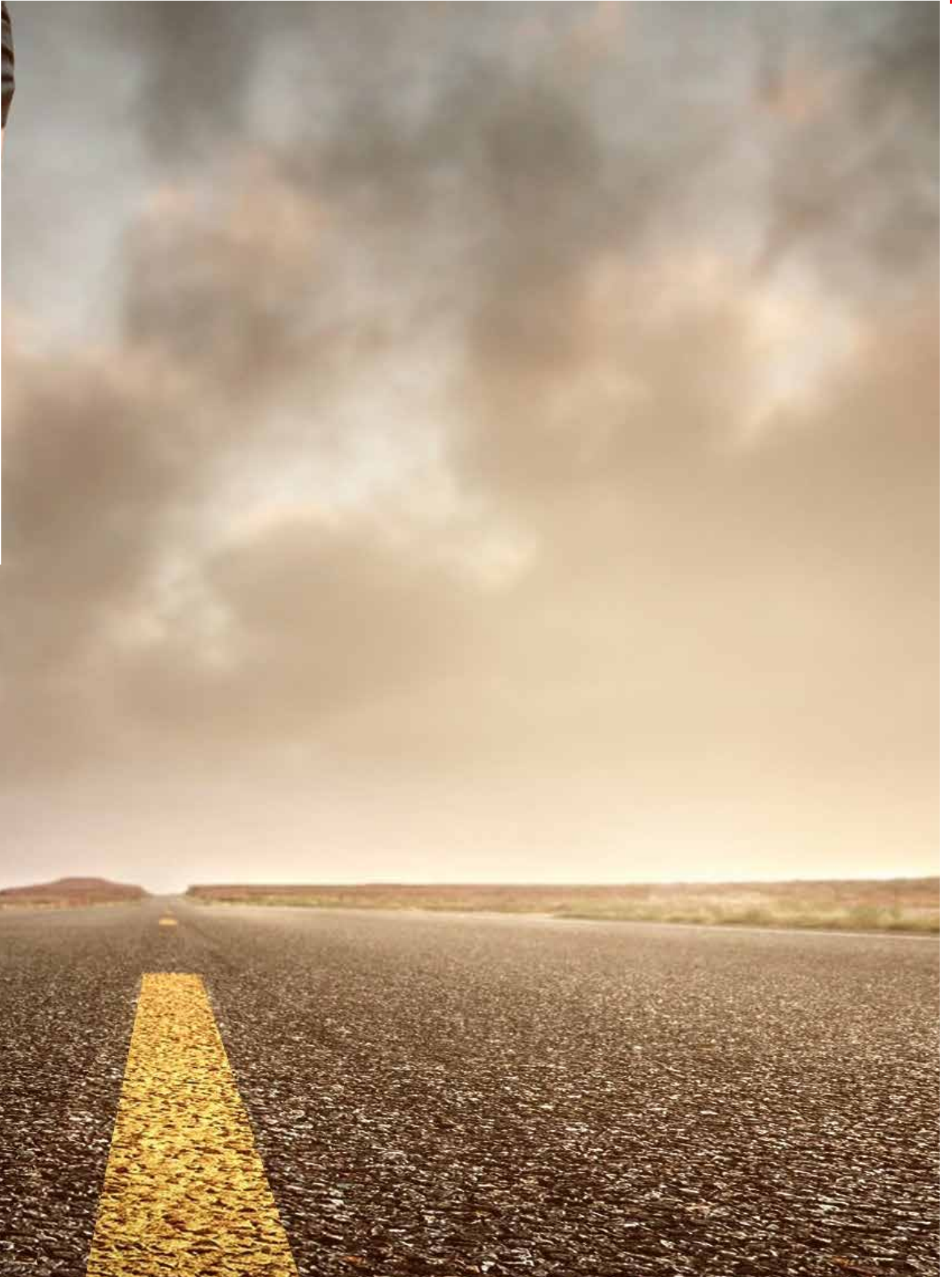
Bu hedefe varmak amacıyla, merkezde trafik güvenliği paydaşı bakanlık, kurum ve kuruluşlardan, yerelde mahalli idarelerden ve sivil toplum teşekküllerinden trafik güvenliği alanında her anlamda olumlu adımlar atarak en yüksek başarıyı gösterenler ile trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla trafik kazası sonucu ölüm, yaralanma veya diğer kayıpların somut olarak azaltılmasında yüksek performans gösterenler arasından seçim yoluyla 2030 yılına kadar, birinci olan bakanlık, kurum veya kuruluş, mahalli idare ve sivil toplum teşekkülü belirlenerek kamuoyuna ilan edilecektir.

Bu amaçla bir önceki yıldaki kurumsal faaliyetler, çalışma ve katkıları değerlendirmek üzere, oluşturulacak bağımsız bir jüri tarafından faaliyetler değerlendirilerek, her yıl trafik haftasında;

- Trafik Güvenliğinde Yılın Kamu Kurumu,
- Trafik Güvenliğinde Yılın Şehri,
- Trafik Güvenliğinde Yılın Sivil Toplum Teşekkülü,

seçilerek kamuoyu ile paylaşılmasının özendirici olacağı değerlendirilmektedir.





BÖLÜM 02

TRAFİK GÜVENLİĞİ MİSYONUMUZ

Özet

Trafik Güvenliği Misyonu

Etkili iletişim mekanizmalarının kurulması, işbirliği ve koordinasyona dayalı, sorumluluk, görev ve yetkilerin trafik güvenliği amaçları ve bu Strateji Belgesi ile Eylem Planlarında belirlenen amaçlara, hedeflere ve ortaya konulan vizyona uygun olarak ve Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde uygulamaya dönüştürülmesi suretiyle başarıya ulaşacaktır.

2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı kapsamında 2012/16 sayılı Genelge ile kurulan ve halen görevlerine devam eden Eşgüdüm Kurulu Üyesi Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlar tarafından trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla geçmiş dönemde ortaya konulan etkin, sürekli ve yoğun mesainin aynı şekilde devam ettirilmesi başarısının yakalanması için önem arz etmektedir.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu'nun 03 Mart 2020 tarihinde, kurula üye 23 kurumdan toplam 53 temsilcinin katılımıyla gerçekleştirilen 5'inci toplantısında alınan karar ile 2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nın devamı mahiyetinde 2030 ve 2050 yılı nihai hedeflerimizi gerçekleştirmek üzere, **"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı"**nın Eşgüdüm Kurulu üyesi kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşan alt çalışma grupları vasıtasıyla hazırlanarak gerekli süreçlerin tamamlanması akabinde 2021 yılı itibarıyla uygulamaya geçirilmesi kararı verilmiştir.

Bu bağlamda, amaç ve hedeflere ulaşılmasını teminen, Güvenli Sistem Yaklaşımı'nın temel prensipleri arasında olan **"Karayolu güvenliğini geliştirme sorumluluğu tüm paydaşlar arasında paylaşılmalı, karayolu güvenliğini geliştirmek sadece bir kurumun sorumluluğunda olmamalıdır"** prensibine uygun olarak görevleri bulunan tüm paydaş Bakanlık, Kurum ve Kuruluşların sorumluluklarını aksatmadan yerine getirmesi önem taşımaktadır.



TRAFİK GÜVENLİĞİNDE SORUMLULUK PAYLAŞIMI

SORUMLULUK paylaşımı

Dünya Sağlık Örgütü tarafından 2004 tarihinde yayınlanan ve halen geçerli bir referans olan "**Trafik Kazası Nedeniyle Yaralanmaların Önlenmesi Dünya Raporu'nda**"⁴⁰ yeni trafik güvenliği anlayışının ilkeleri ortaya konulmuştur. Bu ilkeler;

- Trafik kazaları, insan kaynaklı, ölçülebilir ve karşı tedbir geliştirilebilir bir yapıda olup, büyük ölçüde önlenebilir ve öngörülebilir bir karaktere sahiptir.
- Trafik güvenliği bir halk sağlığı sorunu olup, sorunun çözümü sağlık sektörü dâhil çok sektörlü bir yaklaşımla, sorumluluk, faaliyet ve savunuculukta tam kararlılıkla mümkündür.
- Trafik sistemleri, kullanıcıların taleplerini tam olarak karşılamalı ve genel sürücü hataları ile yaya kusurları ölümle veya ciddi yaralanmayla sonuçlanmamalıdır.
- İnsan bedeninin kırılabilirliği, trafik sistemlerinin tasarımında bir sınırlayıcı ve hız yönetiminin merkezinde olmalıdır.
- Trafik kazası sonucu yaralanmalar bir sosyal eşitlik konusu olup, motorsuz araç kullanıcılarının kazalar dolayısıyla daha fazla risk ve yaralanma ihtimali olduğundan, bunların da eşit seviyede korunması gerekmektedir.
- Üst gelir seviyesindeki ülkelere alt gelir seviyesindeki ülkelere teknoloji transferinde, mahalli şartların uygunluğuna ve mahalli ihtiyaçların karşılanmasına çalışılmalıdır.
- Mahalli ihtiyaçların çözümü mahalli çözümlerle sağlanmalıdır, olarak belirlenmiştir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı'nın temel prensipleri arasında olan "**Karayolu güvenliğini geliştirme sorumluluğu tüm paydaşlar arasında paylaşılmalı, karayolu güvenliğini geliştirmek sadece bir kurumun sorumluluğunda olmamalıdır.**" prensibine uygun olarak,

Trafik güvenliğinde temel 4 E kuralı gereği;

- **Mühendislik**
(Altyapı, Yol, Çevre ve Araçlar),
- **Eğitim** (Örgün, Yaygın ve Kampanyalar),
- **Denetim** (Polis Denetimi ile birlikte Mühendislik, Eğitim ve Kaza Sonrası Yardım unsurlarının tamamındaki denetlemeler)
- **Kaza Sonrası Müdahale**
(Bakım, Tedavi ve Rehabilitasyon)

unsurlarında görevleri bulunan tüm Bakanlık, Kurum ve Kuruluşların sorumluluklarını aksatmadan yerine getirmesi önem taşımaktadır.

⁴⁰ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention; Summary, 2004, ISBN 92 4 159131 5, Geneva, 2004,

Karayolu trafik güvenliğinin tam olarak sağlanamadığı durumlarda karşılaşılan vahim tablo, trafik kazaları sonucu ortaya çıkan can kaybı, yaralanmalar, ekonomik ve sosyal maliyetler ile doğrudan ve dolaylı etkilerin tamamını kapsamaktadır.

Bu çerçevede, BM ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından organize edilen üst düzey katılımlı Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı Toplantıları kapsamında;

2009 yılında Moskova'da 1'inci Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı'nda alınan kararlar; 2011-2020 yılları arasındaki 10 yıllık süreçte karayolu trafik kazası neticesinde meydana gelen can kayıplarının %50 oranında azaltılması, 2015 yılında Brezilya'da 2'inci Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansında ise 2010-2015 yılları arasındaki dönemde ülkelerin genel çalışmaları değerlendirilerek 2020 yılı olarak belirlenen hedefin 2030 yılı olarak revize edilmesi kararlaştırılmıştır.

19-20 Şubat 2020 tarihlerinde Stockholm'de düzenlenen 3'üncü Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı'nda 2030 yılına kadar trafik kazaları neticesinde meydana gelen can kayıplarının %50 azaltılması ve 2050 yılında ise "**SIFIR KAZA**" hedefiyle ülkelerin kendi stratejilerini belirlemeleri tavsiye edilmiştir.

Sayın Cumhurbaşkanımızın Başbakanlığı döneminde toplanan 3'üncü Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu'nda, ülkemizin 2011-2020 yılları arasında trafik güvenliği konusunda 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda sorumlulukları belirlenen kurumların uzun dönem hedefleri tespit edilmiştir. Bu kapsamda kurumların sorumluluğunda yapılması gereken görevlerin daha etkili biçimde ifa edilebilmesi amacıyla "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu**" oluşturulmuştur.

2012 yılından itibaren 13 Mart 2013, 22 Temmuz 2014, 15 Temmuz 2016, 14 Mart 2019 ve son olarak 03 Mart 2020 tarihinde, kurula üye 23 kurumdan toplam 53 temsilcinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Bu toplantıda; 2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nın devamı mahiyetinde olarak, 2015 ve 2020 Birleşmiş Milletler toplantılarında alınan kararlar çerçevesinde, "**2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı**"nın Eşgüdüm Kurulu üyesi kurum ve kuruluşların temsilcilerinden oluşan alt çalışma grupları vasıtasıyla hazırlanması ve 2020 yılı içerisinde tekrar toplanması kararlaştırılan Eşgüdüm Kurulu toplantısında görüşülerek Makam onayı sonrasında yayınlanması yönünde karar alınmıştır.

Bu karara istinaden, ilk adım 11.03.2020 tarihinde EGM Trafik Başkanlığı koordinesinde davet edilen 38 paydaş kurum temsilcisinin katılımıyla "**2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı**" koordinasyon toplantısı düzenlenmiştir.

Karayolu Trafik Güvenliği Eşgüdüm Kurulu üyesi olup Karayolu Trafik Güvenliği paydaşı Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlar:

1. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı,
2. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı,
3. Adalet Bakanlığı,
4. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı,
5. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,
6. Hazine ve Maliye Bakanlığı,
7. İçişleri Bakanlığı,
8. Milli Eğitim Bakanlığı,
9. Sağlık Bakanlığı,
10. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı,
11. Tarım ve Orman Bakanlığı,
12. Ticaret Bakanlığı,
13. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,
14. İller İdaresi Genel Müdürlüğü,
15. Emniyet Genel Müdürlüğü,
16. Jandarma Genel Komutanlığı,
17. Karayolları Genel Müdürlüğü,
18. Radyo ve Televizyon Üst Kurulu,
19. Türk Kızılay Genel Müdürlüğü,
20. Türk Standardları Enstitüsü,
21. TRT Genel Müdürlüğü,
22. Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü,
23. Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü'dür.

Strateji Belgesi ve Eylem Planının hazırlanması kapsamında, aynı bakanlıktaki birden fazla birimin katkı ve görüşleri de alınarak eşgüdümlü bir çalışma yürütülmüş ve tüm kurum ve kuruluşlardan azami katkı alınmıştır. Tüm dünyayı etkisi altına alan, devletimizin ve milletimizin elbirliği çerçevesinde, başta sağlık ordumuz ve kolluk güçlerimiz olmak üzere tüm bakanlık, kurum ve kuruluşlarımızın gayretli çalışmaları sonucunda tüm dünyaya örnek olacak şekilde idare edilen pandemi sürecinde dahi 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin hazırlanmasına ilişkin çalışmalar aksatılmadan yürütülmüştür. Bu kapsamda;

- Paydaş bakanlık, kurum ve kuruluşlardan tespit edilen irtibat personeli ve çalışma grubu katılımcıları ile koordineli çalışmalara devam edilmiş, çok sayıda online görüşme ve toplantı yapılarak sürece olan katkı ve motivasyonlarının devam ettirilmesi sağlanmıştır,
- 03.03.2020 tarihinde gerçekleştirilen 5. Eşgüdüm Kurulu toplantısında 40 madde halinde alınan kararlardan stratejik mahiyet taşıyanlar hakkında gerekli çalışmalar yapılmıştır.

Sürecin yönetilmesinde Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı'nda oluşturulan çalışma grubu tarafından eş zamanlı olarak;

- Birleşmiş Milletler ve Avrupa kuruluşları dahil olmak üzere Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) gibi bir çok uluslararası teşkilatın trafik güvenliğine yönelik rapor, tavsiye kararı ve direktif gibi yayınlar incelenmiş,
- Trafik güvenliği alanında 100 bin kişiye düşen can kaybı bakımından sıralamada göreceli olarak üst sıralarda bulunan ve yerleşik-sürdürülebilir uygulamaları bulunan yurt dışı örnekleri ve yabancı ülkelerin strateji belgeleri incelenmiş,
- Birçok dildeki yayınlar ve akademik çalışmalar incelenerek tespitler yapılmış,
- Trafik güvenliği alanında üniversite ve enstitülerde yapılan akademik çalışmalar ve literatür taranarak incelenmiş,
- Eşgüdüm Kurulu üyesi Bakanlık, kurum ve kuruluşları tarafından hazırlanarak halen yürürlükte olan ve genel olarak 2023 hedeflerinin ortaya konulduğu Strateji Belgeleri (25 adet)'nin yanı sıra, 11. Kalkınma Planı ile bu planın hazırlanması sürecinde faaliyete geçirilen Özel İhtisas Komisyonları tarafından hazırlanan komisyon raporları (28 adet) incelenmiş,
- Eşgüdüm kurulu üyesi bakanlık, kurum ve kuruluşlardan oluşturulan alt çalışma gruplarıyla toplantılar yapılarak bilgi, görüş ve tavsiyelerinin yansıtılması sağlanmış,
- Trafik güvenliği ile ilgili olarak farklı sektörlerde hazırlanan master planlar incelenerek Strateji Belgesi'nin ilgili kısımlarında değerlendirilmiş,
- 2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile 2017 tarihli Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi kapsamında yürütülen çalışmalar, bilgi birikimi ve tecrübeden yola çıkarak tespitlerde bulunulmuş,
- 2019 yılı son çeyreği ve 2020 yılı başında ülkemizin 7 coğrafi bölgesindeki trafik birim amirleri ile yapılan toplantılar, 05-06.02.2020 tarihlerinde gerçekleştirilen Şehit Fethi SEKİN ve 10-11.09.2020 tarihlerinde gerçekleştirilen 2. Etap Trafik Birim Amirleri Bilgi Paylaşımı ve Değerlendirme Toplantıları'nda ortaya konulan görüş, öneri ve fikirler değerlendirilmiş,
- Son dönemde yapılan eğitim, bilgilendirme çalışmaları ve kampanyalar kapsamında elde edilen tecrübeler ile geri besleme şeklindeki bilgiler değerlendirilmiş,
- Fahri Trafik Müfettişleri ve sivil toplum kuruluşları başta olmak üzere, CİMER ve diğer bilgi edinme yolları gibi vatandaşlarımızdan gelen görüş, öneri ve şikayetler değerlendirmeye alınmış,
- Yurtdışı temsilciliklerimizde görevli İçişleri ve Emniyet Müşavirleri başta olmak üzere temsilciliklerimizden intikal ettirilen bilgi ve görüşler de kapsama dahil edilmiş,
- Hazırlanan nihai metinler ve hedef kartları ilgili paydaş kurumlara gönderilerek kurumsal görüşler çerçevesinde değerlendirmeler yapılmış,
- Strateji Belgesi ve Eylem Planı, Eşgüdüm Kurulu gündemine arz edilerek kurul tarafından üzerinde inceleme ve değerlendirmeler yapılarak Strateji Belgesi ve Eylem Planına son şekli verilmiştir.

Bu nedenle, trafik güvenliğine yönelik çalışmalar ile trafik güvenliğinin ihlali sonucu ortaya çıkan trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı sonuçlarının bu çerçeve üzerinden ele alınarak paydaş olan tüm bakanlık, kurum ve kuruluşlar tarafından eşgüdüm içerisinde 2030 ve 2050 hedeflerine dönük yoğun çalışmaların yürütülmesi önem taşımaktadır.

5. Eşgüdüm Kurulu toplantısında mutabık olunan takvime göre ve trafik güvenliğinin "Güvenli Sistem Yaklaşımı" çerçevesinde sağlanmasına yönelik olarak 2021 yılı itibari ile tüm paydaş kurumlarca Strateji Belgesi ve Eylem Planının uygulamaya konulması ve sonuçlarının takibine yönelik çalışmalar yürütülecektir.



BÖLÜM 03

TRAFİK GÜVENLİĞİ VİZYONUMUZ

Özet

Trafik Güvenliği Vizyonu;

Trafik kazaları nedeniyle can kaybının yaşanmadığı ve ciddi derecede yaralanmaların meydana gelmediği bir TÜRKİYE'dir.

Bu vizyon, trafik güvenliği bakımından dünyada ilk sıralarda bulunan ülkeler tarafından takip edilen ve olumlu sonuçlar alınan Vizyon Sıfır anlayışının, ülkemizdeki trafik sistemine uyarlanmasıdır.

Vizyon sıfır anlayışının trafik güvenliğinde takip edilmesi, karayolunu kullanan herkesin, karayolu ulaşım sistemini oluşturan tüm paydaşlar tarafından takip edilen ortak yaklaşım sonucu trafik kazalarından korunacağını ifade etmektedir. Bu anlayış, ulaşımın planlanmasında, düzenlenmesinde, faaliyetlerinde ve bütçelenmesinde trafik güvenliği prensiplerine ve olası zararları önleme düşüncesine bağlı kalınacağını ifade etmektedir.

Vizyonun uygulamaya konulması şu alanlarda tüm paydaşların aynı fikirde olduğunu göstermektedir;

- Ulaşım sisteminde can kaybının meydana gelmesi kabul edilemez.
- Alınacak tedbirlerle karayollarımızda meydana gelmesi muhtemel ölüm ve ciddi yaralanmaları önlemek mümkündür.
- İnsan olarak hepimiz hatalar yaparız, ancak hatamızın bedeli ölüm olmamalıdır.

Bu vizyon neyi ifade etmektedir?

Karayollarında meydana gelen ölümlerin, karayolu ulaşım sisteminin kullanılmasının doğal bir sonucu veya bedeli olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığını ifade etmektedir. Karayolu ulaşım sisteminin tüm kazaları önleyecek şekilde planlanması ve uygulanması mümkün olmamakla birlikte, trafik kazası meydana geldiğinde insanları hayatta tutmak üzere yapılması mümkün olup, temel ölçü de insanları kazalara rağmen hayatta tutmaktır.

Havayolu ile seyahat planlandığında; havaalanında, uçakta, yer hizmetlerinde ve bagajla ilgili hizmetlerde dahi gerekli tedbirlerin alındığını bilmek, havayolu kullanıcılarına güven vermektedir. İşyerlerinde de, işyeri sağlığı ve güvenliğine ilişkin düzenlemeler, çalışan personelin mesai bitimi sağ ve salim olarak evine dönmesini garanti edecek şekilde uygulanmaktadır. Aynı şekilde, kurgusu yine insanlar tarafından yapılan karayolu ulaşım sisteminde de, hata yaptıklarından dolayı zarar gören insanların suçlanması yerine, her biri farklı şekillerde karayolunu kullanan insanların can ve mal güvenliğinin düşünülmesini ve karayolu ulaşım sisteminin tek amacının insanların can ve mal güvenliğini korumak olması beklenmektedir.

Karayolu trafiği nedeniyle insanların hayatlarının kaybetmesinin, normal bir durum olarak kabulü mümkün değildir. Vizyonun temeli budur.

2030 ve 2050 HEDEFLERİ

31 Temmuz 2012 tarihli Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile belirlenmiş olan, 2011 yılına göre 2020 yılına kadar trafik kazalarından kaynaklı ölüm vakalarının %50 oranında azaltılması hedefi, Birleşmiş Milletler tarafından Üçüncü Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı sırasında Stockholm Deklarasyonu ile ortaya konulan iradeye uygun olarak güncellenmiş ve 2030 yılı itibarıyla, 2020 yılına göre karayolu can kayıplarının en az %50 azaltılması yeni trafik güvenliği hedefi olarak tespit edilmiştir.

Trafik güvenliği vizyonumuzun on yıllık hedefi; 2030 yılına kadar trafik kazaları neticesinde meydana gelen CAN KAYIPLARININ %50 AZALTILMASI,

Nihai hedefimiz ise, 2050 YILINA KADAR CAN KAYBININ OLMADIĞI BİR TRAFİK SİSTEMİNİN VATANDAŞLARIMIZA SUNULMASI'dır.

Ülkemiz karayollarındaki tüm ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2050 yılına kadar ortadan kaldırılması olan nihai hedefe ulaşmak konusundaki ara hedefimiz 2030 yılına kadar trafik kazalarındaki can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların %50 oranında azaltılmasıdır.

Mevcut durumda, karayolu sistemimizin yol kullanıcılarının tamamının can güvenliğini sağlamak konusunda eksiklikleri bulunduğu, yayaları, bisikletleri ve diğer incinebilir yol kullanıcılarını yeterince korumadığının bilincindeyiz.

Ayrıca, yollarımızda yeterince güvenli olmayan araçların bulunduğunu, yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçların ve motosikletlerin sayısının her geçen gün arttığını ve bu kadar yüksek miktardaki araçların tamamının yeterli güvenlik seviyesine getirilmesinin kısa sürede mümkün olmadığını da biliyoruz.

İnsan davranışlarının her zaman güvenliği ön plana almadığının ve bu davranış kalıplarının değiştirilmesinin zaman alacağını farkındayız. Ancak, bu vizyonu gerçekleştirmenin yolu, gerçekçi ve somut oranlarda trafik kazası ölümlerinin azaltılması hedeflerinin konulması ve bu hedeflere dönük koordineli çalışmaların yürütülmesidir.

Bu hedeflerimizi, ölçme ve değerlendirme yöntemleriyle destekleyeceğiz ve gelişimimizi izleyeceğiz.

2020 yılı rakamlarına göre trafik kazası ölümlerini ve ciddi yaralanmaları 2030 yılına kadar %50 azaltma hedefinin iddialı bir hedef olduğunun farkında olmakla birlikte, trafik güvenliği gelişmelerini destekleyen somut stratejik adımlarla on yıllık zaman diliminde bu hedefin gerçekleştirilebileceğine inanıyoruz. Bu hedefe ulaşmak için strateji belgesine uygun müdahalelerin hayata geçirilmesine ve faaliyetlerin çıktılarının hedefle uyum içinde olmasına özen göstereceğiz.

2020 yılı rakamlarına göre trafik kazası ölümlerinin 2030 yılına kadar %50 azaltılması hedefinin gerçekleştirilmesi için yapılacak çalışmalar sayesinde, karayollarımızda meydana gelen kazalarda 2030 yılına kadar toplamda çok sayıda vatandaşımızın hayatını kaybetmesini önlemiş olacağız.

Bunun doğal sonucu olarak, yaralı sayısında ve maddi kayıplarda da aynı oranda azalma sağlanmış olacaktır. Yine günümüz rakamlarıyla değerlendirildiğinde 2030 hedefine ulaşmamız durumunda on yılda ciddi miktarda maddi kaybın önlenmesi sağlanacaktır.

Bazı bilimsel çalışmalardan elde edilen sonuçlara göre;

Altyapı iyileştirmeleri (orta ayırıcı bariyerler ve kavşak iyileştirmeleri gibi), yol ağının riskli bölgelerinde hız sınırlarının düşürülmesi ve trafik polisi denetimlerinin hem klasik denetleme hem de elektronik denetleme yöntemlerinin kombine olarak artırılması durumunda, trafik kazası sonucu ölümlerin %50 civarında azaltılmasının mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

Aynı araştırmalara göre, motorlu araçların güvenlik seviyelerinin yükseltilmesinin de, trafik kazası sonucu ölümleri %25 oranında azaltılmasına katkısı olabilmektedir.

Geriyeye kalan yaklaşık %25'lik kısmın azaltılması ise, sürücü eğitimlerinde köklü değişikliklerin ve ihlallere karşılık gelen yaptırımların artırılması gibi müdahalelerin hep birlikte hayata geçirilmesine bağlıdır.

Karayollarımızda bu strateji belgesi ile konulan trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılması, daha güvenli ve sürdürülebilir ulaşım modlarına geçişe, yollarımızı kullanma alışkanlığımızın değiştirilmesine ve araç güvenliği teknolojilerinin geliştirilmesi gibi önemli değişikliklere bağlıdır.

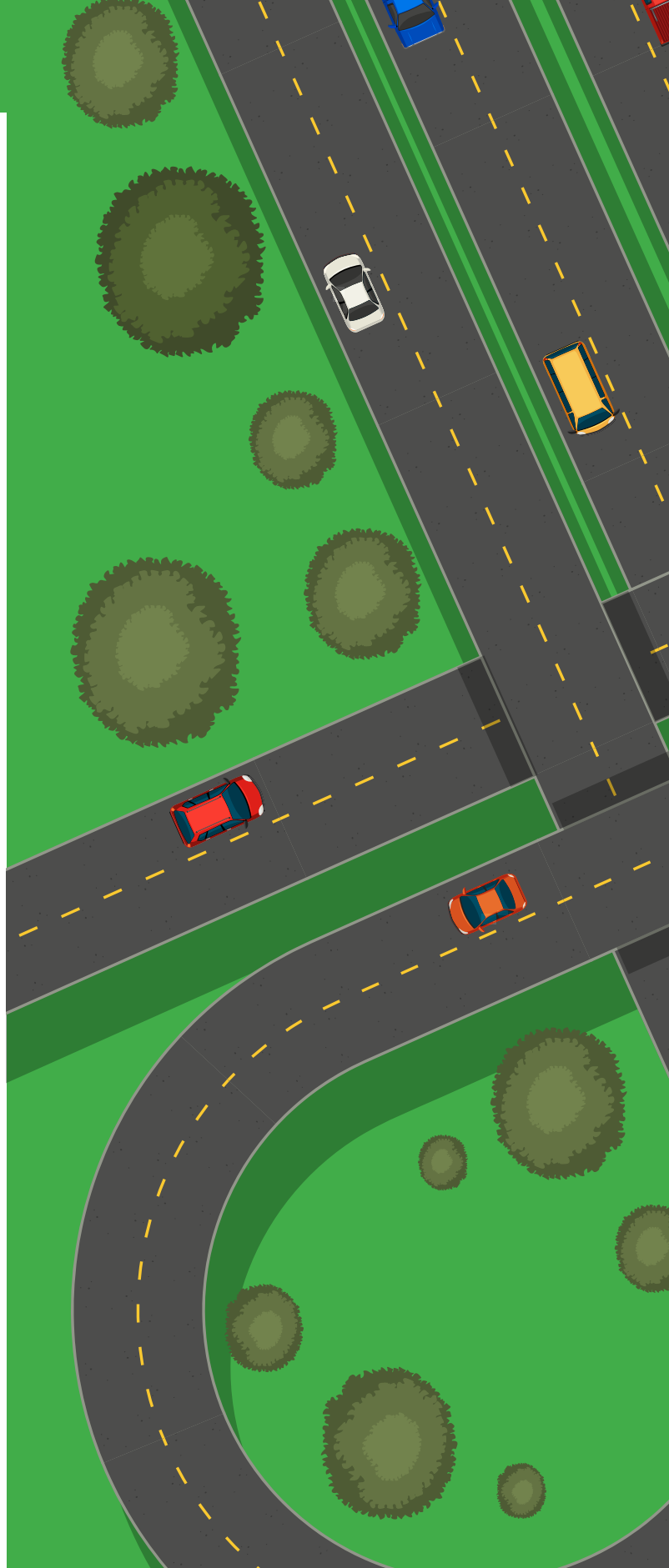
BÖLÜM 04

KILAVUZ İLKELERİMİZ

Özet

Kılavuz ilkeler, Strateji Belgesinde belirtilen çalışmaların yapılmasında karar vericiler ve uygulayıcılar için yol göstermesi beklenen prensiplerdir. Trafik güvenliği stratejisini yürütürken kılavuz prensipler şunlar olacaktır;

1. Doğrular yapılmalı, ancak hatalara karşı da hazırlıklı olunmalıdır.
2. Yol, çevre ve araç dizaynında, insan vücudunun kırılabilirliği göz önünde bulundurulmalıdır.
3. Karayolu ulaşımı sistemi bir bütün olarak ele alınıp, tüm unsurları güçlendirilmelidir.
4. Trafik güvenliğinde, sorumluluk paylaşımı artırılmalıdır.
5. Tüm çalışmalar somut delillere dayanmalı, ölçülebilir ve değerlendirilebilir olmalıdır.
6. Trafik güvenliği çalışmaları insanın iyiliğini ve sağlığını desteklemeli ve yaşanabilir bir çevreyi güçlendirmelidir.
7. Tüm karar alma süreçlerinde trafik güvenliği birinci öncelik olmalıdır.

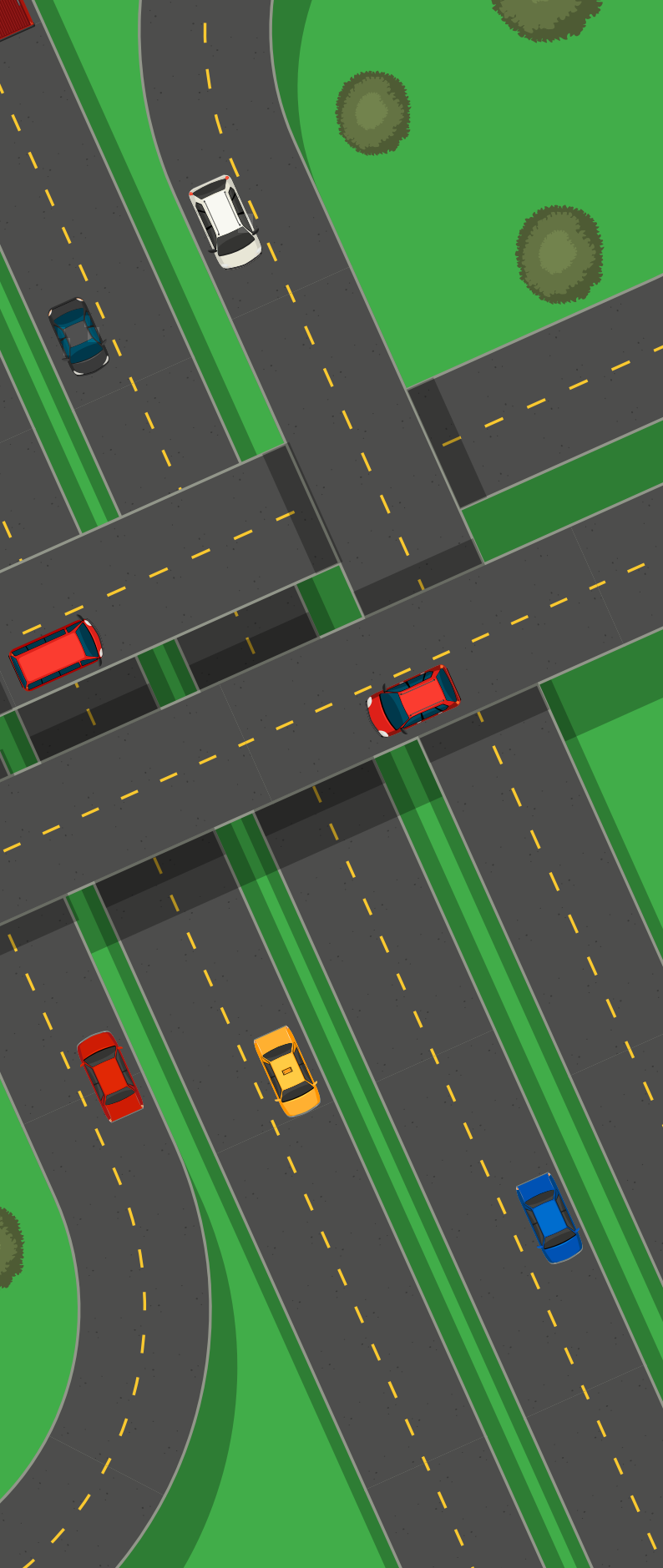


TRAFİK GÜVENLİĞİ KILAVUZ İLKELERİMİZ

Trafik güvenliği karar alma mekanizmalarında açık ve anlaşılır kılavuz ilkelerin bulunması, yol gösterici mahiyet taşımaktadır.

2021-2030 Trafik Güvenliği Stratejisi temel olarak Güvenli Sistem Yaklaşımını esas almakta olup, belgede bu yaklaşım çerçevesinde rehber ilkeler tesis edilmiştir. Bu ilkelerin belirlenmesinin temel amacı, altyapı planlamaları ile trafik güvenliği yönetiminde bu prensiplerin göz önünde bulundurulması, iş ve işlemlerde kılavuz olarak takip edilmesidir.

Prensiplerin hepsi eşit derecede önem taşımakta ve birbirini tamamlayan kurallar dizisini oluşturmaktadır.

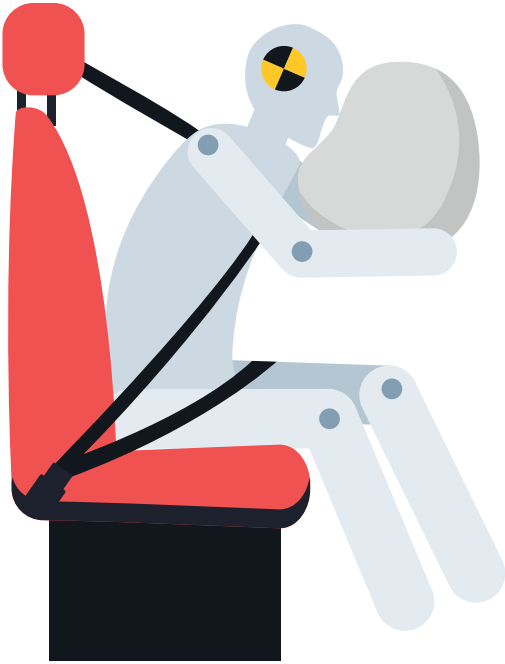


1. DOĞRULAR YAPILMALI, ANCAK HATALARA KARŞI DA HAZIRLIKLIL OLUNMALIDIR

Tüm yol kullanıcılarından kurallara uyması ve doğru davranışlar göstermesi beklenir. Ancak, bazı yol kullanıcılarının hatalı davranışlarının olabileceği, bazılarının ise risk alma davranışı gösterebilecekleri de bir gerçektir. Elim sonucu olan kazaların büyük bir kısmı, trafik kurallarını bilinçli olarak ihlal eden yol kullanıcılarından kaynaklanmamakta, genel olarak bir anlık dalgınlık veya yanlış kararın sonucunda meydana gelmektedir.

Kaza nedenlerinin araştırıldığı çalışmalara göre, trafik kazalarının büyük çoğunluğunun sıradan bir araç veya motosiklet sürücüsünün anlık bir karar hatası yapması sonucu meydana geldiği görülmektedir. Şurası da kabul edilmesi gereken bir gerçektir ki, iyi eğitim almış tecrübeli sürücüler de zaman zaman hata yapabilmektedir.

Trafik sisteminin, insan hatası nedeniyle can kaybını ve ciddi yaralanmaları önleyecek bir şekilde kurgulanması gerekmektedir.



2. YOL, ÇEVRE VE ARAÇ DİZAYNINDA, İNSAN VÜCUDUNUN KIRILGANLIĞI GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULMALIDIR

Fizik kuralları gereği, insan vücudunun zarar görmeden dayanabileceği kuvvetin bir sınırı bulunmaktadır. Trafik kazasının meydana gelmesi durumunda, insana uygulanan kuvvetin hızı ne kadar yüksek ise ölüm veya ciddi yaralanma ihtimali de o kadar artmaktadır.

Saatte 30-40 kilometreden daha hızlı hareket eden bir aracın yaya, bisikletli veya motosikletli bir kişiye çarpması durumunda bu kişi ciddi oranda yaralanmakta veya hayatını kaybetmektedir. Bir araca başka bir aracın yandan çarpması halinde, çarpan aracın hızı saatte 50 kilometreden fazla ise, darbe alan araçtaki insanlar ciddi derecede yaralanmakta veya hayatını kaybetmektedir.

Saatte 70-80 kilometre hızdan daha yüksek bir hızla hareket eden iki aracın karşılıklı çarpışması durumunda ise, araç içindekiler ciddi derecede yaralanmakta veya hayatını kaybetmektedir.

Trafikteki bazı yol kullanıcı grupları, diğer gruplara göre dezavantajlı durumdadır. Özellikle çocuklar, yaşlılar ve engelli bireyler diğer yol kullanıcılarına göre daha kırılabilir bir yapı göstermektedir.

Birçok ülkedeki nüfusun giderek yaşlanması dolayısıyla ve yürüme, bisiklet, scooter ve motorlu bisiklet gibi ulaşım modlarının daha fazla tercih edilmeye başlanması nedeniyle, karayollarını kullanan söz konusu incinebilir yol kullanıcılarının sayısında ciddi oranda artış olması beklenmektedir.

Bu nedenle, yollarımızı kurgularken insan vücudunun çarpışma şiddetine dayanma sınırları göz önünde bulundurulmalı ve insan hatalarının sonucunun trafikte ölüme veya ciddi oranda yaralanmaya yol açmaması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

3 KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ BİR BÜTÜN OLARAK ELE ALINIP TÜM UNSURLARI GÜÇLENDİRİLMELİDİR

Karayolu ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alınarak tüm bileşenlerinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Güçlendirilmesi gereken unsurlar arasında; yol ve yol çevresi, araçlar ve hız yapma davranışı başta olmak üzere riskli yol kullanıcı davranışlarının tamamının trafik açısından güvenli hale getirilmesi gerekmektedir. Bu unsurlardan birisinin bile zayıf kalması durumunda sistem, insan unsurunu korumak için çalışmalıdır. Güvenli sistem yaklaşımı gereği, sistemin tek bir parçasının bile yeterince güçlendirilmemiş olmasının tüm sistemi zayıflatacağı akıldan çıkarılmamalıdır. Ayrıca, araçların güvenlik seviyeleri artırılarak, yol yapısının “*affeden yollar*” olarak dizayn edilmesiyle, hızın uygun ve güvenli seviyede kullanımıyla trafik kazasının meydana gelmesi durumunda bile insanların ciddi derecede zarar görmeleri engellenebilecektir.

Şehir içi veya şehirdışı ayrımı olmaksızın yayalar, bisikletliler ve motorlu bisiklet kullanıcıları başta olmak üzere tüm incinebilir yol kullanıcıları için yollarımızın daha güvenli hale getirilmesi gerekmektedir.

Günlük hayattan canlı bir örnekle açıklanacak olursa;

Devlet dairesinde memur olan bir anne, her gün olduğu gibi mesai bitimi, kreşte olan kızını aracının arka koltuğuna sabitlediği çocuk koltuğuna yerleştirir, sürücü koltuğuna geçer, kemerini bağlayarak evine doğru hareket eder. Çocuğunun birden ağlamaya başlaması üzerine doğal bir annelik davranışıyla çocuğun neden ağladığını anlamak için aniden ve istemsiz olarak başını geri çeviren anne çocuğuna bakar, bu arada geçici olarak birkaç saniyelikliğine de olsa aracın seyirini takip edemez. Böyle bir durumda trafik kazası neredeyse kaçınılmazdır.

Şayet bu yolda, şerit çizgileri üzerinde sarsma bandı tertibat yapılmışsa veya araçta şeritten ayrılma ikaz sistemi mevcutsa ve araç yavaş seyrediyorsa, anne şeritten çıktığını anlayacak, önüne bakacak ve aracını tekrar şeridine döndürecektir.

Şayet aracın seyir yönünün düzeltilmesine zaman kalmamış ise, yol kenarı bariyeri aracın şarampole yuvarlanmasını, ağaca çarpmasını veya devrilmesini önleyecektir. Şayet karşı yönden gelen trafiğe ait şerit bariyer ile ayrılmış ise, araç karşı şeride girmeyecek ve karşıdan gelen araçla karşılıklı çarpışma olmayacaktır.

4 TRAFİK GÜVENLİĞİNDE SORUMLULUK PAYLAŞIMI ARTIRILMALIDIR

Trafik güvenliğinin dengeli ve tam olarak sağlanabilmesi için, trafik kurallarını denetleyenler, yolu planlayanlar, inşa edenler ve kullananlar arasında sorumluluğun paylaşılması gerekmektedir. Bireyler, aileler ve toplumun tamamı trafik güvenliği kültürünün oluşturulmasında, yollarımıza gerekli özen gösterilerek dikkatli olarak kullanılmasında ve incinebilir yol kullanıcılarının korunmasında önemli rol oynamaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanması, tüm ağırlığıyla yol kullanıcılarının üzerinde bırakılmamalıdır. Sistem yöneticileri olarak adlandırabileceğimiz kurum ve kuruluşlardaki karar verme pozisyonunda olanlar, görevleri gereği yol kullanıcılarına güvenli bir yol ve yol çevresi sunmalıdır.

Bilgi eksikliği, önyargı veya fiziki/psikolojik yetersizliklere bağlı olarak trafik kurallarına uygun davranmayan insanların çeşitli seviyelerde yaralanmaları veya hayatlarını kaybetmeleri durumu söz konusu olduğunda da, bu can kayıplarının veya yaralanmaların neden meydana geldiği incelenmeli, analiz edilmeli ve tekrarının önlenmesi için tedbirler alınmalıdır.

Bu tedbirlerin alınması, hem merkezde hem de mahalli yönetimler seviyesinde yolların planlanması, inşası ve düzenlenmesi, araçların ise üretimi, donatımı ve piyasaya arzı aşamalarında olmak üzere endüstri ve sanayi firmaları tarafından, ayrıca kaza sonrası acil müdahale dahil olmak üzere, yaralıların tedavisi ve bakımının üstlenilmesi aşamasında görev alanlar tarafından dengeli olarak ele alınması gereken bir konudur. İş ve endüstri dünyası, bünyelerinde çalıştırdıkları insanlara güvenli bir iş ortamını sunmak zorunda olup, şehir içi ve şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığı yapan firmaların çalışanlarına iş sağlığı ve güvenliği bakımından gerekli çalışma imkânını sunmaları gerekmektedir.

Stratejimizin yoğunlaştığı alanlardan birisi, trafik güvenliği paydaşı olan kurum ve kuruluşların sorumluluklarını adil, dengeli ve gerektiği gibi yerine getirmeleridir.

Şayet araçta takip mesafesi uyarı sistemi bulunması durumunda, önde seyreden araç sürücüsünün bir anda frene basması halinde takip mesafesi uyarı sistemi aracın zamanında durmasını sağlayarak çarpışma önlenecektir..

Şayet emniyet kemeri, çocuk koruma tertibatı ve hava yastıkları gibi güvenlik ekipmanları sayesinde, kaza olsa bile her iki birey de hayatlarını kaybetmeyecektir.

5 TÜM ÇALIŞMALAR SOMUT DELİLLERE DAYANMALI ÖLÇÜLEBİLİR VE DEĞERLENDİRİLEBİLİR OLMALIDIR

Çözüm bekleyen sorun alanlarının tespiti amacıyla, çalışmalarımızın ölçülebilir ve denetlenebilir olması gerekmektedir. Doğru kararlara ulaşılabilmesi ve trafik güvenliği sorunlarına doğru çözümlerin üretilebilmesi amacıyla trafik güvenliği karar alma mekanizmaları; bilim ve akademik çevrelerin çalışmalarının sonuçlarının yanı sıra, sahadan temin edilecek doğru, somut ve denetlenmiş bilgilerle beslenmek zorundadır. Aksi halde, emek ve sermaye gereksiz yerlere harcanarak, can ve mal kaybının önlenmesi amacına hizmet edemeyecektir.

Bilgi toplamaya, analiz ve veri üreterek sonuçlar çıkarmaya dönük bir trafik güvenliği yaklaşımı ile ortaya çıkan yeni sorunların tespiti ve teşhisi, trafik güvenliği eğilimlerinde meydana gelen değişimler ile Strateji Belgesinin devamlılığının sağlanacağı on yıllık süreçte gerekli olan değişikliklerin yapılması ile mümkün hale gelecektir.

Özellikle gelecek on yılda, trafik güvenliği alanında teknolojik birçok gelişmenin sağlanması mümkün görülmekte, ayrıca dinamik bir çevre oluşturan karayolu trafiğinde yeni sorunların ortaya çıkmasının da olağan olduğu değerlendirilmektedir. Bu nedenlerle, araştırma ve geliştirme faaliyetlerine yatırım yapılması, trafik güvenliğinin gelecekte de aksamadan sağlanmasını temin etmek için zaruri görülmektedir.

Bu yaklaşımda, yapılan çalışmalar ile birlikte yol ve yol çevresi, araç, yol kullanıcısı, kaza sonrası müdahale aşamaları detaylı olarak incelenmeli ve araştırmalara konu edilmeli, sonuçlar çıkarılmalı ve teknolojik inovasyonla birlikte uygulamaya geçirilmelidir. Kurumların ayrı ayrı yaptığı çalışmaların sonuçları bilimsel bir bakış açısıyla, mahalli birimler ve belediyeler dahil olmak üzere, trafik güvenliği çarklarında görev alan tüm dışlılere ihtiyacı çerçevesinde sağlanmalıdır.

6 TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARINI İNSANIN İYİLİĞİ VE SAĞLIĞINI DESTEKLEMELİ VE YAŞANABİLİR BİR ÇEVREYİ GÜÇLENDİRMELİDİR

Şehiriçi veya şehirdışı yollar, caddeler ve sokaklar sadece araçların üzerinde hareket ettiği toprak parçaları olmayıp, toplulukları, kültürleri, ekonomik faaliyetleri, geleceği ve umudu da birbirine ilişkilendiren yapılarıdır. Evlerimizin önündeki giriş yolları dâhil olmak üzere, tüm karayolu ağı insanların karşılaştıkları, iş ve alışveriş için üzerinde hareket ettikleri sosyal ve ekonomik hayatın ayrılmaz parçalarını oluşturmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle, yollarımız kamu sağlığı ve güvenliği ile sağlıklı ve yaşanabilir bir çevrenin de ayrılmaz bir parçasıdır.

Günlük hayattan canlı bir örnekle açıklanacak olursa;

Şehir hayatının çok önemli bir parçası olan yollar, caddeler ve sokaklar aynı zamanda insanların günlük yaşamının devam ettiği yerlerdir. Özellikle şehiriçi yollar, yaşanan mekânları ve ikametleri doğrudan etkilemektedir. Bu yerler, bazen çocukların oyun mekânı olmakta, bazen de düğün, nişan gibi sosyal faaliyetlerin gerçekleştirildiği açık hava toplanma mekânları olarak işlev görmektedir, bazen de ev hayvanını gezdiren veya spor yapan insanlara uygun ortam sağlamaktadır.

Özellikle şehiriçi yollarımızın, cadde ve sokaklarımızın engelli insanların kullanımına uygun ve kolaylaştırıcı bir yapıda olması gerekmektedir. Ek 2009/15137 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla kabul edilen "**Engellilerin Haklarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi**"⁴¹ başta olmak üzere birçok uluslararası ve ulusal düzenleme ile engellilerin hakları koruma altına alınmış olup, bu haklardan birisi de engellilerin hareket edebilmesinin kolaylaştırılması hakkıdır.

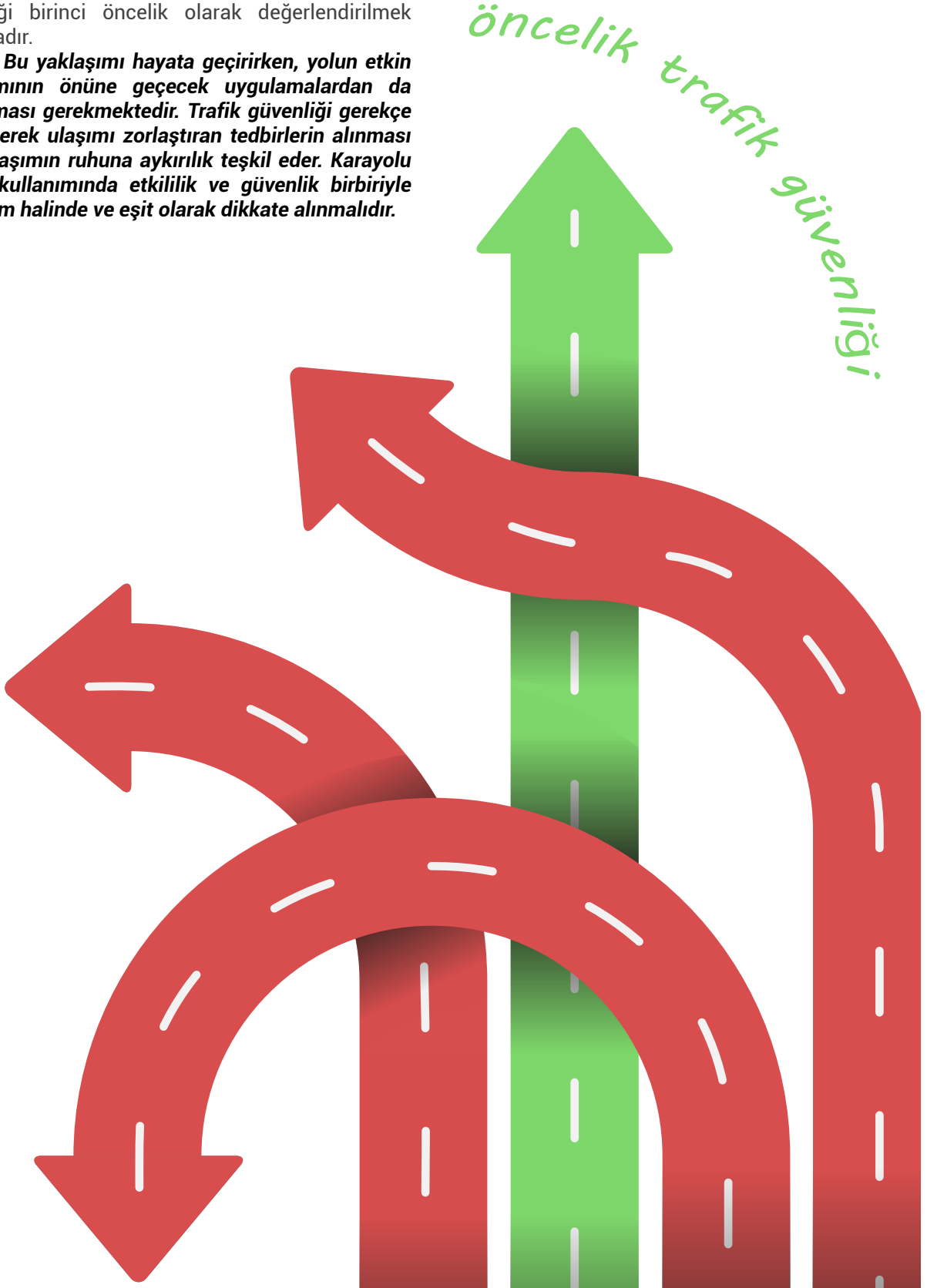
Günümüzün koşuşturmalı hayat döngüsünde insanların günlük hayatlarının büyük bir kısmı yollarda geçmekte, çevresel kirlilik, emisyon, aşırı gürültü gibi olumsuz etmenler dolayısıyla bu yolculuklar daha da çekilmez hale gelebilmektedir. Yol ve yol çevresinin yapımı ve dizaynında, yol kullanıcılarının bu beklentilerinin karşılanmasının bir zorunluluk olduğu unutulmamalıdır.

⁴¹United Nations, Convention on the Rights of Persons with Disabilities, Resolution A/RES/61/106, CRPD/C/GC/6, Treaty Series, vol. 2515, New York, 2006, s. 35.

7 TÜM KARAR ALMA SÜREÇLERİNDE TRAFİK GÜVENLİĞİ BİRİNCİ ÖNCELİK OLMALIDIR

Kamu sağlığı ve sürdürülebilirlik gibi insanın sosyal çevresini ilgilendiren durumlarda, yatırım planlamalarında ve düzenleyici işlemlerde trafik güvenliği birinci öncelik olarak değerlendirilmek zorundadır.

Bu yaklaşımı hayata geçirirken, yolun etkin kullanımının önüne geçecek uygulamalardan da kaçınılması gerekmektedir. Trafik güvenliği gerekçe gösterilerek ulaşımı zorlaştıran tedbirlerin alınması bu yaklaşımın ruhuna aykırılık teşkil eder. Karayolu ağının kullanımında etkililik ve güvenlik birbiriyle eşgüdüm halinde ve eşit olarak dikkate alınmalıdır.



BÖLÜM 05

TEMEL DEĞERLERİMİZ

Özet

Sosyal, ekonomik, kültürel, teknik ve teknolojik gelişmeler çerçevesinde boru hatlarının kullanıldığı, hızlı trenlerin öne çıktığı ve hava taşımasının artık rutin olarak kabul edildiği bir ulaşım anlayışı, ulaşım modları olarak adlandırılan karmaşık ulaştırma sistemlerinin günümüzdeki temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, 2023 vizyonu,⁴² ülkemizin her alanda verimliliği artırarak, milli teknoloji hamlesiyle uluslararası düzeyde rekabet gücü kazanmasına yönelik daha fazla değer üreten bir ekonomik ve sosyal kalkınma sürecinin, hukukun üstünlüğü, güçlü demokrasi ile korunan ve geliştirilen temel hak ve hürriyetler, ekonomide istikrar ve sürdürülebilirlik, beşeri, sosyal ve mekânsal gelişme alanlarında refahın artışı ve adil paylaşımı ile süreklilik arz eden bir gelişmişlik yönelimi olarak ortaya konulmuştur.

Trafik güvenliğinin sağlanmasına ilişkin tüm çalışmalarda özünden kopmadan ve değerlerinden taviz vermeden teknolojik ilerlemenin ve inovatif çalışmaların yapılabilmesine imkan veren değerler toplamı, trafik güvenliği çalışmalarına hâkim kılınmalıdır.

Trafik güvenliği temel değerleri şunlardır;

1. İnsan odaklı, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir
2. Hukuka uygun, toplumsal ve etik değerlere saygılı
3. Bilgi, teknolojiye dayalı ve inovasyona açık
4. Hesap verilebilir, tarafsız ve güvenilir
5. Etkin, sürekli ve yoğun
6. Yerli, milli ve özgün
7. İşbirliğine açık, uluslararası alanda öncü ve örnek

1 İNSAN ODAKLI, ÇEVREYE DUYARLI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR

İnsanın, kâinatın özü ve dünyayı güzelleştiren şerefli bir varlık olduğu anlayışından hareketle, trafik güvenliğinin sağlanmasının nihai amacının insanın korunması olduğunu ifade etmektedir.

İnsanın en önemli hayat bileşeni olan çevrenin ve tabiatın korunması, tüm trafik güvenliği faaliyetlerinde var olan kaynakları bir yandan kullanırken, diğer yandan mevcut kaynakları gelecek kuşakların da kullanılabilmesi için korunmaları gerektiği kaygısının taşınmasını ifade etmektedir.

⁴²Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Temmuz 2019, s.1

TRAFİK GÜVENLİĞİ TEMEL DEĞERLERİMİZ

2. HUKUKA UYGUN, TOPLUMSAL VE ETİK DEĞERLERE SAYGILI

Trafik güvenliği alanında yapılan tüm çalışmaların, planlama, müdahale ve tedbirlerin hukuka uygun, toplumsal ve etik değerlere saygılı olması önem arz etmektedir.

Karayolu trafik güvenliği faaliyetlerinin yol ve çevresini kapsayan altyapı çalışmaları, araçların üretimi ve diğer tüm aşamalarını kapsayan ve diğer mühendislik alanlarını da içine alan teknik çalışmalar, trafik güvenliği alanındaki örgün ve yaygın eğitim faaliyetleri ile tanıtım ve kampanyalar, trafik güvenliğinin tüm unsurlarının denetimi ile kaza sonrası müdahale ile kazazedelerin bakım, tedavi ve rehabilitasyonu aşamalarının tamamında hukuk sistemimizin temel kaidelerine, mevzuata, toplumumuzun binlerce yıldır süregelen değerlerine ve uluslararası kabul görmüş etik kurallara uygun davranışlar sergileneceğini ifade etmektedir.

3. BİLGİ, TEKNOLOJİYE DAYALI VE İNOVASYONA AÇIK

Trafik güvenliği alanında günümüze kadar yapılan tüm çalışmaların, araştırmaların, akademik ve bilimsel yazın ile bu alanda üretilen tüm bilgi birikiminin ülkemiz trafik güvenliğine sunulması, durmaksızın mesafe kat eden teknik ve teknolojik gelişmelerin insanlarımızın can ve mal güvenliğini sağlamak bağlamında kullanılmasından geri durulmamasını ve ilim ile teknolojinin ekonomik ve toplumsal yarar sağlayacak şekilde yenilenmesi sürecinin trafik güvenliğine uyarlanmasını ifade etmektedir.

4. HESAP VERİLEBİLİR, TARAFSIZ VE GÜVENİLİR

Trafik güvenliğinin sağlanmasında görevli olan tüm paydaşların görev, yetki ve sorumluluklarını yerine getirdikleri esnada, bu iş ve işlemlere ilişkin çeşitli usul ve yöntemlerle denetlenmelerini ifade eden hesap verilebilirlik kavramının, tarafsızlıkla desteklendiği durumlarda, güvenilirliğinin arttığını ifade etmektedir. Kamu hizmetini en uygun koşullarda sunma gayreti içerisinde olan tüm Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlar, Milletimizin devlete sağladığı tüm imkanları en etkin ve verimli şekilde yine milletin faydasına kullanmaktadır.

5. ETKİN, SÜREKLİ VE YOĞUN

Devletimizin kaynaklarının en iyi şekilde değerlendirilerek en iyi ve en optimum sonucun alınmasını, güvenli sistemin paydaşı olan tüm kurum ve kuruluşların maksimum düzeyde trafik güvenliğinin sağlanmasına çaba göstererek Strateji Belgesi kapsamında Eylem Planlarına dayalı olarak gerçekleştirilecek çalışmaların sonucunda tüm amaç ve hedeflerin yerine getirilmesini ifade etmektedir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı'na uygun olarak trafik güvenliğinde 4 E kuralı gereği, mühendislik (altyapı, yol, çevre ve araçlar), eğitim (örgün, yaygın ve kampanyalar), denetim (polis ve jandarma denetimi ile birlikte mühendislik, eğitim ve kaza sonrası yardım unsurlarının tamamındaki denetlemeler) ve kaza sonrası müdahale (bakım, tedavi ve rehabilitasyon) alanlarında görevleri bulunan tüm Bakanlık, Kurum ve Kuruluşların sorumluluklarını aksatmadan etkin, sürekli ve yoğun olarak çalışmalar yapmasını ifade etmektedir.

6. YERLİ, MİLLİ VE ÖZGÜN

Dışa bağımlılık yerine, ülkeye ve millete özgü unsurların tüm üretim mekanizmalarında yine ülkenin ve milletin yükselmesi ve ilerlemesi amacıyla kullanılmasını, en iyi görev ve hizmetin yerine getirilerek en yüksek katma değer sağlanmasını ifade etmektedir. Trafik güvenliğinin sağlanmasında gerek bilgi, gerekse teknik veya teknolojik boyutta, dış ülkelerde üretilen hiçbir unsura ihtiyaç duymadan tüm gelişimimizi kendimize özgü unsurlar ile sağlayabilmemizi anlatmaktadır.

7. İŞBİRLİĞİNE AÇIK, ULUSLARARASI ALANDA ÖNCÜ VE ÖRNEK

Uluslararası camiada, ait olduğumuz coğrafyada ve köklerimizimizin dayandığı iklimlerde saygın ve bilinir olmanın anahtarı çok çalışıp kaliteli ürünler ortaya konulmasından geçmektedir. Ülkemizde trafik güvenliğinin sağlanarak vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğinin sağlanması, üyesi olduğumuz Birleşmiş Milletler ve diğer uluslararası kuruluşların dikkatini çekmesinin ve ülkemizin konumunu güçlendirmesinin yanı sıra, bizimle aynı yöntemleri takip ederek işbirliği geliştirmek isteyen dost ve kardeş coğrafyalarda da karşılık bulmasını ifade etmektedir.

BÖLÜM 06

METOD VE YÖNTEM

Özet

Trafik Güvenliği Yaklaşımımız;

Söz konusu insan ise, trafikte "1" can kaybı bile fazladır, anlayışı ile can güvenliğinin merkezde yer aldığı Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde, tüm paşdaşların; altyapı, araç, eğitim, denetim, kaza sonrası yardım, bakım ve tedaviye ilişkin görevlerini üstün bir sorumluluk bilinci ve eşgüdüm içerisinde yerine getirdikleri bir yapıyı ifade etmektedir.

Tüm karayolu trafik sisteminin kusurlarını insana yükleyen ve insanın belli normatif kalıplarda davranması halinde trafik kazalarının önlenebileceği ve trafik güvenliğinin tam olarak sağlanabileceği anlayışını öne çıkararak, diğer karayolu trafik güvenliği unsurları olan yol, yol çevresi, araç, kaza sonrası müdahaleleri yok sayan Klasik Trafik Güvenliği Yaklaşımı son yıllarda terk edilmeye başlanmış, bu anlayış yerine insanı sistemin merkezine yerleştirerek tüm sistemi insanı korumak üzere tasarlayan yeni anlayışlar hâkim olmaya başlamıştır. "**Trafik kazalarının önlenbilir mahiyette bir halk sağlığı sorunu olduğu ve Güvenli Sistem Yaklaşımı ile çözümünün mümkün olduğu**"⁴³ anlayışından hareketle, sistemi oluşturan ana öge olan insan unsurunun trafik kazası yapmasına neden olan tüm unsurların ortadan kaldırılması amacıyla yeni sistemik yaklaşımlar geliştirilmiştir.

Bu çerçevede, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve bu belgenin çizdiği ana çerçeveye dayalı olarak hazırlanacak olan eylem planlarında, tüm karayolu trafik güvenliği unsurları bakımından Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde Vizyon Sıfır odaklı çalışmalar yürütülecektir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı, insanların hata yapabilecekleri ve aynı zamanda da kırılgan oldukları ve devletlerin görevinin de insanların güvenliğini sağlamak olduğundan hareketle, kırılgan ve hata yapması muhtemel olan insanın trafikteki korunmasına ilişkin görev sisteme verilmiştir. Bu yaklaşım, hatalar kaçınılmaz olsa da can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların önlenebileceği fikrinden yola çıkmıştır. Güvenli sistem anlayışına göre, karayolu sistemi öyle bir şekilde tasarlanmalıdır ki, insanların yaptığı hatalar ciddi veya ölümcül sonuçlar doğurmamalıdır.

Vizyon sıfır anlayışı ise, trafikte insanların ölmesinin ve ciddi derecede yaralanmasının önlenmesi için, güvenliğin tüm süreçlerde birinci öncelik olarak kabul edilmesini, trafik kazalarında sorumluluğun tek başına insan hatalarına yüklenmesi yerine sistem değişikliğine odaklanılmasını ve açıkça tanımlanmış hedefler ile bu hedeflere ulaşılması için alınması gereken tedbirlerin uygulanmasını ifade etmektedir.

Sonuç olarak; 2021-2030 dönemi için, karayolu kullanıcılarının hata yapacağını kabul eden ve karayolu güvenliğini trafik sistemindeki tüm aktörlerin ortak sorumluluğu olarak gören "Güvenli Sistem Yaklaşımı"na dayalı ve "Sıfır Can Kaybını" hedefleyen yeni bir strateji ve eylem planı benimsenmiştir.

⁴³ WHO, Save Lives - A Road Safety Technical Package, ISBN 978-92-4-151170-4, 2017,s.9

TRAFİK GÜVENLİĞİ YAKLAŞIMIMIZ

Klasik ulaşım ve trafik güvenliği yaklaşımına göre;

Trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kazalarının önlenmesinin tek yolu olarak; yol kullanıcıları olan insanların davranışlarının eğitim, bilgilendirme ve uygulamalar ile geliştirilmesi, trafiği düzenleyen kurallara uymalarının sıkı biçimde takibi (denetlenmesi) ve trafik kuralı ihlallerinin kesin ve şiddetli bir şekilde cezalandırılması yöntemi kabul edilmektedir.⁴⁴

Karayolu altyapısının araç trafiği taleplerini karşılayacak biçimde geliştirmek olarak ifade edilen ve dünyada yavaş yavaş terk edilmekte olan klasik ulaşım ve trafik güvenliği yaklaşımına göre trafik tıkanıklıklarının ve trafik kazalarının çözümü; yeni yolların, yol genişletmelerinin ve katlı kavşaklar gibi yöntemlerin ortaya konması ve yol kullanıcılarının kurallara tam uyumunun sağlanması ve tüm kusurun yol kullanıcılarında aranması olarak görülmüş, ancak söz konusu yaklaşımın uzun vadede ulaşım sistemlerinin gelişimi ve trafik güvenliği sorunlarının çözümü açısından yetersiz kaldığı anlaşıldığından, zaman içerisinde yeni arayışlara yönelinmiştir.⁴⁵

Şekil 6.1; Klasik Ulaşım ve Trafik Güvenliği Yaklaşımının Çözumsuzlüğü Döngüsü



Kaynak: Physica A: Statistical Mechanics and Its Applications, "Failure of Classical Traffic Flow Theories; Stochastic Highway Capacity And Automatic Driving"e göre hazırlanmıştır

Trafik Güvenliğinde İnsan Unsuru ve Güvenli Sistem Yaklaşımı ile Vizyon Sıfır Yaklaşımı

Uluslararası kuruluşların trafik güvenliği ile ilgili yaptığı çalışmalarda, trafik sorununun ciddi oranda hissedildiği 1950 sonrası dönemde, trafik güvenliğinin gelişimi ve trafik güvenliğinin sağlanması yolundaki faaliyetlerin dönüşümü 5 safhada ele alınmaktadır:

⁴⁴ Traffic Safety and Health, Traffic Safety In Planning - A Multi-Dimensional Model For The Zero Vision, Proc. In Transportation, New Mobility, Second International Conference, ISBN 3-540-67443-8. Berlin, 2000, s.61

⁴⁵ Physica A; Statistical Mechanics and Its Applications, "Failure of classical traffic flow theories; Stochastic highway capacity and automatic driving" Doi; 1601.025852016, s.700-747

Şekil: Trafik Güvenliği Yaklaşımlarının Kronolojik Gelişimi⁴⁶**Aşama 1: Sürücü Odaklı Çalışmalar Dönemi (1950'ler ve 1960'lar)**

Bu dönemde kurumlar birbirinden bağımsız ve dağınık olarak stratejiler üretmeye çalışmış, trafik güvenliği sorununun temelinde sürücülerin olduğu düşüncesinden hareketle, sürücülerde davranış değişikliği oluşturmaya yönelik faaliyetler yapılmış ve karayolu trafik güvenliği ile ilgili mevzuatın oluşturulması veya yeniden düzenlenmesine yönelik çalışmalar ön planda olmuştur. Dönemin başlıca özelliği ağır trafik cezalarının uygulamaya konulması, beraberinde yol kullanıcılarına yönelik eğitim çalışmalarının da takip edilmesidir.

Aşama 2: Sistem Odaklı Çalışmalar Dönemi (1970'ler ve 1980'ler)

Trafik kazalarının öncesinde, trafik kazalarının oluşumu esnasında ve trafik kazalarının sonrasındaki şartları ele alan ve halk sağlığı uzmanı Dr. William Haddon tarafından 1970'li yılların başında bilim dünyasına kazandırılan Haddon Matrisinin trafik güvenliğine tatbikiyle, sürücü dışındaki faktörler de trafik güvenliğinin konusu olarak incelenmeye başlanmış ve trafik güvenliği ile ilgili kapsamlı bir çerçeve oluşturulmaya çalışılmıştır. Trafik kazası öncesi önleme faaliyetleri ile trafik kazasından kaynaklanan kinetik enerjiye insan vücudunun dayanmasının mümkün olmadığı gerçeğinden hareketle, araç içi ve çevresel kaza koruma tedbirleri üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemde, sistemsel bir yaklaşımın takibi konusunda ilk çalışmalar yapılmıştır.

Aşama 3: Lider Kuruluşlar ve Mücadele Öncelikleri Dönemi (1990'ların başı)

Trafik güvenliğinin ancak kurumsal olarak bir lider kuruluş tarafından sağlanabileceği ve denetimler yoluyla trafik kazalarının azaltılabileceği tezinden hareketle trafik güvenliği çalışmaları yürütülmüştür. Bu dönemde, hükümetler ve sektörler arası işbirliğine önem verilmiş olup, artan motorlu araç sayısı karşısında karayolu trafik sistemlerine yapılan altyapı yatırımlarıyla trafik kazalarının sayısının azaltılabileceği fikri üzerine yoğunlaşmıştır. Özellikle Birleşik Krallık'ta karayolu altyapısına yapılan yatırımlar sayesinde trafik kazalarında ölüm sayısı yarı yarıya azalmıştır. Trafik kazalarına neden olan öncelikli alanlar tespit edilerek mücadele önceliği bu alanlara verilmiştir. Çok sektörlü mücadele anlayışı Avustralya ve Yeni Zelanda gibi ülkelerde pozitif sonuçlar vermesi nedeniyle diğer ülkeler tarafından da örnek alınarak yatırımlara yönelinmiştir.

Aşama 4: Hedef Odaklı Stratejiler ve Güvenli Sistem Yaklaşımı Dönemi (1990'ların sonu)

Bu dönemde trafik güvenliğinde belirlenen hedeflere ulaşmak amacıyla çalışmalar yapılmış ve kurumsal stratejiler geliştirilmiştir. Bu bağlamda trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla uygulamaya konulan "**Sürdürülebilir Trafik Güvenliği**" (Hollanda), "**Vizyon Sıfır**" (İsveç) ile "**Güvenli Sistem**" (Avustralya, Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İsviçre) yaklaşımları dikkat çekmiştir. Bu stratejilerde, başta hız yönetimi olmak üzere, sorunlu alanlar öncelikli olarak incelemeye alınmış, yol ve araç tasarımında insan hayatını korumaya yönelik tedbirler ön plana çıkarılmış ve trafik kazasında, mağduru suçlamak yerine trafik sisteminin kusuru olduğu düşüncesi benimsenmiştir.

Aşama 5: Yenilikçi Stratejiler Dönemi (2000'lerden günümüze)

Trafik sisteminin tamamını kapsayan çalışmalar üzerinde durularak, trafik güvenliğindeki tüm sektörlerin sorumluluğuna yönelik çalışmalar yapılmış, trafik kazalarının azaltılmasına yönelik hedef odaklı çalışmalar, etkili kurumsal yönetim ve verilerin analizi üzerinden stratejiler geliştirilmesi önem kazanmıştır. Bu dönemin ayırt edici özelliği, trafik güvenliği ile ilgili sorunlara yenilikçi çözümler üretilmiş olmasıdır. Bunların başında Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) trafik güvenliği alanına girmesi ve Elektronik Denetleme Sistemlerine (EDS) trafik kazalarının azaltılması çalışmalarında başvurulması sayılabilir. Ayrıca, drone ile trafik denetimi, alkol kilitleri ve uyuşturucu test kiti türü teknik cihazlar ile akıllı plaka sistemleri gibi pek çok teknolojik ekipmanın trafik güvenliği alanında kullanılmaya başlanması ile trafik güvenliğinde inovasyon dönemi başlamıştır.

Yukarıda da izah edildiği gibi bazen sorunların kaynağı bazen de korunması gereken temel değer olarak insan faktörü trafik güvenliği çalışmalarının her döneminde ana odak konularından birisi olarak görülmüştür.

Klasik anlayışların trafik güvenliğine hâkim olduğu dönemde, trafik kazalarının "**genel faili**" olarak kabul edilen insan unsuru, Güvenli Sistem Yaklaşımında yine trafik kazalarının nedensellik bağı içinde önemli, ancak failden çok "**mağdur**" kimliği ile öne çıkmıştır.

Bu bağlamda, trafik güvenliği açısından 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile takip edilecek olan Güvenli Sistem Yaklaşımı ve Vizyon Sıfır yaklaşımı hakkında detaylı açıklayıcı bilgi sunulmaktadır.

⁴⁶ Tablodaki bilgilerin hazırlanmasında: WHO, Strengthening Road Safety Legislation; A Practice And Resource Manual For Countries, Geneva, 2013, s.26; OECD-ITF, Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, 2008, s.98,99; T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023) ve Eylem Planı (2014-2016), s.15 bilgilerden faydalanılmıştır.

1. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI

İnsan faktörü trafik güvenliği bağlamında; geçme kuralları gibi bir kural ihlali yaparak bazen aktif, bazen de yorgun ve dikkatsiz araç kullanma, ışıklara dikkat etmeme gibi kural ihlali yaparak pasif olarak rol oynamaktadır. Trafik güvenliğinde insan faktörü; araç kullanma sıklığından, demografik özelliklere, psikomotor becerilerden, kişilik özelliklerine kadar geniş bir yelpazede değerlendirilmekte ve bütün bu faktörler trafik kazalarının meydana gelmesinde farklı oranlarda pay sahibi olarak kabul edilmektedir.⁴⁷

Güvenli Sistem Yaklaşımı, sadece trafik kazalarını azaltmaya odaklanan bir yaklaşımdan, trafik kazalarındaki can kaybı ve ciddi yaralanmaların önlenmesine odaklanan bir yaklaşıma geçişi ifade etmektedir. İyi yapılandırılmış güvenlik ilkeleri, Güvenli Sistem Yaklaşımını desteklemekte olup, tüm karayolu ulaşım sisteminin düzenli bir görünüşünü, yolları ve çevresi arasındaki ilişkiyi, araçların hızlarını, araçları ve tüm yol kullanıcılarını ele alarak sistemin bütününe kapsamaktadır.

Güvenli Sistem Yaklaşımı, sorumluluğu karayolları kullanıcılarından alıp karayollarını tasarlayanlara kaydırmayı amaçlar

Temel yönetim unsurları ile faaliyet alanlarını bütünleştirerek, güvenli bir ulaşım ağı oluşturmayı hedefleyen sistemik bir yaklaşımdır. Güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde, insan vücudunun dayanabileceği fiziki güç konusunda yapılan bilimsel çalışmaların sonuçlarını da dikkate alarak tedbirler geliştirilmiştir. İnsan vücudu yaradılışı itibarıyla maruz kalacağı kuvveti tolere edebilecek şekilde tasarlanmamıştır. Bu nedenle Güvenli Sistem Yaklaşımında önerilen tedbirler, insan vücudunun kaldırabileceğinden daha fazla şiddete maruz kalmasını önlemeyi amaçlamaktadır.

Güvenli Sistem Yaklaşımının temel ilkeleri;

- İnsanlar yanılabilir, insanlar hata yapabilir.
- **"Mağduru suçlamak"** yerine insan hatalarını **"affetmeye"** dayalıdır.
- İnsan vücudu kırılmandır, vücut kuvvete dayanıklı olacak şekilde tasarlanmamıştır.
- Karayolu güvenliğini geliştirme sorumluluğu tüm paydaşlar arasında paylaşılmalı, karayolu güvenliğini geliştirmek sadece bir kurumun sorumluluğunda olmamalıdır.

Güvenli Sistem Yaklaşımının bir diğer önemli yönü, insanın hata yapabileceğini planlama ve uygulamalarında göz önünde bulundurmasıdır. İnsan hata yapabilir ve insan hatasını gidermeye yönelik en iyi girişimlere rağmen, sözkonusu hataları tamamen ortadan kaldırmak mümkün değildir.

Bu nedenle, Güvenli Sistem Yaklaşımı, insan hatalarını ve başarısızlıklarını **"affetmek"** için açıkça tasarlanan bir karayolu güvenliği sistemi inşa etmeyi önermektedir.

Güvenli Sistem Yaklaşımında, karayolu ağı bir bütün olarak ele alınmaktadır. Bu sebeple, Güvenli Sistem Yaklaşımının getirdiği anlayışla yeni altyapı, yolların iyileştirilmesi, çevre trafiğinin sakinleştirilmesi ve diğer birtakım önlemler alınarak yolların daha güvenli olması sağlanabilmektedir.

Güvenli sistem yaklaşımının 4 ana bileşeni;⁴⁸

- 1. Daha güvenli yollar:** Güvenli sistem yaklaşımına göre, yolların kaza riskini en aza indirecek ve kaza meydana geldiğinde ise yaralanmaların şiddetini en aza indirecek şekilde tasarlanması gerekmektedir. Güvenlik özellikleri, yol tasarımına en baştan itibaren dâhil edilmelidir.
- 2. Daha güvenli hız:** Güvenli sistemlerdeki hız sınırlarının, kazaların önlenmesi ve kaza meydana gelmesi halinde ise insan vücudunun dayanabileceği fiziksel şiddetin en üst limitine uygun olarak belirlenmesi gerekmektedir. Saatte 20 km/s üzerindeki hızla çarpan bir araç, korunmasız bir yaya için ölümcül risk taşımaktadır. Mevcut araçlar üretimleri itibarıyla, içindeki insanları yandan çarpmalarda çarpan araç 50 km/s hızın altında seyrediyorsa, kafa kafaya çarpışmalarda ise içinde buldukları araç saatte 65 km/s hızın altında hareket ediyorsa koruyacak şekilde tasarlanmıştır.
- 3. Daha güvenli araçlar:** Araçlar, kazaların oluşmasını ve sonuçlarını en aza indirecek şekilde tasarlanmalıdır. Teknoloji ve yola uygunluk ilkeleri daha güvenli araçların üretilmesinde ana kriterler olmalıdır. Çarpışmaları önlemeye yardımcı olan aktif güvenlik önlemleri arasında; çarpışmadan kaçınma sistemleri, (yarı) otonom araçlar, denge kontrolü, araçlar arası iletişim, otomatik fren sistemleri, hava yastığı teknolojisi, alkol kilitleri ve filo araçları için de hız sınırlayıcılar mevcuttur. Pasif güvenlik önlemleri olan üç noktalı emniyet kemerleri, yastıklı gösterge panelleri ve hava yastıkları araçların tamamında standart olarak bulunması gerekmektedir.

⁴⁷ Accident Analysis and Prevention, Personality and behavioural predictors of traffic accidents; Testing a contextual mediated model, ScienceDirect, Volume 35, Issue 6, 2003, s.958

⁴⁸ SafetyCube, The Application Of Systems Approach For Road Safety Policy Making, Deliverable 8.1 of the H2020 project. Ref. Ares(2016)6208891, 2016, UK, s.11-23

- 4. Daha güvenli yol kullanımı:** Karayolunu kullanan herkesin çekinmeden ve güvenliğinden emin olarak trafiğe katılmasını sağlamak tüm devletlerin görevidir. Burada esas olan sorumluluğun orantılı olarak paylaşılmasıdır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) gibi uluslararası kuruluşlar tarafından yayınlanan raporlara göre,^{49,50,51}
- İnsanların hata yapabileceklerinin ve insan hatalarının sonucunun ölüm olmaması gerektiğinin trafik güvenliğine yönelik çalışmalarda peşinen göz önünde bulundurulması,
 - İnsanın yaratılışı gereği bedeni yaralanmalara açık olduğunun ve fiziksel yapısının sınırları bulunduğunun göz önünde bulundurulması,
 - Sistemin hesap verebilirliğinin güçlendirilmesi,
 - Trafik güvenliğinde etik değerlerin geliştirilmesi,
 - Sosyal değerlerin geliştirilmesi,

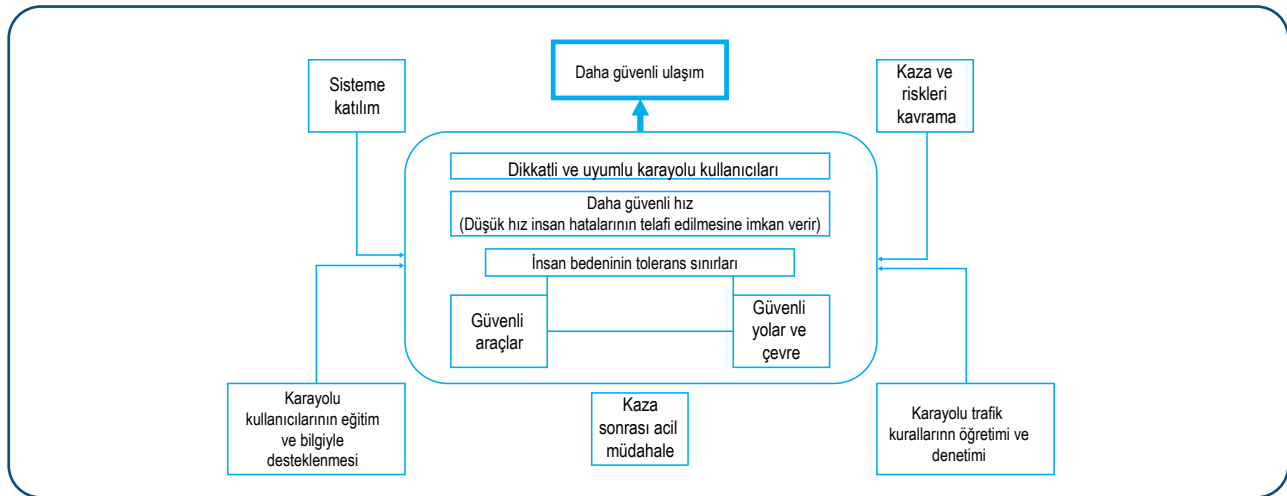
prensiplerinin öncelikli olarak trafik güvenliği yönetimine adapte edilmesi gerekli görülmektedir.

Güvenli sistem yaklaşımının, yayalar başta olmak üzere incinebilir yol kullanıcıları, iki veya üç tekerlekli motorlu araçlar, güvenli hız yönetimi gibi karayolu trafik güvenliğinin hassas alanları bakımından çok sayıda faydası mevcut olup bu faydalar özetlenecek olursa;

- **Risklerin değerlendirilmesi;** Karayolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla araç hızı, zayıf yol tasarımı, yetersiz trafik kural ve düzenlemeleri gibi risk oluşturan faktörlerin tümü değerlendirmeye alınmalıdır. Güvenli sistem yaklaşımı ile araştırmanın tek ya da birkaç risk faktörü üzerinde dar bir şekilde yoğunlaşması engellenmiş olmaktadır.
- **Kapsamlı müdahalelerin bir araya getirilmesi;** Araç tasarımı, karayolu altyapısı, hız sınırlarını sağlamaya yönelik trafik kontrolleri ile trafik kanun ve düzenlemelerinin denetimi gibi tüm hususların bütüncül bir şekilde ele alınmasına imkân vermektedir.
- **Önceki uygulamalardan ders çıkarılması;** Güvenli sistem yaklaşımı ile birlikte, gelişmiş ülkelerin geçmiş tecrübelerine göre sadece motorlu araçların kullanacağı karayolu yapımının önceliklendirilmesi gibi hataların, imkânları kısıtlı düşük ve orta gelirli ülkeler tarafından tekrar edilmemesi için bilgi paylaşımı mümkün hale gelmektedir.
- **Kurumlar arası işbirliği;** Karayolu trafiğinin her bir alt bileşeni, karar vericiler, sonuçlar ve çözümlerin ele alınması ile kapsamlı ve çok boyutlu bir bakış açısı gerektirmektedir. Bu açıdan, muhtelif kuruluş ve sektörler arasındaki işbirliği, Güvenli sistem yaklaşımının temel taşı oluşturmaktadır.

Güvenli Sistem Yaklaşımının özü; Trafiği oluşturan yol, araç ve yasal düzenlemeler gibi trafik sisteminin tüm unsurlarının insanın zayıf ve güçlü yönlerine göre şekillendirilmesi ve insanların da kendilerini korumaya yönelik olarak yürürlüğe konulan kurallara ve yapılan düzenlemelere uygun hareket etmesidir. Örneğin, hava yastığı ve kapı içi kaplamaları gibi araç içi koruma sistemlerinin kaza anında insanın zarar görmesini önleyecek şekilde üretilerek araçlara monte edilmesi, aynı zamanda da insan unsurunun da emniyet kemerini takarak kendi can güvenliğini sağlaması veya alkol etkisinde araç kullanmayarak kendisinin veya başkalarının zarar görmesini önlemesidir. Güvenli trafik sisteminin parçası olan elemanların tek gayesi insanın zarar görmesinin önlenmesidir. Güvenli Sistem Yaklaşımı bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, aşağıdaki şekilde özetlenebilmektedir;

Şekil: Güvenli Sistem Yaklaşımı

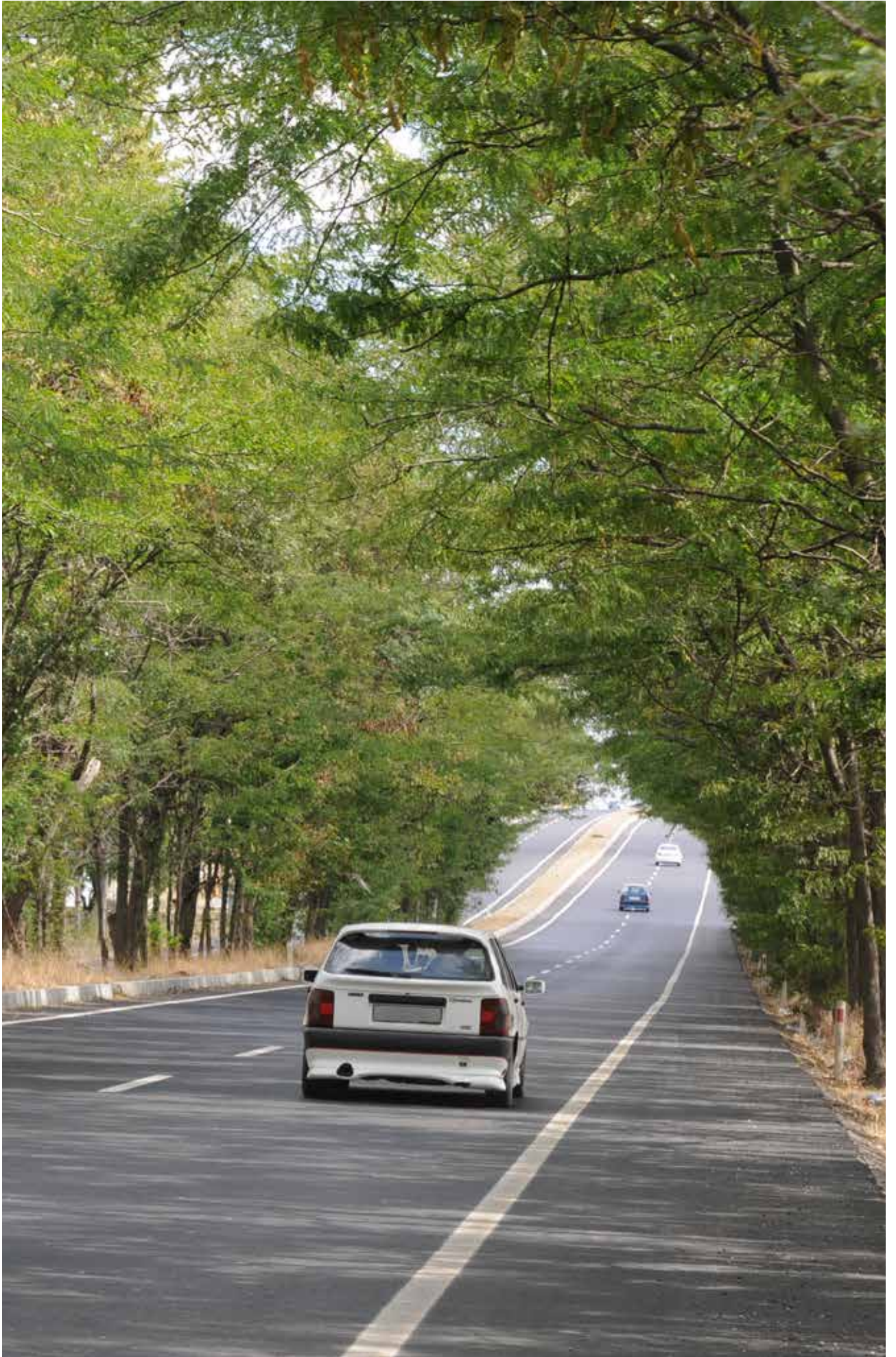


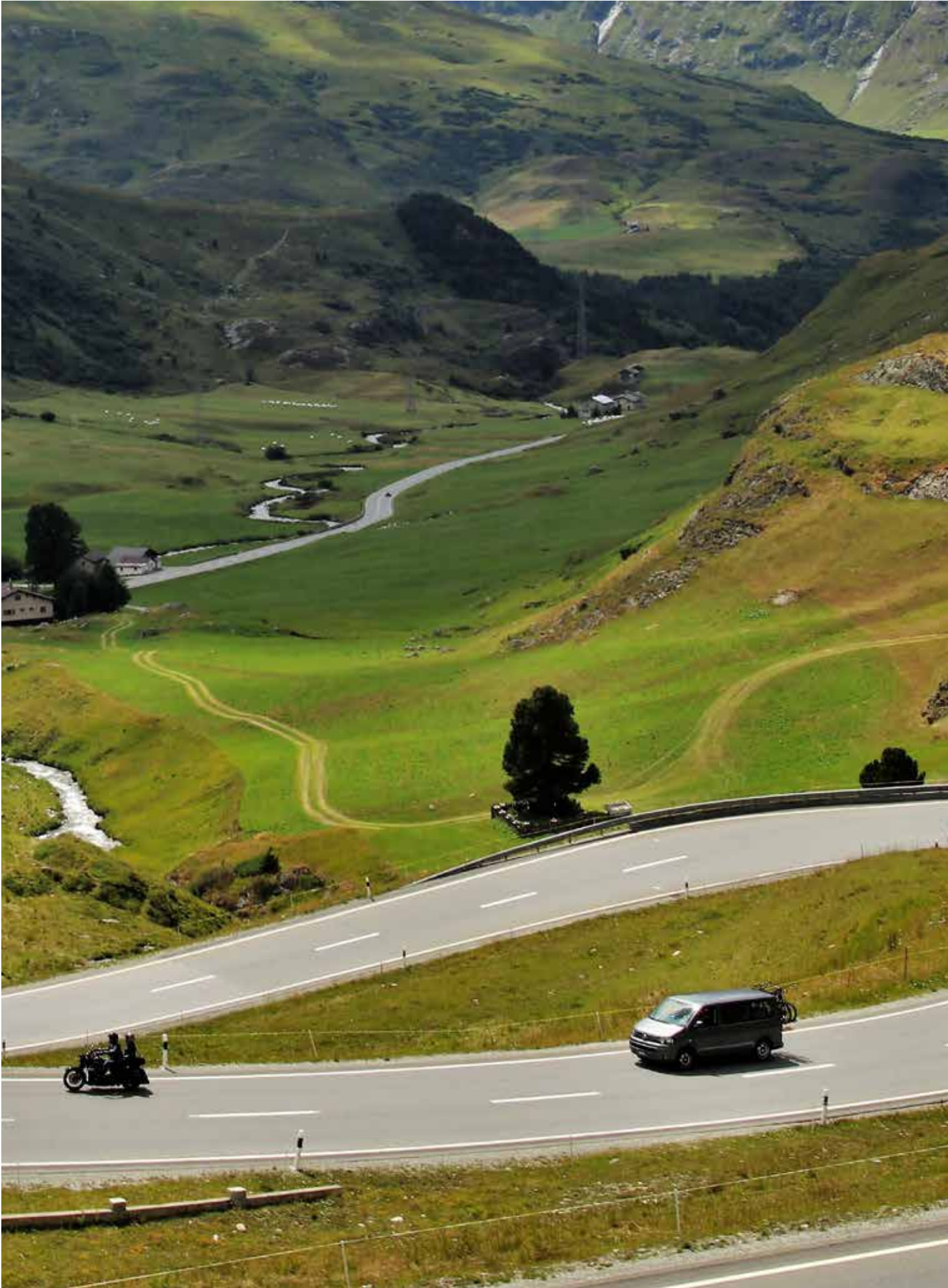
Kaynak: WHO, Pedestrian safety; A road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva, 2013, s.6 ve WHO, Powered two- and three-wheeler safety; a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2017, s.29'a göre hazırlanmıştır

⁴⁹ WHO, Pedestrian Safety; A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013, s.6-8

⁵⁰ WHO, Powered Two- And Three-Wheeler Safety; A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978-92-4-151192-6, Geneva, 2017, s.29,30

⁵¹ OECD/ITF, Towards Zero Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, ISBN 978-92-821-0195-7, 2008, s.107-130





2. HEDEF; TRAFİKTE SIFIR CAN KAYBI YAKLAŞIMI (VİZYON SIFIR)



2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin önemli dayanağı olan ve ülkemizde takip edilmeye başlanan **Vizyon Sıfır yaklaşımı** "*hiçbir hatanın bedelinin insan hayatı olmaması gerektiği*"⁵² düşüncesinden hareketle takip edilmeye başlanan bir trafik güvenliği anlayışı olup, bu anlayışın temel özellikleri; "*karayolu trafik yönetimine kapsamlı bir yaklaşım getirmesi, sorunu sistem yaklaşımı ile ele alması, trafik yönetiminde maliyet-fayda analizi yerine etik ve insani değerleri öne çıkarması, trafik güvenliğinde klasik anlayışı değiştirerek sorumluluğu sadece sürücülere yüklemekten tüm paydaşlar arasında dağıtması ve bu esaslara dayalı stratejiler geliştirilerek uygulamaya*" konulmasıdır. "**Vizyon Sıfır Yaklaşımı**", bahsedilen bu yönleri ile karayolu trafik yönetimine modern bir anlayış getirmiştir.⁵³

"**Vizyon Sıfır**" trafik kazalarında sıfır can kaybını hedeflemektedir. Birçok ülkede başarı ile uygulanan bu yaklaşım bazı başka ülkelerde de "**Sıfıra Doğru**" adıyla takip edilmekte ve olumlu sonuçlar alınmaktadır.

"**Vizyon Sıfır Yaklaşımı**" dört ana ilkeye dayanmaktadır. Bu ilkeler kısaca özetlenecek olursa,⁵⁴

- **Etik:** İnsan hayatı ve sağlığı herşeyin önünde gelir, hayat ve sağlık, hareketlilik ve ulaşım sisteminin diğer hedeflerinden daha önceliklidir.
- **Sorumluluk:** Karayolu trafik sistemindeki hizmet sunucuları ile uygulayıcılar, sistem güvenliği ile ilgili sorumlulukları yol kullanıcıları ile ortaklaşa paylaşırlar.
- **Güvenlik:** İnsanlar hata yaparlar. Bu nedenle, karayolu ulaşım sistemleri bu hataları hesaba katarak, hata olasılığını ve hata olduğunda da bunun yol açabileceği hasarları asgariye indirmelidir.
- **Değişim Mekanizmaları:** Karayolu ulaşım sisteminde hizmet sunanlar ve bunları denetleyenler, bütün vatandaşların güvenliği için ellerinden gelen azami gayreti sarfetmek zorundadır. Trafik güvenliğinin sağlanması için yol kullanıcıları ile birlikte çalışılmalı ve her biri gerektiğinde değişime hazır olmalıdır.

"**Vizyon Sıfır Yaklaşımı**" ile trafik güvenliği klasik yaklaşımları, odaklanılan noktalar ve trafik sorununun kavrayışı bakımından ayrılmakta ve her iki anlayış da aynı sorulara farklı cevaplar vermektedir.

⁵² Vision Zero: Hiç kimsenin yaralanmadığı veya hayatını kaybetmediği bir trafik sistemidir.

⁵³ The Swedish Transport Administration, Renewed Commitment to Vision Zero Intensified efforts for transport safety in Sweden, Production: Ministry of Enterprise and Innovation Item no: N2016.34, 2016, s.10

⁵⁴ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention: Summary, 2004, ISBN 92 4 159131 5, Geneva, 2004, s.19-20

Vizyon Sıfır yaklaşımının daha iyi anlaşılması açısından soru-cevap tablosu aşağıda sunulmuştur;

Tablo: Trafik güvenliğinde klasik yaklaşımlar ve Vizyon Sıfır mukayesesi

Soru	Klasik Yaklaşım	Vizyon Sıfır Yaklaşımı
Trafik güvenliğinde sorun nedir?	Kaza riskidir.	Can kayıpları ve ciddi yaralanmalardır.
Trafik güvenliği sorununun sebebi nedir?	İnsan faktörüdür.	İnsanların hata yapabileceklerinin ve hassas olduklarının göz önünde bulundurulmamasıdır.
Trafik güvenliğinin sağlanmasından kim sorumludur?	Yol kullanıcısı olan bireyler sorumludur.	Sistemi tasarlayanlar sorumludur.
İnsanların trafik güvenliği talebi var mıdır?	İnsanlar trafik güvenliği talep etmezler.	İnsanlar trafik güvenliği talep ederler.
Trafik güvenliğinde hedef nedir?	Can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların sayısını uygun bir seviyeye getirmektir.	Can kayıplarını ve ciddi yaralanmaları tamamen ortadan kaldırmaktır. (Sıfırlamaktır)

Kaynak: World Resources Institute, Sürdürülebilir & Güvenli Trafikte Sıfır Can Kaybı için Vizyon & Kılavuz, Washington DC, ISBN 978-1-56973-927-7, 2018, s.18

Bu vizyonu uygulamaya geçirmek, şimdiye kadarki alışkanlıklarımızı gözden geçirmemizi gerektirmektedir

Trafik güvenliğinin sağlanması için trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2030 yılına kadar %50 azaltılması ve 2050 yılına kadar da tamamen gündemden çıkarılması hedefi, bazı değişiklikleri zorunlu kılmaktadır. Güçlü trafik güvenliği yönetiminin yanı sıra, herkesin trafik güvenliği hedefine bağlılığı ve adeta bir seferberliğin ilan edilmesi bu süreçte çok önemlidir.

Vizyon sıfır anlayışının hayata geçirilmesi, güvenliğin tüm trafik yatırımlarında ve karar alma süreçlerinde birinci öncelik olarak kabul edilerek, trafik kazalarında sorumluluğun tek başına insan hatalarına yüklenilmesi yerine sistem değişikliğine odaklanılmasını ve açıkça tanımlanmış hedefler ile bu hedeflere ulaşılması için alınması gereken tedbirlerin uygulanmasını gerekli kılmaktadır.

Araç içindekilerin emniyet kemeri kullanmadığı bir araç, çarpışma durumunda hangi güvenlik donanımlarına sahip olursa olsun yeterince güvenli değildir. Altyapısı ne kadar sağlam ve güvenli olursa olsun, sürücülerin aşırı hız yaptığı ve dikkatsiz sürücülerin araç kullandığı bir karayolu da yeterince güvenli değildir.

Bu nedenle, karayolu trafik güvenliğinin sağlanması, sistemi oluşturan tek bir unsurun iyileştirilmesi veya sadece bir parçanın denetim altında bulundurulması ile mümkün değildir. Karayolu sistemini oluşturan tüm parçaların ve unsurların birlikte ve insanın korunması ana amacı etrafında; doğru seyir hızında araç kullanılması, yol ve araç donanımları ile insanların tam olarak korunması, tüm yol kullanıcılarının sorumluluk bilinci içerisinde hareket etmeleri, hukuk sisteminin ve teknolojinin de trafik güvenliğinin sağlanmasına hizmet etme bilinciyle hareket etmesi durumunda başarıya ulaşılması mümkündür.

Vizyon Sıfır Yaklaşımı Uygulama Örneği

Vizyon Sıfır yaklaşımı 2014 yılında New York şehrinde sivil toplum kuruluşlarının Vizyon Sıfır yaklaşımına çağrı yapan bir rapor hazırlayarak kampanya başlatması üzerine mahalli kurum ve kuruluşları kapsayan çok sektörlü bir eylem planı hazırlanarak Vizyon Sıfır yaklaşımı uygulanmaya başlanmış, uygulamanın devamında trafik kazası sonucu ölümlerde %28 azalma sağlanmış olup yaya ölümlerinde ise bu oran %45 olmuştur.

Bu oranların sağlanmasında, Vizyon Sıfır yaklaşımının ısrarlı ve koordineli uygulamasının ciddi bir payı olup, trafikte güvenliğin ön plana alınmış olması, toplumun bu yaklaşımı benimseyerek sahip çıkması ve verilere dayalı olarak trafik yatırımlarının yönlendirilmiş olmasının büyük önemi vardır.

New York şehri uygulamasında, insan odaklı bir yaklaşım takip edilerek yaya geçitleri yeniden dizayn edilmiş, bisiklet yolları korumalı hale getirilmiş, denetimler ve eğitim faaliyetleri artırılarak yaya ve bisikletli güvenliği öncelikli hedef kabul edilmiştir.

Vizyon Sıfır yaklaşımı çerçevesinde mevzuat düzenlemeleri yapılmış ve şehiriçi hız sınırı 30 mil/saatten (48 km/s) 25 mil/saate (40 km/s) indirilmiştir.

Ayrıca, elektronik sistemlerle hız denetimi şehrin her tarafında yaygın olarak yapılmaya başlanmış ve trafik denetimleri ölüm ve yaralanmaya neden olan trafik kural ihlallerine odaklanmıştır.⁵⁵

⁵⁵ Worldbank-Embarq-World Resources Institute-Global Road Safety Facility, Sustainable & Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths, ISBN 978-1-56973-927-7, Washington DC, 2018, s.19



BÖLÜM 07

TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI AMACIYLA ALINACAK TEDBİRLER VE YAPILACAK ÇALIŞMALAR

Özet

Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, belirlenen 2030 ve 2050 yılları hedeflerine ulaşmak amacıyla, yollarımızı içerisine alan altyapı kalitesinin artırılmasını, ülkemizin yol ağında daha güvenli araçların kullanılabilmesi amacıyla mevcut düzenlemelerin güçlendirilerek araçların daha emniyetli hale getirilmesini, belirlenen trafik kurallarına trafikteki insan unsurunun daha fazla uyum sağlayarak nihayetinde diğer yol kullanıcıları ile empati kurulması suretiyle insan hayatını korumayı esas alacak şekilde trafik kültürünü geliştirmemizi zorunlu kılmaktadır.

Hedef müdahale alanlarında hayata geçirilecek olan faaliyetler, uygulamalar, değişiklikler, gelişme ve ilerlemeler ile etkin bir sistem yönetimi çatısı altında uzun vadeli hedefler gerçekleştirilecektir.

Trafik kazalarının neden ve nasıl meydana geldiği ile hangi tedbirlerin alınması gerektiği konusunda analizler yapıldığında, aşağıdaki dokuz ana alanda müdahalelerin planlanarak tedbirlerin hayata geçirilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Strateji Belgesi kapsamında öncelikle müdahale edilmesi gereken üç alan;

1. Aşırı ve Uygunsuz Hızla Mücadele,
2. İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması,
3. Kaza Kara Noktalarının İyileştirilmesi ve Etkin, Sürekli, Yoğun Denetimler Yoluyla Can Kayıplarının Önlenmesi

olarak tespit edilmiştir.

Ayrıca, müdahale planlamaları kapsamında da;

1. Trafik Güvenliği Yönetimi,
2. Altyapı; Yol ve Yol Çevresi,
3. Araçlar,
4. Yol Kullanıcılarına Yönelik Eğitimler, Bilgilendirme Çalışmaları İle Kampanyalar,
5. Trafik Denetimleri,
6. Kaza Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon,

alanlarında müdahaleler gerçekleştirilecektir.

On yıllık zaman diliminde belirlenen hedef alanlarında söz konusu Strateji Belgesi kapsamında yapılacak çalışmalar Eylem Planlarında detaylı halde belirtilecek ve zaman çizelgesi ile hedef kartlarına dayalı olarak hayata geçirileceklerdir. Zaman içerisinde ortaya çıkan ve trafik güvenliğinin geliştirilmesine hizmet edeceği değerlendirilen yeni çalışmalarda eylem planlarında yer alacaktır.

TRAFİK GÜVENLİĞİ TEDBİRLERİ VE MÜDAHALELER

A. ÖNCELİKLİ ALANLAR

Özet

Öncelikli Alanlar başlığı altında, geçmiş tecrübelerin ışığında, karayolu trafik güvenliğinin parçası olan bazı özel alanların diğer alanlara göre daha fazla odaklanmayı gerektirdiği, genel olarak üretilen çözümlerin bu alanlarda özelleştirilmesi gerektiği değerlendirilmiştir.

- **Aşırı ve yol yapısına uygun olmayan hız tercihi**, trafik kazalarında meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların en önde gelen nedeni olmaya devam etmektedir.
- **İncinebilir Yol Kullanıcıları** olarak adlandırılan yayalar, bisikletliler, motorlu iki tekerlekli araç kullanıcıları, çocuklar, gençler ve yolcular, trafik güvenliği bağlamında özel ilgi ve odaklanması gereken grubu oluşturmaktadır.
- **Kaza Kara Noktası** olarak adlandırılan yol kesimleri altyapı iyileştirmeleri ile birlikte koordineli bir denetleme stratejisini de beraberinde gerektirmektedir. Karayolu ağında bulunan bazı yol kesimlerinde çeşitli nedenlere bağlı olarak trafik kazaları göreceli olarak daha fazla meydana gelmekte, buna bağlı olarak da bu kesimlerde can kaybı ve ciddi yaralanmalar daha fazla olmaktadır.



1. AŞIRI VE UYGUNSUZ HIZLA MÜCADELE

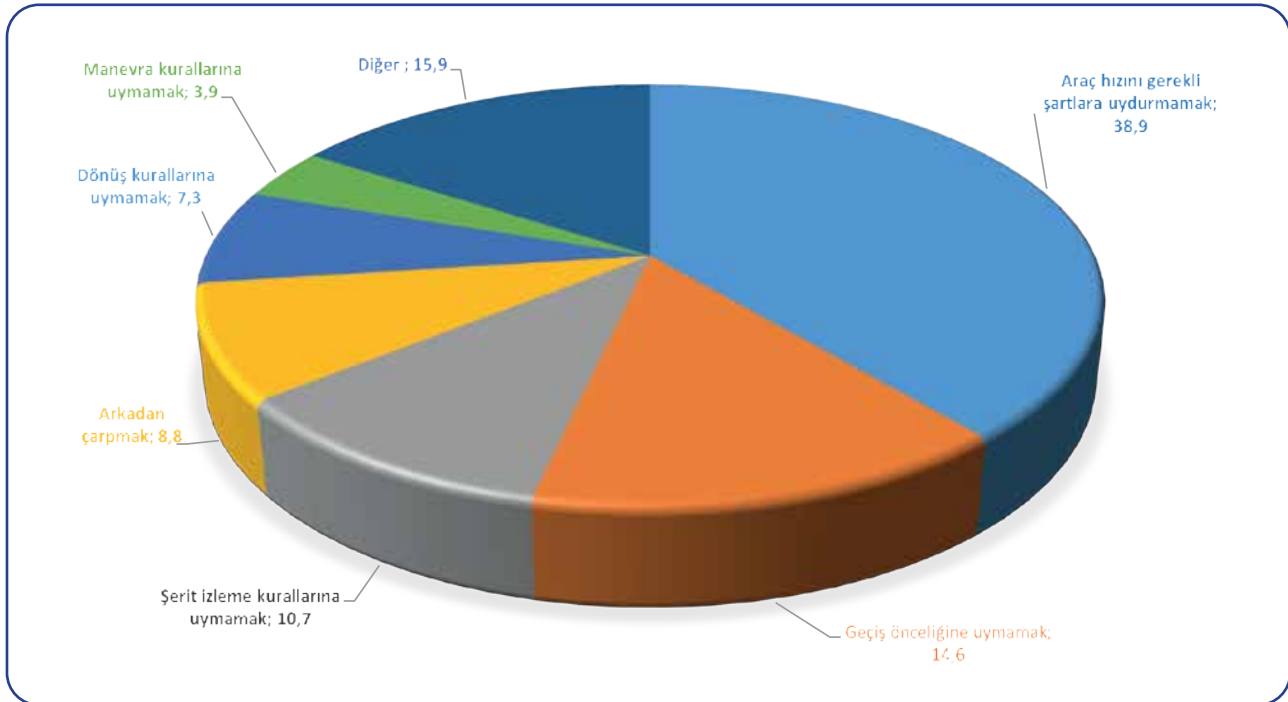
Hız ve can kaybı/ciddi yaralanmalar arasındaki ilişki çok iyi bilinmekle beraber, bu olgular arasında orantılı bir ilişki olmadığına altı çizilmelidir. Diğer bir ifadeyle, can kaybı ve yaralanma oranlarındaki artış hızdaki artışla orantılı olmayıp, hızdaki %10'luk bir artış can kayıpları ve ciddi yaralanmalar üzerinde %10'dan daha fazla bir artışa neden olmaktadır. Hız kontrolü ve hız yönetimi kapsamında dikkate alınması gereken hususlar şunlardır;

- Yaya ve bisikletliler dâhil tüm yol kullanıcıları için güvenli trafik ortamı sağlayacak bir yol derecelendirme sistemi,
- Sürati düşürecek şekilde tasarlanmış mühendislik önlemleri,
- Araçlara ilişkin önlemler (örn. ISA - Akıllı Hız Sınırlayıcılar),
- Aşırı hız tespit sistemleri ve yasal süreç,
- Aşırı hız yapan sürücüler başta olmak üzere yol kullanıcılarına yönelik eğitim ve kampanyalar.

Aşırı ve uygunsuz hız, kaza nedenlerinin başında gelmektedir. 2010-2019 yıllarını kapsayan on yıllık dönemde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının %98,6'sının insan kusurlarından kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

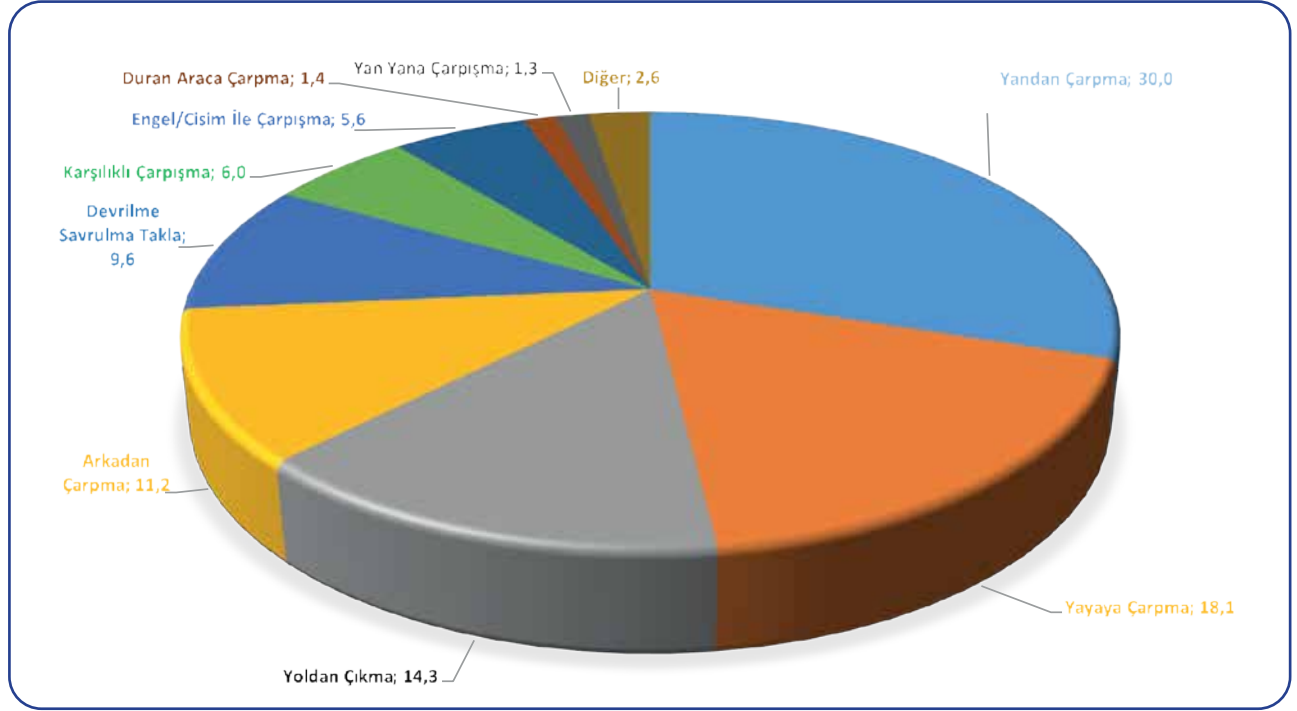
2019 yılında meydana gelen trafik kazalarına bakıldığında da bu durumun değişmediği; sürücü kusurlarından olan **"aracın hızını, aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak"** ihlalinin %38,9'la ilk sırada geldiği görülmektedir. Önceki yıllarda da bu sürücü ihlalinin değişmediği trafik verilerinden anlaşılmaktadır.

Grafik: 2019 Yılı Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Kusur Dağılımı



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

2019 yılında meydana gelen kaza oluş türlerinde genel anlamda asli veya tali olarak **"aşırı ve uygun olmayan hız"** faktörünün etkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Sırasıyla yandan çarpma %30, yayaya çarpma %18,1, yoldan çıkma ise %14,3'le sıralanmaktadır. Önceki yıllarda da bu sıralamanın değişmediği trafik verilerinden anlaşılmaktadır.

Grafik: 2019 Yılı Trafik Kazalarının Oluş Türlerine Göre Dağılımı

Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

Bunun için de hız tespit sistemleri ile yaptırımlar güçlendirilmeli ayrıca sürücülerin hız sınırlarına uymasını kolaylaştıracak şekilde tüm yol kesimlerinde hız sınırları daha açık, anlaşılır ve tutarlı hale getirilmelidir.

Tüm karayolu ağıımızda güvenli ve uygun seyahat hızlarının tespit edilmesi gerekmektedir

"Ne kadar hız, o kadar fazla kaza riski" olarak ifadesini bulan karayolu trafiğindeki hız problemi, özellikle son on yılda yapılan kaza analizlerinde trafik kazalarının nedenleri arasında ilk sıralarda gelmektedir. Hız artıçça, aracın fren mesafesi de uzamaktadır.

Normal koşullarda araç kullanırken herhangi bir tehlikeyle veya acil durumla karşılaştığında sürücünün ortalama tepki verme süresi 1 saniyedir. Bu ölçü ile ele alındığında, 80 km/s hızda hareket eden bir aracın sürücüsü ani bir tehlikeyle karşılaştığında frene basmak için 1 saniye düşünüp karar verecek ve bu 1 saniyede kullanmış olduğu araç 80 km/s hız üzerinden 22 metre daha mesafe kat etmiş olacaktır. Sürücü frene bastıktan sonra bu defa fizik kuralları gereği fren mesafesi devreye girecek ve toplamda araç tehlikenin hissedildiği noktadan itibaren 57 metre mesafede durabilecektir.

Ayrıca güvenli hız, yolcular dahil olmak üzere diğer yol kullanıcıları üzerindeki stresi azaltmakta, diğer insanlara da rahatça bisiklete binme, yaya olarak hareket etme veya çocuğunun elinden tutarak kaldırımdan yürüyebilme güvenini sağlamaktadır.

Etkin bir hızla mücadele stratejisinin yürütülebilmesi için;⁵⁶

- Kanunda belirtilen hız sınırlarının her yerde aynı standartlara göre uygulanması,

- Yerleşim yerlerindeki azami hız sınırının en fazla 50 km/s olarak belirlenmesi,
- Mahalli yetkililerin hız sınırlarını yeniden belirleme (*okullar bölgesi gibi gerekli olan yerlerde hızın düşürülmesi için*) yetkisinin olması gerekmektedir.

2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi kapsamında hazırlanan eylem planları ile yol kullanıcıları tarafından karayollarının dizaynına uygun seyahat hızının tercih edilmesi için faaliyetler yürütülecek ve düzenlemeler hayata geçirilecektir. Ülkenin ekonomik canlılığı ve gelişimi için hayati önem taşıyan, yük ve yolcu taşımacılığı açısından önemli olan karayolu güzergahlarında ve kaza riskinin yüksek olduğu yol kesimlerinde mühendislik önlemleri ile standartların yükseltilmesi, diğer yol kesimlerinde ise hızı azaltıcı önlemlerin alınması yöntemi takip edilecektir.

Hızın azaltılması ilk bakışta ekonomik olarak yolculuk maliyetini artıran bir önlem gibi görülse de aynı zamanda yol yapısının ve araçların daha az yıpranmasını, çevre kirliliğini, karbon emisyonunu ve çevresel gürültüyü azaltan bir etkiye sahip olmakla birlikte beraberinde trafik kazalarından kaynaklı olası can kaybı, yaralanma riski ve hasardan kaynaklı maliyetleri azaltan bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı zamanda karayolundaki işletme hızlarının düşürülmesine yönelik yapılacak inovasyon çalışmaları ile karayolu ulaşımına alternatif diğer taşıma modlarının öncelik kazanarak ülkenin daha dengeli bir ulaşım yapısına kavuşturulması sağlanacak ve böylelikle uzun vadede ekonomik olarak daha verimli ve sürdürülebilir bir ulaşım profili ortaya konacaktır.

⁵⁶ WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2

Yol kullanıcılarının belirlenen azami hıza uygun olarak seyahat etmeleri gerekmektedir

Hız sınırı kaç olursa olsun, belirlenen hız sınırlarına uyulmasının ve hız denetimlerinin trafik güvenliği açısından çok ciddi faydaları bulunmaktadır. Halen ülkemizde **"etkin, sürekli ve yoğun"** denetimler yürütülmekte ve sürücülerin hız yapmalarının önlenmesi amacıyla yol kullanıcılarının **"her zaman ve her yerde"** denetlendiklerinin altını çizen bir yaklaşım takip edilmekte, **"maket/model araç"** gibi denetime yardımcı başka yöntemler ile de **"Algılanan Yakalanma Risk Duygusu"** canlı tutulmaktadır.

Ülkemizde, otoyollar başta olmak üzere yüksek risk taşıyan yol kesimlerinde Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemleriyle, yaklaşıma istikametinde yatay ve düşey işaretlemeler yapılarak herkesin algılayabileceği şekilde açıkça belirtilmiş olan sistemler ile denetimler de yerine getirilmektedir. Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemlerinin Kurulu bulunduğu yol kesimlerinde meydana gelen ölümlü ve ciddi yaralanmalı trafik kazalarında önemli oranda azalma sağlanmıştır.

Hız yönetimi alanında son yıllarda uygulamaya konulan Ortalama Hız Koridorlarının (Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemleri) yaygınlaştırılarak hız denetimlerinin güçlendirilmesi yaklaşımı, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin öncelikli alanlarından birisini oluşturmaktadır

Trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların meydana gelmesindeki kusurların başında aşırı ve yola uygun olmayan hızın olduğu gerçeğinden hareketle, Ortalama Hız Koridorları (Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemleri) yeni geliştirilen projeler ile yaygınlaştırılarak, daha fazla bölgede ve yol kesiminde yol kullanıcılarının güvenli hızda seyahat etmeleri sağlanacaktır. Ayrıca, bu denetim yöntemi, çok riskli ve Kaza Kara Noktası olarak nitelendirilen yol kesimlerinde diğer denetleme yöntemleri ile de desteklenecektir.

Bu Strateji Belgesinin geçerli olacağı 2030 yılına kadar, teknolojik gelişmelerin araç üretimine adaptasyonu ile ortaya çıkacağı değerlendirilen Akıllı Hız Yardımı (ISA) gibi gelişmelerin, kurallara uygun davranış sergileyen sürücülere kolaylık sağlayacağı ve hız sınırlarında araç kullanma konusunda yardımcı olacağı değerlendirilmektedir. Hız denetimlerinin, araç içi denetim teknolojileri ile güçlendirilmesi yollarımızda hıza dayalı daha az kaza ve can kaybının sağlanmasına yardımcı olacaktır.

Elektronik hız denetimi

Şehir içi ve şehirlerarası yollarda ortalama hız ihlal denetleme sistemlerinin tüm karayolu ağını kapsayacak şekilde yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Ek Madde 16 kapsamında kurulan EDS'lerde de anlık hız yerine ortalama hız denetimleri esas alınacaktır.

Hız denetimi programı

Özellikle gece ve trafik hacmi yüksek koridorlar başta olmak üzere, ülke sathında daha çok hız kontrolü gerçekleştirilecektir. Aşırı ve uygunsuz hızla mücadele bağlamında, sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması usulünün hız yapma alışkanlığının ortadan kaldırılması yönünde değişiklik çalışmalarının yapılması değerlendirilecektir.

Hız levhalarının açık ve tutarlı olması

Yapılan araştırmalardan, hız sınırlarının açık ve anlaşılır olarak yatay ve düşey işaretler ve levhalarla gösterildiği durumlarda, sürücülerin hız sınırlarına daha fazla uyma davranışı gösterdikleri ve hıza bağlı kazaların azaldığı anlaşılmaktadır.

Trafikte Hız Algısı

ÖNYARGI: YANLIŞ

Hız sınırlarının düşürülmesinin kazalara etkisi sınırlıdır. Yeterince hızlı mesafe kat edilemediğinden seyahat süresi uzamakta, gereksiz zaman ve ekonomik kayıp meydana gelmektedir.

BİLİMSEL ARAŞTIRMANIN SONUÇLARI: DOĞRU

Yapılan araştırmalardan, trafik için belirlenen ortalama hıza uyulması dolayısıyla kaybedilen zamanın, toplam seyahat süresi üzerinde ciddi bir etkisi olmadığı anlaşılmaktadır. Örneğin, 15 kilometrelik bir yol kesiminde azami hızın saatte 100 kilometreden 60 kilometreye düşürülmesi, 15 kilometrelik bu yol kesiminde sürücünün kilometrede 4 saniye ve toplamda 50 saniye kaybetmesine neden olmakta⁵⁷ ancak, hız düzenlemeleri bulunmayan yollarda ise, yol kullanıcılarının düzensiz hız tercihleri nedeniyle meydana gelen trafik sıkışıklıkları, trafik düzensizlikleri ve kazalar nedeniyle toplam seyahat süresi daha fazla uzamaktadır.

Ayrıca, düzensiz hızdan kaynaklı olarak ani hızlanma ve yavaşlamalar nedeniyle yakıt sarfiyatı artmakta, aşırı yakıt tüketimi ve ısınma dolayısıyla çevresel zararlar oluşmakta, hıza bağlı trafik kazaları nedeniyle de bireysel ve toplumsal açıdan çok daha fazla sosyo-ekonomik maliyetler ortaya çıkmaktadır.

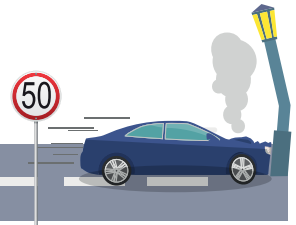
⁵⁷ Malatest International, "Travel Time Savings And Speed: Action And Perceived" NZ Transport Agency, Research Report, ISBN 978-0-478-44508-4, Wellington, 2017, s. 28-60

AŞIRI VE UYGUN OLMAYAN HIZLA MÜCADELE

STRATEJİK AMAÇ: Aşırı ve Yol/Araç Yapısına Uygun Olmayan Hızla Mücadele Edilerek Can Kayıplarının Önlenmesi

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Karayollarının; otoyolları, kırsal ve kentsel yolları kapsayacak şekilde sundukları fonksiyon ve taşıdıkları trafik hacmine göre sınıflandırılmasına yönelik yol sınıflandırma sisteminin oluşturulması ve bu sisteme dayalı olarak tüm karayolu ağı için hız sınırlarının belirlenmesi,
2. Sürücülerin hız sınırlarına uyumlarının artırılması amacıyla; hız sınırı bölgelerinin ayrı ayrı yol sınıflarına göre tespit edilerek trafik yoğunluğu, aydınlık/karanlık, gece/gündüz gibi şartlara bağlı olarak değiştirilebilen hız sınırlarının kullanılması amacıyla çalışmaların yapılması,
3. 1968 tarihli Viyana Yol İşaretleri ve Sinyalleri Sözleşmesi ile uyumlu hız sınırlarını gösteren trafik işaretlerinin karayolu ve otoyollarda yerleştirilmesi için rehberlerin güncellenerek geliştirilmesi,
4. Karayollarında hız sınırlarının işaret levhalarıyla gösterilmesine ilişkin rehberlerin gözden geçirilmesi ve uygulanması için bir programın geliştirilmesi,
5. Belirlenen hız sınırlarına üst seviyede uyulması için, hız sınırlamalarının görünür olarak levha, işaret ve düzenlemelerle belirtilmesi,
6. Hız sınırlarının düşürülmesi trafik güvenliği yönetiminin önemli bir parçası olup, hız güvenliğinde başarılı olunabilmesi için; yol altyapısı, çevresi ve hız sınırlayıcılar gibi araç güvenlik teknolojileri ile birlikte sistematik ve entegre bir hız yönetimi politikası çerçevesinde hız denetimlerinin yapılması,
7. Hız denetimlerinde etkinliğin üst seviyede sağlanabilmesi için, hız sınırlarının yol ve çevre şartlarına uygun olarak sürücüler tarafından makul görülmesine (kabullenebilirliği) kolay olacak şekilde belirlenmesi,
8. Hız denetimlerinin; trafik denetimi stratejilerinin öncelikli ve önemli bir parçası olarak ele alınması,
9. Hız denetimlerinin; sadece trafik kolluğunun omuzlarına yüklenen bir görevden ziyade, kolluğun hız denetimlerinin yanında, sürücünün hız yapmasını kolaylaştıran ve yerine göre de teşvik eden unsurlar olan yolun ve aracın yapısı, diğer yol kullanıcıları ile yol çevresi şartlarını da hız yapmayı kolaylaştırmayacak şekilde dizayn eden **"Entegre Hız Denetimi"** anlayışına geçilmesi,
10. İller arası devlet karayollarında ve şehiriçi yollarda; Elektronik Denetleme Sistemleri aracılığı ile ortalama hız denetimlerinin yapılmasına yönelik kuralların ve kılavuzların güncellenerek geliştirilmesi,
11. Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemlerinin yap işlet devret sistemi ile yapılan otoyollar dahil olmak üzere tüm otoyol ağlarında uygulanması,
12. Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemlerinin kentsel yol ağlarında uygulanması için mahalli idarelerle işbirliği programlarının devam ettirilmesi,
13. Şehir merkezlerindeki ana arterler başta olmak üzere; hız nedeni kazaların meydana geldiği cadde ve sokaklarda da hız koridoru uygulamasının hayata geçirilmesi,
14. Elektronik kavşak kontrol programı kurallarının belirlenmesi için mahalli idareler ile müşterek programının oluşturularak pilot uygulamaların gerçekleştirilmesi,
15. Aşırı hızın trafik kazalarının meydana gelmesindeki ağırlıklı rolünün yayınlar, kampanyalar ve tanıtım faaliyetlerinde sürekli olarak işlenmesi,
16. Hız denetimlerinin başarılı olabilmesi için hız sınırlamalarının halka duyurulması,
17. Sigorta sektörü ile birlikte güvenli sürüşü teşvik etmek için özel araç sürücülerine daha düşük prim uygulanmasına yönelik yöntemlerin geliştirilmesi,
18. Sigorta sektörü ile birlikte, güvenli sürüşü teşvik etmek için; bünyesinde bulunan sürücülerin güvenli bir şekilde araç kullandığı tespit edilen şirketlere düşük prim uygulanmasına yönelik yöntemlerin geliştirilmesi.

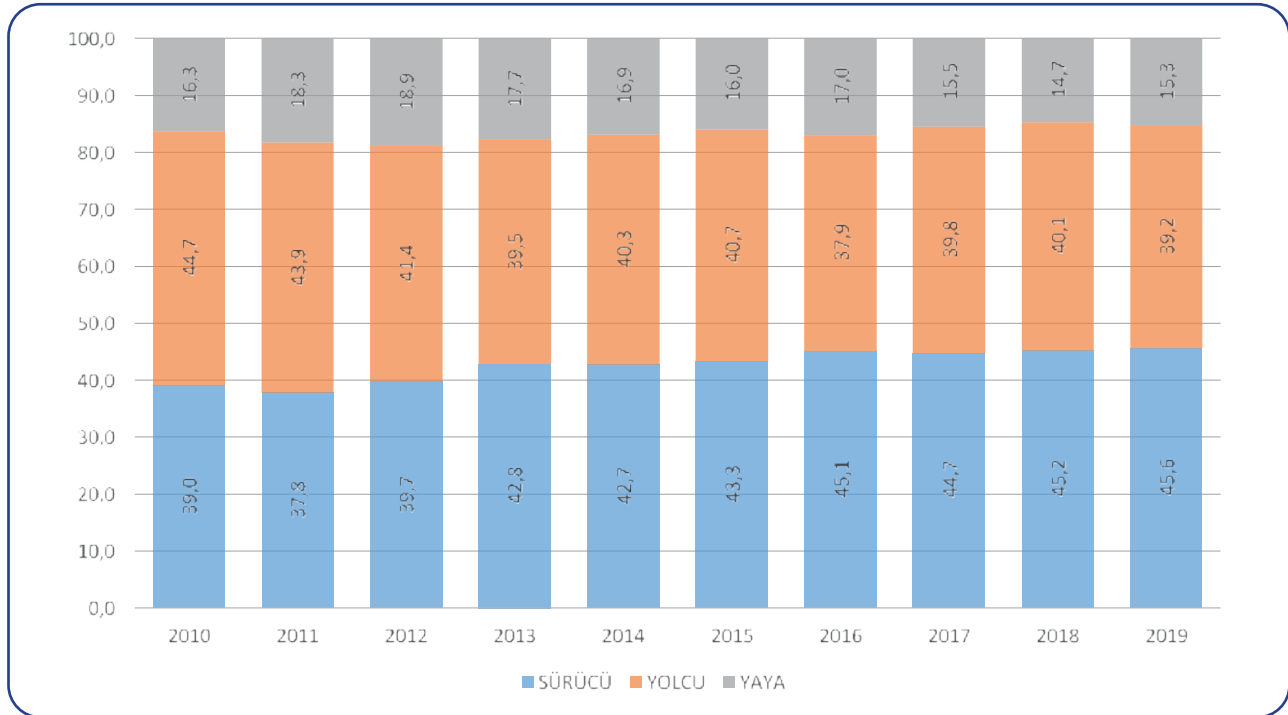


2. İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARININ KORUNMASI

Yol kullanıcıları grupları arasında diğerlerine göre daha korunmasız ve hassas bir yapı gösterenler genel olarak trafik güvenliği çalışmalarında "**Vulnerable Road Users (VRU)**" olarak adlandırılmaktadır. Bu yol kullanıcılarının bir kısmı karayolunu kullanma biçiminin herhangi bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda kendilerine daha fazla zarar vermesi (yaya ve bisikletliler gibi), bazıları bedeni yapıları nedeniyle trafik kurallarına diğerlerine oranla daha zor uyum gösterebilmeleri (çocuklar, sakatlar ve yaşlılar gibi), bazıları ise trafik kazalarında oransal olarak diğer yol kullanıcılarına kıyasla daha fazla can kaybı riski taşımaları (motosikletliler, bisikletliler gibi) nedeniyle incinebilir yol kullanıcıları olarak adlandırılmaktadır.

Belirli yol kullanıcılarının "**İncinebilir Yol Kullanıcıları**" olarak bir nevi pozitif ayrımcılığa tabi tutulmasının nedeni, bu insanların yol yapısı ve araç içi güvenlik sistemleri gibi ilave korumalarının bulunmaması nedeniyle trafik kazalarında kolaylıkla hayatlarını kaybetme risklerinden kaynaklanmaktadır. Bu gruplarda yer alan yol kullanıcılarına yönelik ilave tedbirlerin alınması trafik kazalarında ölümlerin azaltılmasına katkı sunacaktır.

Grafik: 2010-2019 Yılları Trafik Kazalarında Kaza Yerinde Gerçekleşen Ölümlerin Dağılımı



Kaynak: EGM Trafik Başkanlığı

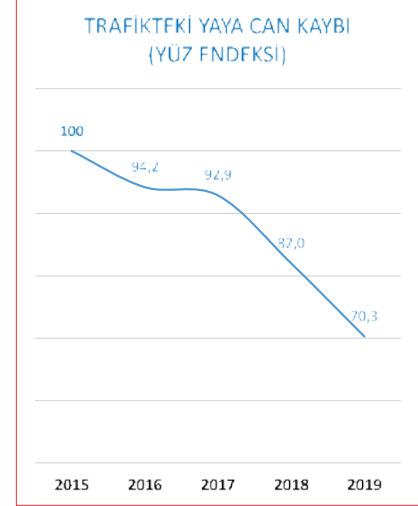
2010 yılında kaza yerinde gerçekleşen ölümlerin %44,7'si yolcu, %39'u sürücü, %16,3'ü yayalardan oluşurken, 2019 yılına gelindiğinde sürücü ölümleri %45,6'ya yükselmiş, yolcu ölümleri %39,2'ye, yaya ölümleri ise %15,3'e gerilemiştir.

2019 yılında trafikte yayalara dikkat çekmek için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 74'üncü maddesinde yapılan değişiklikle; "**sürücüler, görevli bir kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya ve okul geçitlerine yaklaşırken yavaşlamak, varsa buralardan geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar**" hükmü getirilmiş, bu düzenlemeden hareketle İçişleri Bakanlığı 2019 yılını "**Yaya Öncelikli Trafik Yılı**" olarak ilan etmiş, 81 il genelinde eş zamanlı "**Öncelik Hayatın, Öncelik Yayanın**" sloganıyla etkinlikler düzenlenmiştir.

Grafik: Trafikteki Yaya Can Kayıpları (2015-2019)

YILLAR	KAZA YERİ	KAZA SONRASI	TOPLAM	TOPLAM CAN KAYBI ÖNCEKİ YILA ORANI %
2015	612	1.198	1.810	
2016	594	1.111	1.705	-5,8
2017	547	1.134	1.681	-1,4
2018	495	989	1.484	-11,7
2019	385	887	1.272	-14,3

2019'da 2017 yılına göre toplam yaya can kayıpları %24,3 oranında azalmıştır.

**Kaynak:** EGM Trafik Başkanlığı

Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri Raporu'na göre 2017 yılında, trafik kazalarında ölen kadın ve erkeklerin büyük bölümünün 25-64 yaş grubunda yer alan yetişkin bireylerden oluştuğu görülmektedir. İkinci sırayı da 65 yaş ve üzeri kadın ve erkekler oluşturmuştur. Kadınlarda üçüncü sırayı 0-9 yaş grubu alırken, erkeklerde 21-24 yaş grubu almıştır.

2018 yılında, trafik kazası sonucu ölenlerin yaş ve cinsiyet dağılımına bakıldığında da bir önceki yılda olduğu gibi trafik kazalarında ölen kadınların ve erkeklerin büyük bölümünün 25-64 yaş grubunda yer alan yetişkin bireylerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Diğer yaş ve cinsiyet dağılımları da önceki yıldaki dağılımla benzerdir.

Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri'ne göre ise, Ülkemiz karayolu ağında 2019 yılında gerçekleşen trafik kazalarında ölen kişilerin %42,7'sinin sürücü, %34,1'inin yolcu, %23,2'sinin ise yaya olduğu, trafik kazalarında ölenler ve yaralananların cinsiyetlerine göre incelenmesinde ise ölenlerin %76,2'sinin erkek, %23,8'inin kadın, yaralananların ise %67,2'sinin erkek, %32,8'inin kadın olduğu görülmektedir.

Trafik kazalarında kümülatif olarak yoğunluk gösteren yol kullanıcıları ele alındığında özellikle mercek altına alınarak can kaybı ve ciddi oranda yaralanmalarının önlenmesi amacıyla aşağıdaki grupların incelenerek trafik kazalarından korunmalarının önemli olduğu değerlendirilmektedir;

- Genç sürücüler,
- Genç Yol Kullanıcıları,
- Yaşlılar,
- Engelliler,
- Yüksek Riskli Sürücüler,
- Yayalar,
- Bisiklet sürücüleri,
- Motosiklet sürücüleri.

Belirtilen gruplarla ilgili olarak özel odak oluşturularak önleyici ve koruyucu tedbirlerin alınmasının uygun olacağı değerlendirilerek detaylı olarak ele alınmıştır.

Genç sürücüler

Genç sürücülerin sürüş yeteneklerinin henüz tam oturmamış olmasının yanı sıra, yaşları gereği kolayca risk alabildikleri değerlendirilmektedir. Genç sürücüler arasındaki hız yapma alışkanlığının yanı sıra alkol etkisinde araç kullanma ve cep telefonu kullanma gibi dikkati dağıtan nedenlerin etkisinde kazalara karıştıkları değerlendirilmektedir. Ayrıca ekonomik imkanları sınırlı olan genç sürücülerin, güvenlik tertibatları yeterli seviyede olmayan araçları kullanmalarının da can kayıplarında etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Bu nedenle yol kullanıcılarına yönelik verilecek trafik eğitimlerinin okul öncesinden başlayarak yükseköğrenim dahil örgün ve yaygın eğitimi kapsayacak şekilde verilmesi, kampanyalı etkinliklerin devamlı surette yapılması, motorlu taşıt sürücüsü kurslarında verilen eğitim programlarının belirli periyotlarla gözden geçirilerek güncellenmesi ve bu suretle yeni sürücülerin maruz kalacağı can kayıplarının azaltılabileceği değerlendirilmektedir.

Genç Yol Kullanıcıları

03-14 yaş arasındaki çocukların sokak ve cadde üzerinde herhangi bir trafik ortamında kontrolsüz olarak bulunmaları ve araç sürücüleri ile karşılaşmaları neticesinde trafik güvenliği açısından vahim sonuçların ortaya çıkması muhtemeldir. Hususi ve ticari araçlarda, yaş, boy ve kilo bakımından yetişkinlerden farklı olan bu yaş grubundaki çocukların, yetişkinler için üretilmiş olan koruma sistemlerini kullanmaları mümkün değildir. Araçlarda çocuk koruma sistemlerinin kullanılmaması ve bu yaş grubunda kemik gelişiminin tamamlanamamış olması nedeniyle can kayıpları ve ciddi yaralanmalarda artış yaşanmaktadır.

Çocukların yalnız başına sokağa çıkmaları, okula yürüyerek gitmeleri ve sokaklarda istedikleri gibi bisiklet kullanmaları bu yaş grubu çocukların psikolojik gelişimine ciddi katkı sunmaktadır.

Ayrıca, fiziki aktiviteye dayalı oyunları arkadaşlarıyla birlikte oynamak ve bisiklete binmek gibi çocuklara özgü faaliyetlerin çocukların fiziki ve psikolojik gelişimlerinde önemli payı bulunmaktadır. Ancak, çocuklar açısından trafik güvenliği yeterince sağlanamamış olan sokaklar bu pozitif unsurlara engel olmaktadır.

Yaşlılar

Güvensiz yollardan en fazla etkilenen diğer bir yol kullanıcısı grubu yaşlı insanlardır. Hareket kısıtlılığı olan, yaşlılığın dışında başka sağlık problemleri de olan belli bir yaşın üzerindeki yol kullanıcıları için trafik güvenliği tedbirleri önem arz etmektedir.

TÜİK verilerine göre, ülkemizde yaşlı nüfus olarak kabul edilen 65 ve daha yukarı yaştaki nüfus, 2014 yılında 6 milyon 192 bin 962 kişi iken son beş yılda %21,9 artarak 2019 yılında 7 milyon 550 bin 727 kişi olmuştur. Yaşlı nüfusun toplam nüfus içindeki oranı ise 2014 yılında %8,0 iken, 2019 yılında %9,1'e yükselmiş ve yaşlı nüfusun 2019 yılında %44,2'sini erkek nüfus, %55,8'ini kadın nüfus oluşturmuştur.

Nüfus projeksiyonlarına göre yaşlı nüfus oranının 2023 yılında %10,2, 2030 yılında %12,9, 2040 yılında %16,3, 2060 yılında %22,6 ve 2080 yılında %25,6 olacağı öngörülmektedir.⁵⁸

Duyu yetenekleri ve reflekslerinin zayıflamış olması, kemiklerinin ve diğer bedeni kabiliyetlerinin gençler kadar güçlü olmaması ile yaşa bağlı sağlık sorunları nedeniyle yaşlı yol kullanıcılarının kırılabilirlikleri üst seviyededir. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından hazırlanan 2019 yılı Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni'ne göre ise 65 yaş üzerinde olan bireylerin %20'sinde görme, %14,5'inde işitme, %30,2'sinde yürüme, %38,5'inde merdiven inme ve çıkma, %20,4'ünde öğrenme ve %12,7'sinde hatırlama zorluklarının olduğu görülmektedir.⁵⁹

Ayrıca, belirli bir yaştan sonra araç kullanmaya devam etmek isteyen sürücülerin de mevcut sürücü kaideleri dışında ilave şartlarla sürücülüğe devam edip edemeyeceklerinin tespiti ihtiyacı bulunmaktadır.

Engelliler

Dünyada değişen engellilik tanımı ve sınıflandırma sistemlerine bağlı olarak Türkiye'de de engellilerin profiline ilişkin veri toplama kriterleri değişim göstermektedir. Engelli bireylerin sayısının idari kayıtlar üzerinden tespiti ülkemiz ve özellikle engellilere yönelik politika geliştiren kurumlar açısından büyük önem arz etmekte olup, bu amaçla oluşturulan Ulusal Engelli Veri Sistemine kayıtlı ve hayatta olan engelli sayısı 2019 itibarıyla 1.422.691'i erkek, 1.099.242'si kadın olmak üzere 2.521.933'dir. Ağır engelli olan kişi sayısı ise 737.367'dir.⁶⁰

Engelli bireylerin trafik güvenliğinden faydalanamamaları sonucunda engelli bireyler ikametlerine bağlı kalmakta, sosyal açıdan izole bir hayat yaşayarak başkalarının yardımıyla hayatlarını devam ettirebilmektedirler.

Engelli bireylerin hakları Engellilerin Haklarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi kapsamında olup, Türkiye söz konusu sözleşmeyi 2009/15137 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla onaylamıştır.

Engellilerin trafik ortamında güvenli bir şekilde hareket etme kabiliyetlerini engelleyen unsurların başında güvenli ve ulaşılabilir olmayan ulaşım sistemleri, zayıf altyapı dizaynı, yürüyüş yollarının engelliler ve diğer yol kullanıcıları ile ortaklaşa kullanılması olmaktadır.

Yüksek Riskli Sürücüler

Bazı sürücülerin trafikte riskli hareketleri alışkanlık haline getirmeleri nedeniyle trafik kazalarına kusurlu olarak karışma ihtimalleri diğer sürücülere göre daha fazladır. Tehlikeli ve dikkatsiz sürücüler, yeteneksiz sürücüler, sürücü belgesi olmayan sürücüler, aşırı hız yapan sürücüler, alkol/uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma alışkanlığı olan sürücüler kapsayan bu yüksek riskli sürücü grubunun, oransal olarak az olmalarına karşılık trafik kazalarının oluşmasında ve diğer yol kullanıcılarının riske edilmesinde önemli bir payları bulunmaktadır.

Hedef odaklı denetimlerle kampanyaları yüksek riskli sürücülerin güvenli trafik ortamına uyumlarını sağlayacak en önemli unsurlardır. Akıllı Hız Adaptörleri veya Alkol Kilitleri gibi teknolojiye dayalı çözüm yolları da bu tür yüksek riskli sürücülerin engellenen en etkin yolları arasındadır.

Yayalar

Yürüme olarak kat edilen mesafe kısa olmasına karşılık enyaygınseyahatmoduolarak kabul edilmektedir. Ancak güvensiz trafik ortamlarında yayalar, yürüme destekleriyle (baston, yürüteç gibi) yürüyebilenler ile tekerlekli sandalye kullananlar en korunmasız yol kullanıcılarını oluşturmaktadır. Yaya kazaları sonucunda her yaşta insanlar yaralanmakta veya hayatlarını kaybetmektedir.

Yürümenin insanların sağlığına çok ciddi katkıları bulunmakta olup, ulaşım modlarının en aktif, en çevreci ve en ucuz olanını oluşturmaktadır. Yürüme olarak seyahat etme alışkanlığı geliştikçe, yaya güvenliği ön plana çıkmaktadır. Trafik güvenliğinin algılanan boyutu insanların yürümeye karar verip vermemesi konusunda etkili olmaktadır. Bu nedenle araçların güvenli hızda hareket etmesi, sokak tasarımının yürümeye ve bisiklet sürmeye uygun hale getirilmesi yaya güvenliği için kilit önem taşımaktadır.

Bisikletliler

Yürüme olarak seyahatte olduğu gibi bisiklete binmenin de topluma çok ciddi katkıları bulunmaktadır. Şehirlerde bisiklete binme yönündeki talep günden güne artmakta olup son dönemde sokaklarda kullanımı artan motorlu bisikletler sayesinde ulaşım kolaylığı artmış bulunmaktadır.

Bisikletlilerin güvenliğini artırmanın başlıca

⁵⁸ TÜİK, İstatistik Bülteni Sayı: 33712, İstatistiklerle Yaşlılar, Hayat İstatistikleri, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi İstatistikleri (2014-2019), 2020

⁵⁹ Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni, 2019, s.9-11

⁶⁰ ibid s. 12

iki yolu vardır; Araçlarla bisikletlerin karşılaşmasının mümkün olduğu yol kesimlerinde araçların reel hızının bisikletlilere çarpması durumunda zarar vermeyecek seviyeye düşürülmesi veya bisikletlilerin, yayaların ve araçların kullandığı yolların birbirinden fiziki engellerle ayrılmasıdır. Birçok toplumda, bisiklet kullanan sporcuların, ailelerin ve okula bisikletiyle giden çocukların daha fazla nasıl güvenliklerinin sağlanabileceğine ilişkin çözüm önerileri geliştirilmektedir.

Motosikletliler

Motosiklet kullanımı, en yüksek riske sahip olan ulaşım modlarından birisidir. Yapılan araştırmalara göre, motosiklet kullanmak araç kullanmaya göre 21 kat daha tehlikelidir. Yine araştırmalara göre motosiklet kazalarında yaralananların %85'i ve ölenlerin %93'ü erkeklerden oluşmaktadır.

Daha fazla motosiklet denetimi, artan çalışmaları, yol dizayn standartlarının yükseltilmesi ve yüksek riskli yolların bakım ve onarımlarının sıklıkla yapılması, kişisel koruyucu ekipmanların giyilmesi ve motosikletlerde Kilitleme Önleyici Fren Sistemi (ABS) bulunması, motosiklet güvenliğini artırmada faydalı olan önlemlerdir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından incinebilir yol kullanıcılarının korunması bakımından bazı basit, ucuz ve etkili güvenlik tedbirlerinin bu yol kullanıcıları tarafından kendi güvenlikleri için alınması önerilmektedir. Tedbir olarak;⁶¹

Yayalar:

- Beyaz veya açık renkli, görünürlüğü artıran kıyafetlerin giyilmesi,
- Reflektif özelliği olan şeritlerin olduğu kıyafetlerin giyilmesi veya kıyafetlerin üzerine bu tür şeritlerin olduğu aksesuarların takılması (Örneğin okul çantalarının üzerine reflektif aksesuar takılması gibi)
- Aydınlatmanın yeterli olduğu yol kesimlerinde yürünmesi,
- Araç trafiğinin geliş yönü karşıda olacak şekilde yürünmesi

Bisiklet sürücüleri:

- Bisiklet tekerleklerinin ön, yan ve arka kısmında reflektör bulunması,
- Bisiklet ışıklarının bulunması,
- Reflektif özelliği olan kıyafet veya yeleklerin giyilmesi

İki tekerlekli motorlu araçların sürücüleri:

- Gündüz ışıklarının yakılması (Araştırmalar gündüz ışıklarını yakan güçlendirilmiş iki tekerlekli motorlu araçların %29 daha az kazaya karıştıklarını göstermektedir.)
- Reflektif veya floresan özellikli kıyafetlerin veya yeleklerin giyilmesi
- Açık renk kıyafetlerin giyilmesi
- Açık renk koruyucu başlıkların takılması
- Motosikletlerin arka kısımlarında reflektör bulunması, tavsiye edilmektedir.



⁶¹ WHO, Youth and Road Safety, ISBN 92 4 159511 6, World Health Organization, Geneva, 2007, s.33-34

İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARI

STRATEJİK AMAÇ: İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması İçin Gerekli Tedbirlerin Alınması ve Can Kayıplarının Önlenmesi

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Motorlu araçların sayısında meydana gelen artış karşısında şehir alanlarında incinebilir yol kullanıcılarına yönelik yüksek düzeyde güvenlik sağlanması, şehir hayatının içinde olan insanlara mutlu olacakları bir yaşam alanının sağlanması ve şehiriçinde araç trafiğinin azaltılması çalışmaları şehiriçi trafik güvenliğinin önemli bir başlığı haline gelmiştir. Bu amaçla;
 - i. İnsanların günlük hayatta ihtiyaçlarını ve temel faaliyetlerini yürüyerek halledebilecekleri ve araç gereksinimi duymadan hayatlarına devam edebilecekleri, çok acil durumlarda araca binmek zorunda kalacakları bir şehirleşme yapısının sağlanması,
 - ii. Bu kapsamda değerlendirilemeyen faaliyetlerin bir merkezde toplanması ve bu merkez ile yaşam alanları arasında seri, çevreci, ucuz, güvenli ve konforlu toplu taşımacılık ağının kurulması,
 - iii. Toplu taşımacılığın tercih edilmesi için özendirici, bireysel araçların ise tercih edilmemesi için tedbirler alınması,
2. İlk tedbirlerin alınması ve gerekli şehircilik düzenlemeleriyle şehir alanlarında yaşayan insanların; yürüyerek, bisikletle veya toplu taşımayla hareket etmelerini sağladıktan sonra, aynı zamanda düşünülmesi gereken ikinci husus yürümeye ve bisiklete yönlendirilen vatandaşların incinebilir yol kullanıcıları olarak trafik kazaları sonucu hayatlarını kaybetmelerini veya ciddi derecede yaralanmalarını önlemektir. Bu amaçla şunlar yapılmalıdır;
 - i. Motorlu araçlar tarafından kullanılan yollardan uzak, motorlu araçların kullandığı yollarla kesişmeyecek ve kullanıcılar tarafından tercih edilecek şekilde yaya ve bisiklet güzergahlarının belirlenmesi,
 - ii. Yürüyerek veya bisikletle seyahat eden vatandaşların bulunduğu yerlerde kullanılmak zorunda kalınan araçların azami hızlarının, muhtemel bir çarpma durumunda yayalara ve bisikletlilere zarar vermeyecek şekilde düşük olarak belirlenmesi,

3. Alınan tedbirlere rağmen trafik kazası sonucu incinebilir yol kullanıcılarının zarar görmelerinin önlenmesi için;
 - i. Kullanım amaçlarına uygun olarak ayrı yolların yapılması ve bu yolların yerleşim alanlarında nerelere kadar gidebileceğinin, katılım ve çıkışlarının sınırlandırılması,
 - ii. Hafif araçların ağır araçlardan, hızlı araçların yavaş araçlardan ve dönüş yapan araçların düz giden araçlardan, belediye otobüsü gibi sık sık duraklarda cebe yanaşmak, duraklamak ve kalkış yapmak zorunda olan araçların fiziki olarak ayrılmasının sağlanması,
 - iii. Yolların kendini ifade eden yollar olarak dizaynı ile yol kullanıcıları tarafından anlaşılmasının kolaylaştırılması,
 - iv. Koruyucu ekipmanların yüksek oranda kullanılmalarının sağlanması ve risk azaltıcı şekilde sürüş tekniğinin öğretilmesi,
4. Mevcutta yürürlükte bulunan trafik kurallarının incinebilir yol kullanıcılarının güvenliği başta olmak üzere, trafik güvenliğinin sağlanmasına uygunlukları bakımından değerlendirmesinin yapılarak, incinebilir yol kullanıcılarının güvenliğinin artırılmasına yönelik gerekli değişikliklerin yapılması. (Örnek; tek yönlü trafiğin kullandığı yollarda ve sokaklarda, bisikletlilerin akan trafiğin tersine hareket etmesi uygulamasının bisikletlilerin araçları, araçların da bisikletlileri daha kolay fark etmesine imkân vermesi nedeniyle trafik güvenliği bakımından tercih edilen bir uygulama haline gelmesi gibi),
5. İncinebilir yol kullanıcılarının korunması için alınan aktif ve pasif tedbirler konusundaki gelişmelerin takip edilerek, gelişmelere bağlı olarak yasal düzenlemelerin yapılması,
6. Yeterli altyapının, yaya geçidi ve bisiklet yollarının bulunmaması, kaldırım genişliğinin yetersiz olması, kaldırımların çocuklar ve yaşlılar tarafından çıkılamayacak kadar yüksek veya araçların tamponlarını yayalardan uzak tutamayacak kadar alçak olması, yaya yolları ve kaldırımlar üzerinde seyyar satıcıların bulunması veya mağaza ve dükkânların mallarının satışını dışarıda yapmaları dolayısıyla yayalara yeterli yürüme alanı kalmaması gibi nedenlerden dolayı yayaların araçlara ayrılan yol kesimini kullanmak zorunda kalmaları gibi durumların yerinde tetkik edilerek kaza olmasını beklemeden gerekli tedbirlerin alınması ve tedbirler doğrultusunda düzeltici işlemlerin yapılması,

7. Yürüme ve bisiklete binmenin tüm ulaşım modlarına entegre edilerek, vatandaşlar tarafından tercih edilmesi için gerekli tedbirlerin alınması ve desteklenmesi,
8. Şehir içi alanlardaki ikametlerin bulunduğu bölgelerde; okul, çocuk parkı, ibadethane, alışveriş merkezi, spor, tiyatro ve sinema salonu, konser alanı, piknik alanı, düğün salonu, çay bahçesi gibi faaliyet alanları ile bisikletlilerin yoğun olduğu bölgelerde azami hız sınırının 30 km/s olarak belirlenmesi,
9. Şehir içi yol kesimlerinde yayaların ve bisikletlilerin kullanımına ve güvenliğine yönelik olarak yapılan altyapı düzenlemelerinin vatandaşlara sayısal (km) olarak duyurulması suretiyle yaya ve bisiklet kullanımının özendirilmesi,
10. Şehir içi alanlarında güvenlik, incinebilirlik ve sürdürülebilirlik prensipleri çerçevesinde; yol kullanıcıları arasında hiyerarşik önceliğin belirlenmesi ve bu hiyerarşide yayaların ilk sırada yer alarak yayaları sırasıyla bisikletliler ile toplu taşımanın takip etmesinin sağlanması,
11. Şehir içi ulaşımında yayaların ve bisikletlilerin kullanacağı güzergahların en kısa, en güvenli güzergahlar olması ile yayaların ve bisikletlilerin kullanımına uygun altyapı ve çevresel düzenlemelerin yapılması,
12. Şehir içi güzergahların planlanmasında yayalar ve bisikletliler için güzergah kısaltıkça güvenliğinin arttığı, uzadıkça da güvenliğinin alt seviyede kaldığının unutulmaması,
13. Şehir içi trafiği sakinleştirmeye yönelik tedbirlerle ilgili olarak; dönel kavşak, şerit ve yol daraltma, yol üstü düzenlemeleri (çiçek adaları, renkli kaldırım çıkıntıları, zikzaklar vb), hız kesiciler ile diğer alan paylaşımı yöntemleri gibi yöntemlerin örnekleriyle birlikte yer aldığı ve azami hızın 30 km/s olarak belirlediği yol kesimleriyle ilgili iyi uygulama kılavuzlarının hazırlanarak belediyelere ve alt birimlere dağıtılması,
14. Bisiklet kullananların görünürlüklerinin artırılması için bisiklet ışıklandırma ve reflektif malzemelerin kullanımına ilişkin standartların belirlenmesi ve uygulamaya geçirilmesi,
15. 2021 ve 2030 yılları arasında trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların %50 oranında azaltılması hedefine ilave olarak; yaya ve bisikletli gibi incinebilir yol kullanıcılarının ölüm oranlarının da bu zaman diliminde %50 oranında azaltılması için özel bir hedefin belirlenmesi,
16. Araç üretici ve tüketicilerin bilinçlendirilmesi amacıyla; araçlarla ilgili reklamlarda araç güvenlik değerlendirmelerine yer vermelerinin sağlanması,

17. Ağır araçlar olarak adlandırılan büyük araçların yapısından kaynaklı olarak, sürücünün göremeyeceği bir kör nokta meydana gelmekte ve araçlarla mukayese edildiğinde, fiziki olarak daha küçük olan yaya ve bisiklet kullanıcılarının söz konusu kör noktalarda görülmesi daha da zor olmaktadır, Bu nedenle, ağır araçların yayalar ve bisikletliler için risk oluşturmalarının önlenmesine yönelik 2007/38/EC sayılı AB direktifi çerçevesinde; aynalarının artırılması, kabin yapılarının sürücünün görüşünde kör nokta bırakmayacak şekilde yeniden düzenlenmesi, kamera sistemlerinin, aktif ikaz sistemlerinin, yayalar ile bisikletlilerin korunması amacıyla uygun yükseklikte koruyucu tertibatın takılması,
18. Hız düşürme teknolojilerinin bir parçası olarak araçlarda Akıllı Hız Yardımı Sistemi bulundurulması uygulamasının desteklenmesi,
19. Yayalar başta olmak üzere incinebilir yol kullanıcılarının korunması amacıyla geliştirilen "**Ön Cam Hava Yastığı**" uygulamasının yaygınlaştırılması için gerekli destekte bulunulması,
20. Yaya ve bisikletlilerin taraf olduğu trafik kazalarının tamamının kayıtlara girmesi için gerekli tedbirlerin alınması, özellikle sağlık kuruluşlarına intikal eden travma vakalarının trafik kazası kaynaklı olabileceğine ilişkin sağlık personelinin bilinçlendirilmesi ve kayda girmelerinin sağlanması,
21. Trafik koluğu birimlerinde standart ve derinlemesine kaza incelemelerinin yapılmasını teminen; kaza inceleme standartlarının tespit edilmesi, kaza inceleme ekiplerine ihtiyaçları olan bilgilerin ilgili kurumlar tarafından sağlanması ve incinebilir yol kullanıcılarının hayatını kaybettiği kazalarla ilgili tipolojilerin belirlenerek alınacak tedbirlerde değerlendirilmesi,
22. Çocukların ve öğrencilerin okul ve oyun parkı gibi noktalara güvenli olarak yürüyerek veya bisikletle gidebilmeleri için "**Güvenli Okul Yolu**", "**Güvenli Park Yolu**" gibi projeler başlatılarak çocukların ve öğrencilerin bu noktalara en güvenli şekilde ulaşımının temin edilmesi için projeleri geliştirmek,
23. Bu projeler kapsamında; yaya geçitlerinin yatay ve düşey işaretler ile farklı renk ve mottolarla belirlenmesi, trafikteki araç yoğunluğunun başka güzergahlara alınması, fiziki engelleyicilerin yerleştirilmesi, hız sınırının minimuma düşürülmesi, araç trafiğinin azaltılması veya engellenmesi, yeterli sokak aydınlatmalarının sağlanması, görüşü engelleyecek yapıların ortadan kaldırılması gibi tedbirlerin kombine olarak geçirilmesi.

3 KAZA KARA NOKTALARININ İYİLEŞTİRİLMESİ VE ETKİN, SÜREKLİ, YOĞUN DENETİMLER YOLUYLA CAN KAYIPLARININ ÖNLENMESİ

Dünyada trafik kazalarının yoğunlukla meydana geldiği yol kesimlerinin ifade edilmesi amacıyla kullanılan "**Kaza Kara Noktası (Accident Black Spot)**" terimi, genel olarak belli bir kaza türünde yoğunlaşma görülen yol kesimlerini tanımlamak için kullanılmaktadır. Diğer bir deyişle, kaza meydana gelen her nokta değil, belli kaza türünün yoğunlaştığı yol kesimi ve noktalara, kaza kara noktası denilmektedir. Trafik güvenliğinin sağlanması ve kaza sayılarının düşürülmesi hedefli çalışmalarda, kaza kara noktalarının belirlenmesi ve iyileştirilmesi önem kazanmaktadır.

Kaza kara noktalarının ortadan kaldırılarak bu yol kesimlerinde ölüm ve yaralanmaların önlenmesi trafik güvenliğinin sağlanması açısından son derece önemlidir. Geniş kapsamlı bir trafik güvenliği stratejisinin odaklanması gereken noktalardan bir tanesi de kaza kara noktalarının, kazaların mükerrer olarak meydana geldiği yerler olmaktan çıkarılmasıdır.

Karayolu altyapı yatırımlarının ortalama ömrünün 25 yıl olduğu düşünüldüğünde, kaza kara noktalarının belirlenmesinde trafik kazalarının geçmiş yıllara göre dağılımının gösterdiği mekânsal analiz yöntemleri ile karayolu altyapısının güvenliğinin sağlanmasına ilişkin usullerin birlikte kullanılmasının ve bu alanda yapılacak yatırımların sadece 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinin uygulama süresiyle sınırlı kalmayarak daha uzun yıllar devam edeceğinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Kaza noktalarının belirlenmesine yönelik birçok matematiksel ve istatistiksel metodlar kullanılmakta olup, günümüzde farklı yaklaşımların geliştirilmesi devam etmektedir.

Bazı Avrupa Birliği ülkelerinde (Avusturya, Belçika, Almanya, Macaristan, Danimarka, Norveç, Portekiz ve İsviçre) kara nokta belirleme çalışmaları incelendiğinde, bu ülkelerde genellikle kaza sayısı sayımı prensibine dayalı kara nokta belirleme tekniklerinin kullanıldığı, farklı olarak ise Danimarka'da Poisson dağılımına dayanan ve Portekiz'de de Ampirik Bayes tekniğine dayanan modeller kullanılarak kara noktaların belirlenmeye çalışıldığı görülmektedir.⁶² Bu tür noktaların tespiti için ülkemizde "**Oran Kalite Kontrol Yöntemi**" adı verilen istatistiksel bir metod kullanılmakta ve Türkiye genelindeki devlet yolları üzerinde yer alan kaza kara noktaları saptanmaktadır.⁶³

Ayrıca, 01.10.2018 tarih ve 30572 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren *Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmeliğe göre*; kaza yoğunluğu yüksek olan kesimlerin sıralamasında, üç yıldan fazla süre trafiğe açık olan ve trafik hacmine oranla çok sayıda ölümlü kazanın meydana geldiği karayolu kesimlerinin tanımlanması, analiz edilmesi ve sıralanması yöntemi takip edilmektedir.

Yine yapılan çalışmalara göre kaza kara noktalarının olduğu başlıca yerler arasında; Eş düzey kavşaklar, yerleşim yeri geçişleri, iniş çıkış eğimleri, tesis önleri (akaryakıt tesisleri gibi), altyapı tesislerinin hatalara sahip olduğu yerler, yol mühendisliğinden kaynaklanan hatalı yollar, trafik işaretlerinin ve sinyalizasyonunun yetersiz olduğu yerler ile yol aydınlatmasının yetersiz olduğu yerler sayılmaktadır.⁶⁴

Uluslararası çalışmalardan elde edilen sonuçlara göre, kaza kara noktalarının iyileştirilmesinde tercih edilecek tedbirlerin kaza önleme potansiyeli aşağıdaki tabloda gösterilmiştir;

Tablo: Kaza Kara Noktalarında Alınacak Tedbirlerin Kaza Önleme Potansiyeli

Tedbirin Türü	Kaza azaltma potansiyeli (%)
Karayolu Standartları	
Karayolu stardardının yükseltilmesi	19-33
Şerit sayısının artırılması	22-32
Gidiş-geliş şeritlerin arasına çizgi çizilmesi	40
Sağa dönüş şerit tahsisi	40
Servis yolu	20-40
Hızın 70 km/s ten 50 km/s düşürülmesi	10-30
Hızın 90 km/s ten 60 km/s düşürülmesi	17-40
Yatay Hizalama	
Yol geometrisinin geliştirilmesi	20-80
Kurp yarıçapının geliştirilmesi	33-50

⁶² Institute of Road Economics, Black Spot Management and Safety Analysis of Road Networks, ISBN 978-82-480-0810-1, TOI Report, Oslo, 2007, s.15-18

⁶³ EMBARQ Türkiye, Yol Güvenliği Laboratuvarı (Rslab) Proje Raporu, 2015, s.29

⁶⁴ ibid s.27

Tedbirin Türü	Kaza azaltma potansiyeli (%)
Karayolundaki Düşey Güzergahın İyileştirilmesi	
Yüksekliğin geliştirilmesi	50
Geçme şeridi	11-43
Tırmanma şeridi	10-40
Yol Yapısı	
Şerit genişletme	12-47
Kayma önleme direncinin artırılması	18-74
Banket genişletme	10-40
Kavşak Dizaynı	
Kavşak iç alanlarında sarsma yüzeyi oluşturulması	40-95
Y kavşak biçiminden T kavşak biçimine geçiş	15-50
Kavşaklarda sağa dönüşün tam kontrollü hale getirilmesi	45
KontROLSÜZ kavşakların dönel kavşak haline getirilmesi	25-81
Trafik işareti olan kavşakların dönel kavşak haline getirilmesi	25-50
KontROLSÜZ kavşakların dönel kavşak haline getirilmesi	40-47
Dönüşe ayrılmış kavşaklar	10-60
Ada yapılması	39
Şehir içi yollarda dönme cebinin yapılması	30
Şehirdışı yollarda dönme cebinin yapılması	45
Kırmızı ışık kameraları	10
Trafik koluğu denetimlerinin yapılması	7-25
Trafik Kontrolü	
Kavşaklarda ışıklı düzenlemeler	22-48
Kavşaklara yönlendirme ışıklarının konulması	14-58
Yol kenarı ışıklandırmaları	19-24
Işık ve işaretlerin görünürlüğünün artırılması	24-92
Dur levhaları	47
Hız bilgilendirme levhaları	23-36
Uyarı/bilgilendirme levhaları	20
Azami hızın azaltılması	16-19
Dur/Yol ver levhası	59-80
Dur levhası	33-90
Yol kenarına park etmenin yasaklanması	10-25
Görünürlük	
Şerit işaretleri	14-19
Yol kenarı işaretleri	8-35
Sarı bariyer işaretlemeleri	24-52
Kaldırım kenarlarının reflektif hale getirilmesi	6-18
Aydınlatmanın artırılması	5-75

Tedbirin Türü	Kaza azaltma potansiyeli (%)
Çarpışma Önleyici Tedbirler	
Orta bariyer	14-27
Yan bariyer	15-60
Kırılabilir işaret levhaları	30
Şehirdışı yol kenarlarından ağaçların uzaklaştırılması	10
Yol kenarındaki bentlerin iyileştirilmesi	40
Yayalara İlişkin İyileştirmeler	
Yaya yürüme yollarının yapılması	33-44
Yaya geçitlerinin yapılması	13-34
Yaya geçitlerinin zemininin yükseltilmesi	5-50
Butonlu yaya geçidi yapılması	21-83
Bisikletlere İlişkin İyileştirmeler	
Bisiklet yolu düzenlemeleri	33-56
Bisiklet yolu geçişlerinde ışıklı düzenlemeler	10-15
Kavşaklarda bisiklet yolu dur çizgisinin ileri alınması	35
Trafiğin Sakinleştirilmesi	
30 km/s bölgelerinin oluşturulması	10-80
Sarsma bandı şerit çizgileri	27-50
Konfor bozucular ve tümsekler	20-80

Kaynak: TRACECA Regional Road Safety Project, Regional Black Spot Management Guidelines, Safety Engineering Team, Technical note 3, 2015, s.34-36

Yol kullanıcılarının güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla kaza kara noktalarının yönetimi (**Blackspot Management-BSM**) kapsamında kazaların yüksek frekansla meydana geldiği yol kesimlerinin ve kavşak noktalarının mikro ölçekte yapılan incelemeler çerçevesinde KGM tarafından;

2003 ile 2019 yılları arasında toplam 1614 kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek kesimlerde iyileştirme yapılmış olup, 2019'da iyileştirilmesi yapılan kaza kara noktası sayısı ise 101'dir. 2020 yılında iyileştirme planı yapılan kaza kara noktaları ise haritada gösterilmiştir.

Harita: 2020 Yılında İyileştirme Çalışması Yapılması Planlanan Kaza Kara Noktaları (KGM)

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kaza Kara Noktaları, 2020 (www.kgm.gov.tr)

2014 ve 2018 yıllarını kapsayan dönemde şehirlerarası karayolları üzerinde meydana gelen trafik kazalarının incelenmesi sonucunda 2.755 kaza yoğun yol kesiminin tespiti yapılmış, trafik denetimlerinin bu yol kesimlerinde yoğunlaştırılması sağlanarak kazaların meydana gelmeden önlenmesine yönelik çalışmalar yürütülmüştür.

Son üç yılda şehirlerarası karayolları üzerinde meydana gelen toplam 84.638 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının incelenmesi sonucunda ölümlü ve yaralanmalı kazaların yoğunlaştığı 1.477 yol kesiminin tespiti yapılmıştır. Tespiti yapılan bu yol kesimlerinde son üç yılda toplam can kaybının 902 ve yaralı sayısının ise 27.731 olduğu yapılan çalışmalardan anlaşılmıştır.

Tüm çalışmalara rağmen "**dinamik**" bir özellik gösteren karayolu kazalarının yoğunlaştığı yol kesimleri ile ilgili olarak da aynı şekilde "**dinamik**" çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir.

KAZA KARA NOKTALARI

STRATEJİK AMAÇ: Şehir içi ve Şehir dışı Karayolu Ağındaki Kaza Kara Noktalarının Bilimsel Yöntemlerle Tespitinin Yapılması, İyileştirilmelerinin Sağlanarak, Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler Yoluyla Can Kayıplarının Önlenmesi

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Tüm karayollarının güvenli sistem yaklaşımının temel ilkeleri çerçevesinde gözden geçirilmesi ve yeni yapılan yolların da bu yaklaşıma göre dizayn edilmesi,
2. "**Kendini ifade eden ve uyumu kolay yollar ile affedici yol çevresi**" yaklaşımı çerçevesinde yolun yapısı ve çevresine ilişkin geliştirilen tedbirlerin tüm yol ağına tatbik edilmesi,
3. 2008/96/EC sayılı "**Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi**" konulu AB direktifi'nin tüm yollarda uygulanması,
4. Belediyelerin sorumluluğunda olan yollar dâhil olmak üzere, karayolu işaret ve levhalarının standardize edilmesi ve bu standartlara uygunluğun denetiminin yapılması,
5. Kaza kara nokta iyileştirmelerinin amacının can kayıplarının, maddi zararın ve trafik kazalarının sosyal ve ekonomik maliyetlerinin azaltılması olduğundan hareketle, trafik güvenliğinin sağlanması bağlamında etkili olan diğer tüm paydaşlarla işbirliği içerisinde, trafik kazası yoğunluğu bulunan yol kesimlerinde uygun bütçeli iyileştirmelerin yapılması ve denetleme, kampanyalar, eğitim, bilgilendirme faaliyetleri gibi diğer kaza önleme yöntemlerinin de koordineli olarak yerine getirilmesi,
6. Kaza kara noktalarıyla ilgili çalışmaların şehir içi yollardan sorumlu belediyeler tarafından yerine getirilmesi,
7. Kaza kara noktalarının iyileştirilmesi çalışmalarında uluslararası çalışmalar ve örnek ülke uygulamaları dâhil olmak üzere mukayeseli analizlerin yapılması,
8. Kaza kara noktalarında meydana gelen ölüm ve ciddi yaralanma ile sonuçlanan tüm trafik kazalarında derinlemesine kaza araştırma çalışmalarının yapılması,
9. Derinlemesine kaza araştırması yapmaya uygun veri tabanlarının araştırma ekiplerinin tam kullanımına sunulması.

B. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE MÜDAHALE GERÇEKLEŞTİRİLECEK ALANLAR

Özet

Geçmiş tecrübelerin ışığında, karayolu trafik güvenliğinin parçası olan bazı özel alanların diğer alanlara göre daha fazla odaklanmayı gerektirdiği, genel olarak üretilen çözümlerin bu alanlarda özelleştirilmesi gerektiği değerlendirilmiştir.

Strateji Planında, Güvenli Sistem Yaklaşımı ile mevcut trafik güvenliği seviyesinin daha üst basamaklara çıkarılması, 2030 yılı hedefi olarak belirlenen trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2020 yılına göre %50 oranında azaltılması ve 2050 yılında da hiçbir yol kullanıcısının can kaybına ve ciddi derecede yaralanmaya maruz kalmadığı ülke hedefine ulaşılmasını amaçlayan başlıca müdahale alanları belirlenmiştir.

Buna göre başlıca müdahale alanları;

1. Trafik Güvenliği Yönetimi,
2. Altyapı; Yol ve Yol Çevresi,
3. Araçlar,
4. Yol Kullanıcılarına Yönelik Eğitimler, Bilgilendirme Çalışmaları ve Kampanyalar,
5. Trafik Denetimleri,
6. Kaza Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon,

başlıkları altında planlanmıştır.

Strateji Belgesinin yürürlükte bulunacağı 2030 yılına kadar, Eylem Planları vasıtasıyla bu alanlardaki amaç ve hedefler gerçekleştirilecektir.



1. TRAFİK GÜVENLİĞİ YÖNETİMİ

Stratejik hedeflerin gerçekleştirilmesi tüm paydaşların ortak sorumluluğudur

Trafik güvenliği hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi için hedef odaklı bir liderlik, güçlü bir işbirliği, iyi bir yönetim ile toplumun birlikte çalışmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Paydaş bakanlık, kurum ve kuruluşlar arasında iyi bir bilgi paylaşımı ile trafik güvenliğinin analizi, gelinen noktanın anlaşılması, ortaya çıkan problemlerin çözümü ve yeni hedeflerin belirlenmesi sağlıklı bir şekilde yapılabilecektir.

Etkili bir trafik güvenliği yönetimi, etkili bir sistem yönetimini zorunlu kılmaktadır. Karayolu güvenliği sistemi, mahalli ve ulusal seviyede birçok birimin müşterek çabasını gerektirmektedir. Tüm paydaş kurumların karar alma mekanizmalarında ve kendilerine verilen görevlerin trafik güvenliği amaçlarına uygun olarak yerine getirilmesinde ortak paydası Güvenli Sistem Yaklaşımını takip etmeleri olmalıdır.

Etkili bir liderlik ve paydaşlar arasında sağlanan koordinasyon, iyi işleyen bir sistem için çok önemlidir

Uluslararası çalışmalar, etkili bir trafik güvenliği stratejisinin uygulanabilmesi için liderliğin ve paydaş kurumlar arasındaki koordinasyonun önemine dikkat çekmektedir. Trafik güvenliği bakımından gelişme kaydeden ülkelerde, trafik güvenliğinde yaşanması gereken değişime sahip çıktığı, farklı toplum kesimleri ile paydaş kurumların aynı amaç için bir araya geldikleri görülmektedir.

Trafik güvenliği alanında görev yapmakta olan herkesin, trafik güvenliği ile nereye varılmak istendiğini bilmesi, bu amaca inanması ve değişimin bir parçası olması gerekmektedir. Bu amaçla başvurulacak bir yöntem de merkezi yönetimde ve mahalli idarelerde bu stratejiyi uygulamaya geçirecek olan yapının tesisi ve yeterli kaynak tahsisinin sağlanmasıdır.

Topluma trafik güvenliğinin gerekliliğinin daha iyi anlatılması ve desteğinin alınması gerekmektedir

İnsanların trafik güvenliği konusunda duyarlı oldukları, yeterince anlatılması halinde trafik güvenliğinin önceliğinin farkına varacakları değerlendirilmekte ancak bazen trafik kurallarının cezai veya mali sonuçlarının insanlar tarafından kabulünün zor olduğu da göz ardı edilmemektedir. Bu nedenle, trafik güvenliği risklerinin topluma anlatılması amacıyla yapılacak çalışmalara emek verilmesi ve yatırım yapılması gerekmekte, yönetimin ve toplumun desteği olmaksızın trafik güvenliği hedefinin gerçekleştirilmesi mümkün görülmemektedir.

Trafik güvenliğinde sorumluluğun paylaşımı öncelikli olarak tüm paydaşlarla ortak anlayışların geliştirilmesi suretiyle mümkündür. Trafik probleminin karmaşık yapısı ve çözümlerinin üretilmesi için, öncelikli olarak paydaş bakanlık, kurum ve kuruluşlar nezdinde yeni bir ortak anlayışın geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile ortaya konulan hedeflerin ve vizyonun topluma anlatılabilmesi için trafik sorununun toplum tarafından tartışılmasına ve ortak çözümlerin geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Trafik güvenliği alanında son yıllarda sağlanan başarının geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır

Karar alma mekanizmasında bulunanlar tarafından doğru kararların verilmesi ve kararların haklılığının topluma anlatılabilmesi amacıyla, trafik güvenliğinde atılan adımlar ile elde edilen sonuçların bilinmesi gerekmektedir. Bu nedenle, trafik güvenliğinin her aşaması ile ilgili doğru ve kaliteli bilgi toplanmasına, başta sosyal ve teknolojik alanlardaki gelişmeler üzere, trafik güvenliği alanındaki gelişmelerin takip edilerek trafik güvenliği için kullanılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Paydaş kurumların merkez teşkilatlarının, görev alanlarının trafik güvenliğini ilgilendiren yönleriyle ilgili mahalli birimlerine ve uzantılarına doğru, analize elverişli, karşılaştırılabilir, trafik güvenliği açısından iyi uygulamaları ve hangi problemin nasıl çözüleceğini anlatan veri setlerini alt birimleriyle paylaşmaları gerekmektedir.

Şimdiye kadar alınan tedbirler ile bundan sonra alınacak tedbir ve müdahalelerin etkilerinin ölçülmesi gerekmektedir

Şu ana kadar elde edilen tecrübelerden, doğru sonuçlara götüren müdahale ve tedbirlerin geliştirilerek ölçme ve değerlendirmeye uygun biçimde yaygın olarak uygulanmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Her alanda yapılan çalışmaların değerlendirilmesi ile yeni alınacak tedbirlerin planlaması sağlanmalıdır.

Strateji Belgesinin ölçme ve değerlendirmeye ayrılan bölümünde detaylı olarak anlatıldığı üzere, kararların veri ve analizlere dayanması ve yine elde edilen sonuçlara göre yeni tedbirlerin planlaması yönetimin gücünü artıracaktır.

Veri ve analizlerin yapılması yatırımların doğru alanlara yönlendirilmesine ve hesap verilebilirliğin güçlendirilmesine önemli katkı sağlamaktadır. Düzenli olarak kamuya açıklanan veriler, bir yandan toplumun stratejik hedeflere sahip çıkmasına, diğer yandan da hedeflere ulaşıp ulaşılamadığının denetlenmesine yardımcı olmaktadır.

Trafik kazalarına müdahale yöntemi ve hızıyla müdahale sonrası takip edilen yöntemler kazazedelerin hayatta kalmasını sağlamaktadır

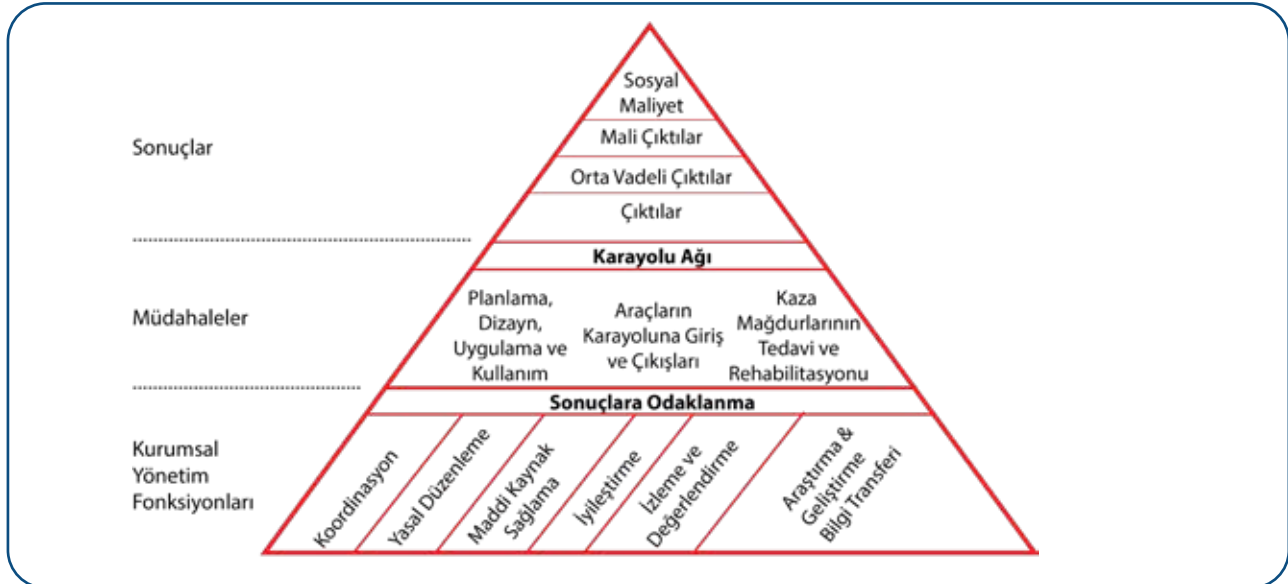
Trafik kazalarına yapılan müdahaleler; kaza sonrası kazaya taraf olan kişilerin hayatlarını kaybetmelerinin ve kalıcı sakatlıkların önlenmesini sağlamaktadır. 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin önemli odak noktalarından birisi kaza sonrası ölümlerin azaltılması amacıyla kaza sonrası müdahalelerdir.

Trafik kazalarına etkili müdahalelerin gerçekleştirilmesi birden fazla kurum ve kuruluşun işbirliği halinde birlikte çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Trafik kazası ihbarının, profesyonel bir yaklaşımla olayın ilk görünüşünü, vahametini ve nasıl bir müdahale gerektiğini öngöreceği şekilde alınabilmesi ile başlayan süreç, ambulans, acil kurtarma, itfaiye ve polis ekiplerinin koordineli olarak olaya müdahalesini gerektirmektedir. Olay yerinde hayat kurtaran müdahalenin yapılması akabinde en kısa sürede yeterli donanıma ve uzmanlığa sahip olan tedavi birimine ulaştırılan kazazedelerin yaşama tutunmaları bu adımların tutarlı şekilde organizasyonuna bağlıdır.

Kaza sonrası müdahale, tedavi, bakım ve rehabilitasyon aşamalarını kapsayan bu alanda kurgulanan sistemin sağlıklı olarak faaliyet göstermesi zincir mekanizmasının sağlamlığına bağlıdır.

Güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde, Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası tarafından yapılan çalışmalar sonucunda uzmanlar tarafından geliştirilen Karayolu Trafik Güvenliği Yönetim Sistemi şemasına göre; sadece trafik koluğu tarafından yapılan trafik denetimleri ile sınırlı kalınmayarak, yol ağının planlanması, dizaynı ve işletilmesi aşamalarında, yol kullanıcılarının ve araçların yol ağına giriş ve çıkış yaptıkları aşamalarda ve kaza mağdurlarının tedavi ve rehabilitasyonu aşamalarında denetimlerin yapılması güvenli bir trafik sisteminin sağlanabilmesi için gerekli görülmektedir.⁶⁵

Şekil: Karayolu Trafik Güvenliği Yönetim Sistemi



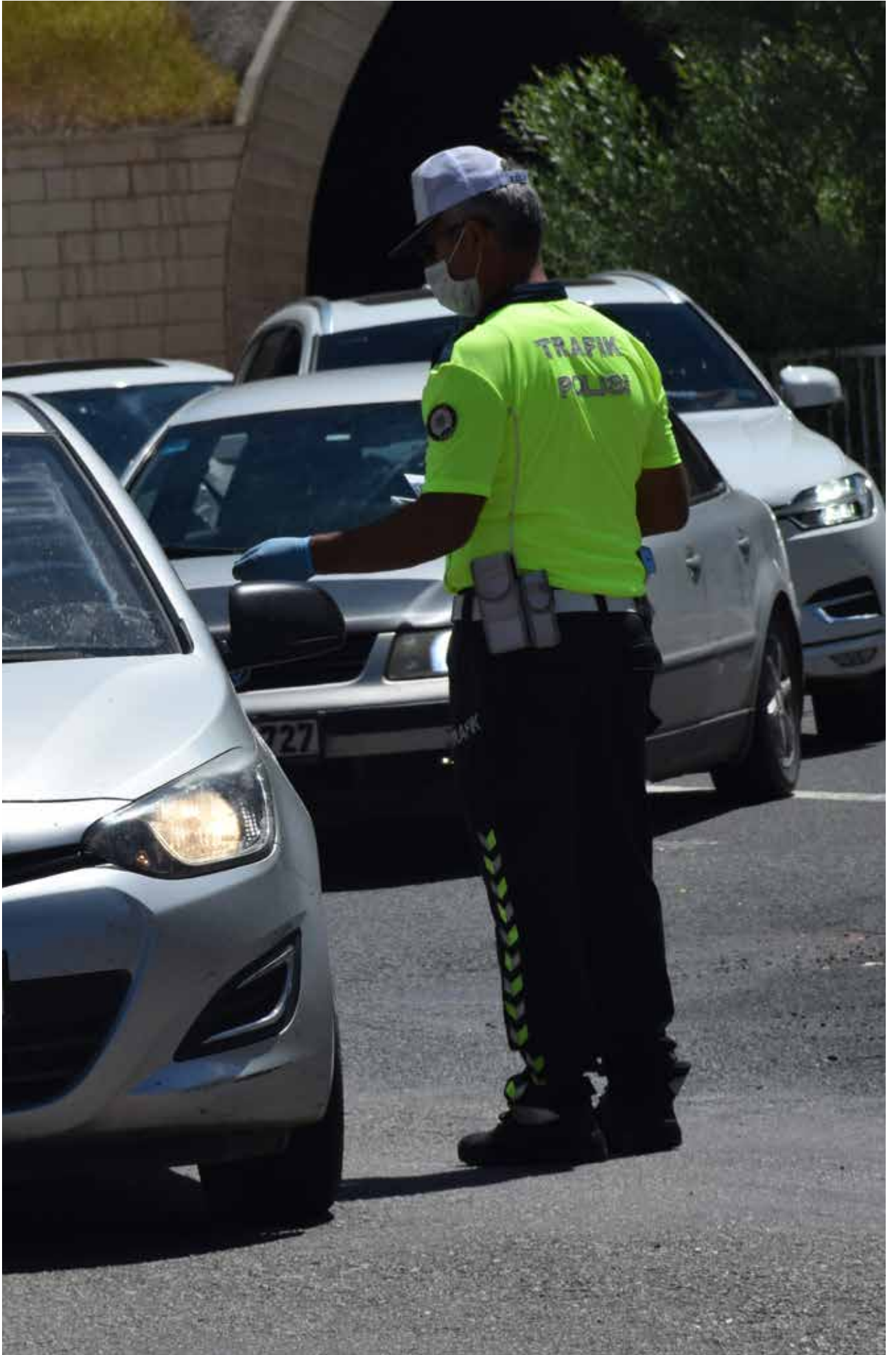
Kaynak: The World Bank Global Road Safety Facility, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, Washington DC, 2009, s.10

Güvenli sistem yaklaşımının özü, trafiği oluşturan yol, araç ve yasal düzenlemeler gibi trafik sisteminin tüm unsurlarının insanın zayıf ve güçlü yönlerine göre şekillendirilmesi ve insanların da kendilerini korumaya yönelik olarak yürürlüğe konulan kurallara ve yapılan düzenlemelere uygun hareket etmesidir.

Etkili bir trafik güvenliği yönetiminin unsurları şunlardır.

- Mevzuat
- Kurumsal Yapı
- Personel
- Eğitim
- Araç, Gereç ve Malzeme
- Stratejik Çalışmalar ve Bütçe
- Veri Toplama, Analiz ve Değerlendirme
- Kaza İnceleme
- Sivil Toplum Kuruluşları ile İlişkiler
- İşbirliği, Koordinasyon ve Uluslararası Çalışmalar, bu bölümde ele alınmıştır.

⁶⁵ Organization of Islamic Cooperation (COMCEC), Standing Committee for Economic and Commercial Cooperation, *Improving Road Safety in the OIC Member States*, Comcec Coordination Office, Ankara, 2016, s.21, 23, 26, 27



a. Mevzuat

Güvenli sistem yaklaşımının esası, insanın trafik güvenliği sisteminin merkezine alınarak korunmasıdır. Mevzuat, istenilen sonuç odaklılığı elde etmek için kurumların yasal görevlerini, sorumluluklarını, hesap verebilirliklerini, müdahalelerini ve ilgili kurumsal yönetim işlevlerini belirleyen ilgili yasal araçlar olarak ifade edilmektedir.⁶⁶

Trafik güvenliğinin sağlanabilmesi; altyapı hizmetleri, acil müdahale ve ilk yardım, kaza sonrası kurtarma hizmetleri, eğitim, mevzuat, düzenleme ve denetim hizmetlerinin yerine getirilmesi ile mümkündür.

Mevzuat değişikliklerinin yapılmasında şu adımlara dikkat edilmesi önem taşımaktadır;⁶⁷

- Tespit edilen konu ile ilgili kurumsal değerlendirmenin yapılması,
- Mevcutta yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklerin gözden geçirilmesi,
- Mevcutta yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklerdeki boşlukların değerlendirilmesi,
- Mevcutta yürürlükte bulunan kanun ve yönetmeliklerin kapsamının değerlendirilmesi.

Yol kullanıcı davranışlarına ilişkin mevzuat düzenlemelerinde ise şu hususlara dikkat edilmesi faydalı olacaktır;

- Kuralların denetlenebilir, yol kullanıcıları tarafından kolayca anlaşılabilir ve eğitim düzeylerine uygun olması,
- Kuralların trafik kazalarına etki edebilmesi, yol kullanıcı davranışlarında değişikliğe yol açabilmesi için uzunca bir süre uygulanması, kısa fasıllarla değiştirilmemesi,
- Kurallara uyumun sağlanması ve Algılanan Yakalanma Risk duygusunun güçlendirilebilmesi için kurallara uyumun denetiminin yüksek seviyede yerine getirilmesi,
- Kural ihlali tespit edildiğinde cezanın gecikmeksizin ve etkili olarak uygulanması,
- Kural ihlallerinin önlenmesi ve denetimin etkinliği için trafik kuralları denetiminin belli bir ihlale yönelik olarak ve belli bir coğrafi alanda yürütülmesi,
- Teknolojik yöntemlerle trafik denetiminin ekonomik olarak daha az masraflı olduğunun göz önünde tutulması,

- Kampanyaların yürütülen denetimleri destekler mahiyette yapılması, denetimler desteklenmeyen kampanyaların beklenen aksine yol kullanıcılarında kural ihlalini artırdığı, kampanyalar ile birlikte yol kullanıcılarının denetim oranında da artış meydana geldiğini gözlemlenmelerinin davranış değişikliğine yol açtığı, aksi halde etkisinin bulunmadığı, hususlarına dikkat edilmesi gerekmektedir.

Karayolları Trafik Kanunu'nda Son Beş Yılda Yapılan Değişiklikler

29/10/2016 tarihli ve 676 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 23 ve 131'inci maddelerinde değişiklik yapılmıştır. **Yapılan değişiklik;**

- Yönetmelikte belirtilen nitelik veya ölçülere aykırı plaka takan, öngörülen sayıda plaka takmayan ya da farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapanlar ile tescilli aracı plakasız kullananlara uygulanacak yaptırımlar artırılmış,
- Başka bir araca tescilli veya sahte plakayı takan veya kullananlar için idari para cezası getirilmiş ve ayrıca bu kişiler hakkında Türk Ceza Kanunu'nun 204'üncü maddesi hükmüne göre işlem yapılması öngörülmüştür,
- Basılı kâğıtlar ve tescil plakalarının yetkilendirilenler dışında basımını veya dağıtımını yapanlara idari para cezası getirilmiş ve ayrıca bu kişiler hakkında Türk Ceza Kanunu'nun 204'üncü maddesine istinaden işlem yapılması öngörülmüştür,

06/01/2017 tarihli ve 680 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 21, 22, 24, 27, 28, 32, 35, 81, 115, Ek 2 ve Ek 18'inci maddelerinde değişiklik yapılmış ve Kanuna Ek 18, Geçici 23 ve 24'üncü maddeler eklenmiştir. **Yapılan değişiklik;**

- Motorlu Araç Trafik Belgesi kaldırılarak muayene istasyonlarınca verilen araç muayene raporunun kullanılmasına başlanılmış, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığına ait araçların muayenelerinin kendi kurumlarınca yapılmasına imkan sağlanmıştır.
- Yabancı plakalı araçlara ve sürücülerine uygulanan trafik idari para cezaları tahsil edilmeden o araçların yurt dışına çıkışına izin verilmemesi ve Türk plakalı araç kullanan yabancı sürücülerin trafik cezalarının, cezanın yazıldığı araç sahibinden tahsil edilmesi için düzenleme yapılmıştır.

⁶⁶ Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, Faaliyet: 1.3 Türkiye için Yol Güvenliği Alanında Kurumsal Çerçeve Önerisi Raporu, 2020, s.7

⁶⁷ WHO, "Strengthening Road Safety Legislation: A Practice And Resource Manual For Countries" ISBN: 978-605-149-542-2, 2013, s.17

- Emniyet Genel Müdürlüğünce yürütülen araç tescil işlemlerine ilişkin iş ve işlemlerin Türkiye Noterler Birliği koordinesinde Noterliklere devredilmesi öngörülmüştür.

09/02/2017 tarihli ve 687 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Kanun'a 65/A maddesi eklenmiştir. Yapılan değişiklikle yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan araçlara kış lastiği kullanma zorunluluğu getirilmiş ve buna ilişkin idari yaptırımlar belirlenmiştir.

24/12/2017 tarihli ve 696 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Kanun'a 5/A maddesi eklenmiştir. Yapılan değişiklikle Jandarma Genel Komutanlığı trafik kuruluşlarının trafik denetimine ilişkin görev ve yetkileri, Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez, bölge, il ve ilçe trafik kuruluşları, görev ve yetkilerine uygun şekilde Kanunda düzenlenmiştir.

09.07.2018 tarihli ve 30473 mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 02.07.2018 tarihli ve 703 sayılı KHK 2918 sayılı Kanun'un 4, 35, 65 ve 98'inci maddelerinde değişiklik yapılmış ve Kanuna Ek 19'uncu madde eklenmiştir. Buna göre;

- 4'üncü madde de yapılan değişiklik ile **"Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu"** kaldırılmış, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun ise; adı, görev ve yetkileri hariç olmak üzere oluşum şekli, toplanma usul ve esasları, karar alma şekilleri, sekretarya ve bu kurulun Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yürütüleceğine ilişkin hükümleri kanun metninden çıkarılmıştır.
- Kanuna eklenen Ek Madde 19 ile **"Mevzuatta Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu ile Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluna yapılmış olan atıflar, Cumhurbaşkanınca belirlenen kurul veya merciye yapılmış sayılır"** şeklinde hüküm tesis edilmiştir.
- Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmesi nedeniyle 2918 sayılı Kanun'un; 35'inci maddesinin ikinci fıkrasında ve 65/A maddesinin birinci fıkrasında yer alan **"Bakanlar Kurulu"** ibareleri ile 98'inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan **"Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu"** ibaresi **"Cumhurbaşkanı"** şeklinde değiştirilmiştir.

26.10.2018 tarihli ve 30577 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 18.10.2018 tarihli ve 7148 sayılı Kanun ile 2918 sayılı Kanun'un 7, 21, 26, 32, 34, 46, 47, 52, 67, 68, 73,74, Ek 2'inci maddelerde değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişiklikle;

- Karayolları Genel Müdürlüğü görevlilerine araçları çalışma-dinlenme süresi ve takograf yönünden de denetleme yetkisi verilmiş,
- Hurdaya ayrılan araçların karayolunda kullanımı yasaklanmış,

- Muayene süresi geçen veya emniyetsiz raporu verilen araçlara uygulanacak cezalar artırılmış,
- Emniyet şeridi ihlali - ters yöne girme - ardı ardına birden fazla şerit değiştirme (slalom), spin atma, seyir halinde kendi etrafında dönme gibi ihlallere ilişkin yaptırımlar getirilmiş,
- Hız ihlal cezaları **"%10'dan %30'a, %30'dan %50'ye ve %50'den fazla"** şeklinde kademelendirilmiş,
- Yaya öncelikli trafik uygulamasına geçilerek görevli bir kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya veya okul geçitlerine ilk geçiş hakkı yayalara verilmiş,
- Kırmızı ışık ihlali, seyir halinde cep/ araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarının kullanımı, çakar lamba, siren vb. ışıklı ve/veya sesli cihazların mevzuatta belirlenenlerin dışında kullanımı ve fazla gürültü çıkaran (abart egzoz) araçların kullanımı ile yetkisiz (korsan) taşımacılığa ilişkin yaptırımlar ağırlaştırılmıştır.

10.12.2018 tarihli ve 30621 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 29.11.2018 tarihli ve 7153 sayılı Kanun ile 2918 sayılı Kanun'un Karayolları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkilerini düzenleyen 7'nci maddesinin birinci fıkrasında otoyolların habitatları bölüdüğü yerlerde yaban hayatının korunmasına ilişkin sorumlulukları belirlemek üzere 3 adet yeni alt bent eklenmiştir.

28.12.2018 tarihli ve 3039 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 27.12.2018 tarihli ve 7159 sayılı Kanun ile 2918 sayılı Kanun'a eklenen Geçici 25'inci madde ile;

Trafik idari para cezalarının yeniden değerlendirilmesine tabi tutulmaması ve artırım yapılmadan 2019 yılında da 2018 yılındaki tutarlar üzerinden uygulanması sağlanmıştır.

24.12.2019 tarihli ve 30988 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 06.12.2019 tarihli ve 7196 sayılı Kanun ile; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanun u'nun 5, 41, 42 ve 71'inci maddelerinde değişiklik yapılmış ve aynı Kanun'un 5/A ve Ek 7'nci maddesi ile 3201 sayılı Kanunun Ek 22'nci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır. Yapılan düzenleme ile;

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması kapsamında benzer iş yapan birimlerin birleştirilerek personel tasarrufu sağlanması, yalınlaştırma ve sadeleştirilmesi amacıyla Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde düzenlenmek üzere Trafik Hizmetleri Başkanlığı ve bu Başkanlığa bağlı Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı, Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı, Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı ve Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü kapatılmıştır.

Trafikle ilgili olarak 2918 sayılı Kanun'la Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığına verilen görevler İçişleri Bakanlığına verilerek görev, yetki ve sorumluluklara ait esaslar ile İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikte belirlenmesi hüküm altına alınmıştır.

Devletin yasama, yürütme ve yargı organlarının üst makamlarına ait olup, Kanun'a eklenen (1) sayılı listede gösterilen araçlar ile görev ve hizmet gerekleri veya güvenlik nedenleriyle geçiş üstünlüğüne sahip olduğu Yönetmelikte belirlenen araçlar geçiş üstünlüğü kapsamına alınmıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 5'inci maddesi ile İçişleri Bakanlığına verilen görevlerin yürütülmesine ilişkin yetki ve sorumlulukları belirlemek amacıyla hazırlanan İçişleri Bakanlığının Trafik Görevlerinin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik 26/6/2020 tarihli ve 31167 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde Son İki Yılda Yapılan Değişiklikler

03/08/2019 tarihli ve 30851 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 8 ve 9'uncu maddelerinde değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişikliklerle;

Jandarma merkez ve taşra trafik birimlerinin kuruluşu belirlenmiştir.

Asayiş yönünden jandarma, trafik yönünden polis sorumluluk bölgesinde olan karayollarında, jandarma tarafından el konulan suçlarda kullanılan araçların ve sürücülerinin jandarma trafik birimleri tarafında da denetlenerek tespit edilen ihlallere ilişkin cezai işlem uygulanabilmesine imkan sağlanmıştır.

21/03/2020 tarihli ve 31075 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 79'uncu maddesi ve 4 sayılı cetvelde yapılan değişikliklerle Psiko-teknik Değerlendirme ve Psikiyatri Uzmanı Muayenesine ilişkin işlemler ve Psiko-teknik değerlendirme merkezlerinin açılmasına ve psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinde sürücülerde aranacak şartlar ile değerlendirme ve muayeneye ilişkin usul ve esaslarda değişiklik yapılarak, merkezlerin standartlarına ilişkin bazı düzenlemeler yapılmış ve düzenlenecek raporların elektronik ortamda e-imza ile onaylanmasına imkan sağlanmıştır.

05/06/2020 tarihli ve 31146 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 88'inci maddesinde yapılan değişikliklerle ilgili kanunlar ile ikili ve çok taraflı anlaşma hükümleri saklı kalmak üzere, dış ülkelerden alınan sürücü belgeleri ile ülkemizde araç kullanılmasına ilişkin usul ve esaslar düzenlenmiştir.

Diğer Yönetmeliklerde ve Yönergede Yapılan Değişiklikler

- 13/02/2018 tarihli ve 30331 sayılı Yabancı Plakalı Araçlara Verilen Trafik İdari Para Cezalarının Tahsiline İlişkin Yönetmelik yayımlanmıştır.
- 07/03/2019 tarihli ve 30707 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikle; FTM Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 3, 4, 7, 9, 12 ve 13'üncü maddelerinde ve Ek-3'te değişiklik yapılmış ve yönetmeliğe Geçici Madde 1 eklenmiştir.
- 09/07/2019 tarihli ve 30826 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikle; Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 7'nci maddesinde değişiklik yapılmıştır.
- 31/10/2019 tarihli ve 30934 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikle; Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 6 ve 11'inci maddelerinde değişiklik yapılmış ve yönetmeliğe Ek-4 (Fahri Trafik Müfettişliği Müracaat Formu) eklenmiştir.
- Elektronik olarak düzenlenecek olan Fahri Trafik Müfettişleri Trafik Kural İhlali Tespit Tutanağı ile İlgili Usul ve Esaslar 03/04/2019 tarihli Genel Müdürlük Onayı ile yürürlüğe girmiş ve daha sonra mevzuatta yapılan düzenlemeler doğrultusunda usul ve esaslar 25/09/2020 tarihinde revize edilmiştir.
- 03.09.2020 tarihli ve 31233 sayılı Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 5, 6, 7, 8, 11 ve 13'üncü maddelerinde değişiklik yapılmış, Yönetmelikte yer alan Ek-2 yürürlükten kaldırılmış, Ek-4 ise değiştirilmiştir.

18.03.2020 tarihli ve 31072 sayılı Araç Satış, Devir ve Tescil Hizmetlerinin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelikte yapılan düzenleme ile; uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti suçuna karıştığından bahisle elkonulan araçların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı onayı ile Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığının geçici kullanımına bırakılması durumunda; ülkemizde veya yabancı bir ülkede tescil kaydı olup olmadığına bakılmaksızın ve başka bir belge aranmadan bu araçlara Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından geçici trafik belgesi ve tescil plakası verilmesine imkan sağlanmıştır.

- Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Yönergede 14/12/2018 tarihinde değişiklik yapılarak ilgili mevzuata uyum sağlanmış ve Jandarma Genel Komutanlığı'nda Yönerge kapsamına alınmıştır.



b. Kurumsal Yapı



Etkili bir karayolu güvenliği yönetimi, trafik kazalarında can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların önemli ölçüde azaltılması ve iyileştirilme yönündeki bu gelişimin sürdürülebilir olması için birçok uluslararası kurum ve kuruluş tarafından zaruri kabul edilmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Avrupa Ulaştırma Güvenliği Konseyi (ETSC) ve Dünya Bankası tarafından yayımlanan raporlarda^{68,69,70} trafik güvenliği yönetimi için bazı ortak tavsiyelerde bulunmaktadır. Bu tavsiyeler özetle belirtilecek olursa; sonuç odaklılık, koordinasyon, mevzuat, finansman ve kaynak dağıtımı, tanıtım/destek, izleme ve değerlendirme, araştırma ve geliştirme ve bilgi transferi başlıkları altında toplanmıştır.

Bu noktada, yol güvenliğinin sağlanmasında geleneksel olarak izlenen yol kullanıcılarının eğitimi ve denetim stratejilerinin yanısıra, Güvenli Sistem Yaklaşımının öngördüğü karayolu altyapısının güçlendirilmesi, araç güvenlik standartlarının artırılması ve etkin bir kaza sonrası müdahale stratejilerinin eş zamanlı ve bütüncül bir şekilde izlenmesi, karayolu trafik kazalarının azalmasına ve ortaya çıkan maliyetlerin de düşmesine neden olacaktır. Güvenli bir yol güvenliği sistemi, sistemin işletilmesinden sorumlu ilgili tüm paydaşlara eş zamanlı ve birlikte hareket edecek şekilde bir sorumluluk yüklemektedir.⁷¹

Kurumsal eksikliklerin tamamlanması, etkili ulusal karayolu güvenliği programlarının oluşturulması ve uygulanması bakımından büyük önem arz etmektedir. Yerel, bölgesel ve ülke çapında büyük ölçekli karayolu güvenliği müdahalelerinin ve programlarının koordinasyonunu sağlamak için uzman ve eğitilmiş insan gücü ile donatılmış, yeterli mali kaynaklara ve yatırım gücüne sahip bir yapı önem arz etmektedir.

Bu nedenle, uluslararası iyi uygulama örnekleri çerçevesinde, Güvenli Sistem Yaklaşımının benimsenmesi için trafik güvenliği yönetiminin 7 kurumsal yönetim fonksiyonunu yerine getirmesi beklenir. **Bu fonksiyonlar**⁷²:

1. Sonuç odaklılık - tüm gerçek/potansiyel müdahaleleri sonuçlarla ilişkilendiren stratejik bir yaklaşım,
2. Koordinasyon,
3. Mevzuat,
4. Finansman ve kaynak tahsisi,
5. Tanıtım,
6. İzleme ve değerlendirme,
7. Araştırma ve geliştirme ve bilgi transferi.

⁶⁸ The World Bank Global Road Safety Facility, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, 2009, s. 329.

⁶⁹ ETSC (European Transport Safety Council), *A methodological Approach to National Road Safety Policies*, 2006

⁷⁰ WHO, "World Report On Road Traffic Injury Prevention", ISBN 92 4 156260 9, , Geneva, 2004

⁷¹ ITF, *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*, OECD Publishing, Paris, 2016

⁷² The World Bank Global Road Safety Facility, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, 2009

c. Personel



Trafik güvenliği paydaş kurumlarının personel yapısının nitelik ve nicelik açısından yerine getirilen görevlere uygun olması trafik güvenliği kalitesi bakımından önemli bir etkidir. Personelin işe alım süreçleri, aranan temel nitelikler, temel ve hizmet içi eğitimler, görevde yükselme, çalışma şartları, atama ve yer değiştirme ile personele tanınan haklar açısından trafik güvenliği sisteminin tüm aşamalarında görev alan personel en uygun şartlarla desteklenmelidir.

Bu nedenle, tüm trafik güvenliği paydaşlarında trafik güvenliğinin gereklerini yerine getirebilecek nitelik ve niceliğe sahip personelin görevlendirilmesi önem taşımaktadır. Personel seçimi, uzmanlaştırılması ve bu kapsamda yapılan eğitim çalışmaları ile personelin çalışma rejimine ilişkin gelişmeler tüm sektörde birbirini tamamlayacak şekilde sağlanmalıdır.

Bu çerçevede personelin öncelikle iyi bir trafik güvenliği eğitimi almış olması, trafik kurallarını içselleştirerek, yol kullanıcısı olarak hayatında uygulaması öncelik arz etmektedir. Trafik güvenliği paydaşı olan kurumların öncelikle personel davranışlarının trafik kurallarına uyumu yönünde planlar ve hizmet içi eğitimler planlaması, özellikle resmi araç kullanan personelin trafik kurallarına uyumu pekiştirici uygulama talimatlarını yürürlüğe sokması gerekmektedir.

Trafik güvenliğinin unsurları olan altyapı, araç, eğitim, denetim ve sağlık müdahalelerini gerçekleştiren tüm kurum personelinin trafik güvenliğine uygun temel ve uzmanlık eğitimleri almaları zorunludur. Trafik kolluğunun mesleğe girişinden, atama ve yer değiştirmesine kadar tüm personel hareketlerinin trafik güvenliğini denetleme perspektifine uygun olarak planlanması gerekmektedir.

Şehiriçi trafik güvenliğinde önemli bir pay sahibi olan ve nüfusumuzun büyük bir kısmının yaşadığı yerleşim yerleri içindeki trafik güvenliğinin sağlanması bakımından önemli pay sahibi olan mahalli idarelerde trafik alanında çalışan personel yapısının da büyük önemi bulunmaktadır.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı olarak, trafik birimleri tarafından yerine getirilen trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi görevlerinin; kamu kaynakları israf edilmeden yüksek performans ile **"etkili, sürekli ve yoğun"** olarak yeterli sayıda ve nitelikli personel ile gerçekleştirmesi ve trafik birimlerimizde görevlendirilen personel sayısının ihtiyacı karşılayacak ölçüde olması amacıyla;

Son 3 yılda Polis Eğitim Kurumlarından mezun olan toplam 5.934 personel trafik birimlerinde görevlendirilmiş ve akabinde personelin görevi adaptasyonu ile yeterliliğinin sağlanması için branşa esas **"Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimi"** EGM Trafik Başkanlığı tarafından verilmiştir.

Ayrıca 2019 yılı içinde 356 Jandarma personelide doğrudan trafik birimlerine atanmıştır.

d. Eğitim

Trafik güvenliğinin kilit unsurlarından birisi, gerekli eğitimi almış olan kalifiye personelin trafik güvenliğinin her aşamasında görevlendirilmesidir.

Karayolu altyapısının trafik güvenliği alanında eğitim almış personel tarafından yapılması, altyapı güvenlik denetimlerinin yetkin personel tarafından yerine getirilmesi, araçların imalinde, bakım ve onarımında görev alan personelin veya müteşebbiste çalışan işçinin trafik güvenliği bilinciyle hareket etmesi, okullardaki örgün eğitimin trafik güvenliği eğitimine sahip ve pedagojik formasyon almış öğretmenler tarafından verilmesi, motorlu taşıt sürücüsü kurslarında yine trafik güvenliği ve eğitim formasyonuna sahip eğiticilerin görev alması, kampanyalarda trafik güvenliği ve iletişim konusunda uzman olan personelin görev alması, trafiğin mevzuat düzenlenmesinde ve stratejik yönetiminde trafik güvenliği alanında yetişmiş personelin görevlendirilmesi, kolluk düzeyinde trafik branşına esas ve uzmanlık eğitimlerinin trafik güvenliği alanında istenilen düzeyde verilmesi, kaza sonrası acil müdahale ve ilk yardım konusunda trafik kazasına müdahale eğitimi almış acil tıp teknisyenlerinin, itfaiye personelinin ve arama-kurtarma personelinin görev alması, hastanelerde ve acil müdahale ünitelerinde trafik kazası travmaları konusunda yetkin sağlık çalışanlarının görev alması, kaza incelemelerinde trafik güvenliği ve kaza analizi eğitimi almış personelin görevlendirilmesi ve bu suretle trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik sorumluluğu bulunan paydaş kurum ve kuruluşların tamamında karayolu trafik güvenliği alanında yetişmiş personelin görev alması "**Güvenli Sistem Yaklaşımının**" olmazsa olmazlarından.

Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde güvenli bir sistemin oluşturulabilmesi ve yönetilebilmesi için sorumluluk sistem tasarımcılarına yüklendiğinden, eğitim çalışmalarının bu kişileri de kapsamı büyük önem arz etmektedir. Planlayıcılar, mühendisler, sağlık personeli, trafik kolluğu personeli ve diğer aktörler Güvenli Sistem yaklaşımını iyi anlamalıdır.

Trafiğin denetlenmesi ve düzenlenmesi ile ilgili görev yapmakta olan trafik kolluğuna yönelik olarak, mesleki bilgi ve becerilerinin artırılması, hizmetin verim ve kalitesinin yükseltilmesi, trafik birimlerinin eğitilmiş personel ihtiyacının karşılanması, personelin çalışma alanlarıyla ilgili meydana gelen gelişmeler ve yenilikler hakkında bilgilendirilmesi amacıyla; Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimi, Kaza Araştırması ve Birlikçilik Eğitimi, Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi, Takograf Kullanıcı Eğitimi, Radar Kullanıcı Eğitimi, Alkolölçer Kullanıcı Eğitimi, Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimi Eğitimi, Uyuşturucu Test Kiti Kullanıcı Eğitimi, Trafik Denetimlerinde Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi ve Motosikletli Trafik Timleri Kullanıcı Eğitimi başta olmak üzere çok sayıda farklı alanlarda temel ve eğitici eğitimi düzeyinde hizmetiçi trafik eğitimleri düzenlenmektedir.

Gelişen teknoloji ile birlikte yapılan eğitimler de geliştirilerek son beş yılda toplam 95.052 trafik kolluğuna bu başlıklar çerçevesinde hizmetiçi eğitimler verilmiştir.

Tüm paydaş kurumlar, uzmanlaşmış ve gerekli yetkinliklere sahip personele ihtiyaç duymaktadır. Mühendislik fakültesini bitiren bir inşaat mühendisinin, karayolu inşaatında görevlendirilmesinden önce karayolu inşaatlarına ilişkin kurs alması, araçların fenni muayenesinde görevlendirilen makine mühendisinin de araç teknolojileri ile araç güvenlik sistemleri konusunda uzmanlık eğitimlerine katılması, trafik denetimlerinde görevlendirilen trafik kolluğu personelinin genel kolluk eğitiminin yanı sıra trafik denetimi konusunda yeterli eğitimi almış olması gereklidir. Bu amaçla;

- Temel eğitimlerin akabinde uzmanlık eğitimlerinin verilmesi ve söz konusu eğitimlerin yüksek lisans eğitim gibi ileri seviye eğitimler ile desteklenmesi,
- Uluslararası kuruluşlar tarafından sunulan eğitim imkanları ile personel değişim mekanizmalarının personelin eğitimi amacıyla desteklenmesi,
- Trafik güvenliği alanında akademik çalışmaların yapılabilmesi, bilgi birikimi oluşturulabilmesi ve istenilen düzeyde ayrıntılı araştırmaların yapılabilmesi amacıyla Trafik Güvenliği Öğretmenliği ve Yöneticiliği Fakültesi, Yüksekokulu, Enstitüsü gibi yükseköğretim kurumlarının kurulması ve yaygınlaştırılması, kamu ve özel sektördeki trafik güvenliği ile ilgili iş ve meslek kollarında bu bölümlerden mezun olanların ön koşul olarak tercihen kabul edilmeleri,
- Örgün ve yaygın eğitim kurumları ile sürücü kurslarında trafik eğitimi vermek üzere görevlendirilecek eğitim personeli ile kursta eğitim ve öğretim hizmetleri sınıfı dışındaki görevli personelin ve yöneticilerin Trafik Güvenliği Öğretmenliği ve Yöneticiliği Fakültesi, Yüksekokulu, Enstitüsü gibi yükseköğretim kurumlarının mezunlarından görevlendirilmesi,
- Trafik güvenliği alanında çalışan personelin insanın can güvenliğinin sağlanmasına hizmet ettiğinden hareketle, çalışma şartlarının bu personelin görevini en iyi şekilde yerine getirebilecek duruma getirilmesi ve motivasyon araçları ile desteklenmesi, gerekli görülmektedir.

Bu kapsamda, karayolu trafik güvenliği eğitimleri özelinde kurumsal imkân ve kabiliyetler gözden geçirilmeli, hizmet sunumunda iyileştirmeler yapılmalı ve karayolu trafik güvenliği eğitimi arzının kapsamı sınıf dışında hayat boyu öğrenim sürecini içerecek şekilde genişletilmelidir.

Trafiğin denetlenmesi ve düzenlenmesi ile ilgili görev yapmakta olan trafik polislerine yönelik olarak, mesleki bilgi ve becerilerinin artırılması, hizmetin verim ve kalitesinin yükseltilmesi, trafik birimlerinin eğitilmiş personel ihtiyacının karşılanması, personelin çalışma alanlarıyla ilgili gelişme ve yenilikler hakkında bilgilendirilmesi amacıyla; Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimi, Kaza Araştırması ve Bilirkişilik Eğitimi, Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi, Takograf Kullanıcı Eğitimi, Radar Kullanıcı Eğitimi, Alkolölçer Kullanıcı Eğitimi, Tehlikeli Madde Taşımacılığı Denetimi Eğitimi, Uyuşturucu Test Kiti Kullanıcı Eğitimi, Trafik Denetimlerinde Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi ve Motosikletli Trafik Timleri Kullanıcı Eğitimi olmak üzere 10 ana başlıkta temel ve eğitici eğitimi düzeyinde hizmetiçi trafik eğitimleri düzenlenmektedir.

2017 yılında;

- 1120 kişiye Temel Trafik ve Kaza İnceleme
- 1.094 kişiye Radar-Alkolölçer-Takograf-Uyuşturucu Test Kiti Kullanıcı Eğitimi
- 6.344 kişiye akıllı sınıflar üzerinden geliştirme eğitimi
- 1.245 kişiye Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi
- 376 kişiye Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi
- 1.459 kişiye Genel Zabitanın Tutanak Düzenleme Eğitimi
- 186 kişiye Eğitici Eğitimleri
- 127 kişiye Motosikletli Trafik Timleri Sürüş Teknikleri Eğitimi
- 30 kişiye Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimi
- 11 kişi de farklı ülke polis teşkilatı mensupları olmak üzere toplamda 11.992 kişiye hizmet içi eğitim verilmiştir.

2018 yılında;

- 3.393 kişiye Temel Trafik ve Kaza İnceleme,
- 1.849 kişiye Kaza Araştırması ve Bilirkişilik Eğitimi,
- 1.919 kişiye Radar – Alkolölçer - Takograf-Uyuşturucu Test Kiti Kullanıcı Eğitimi,
- 430 kişiye Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların Denetlenmesi,
- 11.343 kişiye akıllı sınıflar üzerinden geliştirme eğitimi,
- 13.73 kişiye Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi,
- 587 kişiye Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi,
- 2.027 kişiye Genel Zabitanın Tutanak Düzenleme Eğitimi,
- 172 kişiye Eğitici Eğitimleri,
- 200 kişiye Motosikletli Trafik Timleri Sürüş Teknikleri Eğitimi,
- 14 kişiye Tehlikeli Madde Taşımacılığı Eğitimi,
- 118 kişiye Elektronik Denetleme Sistemleri Eğitimi,

- 86 kişi de farklı ülke polis teşkilatı mensupları olmak üzere toplamda 23.511 kişiye hizmet içi eğitim verilmiştir.

2019 yılında;

- 3.769 kişiye Temel Trafik ve Kaza İnceleme,
- 3.406 kişiye Radar-Alkolölçer-Takograf-Uyuşturucu Test Kiti Kullanıcı Eğitimi,
- 926 kişiye Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların Denetlenmesi,
- 13.011 kişiye akıllı sınıflar üzerinden geliştirme eğitimi,
- 1.500 kişiye Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi,
- 985 kişiye Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi,
- 1.575 kişiye Genel Zabitanın İhlal Tespit Tutanağı Düzenleme Eğitimi,
- 176 kişiye Eğitici Eğitimleri,
- 201 kişiye Motosikletli Trafik Timleri Sürüş Teknikleri Eğitim,
- 55 kişiye Uyuşturucu Test Cihazı ve Kiti Eğitici Eğitimi,
- 36 Eğitimci ile birlikte Eğitici Geliştirme ve Müfredat Güncelleme Semineri,
- 81 kişi de farklı ülke polis teşkilatı mensupları olmak üzere toplamda 25.721 kişiye hizmetiçi eğitim verilmiştir.



Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi'nde **"Trafik Güvenliğinde Personel, Eğitim, Destek ve Kapasitenin Artırılması"** başlığı altında **"Algılanan Yakalanma Risk Duygusu"** nu geliştirmek amacıyla genel kolluğa yönelik Trafik Kural İhlali Tespit Tutanağı eğitimlerine devam edilmesi hedefi doğrultusunda; Merkez Teşkilatında 2017, 2018 ve 2019 yıllarında toplam 5.061 personele eğitim verilmiştir.

Kaza Yeri İnceleme personelinin kaza araştırma kapasitesi artırılması hedefi doğrultusunda 2018 yılında toplam 1.849 personele eğitim verilmiştir.

"Eskişehir'de bulunan Trafik Polisi Eğitim Merkezi yeniden yapılandırılarak tüm ülke için Trafik Eğitim Planları Uygulama Merkezine Dönüştürülmesi" hedefi doğrultusunda Bakanlık Makamının 09.03.2020 tarihli Oluru ile Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğü EGM Trafik Başkanlığına bağlanmıştır.

Eskişehir İli Odunpazarı İlçesi İhlamurkent (Mamuca) Mahallesinde bulunan, 100.084,69 m² yüzölçümlü taşınmaz üzerine **"Polis Eğitim, Hizmet, Konut ve Sosyal Tesis"** yapılmak üzere Emniyet Genel Müdürlüğüne tahsisli arazi üzerine güvenli sürüş teknikleri eğitim pisti inşa edilmesine yönelik çalışmalar yürütülmektedir.

"Halkla İlişkiler ve Etkili İletişim Eğitimleri geliştirilerek devam ettirilecek" hedefi doğrultusunda; 2017, 2018 ve 2019 yıllarında toplam 6.647 personele, Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi verilmiştir.



e. Araç, Gereç ve Malzeme

Trafik güvenliği ve ulaşım sektörüne yapılan yatırımlar; sosyal ve ekonomik boyutları ile ticarete, mal ve hizmetlerin sunumuna ve toplumun canlılığına hizmet ettiği, birçok sektör için lokomotif vazifesi gördüğü kabul edilen bir gerçektir. Konforlu ve güvenli karayolu ulaşımının sağlanabilmesi için karayolu altyapısına, araç filolarının güvenliğinin artırılmasına, daha fazla trafik güvenliği eğitiminin yapılmasına, denetim ve kaza sonrası müdahale, kurtarma ve bakım hizmetlerine kaynak tahsisi zaruri görülmektedir.

Trafik güvenliğine yapılan yatırımların önemli bir parçasını, karayolu altyapısına tahsis edilen kaynaklar oluşturmaktadır. Trafik güvenliği yatırımı olarak her ne kadar altyapı yatırımları anlaşılrsa da, Güvenli Sistem Yaklaşımının araç, gereç ve malzeme alanında da takip edilmesi gereklidir.

Trafik güvenliğinin; trafik güvenliği yönetimi, altyapı, araç, eğitim, denetim ve kaza sonrası müdahale faaliyetleri olmak üzere genel olarak özetlenebilecek ana unsurlarının yanı sıra, önemi yokluklarında ortaya çıkan tali başlıkları da mevcuttur. Trafik sistemin tüm parçalarının güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Trafik güvenliğinin yönetimi, altyapı çalışmaları, araçlar, tüm eğitim faaliyetleri, sadece yol kullanıcısı ile sınırlı tutulmaması gereken denetim faaliyetleri ve kaza sonrası insanların kaza öncesi durumlarına döndürülmesi için tüm müdahalelerde;

- İnsanların yanılabilmesi, insanların hata yapabileceği,
 - Sistemin bütününe **"Mağduru suçlamak"** yerine **"İnsan hatalarını affetmeye"** dayalı olarak kurgulanması gerektiği,
 - İnsan vücudunun kırılabilirliğinin, insan bedeninin kuvvete dayanıklı olacak şekilde tasarlanmadığının,
 - Karayolu güvenliğini geliştirme sorumluluğunun tüm paydaşlar arasında paylaşılmasının, karayolu güvenliğini geliştirmenin sadece bir kurumun sorumluluğunda olmaması gerektiğininin,
- göz önünde tutularak, sistemin parçası olan tüm bakanlık, kurum ve kuruluşların araç, gereç ve malzeme bakımından güçlendirilmesinin trafik güvenliğine somut katkısı yüksek olacaktır.



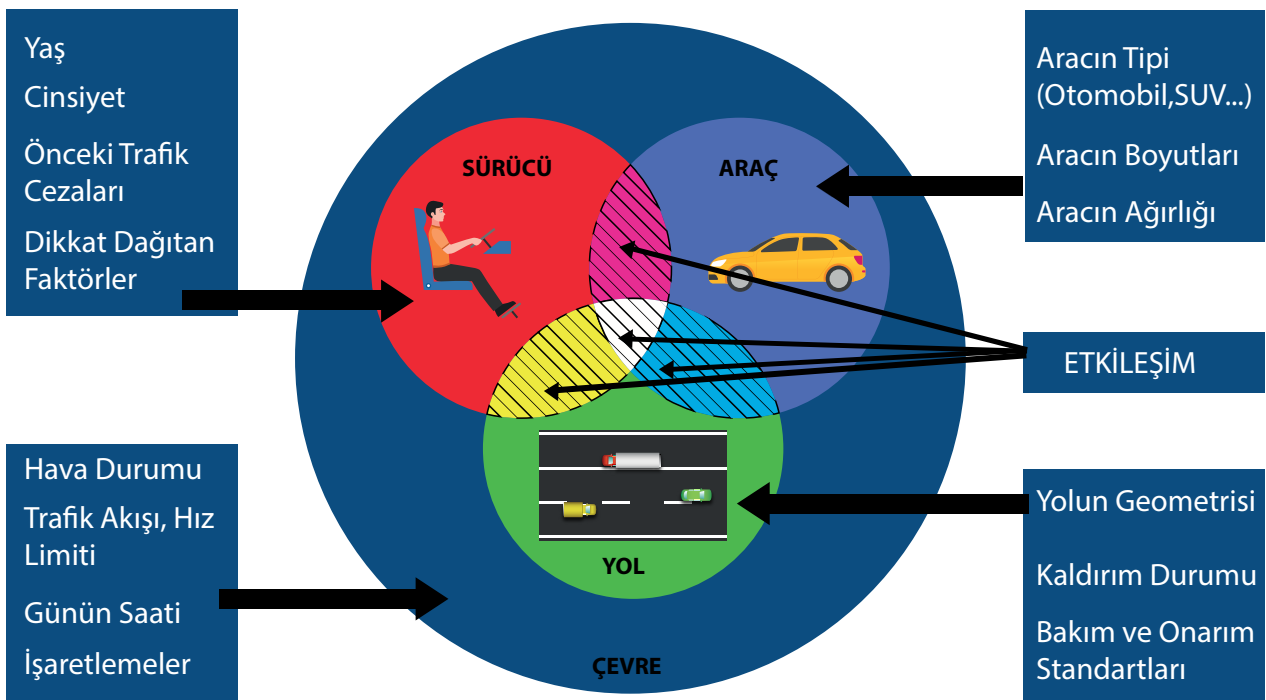
f. Stratejik Çalışmalar ve Bütçe

Güvenli Sistem Yaklaşımına; trafik kazası sonucu meydana gelen can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların altında yatan sebepleri, insanların hata yapabilecekleri ve aynı zamanda da savunmasız olduklarını, devletin de vatandaşlara karşı sorumluluklarını birlikte değerlendirir. Bu yaklaşım, hatalar kaçınılmaz olsa da can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların önlenilebileceği fikrinden yola çıkmaktadır.

"Güvenli Sistem Yaklaşımına" göre; karayolu sisteminin insanların yaptığı hataların ciddi veya ölümcül sonuçlar doğurmayacak şekilde tasarlanması gerekmektedir.

Konumuz itibarıyla ele alındığında, karayolu trafik kazalarının meydana gelmesinde genel olarak dünya çapında araç faktörünün ortalama %5-10, karayolu altyapısının %10-20 ve nihayet yol kullanıcılarının (insan davranışları) ise kazaların %80-90'ından sorumlu olduğu kabul edilmektedir. Güvenli Sistemin parçası olarak kabul edilen insan, araç, çevre ve yol unsurlarının trafik güvenliğine etkisi şematize edilmiş olarak aşağıdaki şekilde gösterilebilir:

Şekil: Sürücü, Araç, Yol ve Çevre Faktörlerinin Etkileşimi



Kaynak: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, *Highway Safety Improvement Program Manual, 3.0 Planning: Countermeasure Identification*, Washington, DC 20590 | 202-366-4000, 2011, s.3

Şematize edildiği şekilde, birçok unsurun dahil olduğu karayolu sisteminin güvenliğinin sağlanması, tek bir kurumun omuzlarına bırakılmayacak kadar hassas bir görev olduğundan, trafik güvenliğinin somut çıktısının insanın canı olduğu gerçeğinden hareketle, ortaya konulan tüm stratejilerde insan hayatının korunması ve sorumluluk paylaşımı temel prensip olarak ortaya konulmalıdır. **Trafik güvenliği alanında yapılan stratejik çalışmalar ile bütçe oluşturma çalışmalarında şu hususların dikkate alınması zorunludur;**⁷³

- Ulaşım sisteminden ve arazi kullanımından kaynaklanan riskler,
- Etkili arazi kullanımı,
- Seyahati kısaltmayı sağlayan tedbirler,
- Güvenli ulaşım modlarının cazip hale getirilmesine yönelik tedbirler,
- Karayolu ağının trafik kazalarını önleyecek şekilde planlanması,
- Karayolu ağının sınıflandırılarak, bu sınıflamaya göre hız sınırlarının belirlenmesi,
- İki yönlü trafik akımı tarafından kullanılan tek platformlu yolların güvenlik seviyelerinin artırılması,
- Trafikçi sakinleştirme tedbirleri,
- Yol kullanıcılarının görünürlüklerinin artırılması,
- Çarpışma durumunda insanları korumaya odaklanan araç güvenlik tedbirlerinin bulunması,

⁷³ WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.60-65

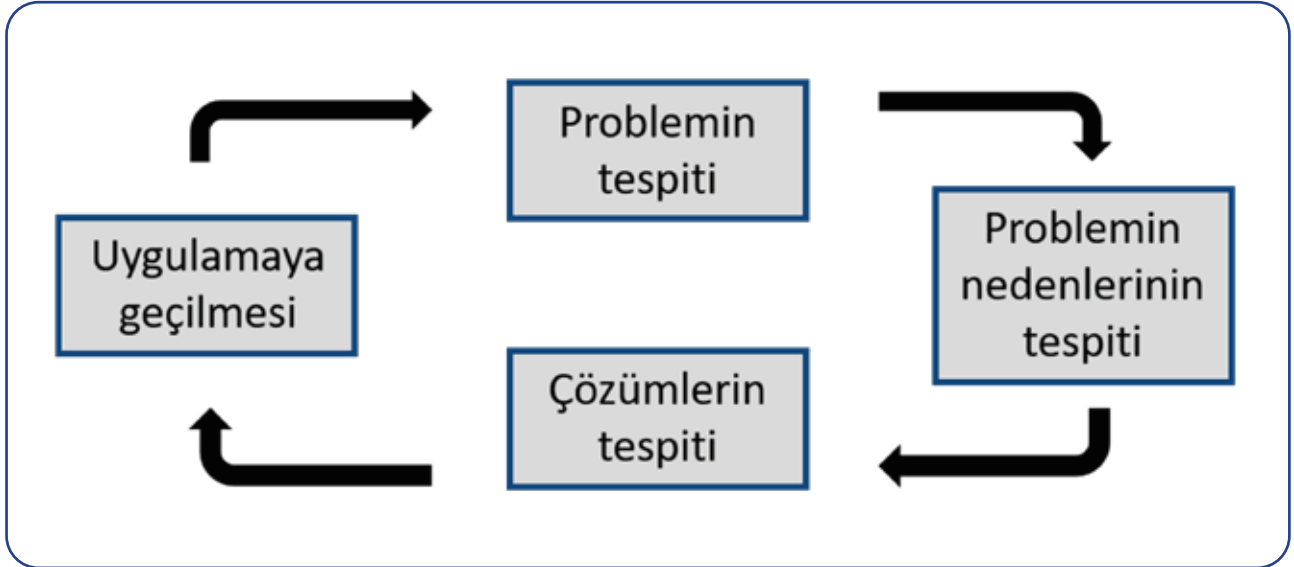
- Trafik kurallarına uyumun sağlanması,
- Hız sınırlarının belirlenmesi ve uyumun sağlanması,
- Alkol etkisinde araç kullanmanın uygun olan en sıkı şekilde yasaklanması ve denetlenmesi,
- Emniyet kemeri ve çocuk koruma sistemlerinin uygun olan en sıkı şekilde yasaklanması ve denetlenmesi,
- Koruyucu başlık kullanımının uygun olan en sıkı şekilde yasaklanması ve denetlenmesi,
- Eğitim ve yayınların trafik güvenliğine etkisine yer verilmesi,
- Trafik kazası sonrası müdahalelerinin ele alınması.

Çeşitli uluslararası yayınlarda trafik güvenliği stratejilerinden beklenen çıktılara ilişkin de değerlendirmelerde bulunmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan bir çalışmaya göre;⁷⁴

- Strateji ile trafik güvenliğinin çerçevesinin tüm paydaşlar tarafından anlaşılacak şekilde çizilmesi,
- Hedeflere ulaşılmasına yönelik çalışmalarda dikkate alınması gereken değerler sistemine ve prensiplere yer vermesi,
- Tüm paydaşların ortaklaşa benimsemesine uygun olması,
- Yapılacak faaliyetlerin genel çerçevesini çizmesi,
- Koordinasyon bakımından kurumların sorumluluklarına yer vermesi,
- Toplumsal desteğin güçlendirilmesine yer vermesi,
- Paydaşlar dışındaki etki alanlarının da dahil edilmesine azami çaba göstermesi,
- Uygulamaya konulması tavsiye edilen tedbirlerin çıktılarının öngörülmesi,
- Strateji ile ortaya çıkması beklenen sonuçların ve bu amaçla sunulacak girdilerin ölçülmesine ve denetlenmesine uygun yöntemler belirlenmesi, unsurlarına yer vermesi tavsiye edilmektedir.

Halk sağlığı yaklaşımına göre, insan hayatını tehdit eden problemlerin önlenmesi, tedavi edilmesine göre ekonomiye daha az yük getirmektedir. Bu nedenle, halkın sağlığına yönelik tehditlerin önlenmesinin maliyetinin her zaman daha az olduğu değerlendirilmektedir.

Şekil: Trafik Güvenliğinde Halk Sağlığı Yaklaşımı



Kaynak: WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.23

Ulusal trafik güvenliği politikaları hazırlanırken çevresel koşulların zamanla değişeceği göz önünde bulundurulmalı ve bu çerçevede planlamalar ortalama 5 yıllık olarak yapılmalı, ülke seviyesinde ve daha alt coğrafi alanlarda hangi faaliyetlerin yapılacağı önceden belirlenmelidir. Trafik güvenliği stratejilerinin; net, gerçekçi ve ölçülebilir hedeflerinin olması ve bir bütçeye bağlı olarak faaliyetlerin planlanması önerilmektedir.⁷⁵

Güvenli Sistem Yaklaşımı içerisinde trafik denetimleri yapılırken, stratejik hedeflere ulaşmak amacıyla ayrılan kaynakların polise tedbirler açısından uygun olup olmadığının denetlenmesi gerekmektedir. Ülke uygulamalarından, polise ayrılan toplam bütçenin yaklaşık %20'sinin trafik güvenliği amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır. Yol kullanıcılarının bilinçlendirilmesine yönelik yapılan trafik güvenliği kampanyalarının, polis denetimlerinin en büyük yardımcısı olduğu unutulmamalıdır.⁷⁶

⁷⁴ WHO, Developing Policies To Prevent Injuries And Violence: Guidelines For Policy-Makers And Planners, Geneva, World Health Organization, 2006.

⁷⁵ International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety, ISBN: 978-2-940395-01-9, Switzerland, 2007, s.20

⁷⁶ The World Bank Global Road Safety Facility, Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, Washington DC, 2009,s.30



Ayrıca, karayolu trafik güvenliği konusu, devletlerin bütçe ve kaynak tahsislerine konu olduğu gibi, bu amaçla kurulan uluslararası kuruluşlar tarafından da proje temelli olarak yatırım yapılmasına uygun olup, bu kuruluşlar arasında;

- Avrupa Birliği; Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı (SOPT) 2014-2020,
- Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD),
- Avrupa Yatırım Bankası (EIB),
- Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD),
- Küresel Karayolu Güvenliği Tesisi (GRSF),
- Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF),
- Avrupa Komisyonu Horizon 2020 Programı,
- Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği Fonu (UNRSTF),
- Bloomberg Hayırseverleri (Philanthropies) Küresel Karayolu Güvenliği Girişimi

başta gelen fon sağlayıcıları olarak öne çıkmaktadır.⁷⁷



⁷⁷Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Faaliyet: 2.3 Bağış Kurumları Planlaması, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020

g. Veri Toplama, Analiz ve Değerlendirme

Karayolu trafik kazalarının önlenmesi ve kaza oluş biçimlerine karşı tedbirlerin geliştirilebilmesi için veri sistemlerinin sağlıklı olarak işletilmesi önem arz etmektedir. Trafik koluğu, sağlık kuruluşları, sigorta şirketleri, altyapıdan sorumlu olan ulusal ve mahalli birimlerin yolun yapısına ilişkin taşıtları, araç üreticilerinin araçların özelliklerine ilişkin kayıtların trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla veri sistemlerinin parçası haline getirilerek kullanıma sunulması önem taşımaktadır.

Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) tarafından yayınlanan ilkeler arasında detaylı kaza analizlerinin yapılarak trafik kazalarına neden olan faktörlerle ilgili zamanla sınırlı, açık, net ve uygulanabilir hedeflerin konulması gerektiği belirtilmektedir.⁷⁸

Trafik kazaları veri sistemleri kapsamında; trafik kazalarına ilişkin bilgilerin toplanması ve bu bilgilerin yönetilmesi sürecine dâhil olan kurumlar ile bu kurumlarda görevli personel, bilgi toplama süreçleri ile veri sistemlerinin donanım ve yazılımları bulunmaktadır.

Trafik kazası veri sistemlerinin aşağıdaki özelliklere sahip olması tavsiye edilmektedir;⁷⁹

- Ölümlü ve ciddi yaralanmalı trafik kazalarının tamamını kapsamalıdır.
- Kazaların nedenlerinin tespit edilebilmesi ve karşı tedbirlerin alınabilmesine yardımcı olmak üzere taşıt, yol kullanıcısı ve karayolu/çevre hakkında yeterince detay sağlamalıdır.
- Kaza yerine ilişkin doğru bilgileri içermelidir.
- Doğru kararların alınabilmesine imkan sağlamak amacıyla güvenilir çıktılar uygun bir zaman dilimi içerisinde tedarik etmelidir.
- Maruz kalma verilerinin (alkol etkisi, uyuşturucu-uyarıcı madde etkisi, cep telefonu kullanımı vb.) değerlendirilmesine imkan vermelidir.

Veri sisteminde aşağıdaki faktörler hakkındaki bilgilere ulaşılabilmesi önem taşımaktadır;

- Karayolunun standardı, tasarımı ve yol çevresine ilişkin bilgiler,
- Trafik akışı, hacmi ve karakteristikleri,
- Araca ilişkin bilgiler,
- Sürücüye ilişkin tüm bilgiler.

İdeal bir trafik güvenliği veri sisteminin kurulması için işlemlerin dört ana adımda ilerletilmesi tavsiye edilmektedir.⁸⁰ **Bu adımlar;**

1. **Adım:**Karayolu güvenlik verilerinin toplanması, idare edilmesi ve kullanılması sürecine dâhil olan kişi ve kurumların belirlenmesi,

2. **Adım:**Mevcut veri kaynaklarının ve sistemlerinin tespit edilmesi, bunların özelliklerinin tanımlanması, tanımların, doğruluk, bütünlük ve eksik raporlama gibi konular üzerine odaklanılarak veri kalitesi hakkında değerlendirme yapılması,

3. **Adım:**Trafik güvenliği verilerinin son kullanıcılarının ihtiyaçlarının ve beklentilerinin tanımlanması,

4. **Adım:**Mevcut verilerin bir araya getirilmesi, gerekli olan ancak henüz sistematik olarak toplanmayan verilerin toplanması ve ortak bir veri tabanında toplanması amacıyla gerekli yasal altyapının kurulmasıdır.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından trafik güvenliği açısından değerlendirmelerde kullanılmak üzere kurulması tavsiye edilen veri sistemlerinde trafik ile ilgili şu verilerin yer alması tavsiye edilmektedir.⁸¹

a. Yola ilişkin veriler:

- Yolların sayısı, sınıfı ve uzunluğu,
- Şerit genişliği ve refüj sayısına göre yol tipleri ,
- Şerit sayıları ve genişliği,
- Yaya geçidi tipi, kavşak dizaynı,
- Trafik kontrolü türü (işaret levhaları, dönel kavşak, durma ve yol verme yerleri),
- Hizalama (yatay ya da dikey eğrilik, bunun derecesi vb.),
- Karayolu yüzeyi (bitüm, beton, yüzey kaplamasız),
- Yüzey durumu (engebe, izler, çukurluklar),
- Şarapoller (genişlik, tür ve durumu),
- Drenaj,
- Hız sınırları,
- Tipe ve yere göre aydınlatma sistemleri,
- Park etmeye ilişkin düzenlemeler,
- Yere ilişkin veriler (x, y koordinatları, güzergah sayısı ve en yakın km. levhası ya da ağ bağlantı noktası),
- Gün başına düşen araç sayısına göre trafik yoğunluğu ya da belirli bir yerdeki kısa süreli sayımlar,
- Trafikteki araç tipine göre trafiğin yapısı,
- Trafik değişimi (günün belli bir saatinde ya da haftanın belli bir gününe göre ya da aylık veya yıllık olarak),
- Bağlantı noktalarındaki dönüş yerleri.

b. Araç verileri:

- Araç hız verisi,
- Araç sahipliğine ilişkin detaylar (doğum tarihi, cinsiyet, ad, adres, satın alma yılı),
- Şasi ve motor numaraları ile birlikte araç tescil numaraları,
- Motor büyüklüğü ve tipi (hibrit, lpg, benzinli/dizel),

⁷⁸ ETSC: European Transport Safety Council, Police Enforcement Strategies To Reduce Traffic Casualties in Europe, ISBN: 90-76024-06-05, 1999, s.45

⁷⁹ WHO, Data Systems: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN: 978-605-149-693-1, Geneva, 2010, s.7-9

⁸⁰ İbid, s.50

⁸¹ WHO, Data Systems: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN: 978-605-149-693-1, Geneva, 2010, s.43

- Yolcu kapasitesi,
- Üretim yılı ve ülkede ilk tescil edildiği yıl,
- Gövde tipi (otomobil, karavan, pikap vb.), kapı sayısı, yapılan değişikliklere ilişkin detaylar,
- Fenni muayene bilgileri.

c. Sürücü verileri:

- Sürücünün kimlik bilgileri ve adresi,
- Doğum tarihi ve cinsiyeti,
- Sahip olduğu ehliyet türü (örneğin tam ya da koşullu; ayrıca ehliyetin uygun olduğu araç tipi),
- Sürücü belgesinin veriliş tarihi ve yeri,
- Sürücü belgesi alma sürecine ve sürücü belgesi sınavına ilişkin bilgiler,
- Trafik ihlallerine ilişkin kayıtlar,
- Sürücünün sağlık durumuna ilişkin bilgiler (hastalıkları, fiziki yetersizlikleri, göz bozukluğu, böbrek rahatsızlığı, kalp-damar hastalıkları, kullandığı ilaçlar vb. bilgiler).

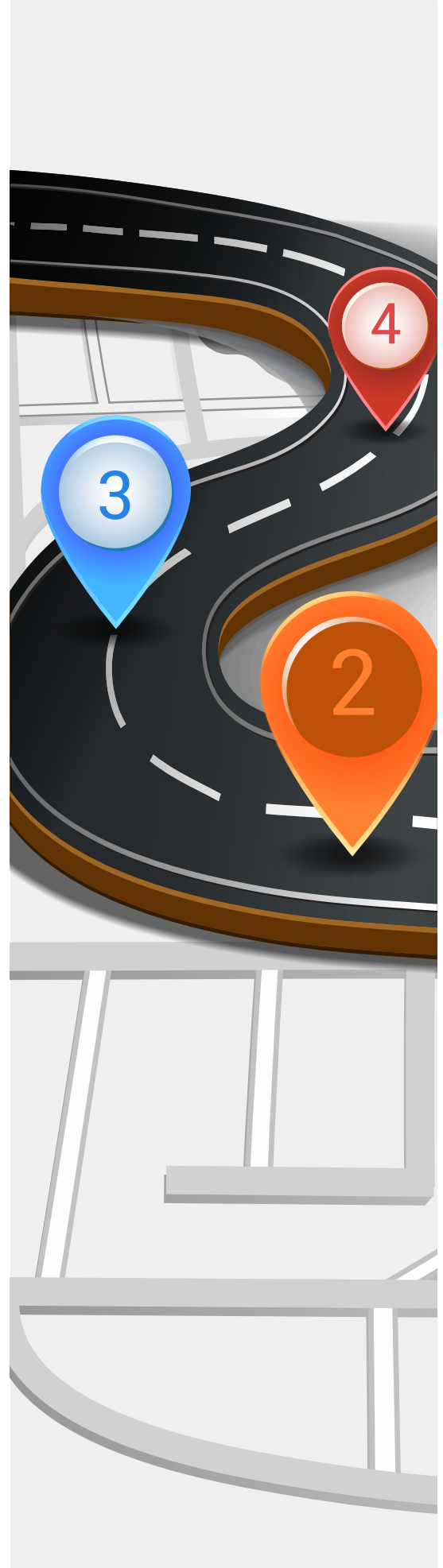
Trafik kazalarının incelenmesi başta olmak üzere trafik güvenliğine ilişkin değerlendirmelerde yukarıda belirtilen bilgilere tüm paydaşların elektronik sistemler üzerinden ulaşabilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı kapsamında yürütülen "**Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam**" Projesi kapsamında hazırlanan "**Karayolu Güvenliği Stratejisi (2021-2030) ve beraberindeki Eylem Planı ve Yatırım Planı**" başlıklı raporda; karayolu trafik güvenliğine ilişkin tüm verilerin toplanarak tek merkezde depolanması maksadıyla bir veri bankası oluşturulması, karayolu trafik güvenliği politika belirleme sürecini desteklemek üzere gerekli verilerin toplanacağı ve analizinin yapılacağı veri sistemlerinin oluşturulması ve muhafaza edilmesi, bu verilerin araştırmacılar ve kamuoyu tarafından erişilebilir olmasının sağlanması amacıyla,

Bu verilerin Veri Merkezinde toplanması, değerlendirilmesi ve analiz edilmesi tavsiye edilmektedir. Buna göre;

- Kaza inceleme verileri,
- Sürücü belgeleri kayıtları,
- Araç kayıtları,
- Trafik cezası verileri,
- Acil durum müdahale verileri,
- Can kaybı ve ciddi yaralanma verileri,
- Trafik kaza sigorta ödemelerine ilişkin,
- Türkiye karayolu ağı varlıkları dijital envanteri (böyle bir envanter, sadece kendi işletmesindeki varlıklarla sınırlı olmak kaydıyla halihazırda KGM tarafından tutulmaktadır).
- Ticari taşımacılık verileri;
 - Dolmuş,
 - Taksi,
 - Havaalanı transferi yapan işletmeciler,
 - Şehirlerarası otobüs işletmecileri,
 - Araç kiralama şirketleri,
 - Kamyon ve diğer nakliye firmaları,
- Türkiye karayolu ağındaki trafik yüküne ilişkin veriler,

Veri Merkezinde toplanmalı, incelenmeli, değerlendirilmeli ve analiz edilmelidir.



h. Kaza İnceleme

Trafik kazaları uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan çalışmalara göre önemli halk sağlığı sorunlarından birisi olarak kabul edilmekte olup, trafik kazasına bağlı ölümler;

- 5-14 yaş aralığındaki çocuklar için 1'inci sırada,
- 15-29 yaş aralığındaki çocuk ve genç yetişkinler için 2'nci sırada,
- 30-49 yaş aralığındaki yetişkinler için ise kalp krizi, AIDS, akciğer kanseri gibi hastalıkları takiben 5'inci sırada gelmektedir.⁸²

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayımlanan 2018 yılı Dünya Trafik Güvenliği Durum Raporuna göre,⁸³ karayolu trafik kazaları her yıl ortalama 1.350.000 kişinin (günde 3.698 kişi, 24 saniyede 1 kişi) ölüm sebebini oluşturmakta, yıllık olarak da yaklaşık 78 milyon kişinin yaralanmasına ya da sakat kalmasına yol açmaktadır. 5 ve 29 yaş aralığındaki insanların başlıca ölüm nedeni trafik kazalarıdır.

Yine Dünya Sağlık Örgütü'nün aynı konudaki başka değerlendirmelerine göre,⁸⁴ karayolu trafik kazaları tek başına tüm dünyada meydana gelen ölümlerin %2.1'inin ana nedenini oluşturmakta ve ölüm nedenleri arasında 8'inci sırada gelmektedir. (2011 yılında 11'inci sırada bulunmaktaydı) Bu oranın 2030 yılına kadar düşürülemediği durumunda, ölüm nedenleri sıralamasında karayolu trafik kazalarının 5'inci sıraya yükseleceği öngörülmektedir. Birçok ülkede karayolu trafik kazalarının maliyeti, gayrisafi yurtiçi hasıllarının %3'üne denk gelmektedir.

Tüm karayolu trafik ölümlerinin yarısından fazlasını savunmasız yol kullanıcıları olarak tanımlanan ve motorlu araçlar karşısında ciddi hiçbir güvenlik tedbiri bulunmayan yayalar, bisikletliler ve motosikletliler oluşturmaktadır. Trafik kazasında ölenlerin;

- %26'sını yayalar ve bisiklet sürücüleri,
- %28'ini iki veya üç tekerlekli motorlu araç sürücüleri,
- %29'unu da motorlu araç içinde bulunanlar,
- %17'lik kesim hakkında ise yeterli istatistik veri bulunmamaktadır.⁸⁵

Derinlemesine kaza analizlerinin yapılması ve trafik kazalarının yeniden canlandırılması

Kaza analizlerinin derinlemesine yapılabilmesi için detaylı bilgilere ihtiyaç bulunmaktadır. Olaya ilişkin genel bilgilerin yanı sıra kazanın oluşumunun tespiti amacıyla tüm unsurlara ilişkin detaylı bilgilerin kaza tespit tutanaklarında yer alması gereklidir.

Kaza tespitine ilişkin bilgilerin detaylı olarak toplanmasının yanı sıra kaza incelemesi ile görevlendirilen personelin iyi eğitim almış ve konusuna hakim olarak yetiştirilmiş olması gerekmektedir.⁸⁶

Kaza analizlerinin objektif ve bilimsel olarak yapılabilmesi için öncelikle örnekleme çalışmaları yapılmalı, mevcut tutanaklardaki eksik olan noktalar mukayeseli olarak tespit edilmelidir. Kazaya ilişkin tutanakta yol tipine, aracın özelliklerine, güvenlik tedbirlerine, yatay ve dikey işaretlemelere, diğer yol kullanıcılarının durumlarına, kazanın meydana gelmesinde ihlal edilen trafik kurallarına, sürücülerine tıbbi ve sürücülük kayıtlarına, sürücülerin kaza geçmişlerine ve ihlal kayıtlarına, muhtemel kaza nedenlerine ilişkin çevresel bilgilere, varsa tanıkların veya kamera görüntülerinin elde edilmesine, aynı yol kesiminde son yıllarda meydana gelen diğer kazalara ilişkin bilgilere, yolun yapısına ilişkin yapılan çalışmalara, yolun aydınlatılmasına, yol çevresinde bulunan bitki örtüsü, binalar ve diğer etkenlere, araçta fabrika üretimi olarak mevcut olan güvenlik tedbirlerine, ilave olarak aracın yapısında değişiklik yapıp yapılmadığına, aracın son fenni muayene bilgilerine, aracın tadilat ve tamirat görüp görmediğine ve kaza ile ilgili diğer tüm bilgilere olabildiğince fazla yer verilir.

Kaza incelemelerinde önceden meydana gelen trafik kazalarının yeniden canlandırılması için gerekli olan çalışmalar yapılmalıdır. Kaza canlandırma esnasında tanıkların beyanlarına da yer verilerek tam bir olay senaryosu çizilmeli ve varsa yalan beyanların tespitine gayret gösterilmelidir. Kaza canlandırılması amacıyla yapılan çalışmada, kazanın meydana geldiği yol kesimi mutlaka yerinde görülmeli ve olaya müdahale eden görevlilerin olay yerinde anlatımına müracaat edilmelidir. Olay yerine tanıkların götürülmesi mümkün değil ise, tanıkların beyanı olay yerinin canlı görüntüleri üzerine yerleştirilerek olayın canlandırılması sağlanmalıdır.

Kaza inceleme ekiplerinde, trafik kolluğunun yanı sıra altyapı, araç ve sürücü davranışları üzerinde uzmanlığı olan personelin de katılımı ve multidisipliner bir yaklaşımla incelenmesi gereklidir.

Kaza canlandırma çalışmalarında teknolojik imkanların kullanılması, üç boyutlu fotoğraf işleme teknolojilerinin, dijital haritaların ve veri tabanlarının entegre edilmesi, araç ve sürücü verilerinin aynı veri tabanına entegre edilmesi, araç ve sürücü geçmiş kayıtlarının, karayolu yapısında yapılan çalışmaların aynı veri tabanında erişime açık olması, kaza yerine ilişkin imar planlarının kaza araştırmacılarının kullanımına açık olması, drone gibi teknik imkanların araştırmacıların kullanımına sunulması önem taşımaktadır.

⁸² WHO, Trafik Güvenliği Çalışmaları Avrupa ve Türkiye'de Can Kaybını Önleme Sunumu, Program Yönetimi, Şiddet & Yaralanma Önleme, DSÖ, Dünya Trafik Kazası Mağdurlarını Anma Günü İstanbul, 2018, s.2

⁸³ WHO, Global Status Report On Road Safety 2018; Summary, Licence; CC BY-NC-SA 3.0 IGO). WHO/NMH/NVI/18.20 s.1-3

⁸⁴ WHO, Mobile Phone Use; A Growing Problem of Driver Distraction, 2011 ISBN 978 92 4 1500890.s.5

⁸⁵ WHO, Global Status Report On Road Safety 2018; Summary, WHO/NMH/NVI/18.20, Licence; CC BY-NC-SA 3.0 IGO), Geneva, 2018, s. 6

⁸⁶ UNECE, Inland Transport Committee, Consolidated Resolution On Road Traffic, ECE/TRANS/211, New York and Geneva, 2010, s.9

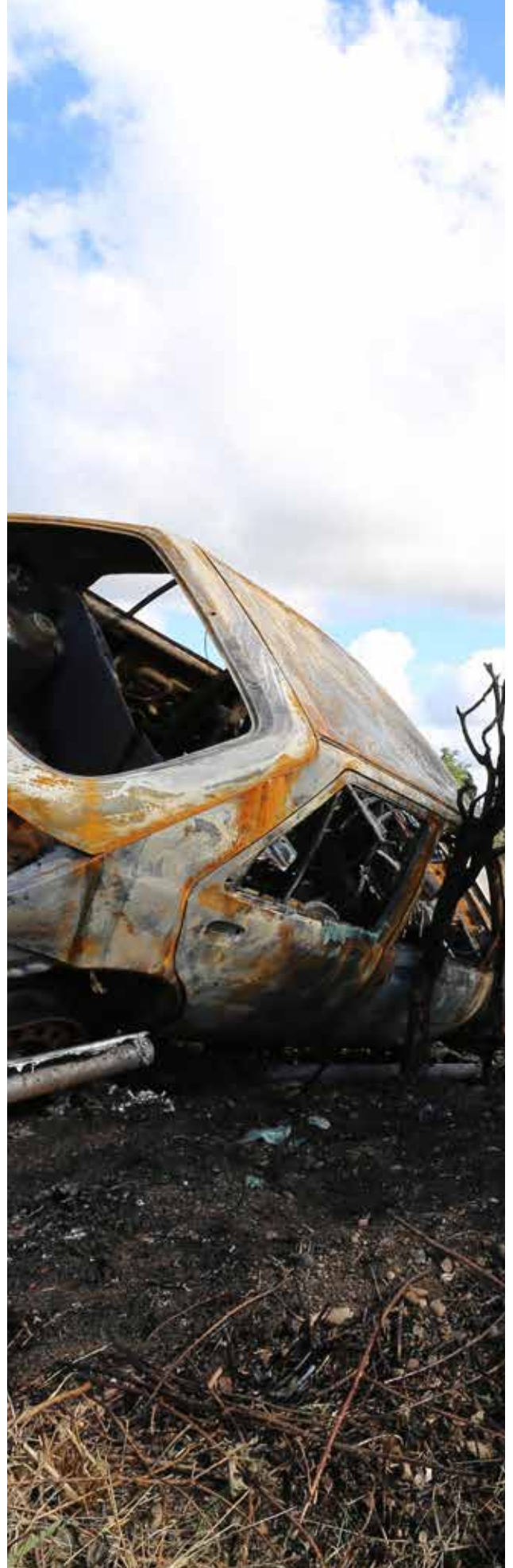
Kaza araştırmalarına dayalı olarak tamamlayıcı trafik güvenliği analizlerinin yürütülmesi

Karayolu trafik kazalarından elde edilen sonuçların detaylı analizlerinin yapılarak genel sonuçların çıkarılabilmesi için tamamlayıcı araştırmaların yapılması gerekmektedir.

Tamamlayıcı araştırmalar kapsamında;⁸⁷

- Ciddi nitelikli kazaların meydana geldiği yol kesimleri tespit edilerek yol kesiminin özellikleri ve mevcut yatay ve düşey işaretlemelerin durumunun, yol kenarı yapılarının ve özelliklerinin, yol kesimindeki yol kullanıcılarının davranışlarının, mevcut ve muhtemel kaza risklerinin ve kaza nedenlerinin ortaya konulması ve raporlanması,
- Yol altyapı teftişlerinin kaza verilerine dayalı olarak yapılması, kazaya neden olabilecek özellikteki yol donatılarından vazgeçilerek, alternatif yol yapım ve onarım tekniklerinin uygulamaya konularak kazaların önlenmesi,
- Karayollarında kullanımda olan araçların kazaya karışma miktarlarının ve araçların hangi özellikleri nedeniyle trafik kazasına karışıklarının tespiti, bu özelliklerin düzeltilmesi veya yeni özelliklerin araç üreticilerine önerilmesi, belli bir özelliği olan ve bu özelliği nedeniyle belli bir tip trafik kazasına neden olan aksamaların araçlarda kullanımının durdurulması yönünde kararların alınmasının kolaylaştırılması,
- Kazaya neden olan sürücü davranışlarının tespit edilerek bu davranış biçimini ortaya çıkaran nedenlerin anlaşılması, eğitim, denetim gibi müdahalelerin yapılabilmesi amacıyla kaza nedeni olan ihlal davranışlarının psikolojik ve fiziki nedenlerinin tespit edilmesi, ihlal davranışlarının engellenmesi,
- Yol kullanıcı eğitimlerinin geliştirilmesi amacıyla kaza nedenleri ile yol kullanıcılarına yönelik yürütülen anketlerin sonuçlarının birlikte değerlendirilmesi,
- Kazaya neden olan risk faktörlerinin ve yol kullanıcılarını etkileyen faktörlerin daha iyi anlaşılabilmesi,
- Yol kullanıcı davranışlarının uyum yönünde geliştirilmesi amacıyla alınan tedbirlerin ve yapılan denetimlerin kaza önleme yönünde ve yol kullanıcılarının kabulü yönünde etkinliğinin ölçülmesi,

faktörlerinin titizlikle uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.



⁸⁷ WHO, Strengthening Road Safety Legislation; A Practice And Resource Manual For Countries, ISBN; 978-605-149-542-2, 2013, s.53

i. Sivil Toplum Kuruluşları İle İlişkiler

Trafik güvenliği stratejilerinde sivil toplum kuruluşlarına ve inisiyatiflerine yer verilmesi, trafik güvenliği gibi toplumun tamamını ilgilendiren bir konuda sorumluluk alması gereken ve kamu kurumlarına destekte bulunabilecek gönüllü yapıların katkılarının alınması bakımından önem taşımaktadır.⁸⁸

Trafik güvenliği sorumluluğunun paylaşımı

Güvenli Sistem Yaklaşımının esaslarından birisi sorumluluğun paylaşımı olup; trafik güvenliğinde etkin olan tüm aktörlerin sorumluluğunun olması bu yaklaşımın tabiatı gereği önemlidir.

Trafik güvenliğinin paydaşları olan ulaşım sektörü, karayolu altyapısı, çevre, eğitim, polis, kamu sağlığı, adalet mekanizması, turizm sektörü, yol kullanıcılarının oluşturduğu dernek ve vakıflar ile STK'lar, sigorta sektörü ve araç üreticileri, araştırmacılar ve benzeri birçok alandan trafik güvenliğine yönelik yapıcı katkı sunulmalıdır.⁸⁹

Vatandaşın katılımının sağlanması ve saydamlık

Vatandaşın güveninin sağlanması, trafik güvenliğine yapıcı yönde katkıda bulunmasının temini için yapılan çalışmaların girdi ve sonuçlarının uygun vasıtalarla vatandaşlara ve araştırmacılara duyurulması, desteğin artırılması için önemli bir unsurdur. Yıllık raporların sunulması, isteyen araştırmacıların verilere ulaşmasının kolaylaştırılması, paydaşlar arasında etkili bir bilgi paylaşımı mekanizmasının ve eşgüdümlü çalışmaların yürütülmesi hesap verilebilirlik açısından da önem taşımaktadır.⁹⁰

Trafik güvenliğinde savunuculuğun geliştirilmesi

Herhangi bir konuda yürütülen politikaların, programların ve ayrılan kaynakların olumlu yönde geliştirilebilmesi amacıyla yapılan farkındalık çalışmaları "**Savunuculuk**" olarak adlandırılmaktadır. Savunuculuk faaliyetleri, uluslararası kuruluşlar tarafından trafik güvenliği çalışmalarında hesaba katılması gereken faktörlerden birisi olarak değerlendirilmektedir.

Trafik güvenliğinin genel olarak kaza mağdurları alanında aktif olan Sivil Toplum Kuruluşlarının, trafik güvenliği alanında desteğinin alınması, trafik kazalarının maddi, sosyal ve kültürel sonuçlarının topluma kendi sesinden anlatılması, yapılan her türlü trafik güvenliği çalışmasına toplumsal desteğin alınması açısından önem arz etmektedir.

İnsanın korunmasını ve paydaşlar arasında sorumluluk paylaşımını esas alan Güvenli Sistem Yaklaşımının mevzuata işlenmesi, kurumsal yapıların bu yaklaşıma göre organize edilmesi, tüm trafik güvenliği müdahalelerinin bu yaklaşım çerçevesinde yapılması, vatandaşlarımızın beklentilerinin karşılanması bakımından önem taşımaktadır.

Türkiye'de karayolu güvenliğinin iyileştirilmesinde karar vericilere destek olunması amacıyla karayolu trafik güvenliği alanında sivil toplumun geliştirilmesi

Sivil toplum kuruluşlarının esnek yapısı, lobi çalışmalarında tüm katmanlara kolayca ulaşılabilirlikleri, uluslararası kuruluşlar tarafından tanınırlıkları kamu kurumları tarafından yapılan çalışmaların tanıtımında ve bu çalışmalara destek sağlanmasına katkı sunabilmektedir. Sivil toplum kuruluşları tarafından sunulan savunuculuk hizmetleri genel olarak şu konularda olmaktadır;⁹¹

- Trafik güvenliği konusuna dikkatin çekilmesi,
- Trafik güvenliğine ilişkin sorunlara çözüm iradesinin güçlendirilmesi,
- Trafik kazalarının nedenleri ve alınan tedbirlerin gerekliliği konusunda toplumun ikna edilmesi,
- Trafik güvenliği alanında üretilen stratejilerin, alınan tedbirlerin sahiplenilmesi, önleme ve kaza sonrası sunulan hizmetler konusunda sosyal kabulün artırılması,
- Yol kullanıcı davranışlarının uyum yönünde geliştirilmesinde topluma örnek olunması,
- Toplumun her katmanı ile kamu kuruluşları arasında köprülerin kurulması,
- Trafik güvenliği alanına yapılan yatırımların ve kaza mağdurlarına yönelik iyileştirici faaliyetlerin artırılması,
- Trafik güvenliğinin sağlanması bakımından toplumda farkındalık oluşturulması, sayılabilmektedir.

⁸⁸ The World Bank Global Road Safety Facility, Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, 2009

⁸⁹ EC, Commission Staff Working Document, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD(2019) 283 final, 2019, s.6

⁹⁰ EC, Road Safety Planning, Good Practice Examples From National Road Safety Strategies in the EU, 2015, s.7

⁹¹ WHO, Advocating For Road Safety And Road Traffic Injury Victims; A Guide For Nongovernmental Organizations, ISBN 978 92 4 150332 7, 2012, s.7

Ayrıca, savunuculuk faaliyetlerinin spesifik hedeflerinin her kampanya ile birlikte planlanması ve kampanyalara eşlik etmesi önem taşımaktadır. Bu bağlamda yapılabilecek çalışmalar şu şekilde özetlenebilir;

- Aynı hedefe ulaşmaya çalışan STK'larla işbirliği,
- Sivil toplum kapasite artırımı,
- Analiz, veri ve araştırmalar, pozisyon belgeleri,
- Sektörün aktörleri ile iş birliği,
- Karar alıcılar nezdinde savunuculuk,
- Toplum temelli aktiviteler,
- Ortaklık (Partnerlik),
- Özel sektörlerle iş birliği.

Savunuculuk stratejisinde, iletişim stratejisinde planlanan kampanyalar ile eş zamanlı ve eşgüdüm içinde içerikler oluşturularak kamuoyunun dikkatini konuya çekmek, talep oluşturmak ve kamuoyu baskısı aracılığıyla yasal ve çevresel düzenlemelerin gerçekleşmesi için çalışmalar yapılması önerilmektedir. Bilimsel yöntemler ve şeffaflık ilkesi çerçevesinde karar vericiler ve yasa yapıcılar nezdinde etki oluşturmak üzere bir stratejinin izlenmesi, Türkiye'de trafik ve trafik güvenliği alanında çalışmalar yapan STK'ların kapasitelerinin artırılmasına yönelik çalıştayların, eğitimlerin, kongrelerin düzenlenerek projelerin geliştirilmesi, orta ve uzun vadede kanıta dayalı çalışmaların temellerinin atılması önem taşımaktadır.⁹²



⁹² Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Proje Kimlik No; Europeaid/138069/IH/SER/TR, Faaliyet; 4.1 & 4.2, İletişim, Halkla İlişkiler ve Savunuculuk Stratejisi, 2020, s.23-25

j. İş Birliği, Koordinasyon ve Uluslararası Çalışmalar

Karayolu Trafik Güvenliğinin, birçok bilim dalını kapsayan bir konu olması sebebiyle kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması çok önemlidir. Dünya örneklerinden elde edilen genel manzara, paydaş kurum ve kuruluşların trafik güvenliği konusunda ayrı ayrı çalışmaları yürüttükleri, ancak yapılan çalışmalarda birimler arası koordinasyonun yeterli olmaması nedeniyle kazaların ve ölümlerin azaltılmasında yeterince etkili olunamaması şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Aşağıdaki şekilde daha güvenli yollar ile birlikte hareketlilik yönetimi ve trafik kurallarının denetimi kapsamında yürütülmesi planlanan çalışmalarla trafik güvenliğinin sağlanması özetlenmiştir.

Araştırma ve geliştirme çalışmalarının koordinasyonu

Trafik güvenliğine yönelik enstitüler, üniversiteler, kamu ve özel teşekkülleri tarafından yürütülen araştırma ve geliştirme çalışmalarının koordine edilmesi, kamu ve özel sektör yatırımlarının koordine edilmesi önem taşımaktadır. Ülke örneklerine göre, yeterince bütçeye sahip ve tercihen bağımsız bir yapıya sahip olan trafik güvenliği araştırma yapısının, trafik güvenliği araştırmalarının yürütülmesine olumlu katkıları bulunduğu değerlendirilmektedir.

Ulusal seviyede kurumlararası koordinasyon

Trafik güvenliği, birçok sektörün ortaklaşa çalışmasını gerektiren ve sorumlulukların birçok kuruma paylaştırıldığı bir alandır. Karayolu altyapısı ve ulaşım, araçların üretimi, ithalatı, kullanımı ile ilgili alan, eğitim, denetim, sağlık, bilgilendirme faaliyetleri, tüm trafik güvenliği faaliyetlerine bütçe sağlanması, mevzuat çalışmalarının yapılması gibi birçok alandaki faaliyetlerin koordineli olarak ve iş birliği halinde yürütülmesi durumunda başarının sağlanabilmesi mümkündür.

Mahalli seviyede koordineli çalışmaların yürütülmesi

Trafik güvenliği ulusal seviyede bir halk sağlığı sorunu olmasının yanında, mahalli seviyede de incelenmesi gereken bir problemidir. Belli bir bölgede veya mahallede ortaya çıkan trafik güvenliği sorunları hakkında en doğru gözlem, o bölgede ikamet eden, günlük hayatta alışverişe giden, iş ile ev arasında zorunlu olarak ulaşım vasıtalarını kullanmak zorunda olan veya çeşitli şekillerde yol kullanıcısı olarak karayolu trafiğine dâhil olan insanların geliştirdiği gözlemdir. Bu nedenle bu insanların gözlemlerinden yola çıkarak tedbirlerin geliştirilmesi, trafik problemlerinin çözümüne katkı sunmaktadır.

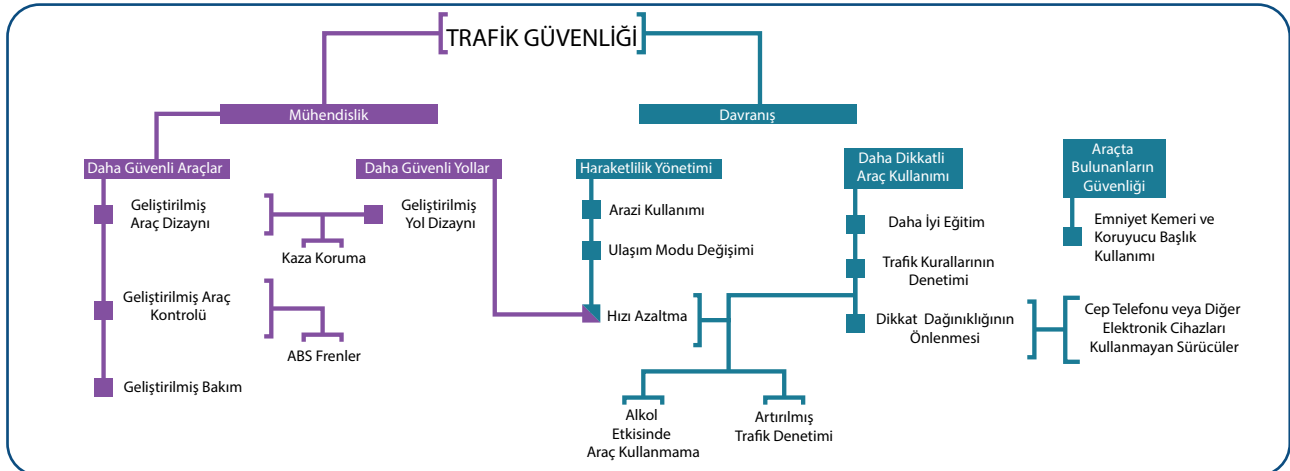
Bu nedenle mahalli seviyede vatandaşlarla, vatandaşların temsilcisi olan muhtarlar başta olmak üzere toplum temsilcileriyle ilişkilerin geliştirilmesi, talep ve şikâyetlerin değerlendirilmesi, problemlerin çözümüne yönelik çalışmalar yapılarak sonucundan ilgisine bilgi verilmesi mahalli seviyede koordineli çalışmaların yürütülmesi için önem taşımaktadır.⁹³

Uluslararası faaliyetlerin trafik güvenliğine katkısı

Birleşmiş Milletlerin farklı kurumları, Avrupa Birliği, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı, İslam İşbirliği Teşkilatı gibi birçok uluslararası ve bölgesel kuruluşun, dünyada ciddi bir sorun olarak beliren trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yürüttüğü çalışmalar bulunmaktadır.

Ülkemizin trafik güvenliği alanında gösterdiği duyarlılığın ve yürüttüğü faaliyetlerin uluslararası kurum ve kuruluşların desteği ile güçlendirilmesi, araştırmalarda faydalanılması ve başka ülkelere yönelik örnek faaliyetlerde bulunulması sonucu uluslararası ilişkilerin trafik güvenliği alanında da geliştirilmesinin ülkemizin gücüne güç katacağı değerlendirilmektedir.

Şekil: Trafik Güvenliği Unsurlarının Koordinasyonu



Kaynak: Stockholm Environment Institute, *Vision Zero; Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries*, Queen's Printer and Controller of HMSO, 2006, s.82

⁹³ ibid, s.94

Deprem başta olmak üzere doğal afetler ile diğer acil durumlarda trafik güvenliğine yönelik müşterek çalışmaların yürütülmesi

Jeolojik ve topoğrafik yapı ile iklimsel özellikler nedeniyle ortaya çıkan, başta depremler olmak üzere, insanlar için afet sonucu doğuran tehlike ve tehditlerle baş edebilme konusunda son yıllarda önemli gelişmeler sağlanmış, kurumsal ve toplumsal alanlarda önemli mesafe kat edilmiş, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) tarafından gerek yurtiçindeki gerekse yurtdışındaki afet ve acil durumlarda etkin ve etkili müdahaleler gerçekleştirilerek önemli başarılarla imza atılmıştır.

Deprem riskini azaltmada ve depremle baş edebilmede hazırlıklı ve dirençli bir toplum yaratılması, bu amaca yönelik kurumsal alt yapının oluşturulması ve konuyla ilgili ar-ge faaliyetlerinin önceliklerinin belirlenmesi amacıyla hazırlanmış olan **"Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planı-2023"** ile **"Türkiye Afet Müdahale Planı (2013)"** kapsamında kurum ve kuruluşların depremler başta olmak üzere acil durumlardaki görev ve sorumlulukları belirtilmiştir.

"Türkiye Afet Müdahale Planı" ile afet ve acil durumlarda güvenlik ve trafiğin sağlanmasına yönelik görevlerin İçişleri Bakanlığı koordinesinde yerine getirilmesi planlanmış olup, trafik ile ilgili başlıca görevler arasında;

- Kullanılabilir yollarda trafik akışkanlığının sağlanması ve trafiğin gerektiği şekilde yönetilmesi,
- Afet ve acil durum hizmetlerinde kullanıldığı bildirilen araçların (tanınmasını sağlayacak standardı belirlenmiş logo, işaret vb.) geçiş üstünlüğünün sağlanması,
- Afet ve acil durumun gerçekleştiği bölgede ihtiyaç duyulan güvenlik personelinin araç, gereç vb. ile birlikte bölgeye sevkini sağlanması,
- Uluslararası yardım ekiplerinin olay yerine, belirlenen güzergâhlardan güvenli şekilde ulaşımının sağlanması yer almaktadır.

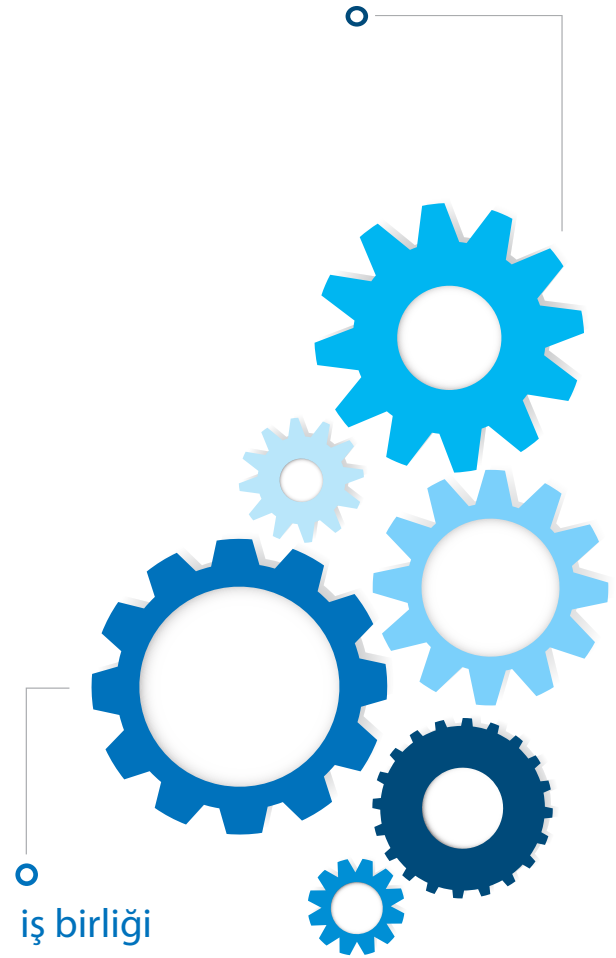
Söz konusu planda; afet ve acil durumlarda, afet bölgesine en hızlı ve güvenli ulaşımın sağlanması ve seyrüsefer düzenlenmesine yönelik görevlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı koordinasyonunda, İçişleri Bakanlığı ve diğer destek çözüm ortakları ile birlikte müştereken yürütülmesi planlanmış olup, bu görevler arasında;

- Afet mahalline ve afet mahallinde ulaşımın en kısa zamanda sağlanmasının gerektirdiği tertip ve düzenlerin alınması, aldırılması,
- Alternatif yolların ve öncelikli kullanılacak yolların belirlenmesi ve duyurulması,
- Trafik güvenliği yönünden gerekli istikamet ve kilometre levhaları ile diğer işaretlerin düzenlenmesi,

- Hasar görmüş kara ve demiryolları ile hava ve deniz limanları, köprü ve viyadüklerin onarımlarının yaptırılması,
- Başta ana arterler olmak üzere tıkanan yollar üzerindeki enkazın öncelikle kaldırılması ve molozların temizlenmesi yer almaktadır.

Depremler başta olmak üzere, olası tüm doğal afetler ve diğer acil durumlarla ilgili görev ve sorumlulukların aksamadan yerine getirilmesini teminen, gerekli tüm konularda hazırlıkların yapılması, planlama ve organizasyon çalışmaları ile kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi, eğitim ve tatbikatların yapılarak müşterek hareket tarzlarının belirlenmesi çok büyük önem taşımaktadır.

Koordinasyon



iş birliği

TRAFİK GÜVENLİĞİ YÖNETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Trafik Güvenliği Yönetiminin Güvenli Sistem Yaklaşımına Uygun ve Çok Boyutlu Olarak Tüm Unsurlarıyla Birlikte Güçlendirilmesi.

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddeleri başta olmak üzere, trafik güvenliği mevzuatında verilen görevlerin aksamadan yerine getirilmesi, trafik güvenliği hedeflerinden sapmaya izin verilmeden paydaş kurumlar arasında tam bir eşgüdüm içerisinde bu hedeflere ulaşılabilmesine yönelik çalışmaların takibinin yapılabilmesi, trafik güvenliğinde etkin mekanizmaların ve tedbirlerin tespiti, planlanması, yeterli bütçe ayrılarak yürütülmesi, sonuçlarının değerlendirilmesi ve etkilerinin ölçülmesi aşamalarının aksamadan yürütülmesi amacıyla; İçişleri Bakanlığı bünyesinde "**Trafik Güvenliği Genel Müdürlüğü**"nın kurulması ve bu yapılanma ile güçlü bir trafik güvenliği yapılanmasının ve temsilinin sağlanması,
2. Trafik güvenliği paydaşı olan tüm kurumlarla güçlü iş birliği, koordinasyon ve etkili bilgi paylaşımının sağlanması, trafik güvenliği alanındaki akademik bilgi birikiminin güçlendirilmesi ve gerekli araştırmaların yürütülerek uygulamaya katkı sağlanması, paydaş kurumların trafik güvenliği alanındaki çalışmalarının koordine edilmesi amacıyla İçişleri Bakanlığı bünyesinde oluşturulacak olan "**Trafik Güvenliği Genel Müdürlüğü**"ne gerekli kurumsal kapasitesinin sağlanması,
3. Karayolu altyapısı, yol ve yol çevresi, motorlu araçlar, sürücü ve yol kullanıcılarının eğitimi, bilgilendirilmeleri ve bilinçlendirilmeleri, trafiğin denetlenmesi ile karayolu trafiğini oluşturan tüm unsurlara ilişkin denetimler ve trafik kazası sonrası acil müdahale ile bakım ve tedaviye ilişkin unsurların "**Güvenli Sistem Yaklaşımına**" uygun hale getirilmesi,
4. Paydaş kurumların trafik güvenliği hedeflerini yerine getirebilmelerini teminen araç, gereç, malzeme, personel ve diğer kurumsal kapasitelerinin güçlendirilmesi,
5. Trafik güvenliğinin sağlanmasında ölçülebilir hedeflerin belirlenmesi,
6. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde "**Trafik Güvenliği İhtisas Komisyonu**" oluşturularak paydaş kurumların yasama alanındaki tasarı ve tekliflerini değerlendirmeleri, Avrupa Birliği Mevzuatı ve Uluslararası Yasa ve Anlaşmalar ile uyumunun sağlanması konusunun göz önünde bulundurulması,
7. Türkiye'de karayolu güvenliği ile ilgili tüm mevzuatın kapsamlı bir şekilde incelenmesi;
 - i. Kanunlar arasındaki tanımların tutarlılığının sağlanması, kanunlar arasındaki olası yorum çatışmalarının ortadan kaldırılması,

- ii. Netliğin ve anlaşılabilirliğin geliştirilmesi,
 - iii. Yasanın uygulanmasının basitleştirilmesi,
 - iv. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalardaki yükümlülüklerini yerine getirmesi için şu anda eksik olan hususların ele alınması,
 - v. Son on yılın teknolojik gelişmelerini içerecek şekilde yasal çerçevenin güncellenmesi,
8. Trafik güvenliğine ilişkin mevzuatta yapılan tüm düzenleme ve değişikliklerin "**Güvenli Sistem Yaklaşımına**" uygun olarak ve 2030 ile 2050 hedeflerini gözeterek şekilde yapılması,
 9. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile bu kanunlara göre yayımlanan alt düzenleyici işlemlerin ve ilgili mevzuatın "**Güvenli Sistem Yaklaşımına**" uygun hale getirilmesi,
 10. 1968 tarihli Karayolu İşaretleri ve Sinyalleri Sözleşmesine taraf olma sürecinin tamamlanması,
 11. 1997 tarihli Tekerlekli Araçların Periyodik Teknik Muayeneleri ve bu Muayenelerin Karşılıklı Mutabakatı için Tekdüzen Koşullarının Kabulü hakkındaki Anlaşmaya taraf olunması,
 12. 2008/96 sayılı AB direktifi olan Karayolu Altyapı Güvenliği Yönetimi'nin tamamıyla uygulanması,
 13. 2015/758 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin e-call Tüzüğü'nün uygulanması,
 14. 2015/413 sayılı Karayolu Güvenliği İle İlgili Trafik Suçları Hakkında Sınır Ötesi Bilgi Alışverişini Kolaylaştırmak konulu AB direktifi örneğinde; özellikle aşırı hız, alkol veya uyuşturucu etkisinde araç kullanma ve emniyet kemeri kullanımı başta olmak üzere trafik güvenliği açısından önem taşıyan kural ihlalleri ile ilgili sınır aşan anlaşmalar yapmak, bu anlaşmaya taraf ülkelerin vatandaşlarına ve bu ülkelere kayıtlı araçlara da kuralların tam ve aksamadan uygulanması için gerekli mevzuatın hazırlanması,
 15. Elektronik denetime tabi tutulan ve ihlali tespit edilen sürücülerin veya araç sahiplerinin sürücü belgesinden puan düşülmesini sağlayacak mevzuat düzenlemesinin yapılması,
 16. Yasal değişiklikler ile alt düzenleyici işlemlere ilişkin çalışmaların paydaş kurumlar arasında oluşturulacak Mevzuat Çalışma Grubu tarafından incelenerek hayata geçirilmesi ve takip eden Eşgüdüm Kurulu gündemine alınarak, sorumlu kurum tarafından Kurula bilgi verilmesi,
 17. Karayolu Güvenliği Denetçilerine sertifika vermek üzere, uluslararası standartlara uygun bir birimin kurulması,
 18. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği ve Strateji Belgesi ve buna göre hazırlanan eylem planları ile öngörülen hedeflerin gerçekleştirilmesine elverişli ve kurumsal hedeflere uygun bütçelerin hazırlanması,

19. Bilgi toplama, değerlendirme, analiz ve veri dağıtım faaliyetlerinin güçlendirilmesi, ortak veri tabanlarının oluşturulması, kaza önleme amacıyla yapılan çalışmalarda ve kaza sonrası aşamada bu veri tabanlarının kullanılması,
20. Kaza kayıtlarının çıkarılmasında, ölüm ve ciddi dereceli yaralanmaların tespit ve takibinde polis ve hastane kayıtlarını karşılıklı çakıştırıp kontrol edecek mekanizmaların güçlendirilerek geliştirilmesi,
21. Derinlemesine kaza analizlerinin yapılması, bu amaçla araç, gereç, personel, eğitim ve altyapı ile gerekli bilgi paylaşımına ilişkin yapının kurulması,
22. Kazaya yol açan olayların nedensellik zincirinin, çarpışma sonrası yeniden canlandırılması amacıyla kazalara ait ayrıntılı verileri içeren yönetim sisteminin uygulanması,
23. Kazalara bağlı yaralanmalara ilişkin veri oluştururken "**Ciddi Yaralanma**" tanımının DSÖ tanımıyla (Maksimum Kısaltılmış Yaralanma Ölçeği) uyumlaştırılması, bu tanımın uluslararası standartlara göre belirlenerek, trafik kazası sonucu ölümler ile birlikte ciddi yaralanmaların da 2030 yılına kadar %50 azaltılmaya çalışılması,
24. Farklı paydaş kurumlardan trafik güvenliği bilgilerinin toplanarak uluslararası kabul gören (CARE gibi) kaza veri bilgi sisteminin ülkemizde de oluşturulması ve düzenli raporlar halinde kamuoyuna sunulması,
25. Kaza verilerinin Milli Eğitim Bakanlığı tarafından toplanan sürücü eğitimi ve sertifikasyonu verileri ile ilişkilendirilmesi için bir protokol oluşturulması,
26. Ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı trafik kazaları hakkında sigorta şirketleri ile veri alışverişinde bulunmak için protokol oluşturulması,
27. Acil müdahale araçlarının kazalara yanıt verme süreleri (müdahale süresi) hakkında veri toplamak için bir protokol ve sistem oluşturulması,
28. Yol kullanıcılarının davranışlarının izlenmesine uygun mekanizmalar geliştirilmesi ve değişimlerin ilgili paydaşlarla paylaşılması, iyi uygulama örneklerine uygun olarak tedbirlerin bu değişimlere göre geliştirilmesi,
29. Araştırma, geliştirme ve inovasyon faaliyetlerine trafik güvenliğinin her aşamasında teknik ve teknolojik gelişmelerin millilik ve yerlilik özelliklerinin ön plana çıkarılarak uygulanması,
30. Yol ağındaki farklı yol türlerinde ortalama sürüş hızını hesaplamak için tüm karayolu ve otoyol ağındaki sürüş hızlarına ilişkin veri toplanması,
31. TS ISO 39001 - Yol Trafik Güvenliği Yönetim Sistemi'nin ulaşım sektöründe faaliyet gösteren tüm firmalar için zorunlu hale getirilmesi amacıyla gerekli inceleme, araştırma ve çalışmalarının yapılması,
32. Bir kurumun sorumlu olduğu her bir karayolu güvenliği faaliyeti için girdi ve çıktıları birbiriyle ilişkilendirmeye yönelik, karayolu güvenliğiyle ilgili performanslarının birbirleriyle karşılaştırılmasına imkan verecek fayda/maliyet analizi yapılmasına yönelik metodoloji oluşturulması,
33. Trafik planlama, karayolu tasarımı, trafik güvenliği analizi, trafik hacmi, trafik istatistikleri, trafik yönetimi, karayolu ekipmanı ve toplu taşıma konularında araştırmalar yapılması,
34. Şehirlerarası karayolu ulaşımında fiziki engellilerin taşınması dâhil, otobüsle taşımacılığın kalitesinin, etkinliğinin ve güvenliğinin geliştirilmesi konusunda araştırmaların yapılması,
35. Uluslararası kuruluşlarla karşılıklı bilgi değişimi, eğitim ve koordinasyon çalışmalarının güçlendirilmesi,
36. Trafik güvenliğini oluşturan tüm unsurlar tarafından uluslararası iyi uygulama örnekleri çerçevesinde ülkemize uygun çalışmaların yapılması,
37. Periyodik olarak uluslararası iyi uygulamalarla kıyaslama yapabilmek için incelemelerin yapılması, yeni güvenlik stratejileri için gerekli yasal düzenleme ihtiyacı olup olmadığının tespit edilmesi, teknik gelişmeye ayak uydurmak için düzenlemelerin yapılması,
38. Kaza oluş nedenlerine ait soruşturmaları yürütmek maksadıyla müfredat geliştirilmesi ve uzman eğitimcilerin eğitime yönelik kapsamlı bir eğitim programı oluşturulması,
39. Trafik psikolojisi, trafikte ilk yardım, sürücü eğitimi, güvenli sürüş tekniklerinin geliştirilmesi, sürücü kursları, psikoteknik ve mesleki eğitim üzerine araştırma yapılması,
40. Üniversitelerde Yol Güvenliği Eğitimi için yüksek lisans bölümlerinin oluşturulması,
41. Hız denetimi, alkollü ve uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma, emniyet kemeri takmama ve koruyucu başlık kullanmama gibi trafik ihlallerinin denetimi ile ilgili somut hedefleri olan denetim standartlarının geliştirilmesi,
42. Emniyet kemeri ikazı, alkol kilitleri ve Akıllı Hız Yardımı gibi araç içi denetim sistemlerinin uygulamasının desteklenmesi,
43. Emniyet kemeri kullanımını, koruyucu başlık (kask) kullanımını, çocuk koruma sistemleri kullanımını yaygınlaştırmak ve sürüş sırasında elde tutulan cihazları/cep telefonlarını kullanan sürücülerin sıklığını belirlemek için bilimsel ilkelere dayanan anketin 3 yılda bir yapılarak sonuçlarının kamuoyu ile paylaşılması,
44. Trafik kazalarının önlenmesi ve araştırılması amacıyla karayolu taşıtlarına kara kutu (olay veri kaydedicisi) yerleştirilmesine yönelik AR-GE çalışmaları yapılması,

45. Paydaş kurumların Strateji Belgesi kapsamındaki trafik güvenliği performanslarının değerlendirilmesi,
46. Her kuruluşun yol güvenliği ile ilgili eylemleri için bir gösterge sistemi geliştirilmesi ve kurulması (Bu göstergeler kümesi ve bunları tahmin etmek için kullanılan yöntem, söz konusu kuruluşça performansının ölçülmesi için geçerli bir yol olarak kabul edilmelidir. Söz konusu göstergelerin hesaplanması için gerekli olan veriler mevcut olmalı, eğer mevcut değilse, zamanında toplanmalı ve sunulmalıdır). Bu gösterge seti aşağıdaki konuları kapsamalıdır;
- Altyapının güvenlik seviyesi ve kalitesi,
 - Karayolu ağında hız yönetiminin etkinliği,
 - Denetim faaliyetlerinin etkinliği,
 - Sürücü eğitimi ve sertifikasyonunun kalitesi,
 - Eğitim kalitesi,
 - Tanıtım kampanyalarının kalitesi,
 - Araçların yıllık yola elverişlilik kontrollerinin kalitesi,
 - Kaza sonrası acil durum müdahalesinin hızı ve kalitesi,
47. Karayolu güvenliğinin, özel sektörün kurumsal sosyal sorumluluk projelerine dâhil edilmesi için **"Karayolu Güvenliği İşbirliği Programı"** geliştirilmesi,
48. Tüm karayolu ağını kapsayacak şekilde **"Trafik ve Hareketlilik Araştırması"** yapılması,
49. Türkiye'deki tüm karayolu ağındaki yol bölümlerinin güvenliğini derecelendirmek için bir **"Güvenlik Sıralaması ve Yönetim Sistemi"**nin oluşturulması,
50. Karayolu güvenliği araştırması yapmak için **"Trafik Güvenliği Araştırma Fonu"** kurularak araştırma faaliyetlerine destek olunması,
51. Karayolunda yük ve yolcu taşımacılığı yapan tüm firmaların trafik güvenliği alanında özen göstermelerinin özendirilmesi amacıyla, trafik güvenliğiyle ilgili performanslarının tarafsız olarak tespit edilerek **"Sektörel Trafik Güvenliği Raporu"** hazırlanması,
52. Trafik güvenliği alanında yapılan çalışmaları ortaya koyan, durum değerlendirmesi ile gelecek hedeflerin ifade edildiği ve performans değerlendirmesine dayalı olarak yıllık **"Türkiye Trafik Güvenliği Raporu"**nun hazırlanarak yayınlanması,
53. Güvenli Sistem Yaklaşımını benimseyerek trafik güvenliği bakımından en uygun tedbirleri alan, vatandaşlara en güvenli trafik ortamını sağlayan il ve ilçelerin yıllık bazda belirlenerek **"Güvenli Trafik Şehri"** ödülleri verilmesi,
54. Trafik güvenliği paydaş kurumları başta olmak üzere, basın ve yayın organları, sivil toplum teşekküllerinin trafik güvenliğine katkılarının artırılması amacıyla **"Trafik Güvenliği Ödülleri"**nin verilmesi.

55. Deprem ve diğer doğal afetler sırasında; yaya ve araç trafiğinin arındırılması, ulaşım yollarının açık tutulması, trafik tedbirleri bakımından acil müdahale planlarının oluşturulması ve tatbikatların yapılması.





2. ALTYAPI; YOL VE YOL ÇEVRESİ

Bütün yolların aynı güvenlik derecesinde olması mümkün değildir. Karayolu üzerindeki seyir hızı, kazanın meydana gelme riskinin ve kazanın meydana gelmesi durumunda da kazazedelerin yaşayıp yaşamayacaklarının temel belirleyicisidir. Yollarımızın, caddelerimizin ve sokaklarımızın güvenlik seviyesini yükselterek ve o yol kesimine uygun hız sınırlarını belirleyerek uygulanmasını sağlayarak birçok insanın hayatını kurtarma imkanı bulunmaktadır.

Yol kullanıcısı davranışlarından en fazla kazaya neden olan davranış olarak yolun yapısına uygun olmayan hız davranışı kusur olarak ilk sırada geldiğinden dolayı, "yollara uygun güvenli hız sınırlarının tespit" edilmesi önceliklerden birisi olmak durumundadır. Ayrıca, karayolu yapısında kazaların meydana geldiği "riskli yol kesimlerinin" tespit edilmesi, aynı zamanda yol altyapısında acil geliştirme gereken yerlerin de buralar olduğuna işaret etmektedir.

Güvenli bir karayolu ağının ilk aşaması doğru planlamadır

Trafik güvenliği prensiplerinin ilk uygulama alanı karayolu ağının planlanması, dizaynı, yapımı ve bakımı aşamalarında ortaya çıkmaktadır.

Altyapı düzenlemeleri pahalı ve uzun vadeli yatırımlar olduğundan, öncelikli yatırım alanlarının neresi olacağına doğru karar verilmelidir. Ülkenin her tarafında yürütülecek çalışmalarda tek bir standardın belirlenmesi bu standarda göre karayolunun yapımı ve bakımının sağlanması önem arz etmektedir. Standartlar belirlenirken, "kendini ifade eden yollar" olarak nitelenen, işaretlemeler, levhalar ve ışıklarla tüm yol kullanıcılarının o yol kesimine ilişkin yol standartlarını anlayabileceği yolların yapımı öncelikli olmalıdır.

Yerleşim yerlerinin oluşturulmasında ve ticari alanların yapımında, bu yerlere ulaşım sağlayacak yolların yapımı önem taşımaktadır. Ticari alanlara yönelik hususi ve ticari araçların yoğunluğu ile mal taşıyacak tedarikçilerin ticari taşımaya yönelik faaliyetleri, toplu taşıma araçlarına yönelik taleplerin hesap edilmesi gerekmektedir. İkamet bölgelerinde ise, işe gidişlerde hususi araçların kullanımı, toplu taşıma araçlarının güzergah ve sıklıkları, alışveriş alanları ile bağlantıların tesisi, okul, ibadethane gibi ortak kullanım gerektiren alanlara ulaşımın tesisi, bisiklet ve spor alanlarının yapımı gibi bir çok hususun göz önünde tutulması gerekmektedir.

Nüfus artışı ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak insanların yaşam biçimleri de şekillenmektedir. Yollarımızın altyapısının, insanların toplu taşımayı daha fazla tercih edecekleri, yürüme dahil olmak üzere fiziksel aktiviteye imkan veren ulaşım modlarının

ön plana çıkacağı öngörüsüyle ve yeni ortaya çıkan ulaşım seçeneklerine imkan verecek şekilde dizayn edilmesi gerekmektedir.

Güvenli bir karayolu sisteminin inşa edilmesi demek, insan hayatını koruduğu kanıtlanmış olan altyapı düzenlemelerinin hayata geçirilmesi demektir

Karayolu altyapısı düzenlemelerinin yüksek miktarda yatırım gerektirmeleri, pahalı yatırımlar olmaları nedeniyle, bu düzenlemelerin çok iyi bir şekilde planlanmaları, dizayn edilmeleri ve yönetilmeleri durumunda tüm yol kullanıcıları için uzun vadede ciddi faydalar getirmektedir.

Uluslararası araştırmaların sonuçlarına göre, yüksek hızda araçların seyrettiği yol kesimlerinde iki yönde seyreden trafiğin arasına ve yol kenarına esnek bariyerlerin inşa edilmesi, ölüm oranlarını %90'a kadar azaltabilmektedir. Aynı şekilde, sarsma bandı olarak dizayn edilen şerit çizgilerinin tüm kaza tiplerinin azaltılmasında %25 ve ölümlerle sonuçlanan yoldan çıkma şeklinde meydana gelen kazaların azaltılmasında da %42 etkisi bulunmaktadır. Ayrıca, dönel kavşakların yapılması mevcut kavşaklardaki kazaların azaltılmasında ve yükseltilmiş yol kesişimleri de yayaların karşıdan karşıya daha güvenli geçmesinde etkili olmaktadır.

Şehir içi alanlarda, güvenli altyapı tasarımı ile birlikte çevresel iyileştirmeler sağlandığında, sağlık açısından yol kullanıcılarına daha uygun olan fiziksel aktiviteleri öne çıkaran ulaşım yöntemlerinin kullanımını teşvik etmektedir. Bu amaçla trafiğin sakinleştirilmesi, yürüyüş ve bisiklet yollarının fiziki ayırıcılar ile ayrılması, yol aydınlatmalarının güçlendirilmesi ve yürüyüş yollarının oluşturulması gibi tedbirler alınmaktadır.

Ülkemizde halen ciddi karayolu altyapı yatırım programları uygulanmaktadır. Yol ağının genel seviyesinin güvenliği artırılırken, özellikle kazaların sıklıkla meydana geldiği kaza kara noktalarının ve sıcak noktaların öncelikli olarak iyileştirilmesi sağlanmaktadır.

Trafik güvenliğine analitik bakış açısı getiren önemli araştırmacılar ve modern yaralanma epidemiyolojisinin önemli temsilcilerinden birisi olarak kabul edilen William Haddon tarafından kaza sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların meydana gelmesinin önlenmesi amacıyla ortaya atılan **Enerji Teorisine göre de, trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların önlenmesi için;**^{94,95}

- Ulaşım modlarından sadece birisinde hareket enerjisinin toplanmasının önlenmesi ve tehlikeli araçlar ile tehlike yaratan altyapının kullanımının önlenmesi,
- Ulaşımında yüksek enerjinin ortaya çıkmasının karayollarına hız sınırlamaları getirerek,

⁹⁴ WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.63-64

⁹⁵ Human Factors, Energy Damage And The Ten Countermeasure Strategies, 1973, C.15, s. 355-366

araç motorlarının çok güçlü olarak üretiminin önlenerek ve mevcut araçlara hız sınırlayıcıları konularak önlenmesi,

- Enerjinin kontrol dışı olarak açığa çıkmasının, araçların güvenlik tedbirleri ile donatılması, altyapının çarpmayı zorlaştıracak şekilde yapılması ve yol kullanıcılarının kurallara uyumunun sağlanarak önlenmesi,
- Araçların çarpma kısımlarının sivri ve enerjinin belli bir noktaya toplanmasına izin vermeyecek şekilde dizayn edilerek çarpmadan kaynaklanan kinetik enerjisinin belli bir noktaya odaklanmasının önlenmesi,
- Hareket eden trafik unsurlarının mekan ve zaman olarak birbirinden ayrılarak, karayolu şeritleri, araç ve bisiklet yolu ile araç ve yayalara ayrılan yolların fiziki olarak ayrılarak ve aralarına engelleyiciler konularak, yol kullanıcılarının kontrol dışı karşılaşmaları sonucu meydana gelen kazalarda enerjinin ortaya çıkmasının önlenmesi,
- Çarpışması muhtemel yol kullanıcılarının arasına enerjiyi absorbe etmeye uygun bariyerlerin konulması,
- Çarpışması muhtemel yol kullanıcılarının çarpma yüzeylerinin insanlara zarar vermesinin önlenmesi (Araç tamponlarının yumuşak materyallerden üretilmesi, otoyollarda bulunan bariyerlerde yumuşak materyal kullanılması, motosiklet kullanıcılarının koruyucu başlık kullanmalarının sağlanması vb.),
- Kazaları mümkün olan en erken şekilde tespit ederek en hızlı şekilde müdahale etmeye imkan veren sistemlerin kurulması, yaralıların araçtan zarar görmeden çıkarılması,
- Olay yerinde etkili hayat kurtarma müdahalesinin yapılması, ivedi olarak travma merkezine naklinin sağlanarak en iyi tedavinin sağlanması, önerilmektedir.

Görüldüğü üzere, tavsiye edilen hususlar yol altyapısı ve yol çevresi, araçların güvenliği, kaza sonrası müdahalelerin can kurtarmadaki etkisini ortaya koymaktadır.

İki yönlü karayollarının güvenlik gelişimi

İki yönlü karayollarındaki güvenlik tedbirleri, karayolu sisteminde alınması gereken genel güvenlik tedbirleri bağlamında özel bir önem taşımakta olup, bu yollarda alınabilecek tedbirler şu noktalarda ele alınmaktadır;⁹⁶

- İncinebilir yol kullanıcılarının korunması amacıyla trafiğin sakinleştirilmesi,
- Öndeki aracın geçilmesine, karşıdan gelen trafiği kesen ve sola dönüşü uygun şeritlerin yapılması,
- Araçların karşılıklı çarpışmasını önleyen ve hatalı olarak öndeki aracın geçilmesine engel olan orta ayırıcıların yapılması,
- Tehlikeli yol kesimlerinde, kavşaklarda karşı yönden gelen trafiğin karşılaşma ihtimali olan yol kesimlerinde yeterli aydınlatmanın sağlanması,
- Karayolundaki düşey güzergahların iyileştirilmesi,
- Keskin virajlarda hız sınırlarının düşürülmesi ve yol kullanıcılarının yeterli mesafeden hız sınırının düşürülmesi konusunda bilgilendirilmesi,
- Hız sınırlamalarına ilişkin düzenli işaretlemelerin yapılması,
- Sarsma bantlarının yapılması,
- Yol yapısında meydana gelen hasarların düzenli olarak kontrol edilerek iyileştirilmesi, yol kenarında bulunan ağaç, elektrik direği ve diğer sert yapıların ve materyallerin yoldan uzaklaştırılması,

gibi tedbirlerin hayata geçirilmesi önerilmektedir.

Trafik sakinleştirme tedbirleri arasında araçların belli yol kesimlerine girişlerinin engellenmesi ve hız azaltma tedbirlerinin hayata geçirilmesi önde gelmekte olup, başka tedbirlerin hayata geçirilmesi ile de trafiğin sakinleştirilmesi ve trafik güvenliğinin artırılması mümkündür;⁹⁷

- Sokakların daraltılması,
- Yayalara ve bisikletlilere öncelik verilmesi,
- Sokakların tek yönlü hale getirilmesi ve sokaklar arası bağlantıların engellenmesi,
- Sokakların bir kısmının trafiğe kapatılması,
- Hız kesicilerin konulması,
- Yaya geçidi zeminin yükseltilmesi,
- Dönel kavşak,
- Gürültü ekipmanlarının yolda kullanılması,
- Fiziki engeller,
- Hız kesiciler,

gibi tedbirler vasıtasıyla yerleşim yeri içindeki trafik akışı hızının 30 km/s ile sınırlandırılması sağlanmakla yayaların ve bisikletlilerin güvenliğinin sağlanmasının mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

⁹⁶ WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.66

⁹⁷ Regional Science and Urban Economics, "Traffic calming and neighborhood livability: Evidence from housing prices in Portland", ISSN 0166-0462, c.74, s.18-37

Karayollarımızın insanların yaralanmasını önleyecek biçimde dizayn edilmeleri ve sınıflandırılarak bu sınıflandırmaya göre hız sınırlarının belirlenmesi önem arz etmektedir

Yolların birçok fonksiyonu bulunmakta, farklı araç tipleri tarafından kullanılmakta ve muhtelif derecelerde koruyuculukları bulunmaktadır. Şehir içi yollarımızın, yayaların ve diğer incinebilir yol kullanıcılarının kullanımına ve korunmasına uygun olarak dizayn edilmeleri, fonksiyonlarının tabii bir sonucudur. Yollar arasında hiyerarşik bir sistemin kurularak, kullanım amaçlarına uygun altyapı özelliklerinin yollarda bulunması aynı zamanda yol kullanıcılarının korunması bakımından da önem taşımaktadır. Bu yönde yapılan çalışmalarda, arazi planlaması, kazaların yoğunlukla meydana geldiği yol kesimlerinin tespiti, araç ve trafik akımının durumu, yayaların davranışları ve yolun hızı gibi hususlara önem verilmesi gereklidir.

Karayolu altyapısı güvenlik yönetimi hakkında yönetmelik ile karayolu altyapısı bakımından önemli bir ilerleme kaydedilmiştir

Karayolu altyapısı güvenlik yönetiminin temel prensipleri, karayolu güvenliğinin etki değerlendirmeleri, karayolu güvenlik kontrolleri, karayolu ağının güvenlik sıralaması ve yönetimi ile karayolu güvenlik teftişlerinin kapsamı ve müfettişlerin gerçekleştireceği denetimlere ilişkin usul ve esaslar 21.10.2018 tarih ve 30572 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan "**Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik**" çerçevesinde belirlenmiştir. Buna göre;

Karayolu güvenliği etki değerlendirmesi, tüm karayolu altyapısı projelerinde gerçekleştirilerek önerilen seçenekler arasından uygun çözüme karar verilmesine katkı sağlayacak, karayolu altyapısı güvenliği ile ilgili bilgileri değerlendiren ve farklı seçeneklerin fayda-maliyet analizi için gerekli tüm çalışmaları kapsar.

Kaza yoğunluğu yüksek olan karayolu kesimlerinin sıralaması ve ağ güvenlik sıralamaları, karayolu ağının trafiğe açık kesimlerinde, en az 3 yılda bir belirlenen esaslara uygun olarak gerçekleştirilir. Onarım çalışması yürütülen ve yol kullanıcılarının güvenliğini tehdit eden karayolu kesimlerinde uygun işaretlerin yerleştirilmesi, işaretlerin gündüz ve gece görülebilecek özellikte ve güvenli mesafelerde olması sağlanır.

Trafiğe açık yollarda, karayolu altyapısı güvenliği ile ilgili konuları belirlemek ve kazaları önlemek için ayrıca karayolu güvenlik teftişleri gerçekleştirilir.

Teftişler;

- Yol ağının karayolu altyapısı güvenliği açısından incelenmesi
- Yol çalışmalarının trafik akışının güvenliği üzerindeki olası etkilerinin belirlenmesi,
- Karayolu altyapısının yeterli güvenlik seviyesine yükseltilmesi ve sürekliliğinin sağlanması için periyodik olarak yapılır.

Altyapı Düzenlemelerinin Trafik Güvenliğine Katkısına İlişkin İyi Uygulama Örnekleri

1. Sürdürülebilir Güvenlik

Karayolu altyapı güvenliği amacıyla uygulamaya konulan "**Sürdürülebilir Güvenlik**⁹⁸" ile yol kullanıcılarının tamamını koruyacak tarzda yolların inşa edilmesi hedeflenmiştir. Bu yaklaşıma göre karayolu ağının tamamında şu temel prensiplere uyulmaktadır;

Yolların yerine getirdiği görevlere göre sınıflandırılması

Sürdürülebilir güvenli yollar; yoldan beklenen görevlere göre üç kategoriye ayrılarak inşa edilmektedir; Akışkan Yollar, Eriştiren Yollar, Birleştiren Yollar.

Akışkan yollar; genellikle daha uzun mesafelerde hızlı, verimli ve güvenli koşullarda seyahat etmeyi sağlayan yollardır. Bu yollar şehirlerarası devlet karayolları olarak değerlendirilebilmektedir.

Eriştiren yollar; düşük hızlarda, incinebilir yol kullanıcılarının sıklıkla bulunduğu ortamlarda güvenli hareket etmeyi sağlayan, tüm diğer trafik modları ile ev, mağaza, ofis, şirket vb. yerlere erişimi sağlayan yollardır. Şehir içinde düşük hızda ve dikkatli seyretmeyi gerektiren, kısa mesafeli araç trafiğinin olduğu yollardır. Tren istasyonu veya tramvay istasyonu ile evler arasındaki yollar kastedilmektedir.

Birleştiren Yollar ise; iki farklı işlevi ve sistematiği olan akışkan ve eriştiren yolları birbirine bağlamaktadır. Yani, hızlı akan trafiğe sahip bir yol ile 30 km/s azami hıza izin verilen yol arasındaki geçişi kademeli olarak sağlayan yolları ifade etmektedir. Her bir yolun sadece bir işlevi olması yol güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır.⁹⁹

Yani, aynı görevi yerine getiren tüm yolların standartlarının, yatay ve düşey işaretlerinin, hız sınırı dahil olmak üzere tüm kullanım standartları aynıdır.

Araçların hacim, hız, ağırlık gibi unsurlarına göre sınıflandırılarak kendilerine tahsis edilen yolları kullanmaları

Mümkün olan her durumda hız, büyüklük ve hareket yönleri itibarıyla birbiriyle uyumlu olan araçların aynı yolu kullanmasıdır. Bu prensibe göre büyüklük, hız ve gidiş istikameti olarak arasında büyük farklar olan araçlar aynı yolu kullanmamalıdır. Yani otobüslerle veya tırlarla otomobiller, motosikletler aynı yolu kullanmamalı, ayrıca sık sık duruş yapmak zorunda olan belediye otobüsleriyle de otomobiller aynı yolu kullanmamalıdır. Aynı şekilde dümdüz yoluna devam edecek olan bir araçla sağa veya sola dönüş yapacak araçların aynı yolu kullanmaması da bu kapsama girmektedir. Karşılıklı hareket eden taşıt trafiğinin orta bariyer ile ayrılması ve incinebilir

⁹⁸ SWOV, Advancing Sustainable Safety; National Road Safety Outlook for 2005-2020, Leidschendam, 2006

⁹⁹ SWOV, Principles For Safe Road Design. SWOV-factsheet, The Hague, 2017

yol kullanıcılarının kullandığı yolların ise fiziki olarak araç trafiğinden ayrılması gerekmektedir. Fiziki olarak ayırmanın mümkün olmadığı hallerde ise tüm araçların hızları asgari seviyeye indirilmeli ve yol yapısı dönel kavşaklar veya zemini yükseltmiş kavşaklarla desteklenmelidir.

Yolların yapım standardı ile yatay ve düşey işaretlemeler sayesinde başka hiçbir unsura ihtiyaç duyulmadan herkes tarafından kolayca anlaşılması

Yol kullanıcıları ilk defa katılım sağladıkları bir yol kesiminde nasıl davranmaları gerektiğini ve diğer yol kullanıcılarının da nasıl davranabileceklerini yolun fiziki yapısından kolayca anlayabilmelidirler. Bunun sağlanmasında ülke çapında aynı yol standartlarının, yatay ve düşey işaretlerin kullanılmasının, lokal şartlara göre değiştirilen yol yapısının da standartlara uygun olmasının önemi bulunmaktadır.

Yol kenarlarında, yol kullanıcılarının temas edebileceği tüm fiziki yapıların, cisim ve engellerin, kaza durumunda insana zarar vermeyecek durumda olması

Yolun yapısı kaza durumunda olabildiğince az miktarda yaralanmaya izin verecek biçimde olmalıdır. Yoldan çıkan bir aracın, keskin köşeleri olan veya sivri uç kısmı olan bir cisme çarpmasının önlenmesi için yol çevresinde bu tür özellikleri olan cisimlerin veya yapıların bulunmaması gerekmektedir. Sürdürülebilir Güvenlikte affedici yolların ayrıca sosyal bir anlamı da mevcuttur; Tecrübeli sürücüler daha genç ve tecrübesiz oldukları dışarıdan anlaşılan sürücülere kolaylık sağlamak ve öncelik vermektedirler. Bu yöntem ile tecrübesiz sürücülerin kaza sonucu ölüm veya yaralanma ile adeta cezalandırılmaları önlenmiş olmaktadır.¹⁰⁰

2. Karayolu Ağ Güvenliği Yönetimi Yaklaşımı

Karayolu Ağ Güvenliği Yönetimi yaklaşımı Almanya'da Federal Otoyol Araştırma Enstitüsü (BAST) ve Fransa Çevre Bakanlığı Ulaşım, Karayolu, Köprü Mühendisliği ve Trafik Güvenliği Teknik Dairesi (SETRA) tarafından ortaklaşa olarak geliştirilmiş bir yaklaşımdır. Karayolu Ağ Güvenliği Yönetimi yaklaşımı, karayolunun yapım ve bakımından sorumlu olan kuruluşlar için öncelikli olarak iyileştirilmesi gereken yol kesimlerinin tespit edilebilmesine imkan sağlayan bir sistemdir.

Bu yaklaşımda, karayolunun güvenlik potansiyeli incelenmektedir. Güvenlik potansiyeli ile meydana gelen kazaların maddi boyutu tespit edilerek ne kadar bir maddi zararın ortaya çıktığı hesaplanmakta, sonra aynı yol kesiminin

mümkün olan en iyi altyapı yatırımı ile yapılması durumunda yapılacak masraf hesaplanmakta, aradaki fark ne kadar fazla ise belirtilen yol kesiminin iyileştirilmesinin o kadar acil olduğuna karar verilmektedir. Klasik kaza parametrelili yol iyileştirilmesi yaklaşımlarına göre Karayolu Ağ Güvenliği Yönetimi yaklaşımının pozitif tarafı farklı yol tiplerinin aynı yaklaşımla analiz edilmesine imkan sağlamasıdır.¹⁰¹

3. 2+1 Yollar

İsveç'te, iki yönlü trafik tarafından kullanılan tek platformlu yolların güvenlik standartlarının 2025 yılına kadar yükseltilmesine karar verilmiştir. Bu çerçevede, 1998 yılından itibaren bu tür yolları kullanan araçların karşılıklı çarpışmalarının önlenmesi için gidiş ve geliş şeritleri arasında kablo tipi orta ayırıcı bariyer uygulamasına geçilmiştir. Bu iyileştirmeler çerçevesinde 13 metre genişliğindeki geleneksel yollar "2+1 Yol" denilen standarda göre yeniden dizayn edilmeye başlanmıştır.

"2+1 Yol" tasarımında iki şerit gidiş ve 1 şerit geliş veya tam tersi olarak inşa edilmektedir. İki şerit olan kesim yaklaşık 2 km devam etmekte güvenli olarak öndeki aracın geçilebildiği bir yol kesimi oluşturduktan sonra, iki şerit tek şeride düşürülmekte ve bu defa karşı yönden gelen trafiğin kullandığı yol platformu iki şeride çevrilerek karşıdan gelen araçlar için, birbirini güvenli olarak geçme alanı oluşturulmaktadır. İki zıt yöndeki trafik güvenli bariyer sistemi ile ayrıldığı için araçların karşılıklı çarpışması önlenmekte, yaklaşık 2'şer kilometrelik aralıklarla 2+1 sistemi dönüşümlü devam ettiğinden, uzun süre hız yapılmasına izin verilmemekte ve sürücünün dikkatini yola vermesi sağlanmaktadır. Uluslararası kuruluşlar tarafından otoyola çevrilmesi gerekmeyen yol kesimleri ile kırsal alandaki yollar için İsveç modeli tavsiye edilmektedir. Söz konusu yolların İsveç'te trafik kazalarının azaltılmasında ciddi katkıları olmuştur.¹⁰²

4. EuroRAP Programı

Avrupa Yol Değerlendirme Programı (EuroRAP), kar amacı gütmeyen uluslararası bir derecelendirme kuruluşu olup, araçları güvenlik özellikleriyle yıldız derecelendirmesi ile değerlendiren Euro CAP örnek alınarak 1999 yılında Belçika'da kurulmuştur. EuroRAP değerlendirmeleri üç şekilde yapılmaktadır:

Risk Haritaları: Milyon araç-kilometre ölçüsüne göre can kaybı sayısına göre yolları renklere ayırarak risk derecelendirmesi yapılmaktadır.

¹⁰⁰ SWOV, Processes And Patterns, The Utilisation Of Knowledge in Dutch Road Safety Policy, ISBN; 978-90-73946-00-2, Leidschendam, 2011

¹⁰¹ Transport Research Arena, Network Safety Management-A French-German Cooperation, TRA2006, Göteborg, 2006

¹⁰² Swedish National Road and Transport Research Institute, Evaluation Of 2+1 Roads With Cable Barrier, VTI Report 636 A, 2009

Performans İzleme: Karayollarında meydana gelen ölümlerin azaltılması amacıyla alınan tedbirleri takip ederek gelişimi değerlendirmektedir.

Güvenlik Derecelendirmesi: Kaza durumunda belirli bir yol kesiminin araç içinde bulunan insanlara hangi oranda koruma sağladığı değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirme çerçevesinde yollara 1 ile 4 arasında yıldız verilerek yolların derecelendirmesi yapılmaktadır.¹⁰³

EuroRAP Programı benzeri bir programın yetkili birimler tarafından hazırlanarak ülkemizde uygulamaya konulmasının ve bu surette yollarımızın derecelendirmesinin yapılmasının kaza önleme ve kaza sonrası müdahaleler dâhil olmak üzere birçok alanda katkısının olacağı değerlendirilmektedir.

ALTYAPI: YOL VE YOL ÇEVRESİ

STRATEJİK AMAÇ: Altyapının, Yol ve Yol Çevresinin Güvenlik Standartlarının Yükseltilerek Trafik Güvenliğine Katkı Sağlanması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Çağın yenilikçi teknolojisi ile bilişim sistemlerini ve enerjiyi verimli kullanan, yenilenebilir enerji kaynaklarından maksimum yararlanan ve böylelikle çevreye en az zarar veren araç ve ekipmanlarla donatılmış karayolu taşımacılık hizmetlerinin tüm ülkede yaygınlaştırılması,
2. Çevreye duyarlı yol projeleri uygulaması kapsamında ses ve hava kirliliğini önleyici projelerin gerçekleştirilmesi, yol kaplamalarında özel karışımlar kullanılarak gürültü seviyesinin belirli limitler içinde tutulmasının sağlanması,
3. Karayolunun inşasında ve kullanımında çevreye verilen zararlardan (doğanın tahribatı, yapılaşma kirliliği ve sera gazları gibi) korunma tedbirlerinin alınmasına azami özen gösterilmesi,
4. Arazi kullanım planlaması, trafik planlaması, gürültü kaynaklarında teknik önlemler, daha az gürültü üreten kaynakların seçilmesi, ses yayınının azaltılmasına yönelik düzenleyici veya ekonomik nitelikli önlemlere yönelik eylem planlarının oluşturulması,
5. Her türlü doğal afetlere karşı karayolu sanat yapılarını güvenli hale getirmek için projeler geliştirilmesi ve uygulanması,
6. Yolculuk sistemlerinin, çevresel, ekonomik ve toplumsal açıdan olumsuz etkileri olan ve ulaşım sisteminin ve altyapısının yetersizliğine yol açan otomobil yolculuklarından, daha verimli, ekonomik ve çevresel olarak üstünlükler sunan toplu ulaşımı türlerine kaydırılması için gerekli düzenlemelerin yapılması,

7. Ulaşımaya yönelik planlama, yatırım ve işletme kararlarında güncel veri tabanından yararlanılması ve verilerin toplanmasında, yayınlanmasında standardizasyon sağlanması,
8. **"Kendini İfade Eden Yollar"** ile **"Affedici Yol Kenarları"** yaklaşımı ile tüm karayolu ağındaki yolların altyapı standartlarının yükseltilmesi,
9. Trafik güvenliğini sağlamak için iyi uygulama örneklerinin araştırılarak uygulama kılavuzlarının oluşturulması,
10. Birleşmiş Milletler'in trafik güvenliği konusunda aldığı son kararlar çerçevesinde, yol altyapısının güvenlik seviyelerinin ve koruyuculuk oranlarının gözden geçirilmesi,
11. 2008/96/EC sayılı Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konsey direktifi dikkate alınarak Avrupa Birliği mevzuatına uyum çerçevesinde hazırlanan ve 21.10.2018 tarih ve 30572 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren **"Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik"**in Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağında uygulamaya geçirilmesi, akabinde kademeli olarak şehirlerarası tüm karayollarına ve trafik hacmi yüksek şehir içi yollarına da uygulanmasının sağlanması,
12. Yolların ekonomik ve güvenli kullanımı için araçların yük/güç dengesinin AB standartlarına uygun hale getirilmesi,
13. Ülke çapında yolcu ve yük trafik verilerinin toplanıp değerlendirildiği **"Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezi"**nin kurulması,
14. Sigorta Firmaları, KGM, EGM, Jandarma ve TÜİK ile bağlantılı, kaza soruşturmaları ve araştırmalarını yürüten, özerk yapıya sahip **"Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi"**nin faaliyete geçirilmesi,
15. Konularında uzmanlaşmış teknik elemanların istihdamlarında süreklilik sağlanması, şehir dışı yollarda EuroRAP değerlendirmelerinin veya Karayolu Ağı Güvenlik Yönetimi Değerlendirmesinin yapılarak bulgulara göre değerlendirme ve iyileştirmelerin yapılması,
16. Navigasyon hizmeti sunan firmaların, müşterilerine yolların seçiminde EuroRap yol güvenliği değerlendirmesinin dikkate alınması gibi güvenli yol tercih edebilme seçeneğini sunmaları,
17. Yol yapısının ve coğrafi şartların uygun olduğu yerlerde iki şeritli ve iki yöndeki trafik tarafından kullanılan yol kesimlerinde, 2+1 yol sistemine geçilerek, araçların birbirini güvenli olarak geçmesine uygun yol kesimlerinin oluşturulması,
18. Altyapının kaliteli olarak ve Şerit Ayrılma Uyarısı gibi İleri Sürücü Destek Sistemlerinin çalışmasına uygun olarak inşa edilmesi,

¹⁰³ EuroRap, Roads that cars can read, A Quality Standard for Road Markings and Traffic Signs on Major Rural Roads, Proposals for Consultation, 2013

19. Tehlikeli kavşakların dönel kavşak haline getirilmesi, ışıklı veya ışiksiz diğer kavşakların ise kavşak içindeki araçla, kavşağa giriş yapmak isteyen aracın çarpışmaması için gerekli koruyucu tedbirlerin alınması,
20. Mevcut karayolu ağımızın şehir geçişlerinin olduğu yerlerde kesintisiz akımın sağlanması amacı ile çevre yolu ve farklı seviyeli kavşak uygulamasının yaygınlaştırılması,
21. Şehir geçişlerinde yapılacak yarı erişim kontrollü çevre yolları ve farklı seviyeli kavşak uygulamalarıyla; yerel ve transit trafiğin ayrımının gerçekleştirilmesi, kesintisiz bir trafik akımının sağlanması,
22. Şehir geçişlerinin yerleşim yeri merkezinden geçtiği durumlarda; karayolunun çevreye verdiği zararları azaltıcı gürültü önleyen ses perdelerinin, gaz emisyonunu azaltan tedbirlerin ve bisiklet yolları kullanımının özendirilmesi,
23. Hemzemin kavşaklarda, taşıt yolu eksenine dik, yaya yolunun çakışmalarında engelliler ve bisiklet sürücüleri için eğimli yüzeylerin tasarlandığı, kaza sayısını en aza indiren modern dönel kavşakların yapılması,
24. Bekleme yapmadan sağa dönüşler, yükseltilmiş yaya geçişli kavşaklar ve geometrik önlemlerle trafiğin sürekliliğinin ve akışkanlığının sağlanması,
25. Büyükşehirlerde şehiriçi ulaşım ağında dinamik yolcu, sürücü ve yaya bilgilendirme sistemlerinin kurulması için çalışmaların yapılması,
26. Her şehrin ulaşım yönetim sistemi standardize edilerek, kent içi ulaştırma projeleri için gerekli fizibilite ve iş planlarının hazırlanması için usul ve esasların, metodoloji ve standartların belirlenmesi,
27. Üç pilot şehir için kentsel yol güvenliği incelemelerinin/kontrollerinin yapılması,
28. Şehiriçi ulaşım mevzuatının Ulusal ve AB mevzuatı ile uyumlaştırılması, şehiriçi ulaşım sisteminin; tüm vatandaşların (engelli ve engelsiz) erişimini sağlayacak konfor ve çeşitlilikte planlanması,
29. Şehiriçinde uygulanmakta olan ulaşım işaret ve yönlendirme levhaları ile aydınlatma standartlarının AB standartlarına uygun hale getirilmesi,
30. Şehiriçi ulaşım sistemleri içinde yer alan durak, yol ve her türlü yapısal çözümlere ilişkin kıstas ve parametrelerin hazırlanması, rehber dokümanların yayınlanması,
31. Ana kentlerde "**Kent Ulaşım Ana Planı**", nüfusu 500 bin ve daha büyük kentlerimizde her şehir için ulaşım ana planı yapılması, uygulanması ve beş yılda bir güncellenmesi,
32. İmkânlar ölçüsünde bisiklet yolunun bariyer gibi fiziki engellerle araç yolundan ayrılması,

33. Şehir merkezleri dışında özel araç kullanıcılarının, şehir merkezine girişte toplu taşımacılığı kullanmasına imkan veren park yerlerinin tesis edilmesi,
34. Şehiriçi ulaşım regülasyonunun bir meslek olarak algılanıp bu mesleğe uygun vasıfta, yeterli donanıma sahip teknik personel ve yöneticilerin yetiştirilmesi,
35. Mevcut yol ağımızda bölünmüş yolların yapımı, iki şeritli yollarda fiziki-geometrik standartların geliştirilmesi ve trafik akışını rahatlatan AUS gibi Trafik Yönetim Sistemlerinin kullanılması ile hareketliliğin artırılması,
36. Akıllı ulaşım sistemlerinin standartlarının oluşturularak kurulması/yaygınlaştırılması, ulaşım türlerinin verimliliği ve etkinliği artırılarak türler arası bütünleşmenin sağlanması,
37. Ortalama hız koridorları oluşturulması ve ihtiyaç olan yerlerde de mobil radarların kullanılması suretiyle hız sınırlamalarına uyulmasının sağlanması,
38. Yüksek riskli yol kesimlerinin tespiti için sistematik ve periyodik olarak karayolu altyapısının teftiş edilmesi,
39. Yüksek riskli yol kesimlerindeki tüm ciddi yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarının derinlemesine analizinin yapılarak iyi uygulama örneklerinin bu yol kesimlerinde uygulanması,
40. Karayolu ve otoyol ağının belli bölümleri için bir risk profili oluşturmaya yönelik metodoloji geliştirilmesi,
41. Karayollarında yol kullanıcısının kazaya sebep olma riskini en aza indiren affedici yolların karayolu standart ve projelendirmesinde yer alması,
42. Karayollarında bulunan kaza kara noktalarının ortadan kaldırılması ve kaza potansiyeli yüksek yerlerin oluşmaması için gerekli çalışmaların sürdürülmesi,
43. Düşük masraflı güvenlik tedbirleriyle yüksek riskli yol kesimlerinin iyileştirilmesine ilişkin teknik kılavuz hazırlanarak yolun yapım, bakım ve onarımından sorumlu olan tüm alt birimlere ve mahalli birimlere dağıtılması,
44. En yoğun seyahat edilen 10 yol koridorundaki yol bölümlerinin en riskli %20'sinde kaza riskini düzelterek bir iyileştirme programı geliştirilmesi ve uygulanması (En riskli yol bölümlerini ve en yoğun seyahat edilen koridorları belirleme uygulaması her üç yılda bir tekrarlanmalıdır),
45. Yıllık olarak iyileştirilen yollar ile bu yollarda ne kadar kazanın önlendiğinin rapor halinde kamuoyuna açıklanması,

46. Özellikle hıza bağlı kazaların meydana geldiği yol kesimleri başta olmak üzere, kaza yoğun noktalarda trafik koluğunun denetim yapmasına imkan veren denetim alanlarının oluşturulması için; yolun yapım, bakım ve onarımından sorumlu kuruluşlar tarafından çalışmaların yapılması,
47. GPS koordinatlarının doğru tespit edildiği, kişilerin kimlik numaralarının doğru giriş yapıldığı kaza tespit tutanakları ile doğru ve güvenilir kaza bilgilerinin toplanması,
48. İncinebilir yol kullanıcılarının (çocuk, engelli, yaşlı vb.) konfor ve güvenlikleri önemli olduğundan, altyapı oluşturmada ve taşımada gereken uyarlamaların yapılması,
49. İncinebilir yol kullanıcılarının korunmasına yönelik geliştirilen trafik güvenliği teknolojilerinin kullanılması,
50. Şehir içi ve şehir dışı yollarda yayaların korunmasına ilişkin tedbirlerin gözden geçirilerek artırılması,
51. Okul çevrelerinde güvenli bölgeler oluşturmak için rehberlerin oluşturulması,
52. Öğrenci odaklı çözümler, üniversite ve eğitim kurumlarına yönelik özel ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi, pik saatlerde tam zamanında erişim imkânlarını sağlayan çözümlerin uygulanması,
53. Okula gidiş gelişlerde güvenli koridor ve bölgeler oluşturmak için rehberlerin oluşturulması ve uygulanması,
54. Toplu taşıma sistemlerinin hareket kısıtlı kişiler için erişilebilir olması,
55. Araç ve yol dizayn standartlarının azami güvenli hız sınırlarına uygun olması,
56. Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut atıl kapasiteyi azaltmak ve çevre kirliliğinin azaltılmasına katkı sağlamak üzere ekonomik ve teknik ömrünü doldurmuş bir kısım taşıtların trafikten çekilmesi projesi kapsamında bu nitelikte olan araçların çekilerek hurdaya ayrılması,
57. Araçlardaki "**Akıllı Hız Yardımı Sistemlerinin**" kullanımı amacıyla hız sınırlarını gösteren dijital haritaların hazırlanması suretiyle bu sistemlerin kullanımının yaygınlaştırılması,
58. Ulaşım araç ve ekipmanlarının muayene, kontrol ve test edildiği merkezlerin her türlü ulaşım aracına yönelik olarak geliştirilmesi,
59. Karayolu taşımacılık sektöründe istihdam edilecek/çalıştırılacak şoförlerin eğitimi, nitelikleri, aranacak şartlar, sosyal güvenlik durumları, çalışma koşulları ve benzeri hususlar ile AETR Konvansiyonuna ve ilgili mevzuat hükümlerine uygunluğunun denetlenmesi,
60. ADR ve AB mevzuatına uygun olarak

- hazırlanan ulusal mevzuatının, tehlikeli eşya taşınması, kontrolü, izlenmesi ve yönetimine ilişkin kademeli olarak uygulamaya konulması; ayrıca tehlikeli maddelerin çevreye zarar vermeden, can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmeden taşınmasının belirli bir düzen ve kurallara bağlı olarak yürütülmesi,
61. Mevcut yol kenarı denetim istasyonlarına ilaveten etkin denetimlerin yapılabilmesi için Karayolları Denetim İstasyonları kurulması kriterleri kapsamında Türkiye genelinde yeni denetim istasyonlarının yapılması.





3. ARAÇLAR

Halen ülkemiz yollarında güvenlik seviyesi yeterli olan araçların çoğunlukta olmasına karşılık, yeterli güvenliğe sahip ve belli bir yaşın üstünde olan araçlar da dolaşımdadır

Yeterli güvenlik özelliklerine sahip olan araçlar sadece kazaya karışma riskini azaltmakla kalmamakta, bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda da içindeki insanları azami miktarda korumaktadır.

Hava yastığı ve emniyet kemeri gibi araç içi pasif güvenlik önlemleri, araç içindekileri olası bir kaza sonucu ortaya çıkan yıkıcı enerjinin olumsuz etkilerinden ve ciddi travmalardan korumak üzere dizayn edilmiştir. Günümüz araç teknolojisi sayesinde, öncelikle kazanın meydana gelmesine engel olmak üzere "**aktif güvenlik tedbirlerine**" araçlarda yer verilmektedir. **Aktif güvenlik tedbirleri arasında;** şerit takip sistemi, çarpışma uyarı sistemi ve otonom acil durum fren sistemi gelmektedir. Motosikletlerde de Kilitleme Önleyici Fren Sistemi (ABS) kontrol dışı kazaların meydana gelmesini önlemeye yardımcı olmaktadır.

Teknolojideki hızlı gelişim, araç güvenlik sistemlerini de etkilemekte ve tüketici talep seçeneklerini çoğaltmaktadır. Ancak burada eksik olan nokta, aynı zamanda tüketici olan yol kullanıcılarının, aktif ve pasif güvenlik tedbirleri konusunda yeterince bilgi sahibi olmamalarıdır.

İlave güvenlik tedbirlerinin aracın alış fiyatını yükseltmesi mümkün olmakla birlikte, fiyatı yüksek olan her aracın yeterince güvenli olduğu sonucuna da varılmamalıdır. İkinci el olarak adlandırılan kullanılmış araçların yol kullanıcıları arasında el değiştirmesi sırasında da yeni araçlarda olduğu gibi güvenlik tedbirlerinin aranması yol kullanıcılarının lehine olacaktır. Bu araçların hurdaya ayrılması ve trafikten çekilmesi yıllar süreceğinden, mevcut stratejik amaçlara ulaşılması için 2030 yılına kadar bazı adımların özellikle halen dolaşımda olan araçlar için de atılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Bu alanda yapılan ve yapılması planlanan yasal düzenlemelerin, güvenli araçların artırılması amacıyla yapılabilecekler arasında; yeterli güvenlik özelliklerini taşıyan araçların satın alınması durumunda banka ve finans kurumları tarafından cazip kredi imkânlarının sunulması, hurda araç indirim ve teşvikleri konusunda ilave çalışmaların yapılması, yeterli güvenlik tedbirlerine sahip araçlar için ilave vergi avantajlarının sağlanması, zorunlu mali sorumluluk sigortası ve kasko sigortasında yeterli güvenlik tedbirlerine sahip araçlara indirimlerin yapılması, yeterli seviyede güvenlik özelliklerine sahip olmayan araçların belli yol kesimlerine girmelerinin yasaklanması, sınırlandırılması veya park yerlerine alınmaması gibi özendirici ve caydırıcı tedbirlerin uygulamaya konulması olarak sayılabilmektedir.

Karayollarımızda dolaşım halinde olan araçların güvenlik seviyelerinin daha da üst noktalara taşınması gerekmektedir

Yukarıda dabelirtildiği üzere "**Güvenli Araçlar**" başlığındaki stratejimizin iki yönü bulunmaktadır;

- Birinci yönü, ülkemize ithal edilen veya ülkemizde üretilen ve trafiğe giriş yapan araçların yeterli güvenlik özelliklerine sahip olması,
- İkinci yönü ise, hali hazırda yollarımızda kullanımda olan mevcut araçların gerekli güvenlik seviyesine ulaştırılması için gerekli çalışmaların yapılmasıdır.

İkinci grupta yer alan araçların üretim teknolojilerinin yeni güvenlik tedbirlerinin adapte edilmesine uygun olamayabileceği değerlendirilmektedir. Ancak, alkol kilitleri gibi kompakt sistemlerin adaptasyonu daha kolay olduğundan bu tür sistemlerin adapte edilmesine öncelik verilebileceği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, *oran itibarıyla ölümlü ve ciddi yaralanmalı kazalara daha fazla karışan motosikletler, ağır vasıtalar ve otobüsler gibi araçlara ilave güvenlik özelliklerinin kazandırılması kaza sonucu ölüm ve yaralanmaların azalmasına katkı sunacaktır.* Bunun tipik örneğini, motosikletlere Otomatik Fren Sisteminin (ABS) takılması oluşturmaktadır. Buna ilave olarak, iş amaçlı olarak kullanılan (ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlar ile servis araçları gibi) araçların güvenliğinin artırılması konusu da ayrı bir başlık olarak değerlendirilmelidir.

Araç güvenliğinin önemli bir ayağı da araçların karayolu trafiğine uygunluklarının denetimidir. Araç güvenliğine ilişkin denetimlerin uzman personel tarafından yapılması işin tabiatına uygun olan yöntemdir. *Araçların periyodik fenni muayenelerinin, uluslararası iyi uygulama örnekleri çerçevesinde geliştirilmesinin mümkün olduğu değerlendirilmektedir.* Ayrıca zamana, teknolojiye ve kaza nedenlerini oluşturan faktörler arasındaki öncelik durumuna göre *kusur veya güvenlik tedbirlerine ilişkin fenni muayene usulü gözden geçirilebilecektir. Bu amaçla;*

- Yurtdışında üretilen araçların trafiğe katılmadan önce,
- Ülkemizde üretilen araçların yine trafiğe katılmadan önce,
- Trafikte olan araçların ise, halihazırda olduğu gibi veya daha hassas hale getirilerek belirli periyotlarla (hususî veya ticari kullanım amacına göre değişen sıklıklarla),
- Aracın satışı durumunda yeni sahibi adına tescil edilmeden önce,
- Kazaya karışan araçların tamiratlarının yapılması durumunda tamirattan sonra,

- Rutin periyodik muayeneleri haricinde mevsim geçişlerinden önce,
- Karayolu üzerinde hareket halinde olan araçların trafik güvenliğine uygun zorunlu donanımları ve özellikleri taşıyıp taşımadıklarının denetimlerinin uzman kuruluşlar tarafından *yol üstü veya yol kenarı denetim noktalarında veya seyir halinde ani muayene şeklinde* yapılmasının araçların güvenlik seviyelerinin günlük kullanım esnasında muhafaza edilmesi açısından önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Araçların karayoluna uygunluklarının önemli bir ayağını da, araçların bakımı, tamirata, tadilatı ve onarımı gibi hizmetleri yerine getiren iş kollarının faaliyetlerinin trafik güvenliği amaçlarına uygunluğu oluşturmaktadır. Bu iş kollarında faaliyet gösteren birçok işletmenin, standart işyeri açma izin belgesi ile faaliyetlerini sürdürdüğü göz önünde bulundurulduğunda, çalışan personelin iş sağlığı ve güvenliği ile kullanılan parça ve malzemelerin trafik güvenliği amaçlarına uygunluğu ile uygulama yöntemlerinin de uzman birimler tarafından sık sık denetlenmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca sıhhi ve iş güvenliği bakımından yeterliliği olmayan ve merdiven altı olarak tabir edilen oto tamir yerlerinde standart dışı malzemelerin kullanılmasının, tamirata mümkün olmayan veya ekonomik ömrünü tamamlamış olan yedek parçaların araçlara takılarak kullanılmasının, yeterlilik belgesi bulunmayan personelin fiili olarak çalıştırılmasının önlenmesinin bu işyerlerinde tamirata yapılan araçların güvenliği ile doğrudan ilişkili olduğu değerlendirilmektedir. Dikkat çekici bir örnek olması bakımından; bu türden bir yerde tamirata yapılan aracın tamponunun standartlara uygun olup olmadığının ve incinebilir yol kullanıcısı olan bir yayaya çarptığında ne kadar koruyucu özellikte olduğunun tespiti fiilen mümkün olmamaktadır. Söz konusu aracın fenni muayeneye gelene kadar bu şartlarda kullanıldığının tespit imkanı bulunmamakta, fenni muayeneye kadar geçen zamanda söz konusu güvensiz ve hatta tehlikeli olabilecek araç trafikte hareket etmektedir. Mekanik ve teknik hususlar olan araçlarla ilgili saha denetimlerinin, yeterli teknik donanımlı uzman personel tarafından yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bu konuda diğer önemli bir husus ise, coğrafi olarak çevre ülkelerden günöbirlik olarak veya turistik, ticari gibi bir takım nedenlerle ülkemize giriş yapan araçların yeterli güvenlik özelliklerine sahip bulunup bulunmadıklarıdır. Uluslararası standartlara uygun olduklarının teyidi ve tespitinin mümkün olmadığı bazı ülkelerden karayolu ile ülkemize giriş yapan veya transit geçen araçların yeterli güvenlik donanımına sahip olup olmadıklarının veya geçerli fenni muayenelerinin bulunup bulunmadığının (ilgili ülkedeki fenni muayene standart ve periyotları gibi hususlar dahil) inceleme konusu yapılmasının,

ülkemizde seyir halinde olan araçların trafik güvenliği bakımından risk oluşturup oluşturmadıklarının tespiti açısından önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından araç kabinlerinin güvenlik tedbirlerinin güçlendirilmesi maksadıyla bazı konuların altı çizilmiş olup bunlar arasında;¹⁰⁴

- Araç içi yolcu güvenliğinin darbe emici kaplama ve tertibatla güçlendirilmesi,
- Koltuk kafalıklarının boyun ve omuz incinmelerini önleyecek şekilde tasarlanması,
- Katlanabilir direksiyon kolununun kullanılması,
- Çarpışma durumunda araçtan fırlamayı zorlaştıracak şekilde cam içi laminasyonlarının yapılması,
- Yastıklı gösterge panellerinin kullanılması,
- Çarpışma durumunda kapıların açılmasını önleyen kilit sistemlerinin bulunması,
- Ezilmeyi önleyen tavan yapısının kullanılması,
- Kapılarda yandan çarpma durumunda koruyucu barların kullanılması,
- Keskin ve sivri uç yapısı gösteren çevresel parçaların kaldırılarak, yayaya çarpma durumunda çarpma şiddetinin azaltılması amacıyla ön ve arka tamponların dizayn edilmesi, sayılmaktadır.

Yol kullanıcısı olarak karayolu trafiğinde bulunan insanlar, araçlarındaki güvenlik özelliklerinin can güvenliği açısından ne derecede önemli olduğunun farkında değildir

İnsanların güvenlik standartları yeterli araçları talep etmelerinin ön koşulu, araç güvenlik sistemleri hakkında yeterli, güvenilir ve kolay bilginin vatandaşlarımıza ulaştırılmasıdır. Bu bilgi araç satın alma veya kiralama aşamasında olan vatandaşlarımızın bilgi ve dikkatine uygun vasıtalarla sunulmalıdır.

Araçların güvenliğini artırmanın temel yolu güvenli araçların önemini ve güvenli araçlara olan ihtiyacı tetikleyecek çalışmalar yapılmasıdır. Bu amaçla, sorumlu paydaş kurumlar tarafından, vatandaşlarımızın ücretsiz olarak doğru bilgiye ulaşabilecekleri internet siteleri açılarak güncel bilgilerin sunumu sağlanabileceği gibi, araçlarla ilgili internet sitelerinde yol kullanıcılarının yaş, cinsiyet ve demografik özelliklerine göre sık ziyaret ettikleri bilgi kaynağı olabilecek yayınların yapılması mümkündür.

Ayrıca araç satışının yapıldığı internet siteleri, satış yerleri, galeriler gibi ticari işletmelerin potansiyel araç sahiplerine veya araç kiralama şirketlerinin de kiralama esnasında potansiyel müşterilerine bilgi sunmaları sağlanmalıdır.

Vatandaşların bilgilendirilmesi amacıyla araçların güvenlik özelliklerinin yanı sıra, yakıt ekonomisi, araçların çevresel zararları konularında da bilgilerin sunulması uygun olacaktır.

¹⁰⁴ WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.67

Bu yöntemle, insanların daha güvenli, daha sağlıklı, daha çevreci ve daha ekonomik araçları seçmelerine yardımcı olunacaktır.

Araç güvenliği ile ilgili diğer önemli bir unsur, araçların güvenlik değerlendirmelerinin uygun şekilde yol kullanıcılarına duyurulmasıdır. Piyasaya yeni sürülen araçlar ile halen kullanımda olan araçlarla ilgili farklı standartlar bulunmaktadır. Bu standartlardan, uluslararası iyi uygulama örnekleri çerçevesinde uygun bir değerlendirme sisteminin karayolu kullanıcılarının dikkatine sunulması önem arz etmektedir. Bu tür standartlarda genel olarak, araçların güvenlik düzeyleri yıldızlarla belirtilerek ifade edilmektedir.

İş güvenliği konusunun da ana temalarından birisini araçların güvenliği oluşturmaktadır. Özellikle yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan araçların yeterli güvenlik donanımlarına sahip olması, hem bu araçlarda çalışan personel hem de yol kullanıcıları açısından çok büyük önem taşımaktadır.

Yeni teknolojiler ile araçların güvenlik seviyelerinin yükseltilmesi mümkündür

Otomobil üreticilerinin açıkladığı üretim planlarına göre; 2022 yılına kadar dünya genelinde 100 yeni elektrikli araç modeli satışa sunulmuş olacaktır. 2030 yılında ise küresel araç imalatının %40'ının elektrikli, %46'sının hibrit araç olacağı öngörülmektedir. Mevcut oyuncuların yanında, bu dönüşümde yeni oyuncular da pazarda yerini almaya başlamıştır. Tüm bu gelişmeler, bağlantılı, otonom ve elektrikli otomobil pazarının hem mevcut otomotiv ana sanayinin dönüşüm gündeminde olduğunu, hem de yeni girişimcilerin bu yıkıcı dönüşüm ile birlikte yer edinebileceğinin önemli bir göstergesidir. **"Türkiye'nin Otomobili"** girişimi bu yönde atılmış önemli bir adımdır.¹⁰⁵

Mevcut durumda otomotiv, sanayimizin en güçlü sektörlerinden biridir. TİM verilerine göre, Türkiye'nin toplam ihracatı içerisinde otomotiv sektörünün payı tek başına %19, sanayi ürünleri ihracatı içerisinde ise %23'tür. Bu nedenle **"Türkiye'nin Otomobili"** girişimi, mevcut otomotiv ana ve yan sanayi tedarikçileri ile teknoloji girişimcilerinin dönüşümüne ve ihracata katkılarının artmasına hizmet edecektir. Diğer taraftan, **"Türkiye'nin Otomobili"** mevcut otomotiv ana sanayi oyuncuları arasından sıyrılarak, küresel bağlantılı ve otonom elektrikli araçlar pazarında yer edinebilecek bir girişim olarak görülmektedir.¹⁰⁶

Yeni gelişen teknolojiler trafik güvenliğinin sağlanması bağlamında araçlarımızın güvenliğini de geliştirecektir. İleride tamamıyla otonom araçların ve sürücüsüz araçların karayollarımızda kullanılacağı şimdiden öngörülebilsen de, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin yürürlükte olacağı yakın gelecekte bu türden teknolojik hamlelerin karayollarımıza hakim olması çok da olası değildir.

Bu aşamada daha çok halen mevcut olan teknolojinin, araçlarımızın güvenliğine katkısının incelenmesinin daha mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

Strateji Belgesinin uygulanması sürecinde araçlara güvenlik bakımından katkısı olabileceği öngörülen diğer sistemik gelişmeler arasında **"Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS)"** önem taşıdığı değerlendirilmektedir. AUS kapsamında faaliyete geçirilmesi beklenen, araç ve altyapı arasındaki iletişim mekanizmaları ile sürücülere yoldaki anlık riskler, hız sınırları ve yol şartları hakkında bilgi veren sistemlerin araç ve trafik güvenliğine ciddi derecede katkısı olacaktır.

Araç güvenliğine teknolojinin adapte edilmesiyle ortaya çıkan yeni güvenlik tedbirlerine sürücülerin alıştırılması da önem taşımaktadır. Dünyanın en iyi sistemi araçta bulunmasına rağmen sürücü bu sistemleri dikkate almıyor ve alışık olduğu gibi aracı kullanmaya devam ediyorsa bu güvenlik sistemlerinin faydasından bahsetmek mümkün değildir. Bu nedenle, arka görüş kamerası veya çarpışma ikaz sistemi gibi teknolojik yeniliklere sürücülerin adapte edilmeleri ve bu sistemler hakkında sorumlu paydaş kurumlar vasıtasıyla eğitilmelerinin ve bilinçlendirilmelerinin sağlanması önem taşımaktadır.

İnsanlarımızın bu sistemler hakkında bilgi sahibi olmaları ve talepleri, yollarımızdaki araçlarda güvenlik sistemlerinin kullanımını artıracaktır. Ayrıca, şahsi araçlarda tüm güvenlik sistemlerinin bulunması mümkün olmayacağından, yolcu taşımacılığı yapan firmalar tarafından güvenliğin ön plana çıktığı araçların yolcu taşımada kullanılması, insanları daha az güvenliği olan hususi araçlardan, güvenlik seviyesi yüksek olan toplu taşıma araçlarına yönlendirecektir.

Teknolojik gelişmeler çerçevesinde araçların güvenliğine ilişkin standartların da güncellenmesine ihtiyaç doğması kaçınılmazdır. Sadece standartlar değil, araç teknolojilerindeki gelişmeye bağlı olarak ve bu teknolojiye ayak uydurabilecek şekilde karayolu altyapısı sistemimizin modernize edilmesinin de önemli olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, veri ve haberleşme güvenliği ile siber güvenlik başlıklarının da araç teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak öne çıkan konular olması kaçınılmazdır.

¹⁰⁵ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi, s.39

¹⁰⁶ ibid, s.40



güvenlik testi

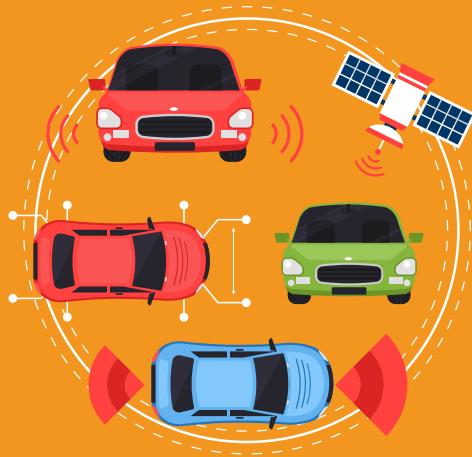


sensörler

Araç Güvenliğine İlişkin İyi Uygulama Örnekleri

- ISOFIX kilit sistemi 2012 yılından itibaren tüm araçların yeni üretilen modellerinin arka koltuklarında, 2015'ten itibaren ise yeni üretilen tüm araçlarda zorunlu hale getirilmiştir.¹⁰⁷
- Sesli ve görüntülü emniyet kemeri ikaz sistemi tüm araçların yeni üretilen modellerinde 2012 yılından beri zorunlu olup, 2014 yılında itibaren ise yeni üretilen tüm araçlarda zorunlu hale getirilmiştir.¹⁰⁸
- İleri Acil Durum Fren Sistemi 2013 yılından itibaren 3.5 tondan fazla ağırlığa sahip olan kamyonların tüm yeni modellerinde ve 2015 yılından itibaren ise tüm yeni üretilen otobüslerde ve 3.5 tondan fazla ağırlığa sahip olan kamyonlarda zorunlu hale getirilmiştir.¹⁰⁹
- Şerit Ayrılma Uyarı Sistemi 2013 yılından itibaren 3.5 tondan fazla ağırlığa sahip olan kamyonların ve otobüslerin tüm yeni modellerinde ve 2014 yılından itibaren ise tüm yeni üretilen otobüslerde ve 3.5 tondan fazla ağırlığa sahip olan kamyonlarda zorunlu hale getirilmiştir.¹¹⁰
- Elektronik Denge Kontrolü (ESC) tüm araçların yeni modellerinde 2011 yılından itibaren ve tüm yeni araçlarda 2014 yılından itibaren zorunlu hale getirilmiştir.¹¹¹
- E-Arama Sistemi (e-Call) 2018 yılından itibaren tüm yeni otomobillerde ve kamyonetlerde zorunlu hale getirilmiştir.¹¹²

elektronik denge kontrolü



emniyet kemeri ve hava yastığı



¹⁰⁷ Avrupa Komisyonu, "Araçlar 1 Kasım 2012'den itibaren Daha Güvenli", Basın Açıklaması, 2016

¹⁰⁸ ibid

¹⁰⁹ Avrupa Komisyonu, Hareketlilik ve Ulaştırma, Akıllı Ulaşım Sistemleri, 2019

¹¹⁰ ibid

¹¹¹ ibid

¹¹² Avrupa Komisyonu, Avrupa İçin Dijital Ajanda, "eCall; Zaman Tasarrufu=Hayatların Korunması",2019

ARAÇLAR

STRATEJİK AMAÇ: Araç Güvenliğinin Güçlendirilmesi Suretiyle Trafik Güvenliğine Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. İnsanın biyo-mekanik yapısından kaynaklanan kazadan korunma ihtiyacının karşılanabilmesi ve şiddetli kazalarda korunabilmelerinin sağlanabilmesi amacıyla; araç içi koruma sistemlerinin geliştirilmesinin desteklenmesi,
2. Araç güvenlik sistemleri hakkında tüketicilerin aydınlatılmalarının sağlanarak, güvenlik yönünden gelişmiş ve can kaybının önlenmesi için gerekli donanımlara sahip olan araçların trafikte daha çok yer almalarının teşvik edilmesi,
3. Araç güvenlik teknolojilerindeki gelişmelerin düzenli olarak takip edilmesi,
4. Güvenlik teknolojilerinin etkinliğinin anlaşılması amacıyla, araç içi güvenlik sistemlerine ilişkin bilgilerin çarpışma test raporlarında yer almasının teşvik edilmesi,
5. Araç üreticilerinin güvenlik tedbirlerine ücretli opsiyon olarak araçlarda yer vermeleri yerine standart olarak müşterilerine sunmaları konusunda bilinçlendirilmeleri,
6. Araç üreticilerinin güvenlik tedbirlerini farklı ticari isimlerle müşterinin kafasını karıştıracak şekilde sunmak yerine, ortaklaşa olarak belirleyecekleri ve müşterilerinin anlayabileceği isimlerle sunmaları konusunda bilinçlendirilmeleri,
7. 19.04.2020 tarihli ve 31104 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "**Motorlu Araçlar ve Römorkları İle Bunların Aksam, Sistem ve Ayrı Teknik Ünitelerinin Tip Onayı ve Piyasa Gözetimi ve Denetimi Hakkında Yönetmelik (AB2018/858)**" ile 14.05.2020 tarih ve 31127 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "**Motorlu Araçlar ve Römorkları ile Bunlar İçin Tasarlanan Aksam, Sistem ve Ayrı Teknik Ünitelerin Genel Güvenliği ve Korunmasız Karayolu Kullanıcılarının ve Yolcuların Korunması ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği (AB/2019/2144)**"nde yapılan araçların güvenliğini artırmaya yönelik düzenlemelerin yürürlüğe girmesi ile birlikte bu yönetmeliklerde belirtilen hususlarla ilgili etkin denetleme mekanizmalarının tesis edilmesi,
8. Motorlu Araçların ve Bunlar İçin Tasarlanan Römorklar, Sistemler, Aksam ve Ayrı Teknik Ünitelerin Genel Güvenliği ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği (661/2009/AT) ve Motorlu Araçlar ve Römorkları İle Bunlar İçin Tasarlanan Aksam, Sistem ve Ayrı Teknik Ünitelerin Genel Güvenliği ve Korunmasız Karayolu Kullanıcılarının ve Yolcuların

Korunması ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliği (AB/2019/2144) çerçevesinde;

- i. Emniyet Kemer Hatırlatıcılarının yeni üretilecek tüm araçlarda zorunlu hale getirilmesi,
- ii. Yeni üretilecek araçlarda "**Akıllı Hız Desteği Sisteminin**" zorunlu hale getirilmesi,
- iii. Yeni üretilecek araçlarda "**Gelişmiş Acil Frenleme Sistemi**" (AEB) zorunlu hale getirilmesi,
- iv. Yeni üretilecek araçlarda Tip Onay Sürecinde gerçekleştirilen çarpışma testlerinin güncellenmesi,
- v. Araçların CO² salınımına ilişkin verilerinin satışa sunulan araçlar için tüketicilere sunulmasının sağlanması,
- vi. Geniş kapsamlı kullanıma hazırlık bakımından yeni üretilecek araçlarda Alkol kilidi kurulum ön hazırlığının zorunlu hale getirilmesi,
- vii. Yeni üretilen araçlarda Olay Veri Kaydedicisinin zorunlu hale getirilmesi ve bu verilerden kaza araştırmalarında istifade edilmesi,
9. Yeni üretilecek araçlarda "**Kör Nokta Bilgi Sisteminin**" zorunlu hale getirilmesi,
10. Derinlemesine kaza araştırmalarının yapılması amacıyla; AB tarafından yürütülen DaCoTA¹¹³ Projesinde ortaya konulan tavsiyeler çerçevesinde, ilgili kurumlar tarafından ortak veri tabanının kullanılması,
11. Yeni üretilecek araçlarda yaya, bacak ve baş korumasına yer verilmesi,
12. Çevre dostu araçlara vergi indirimi uygulanabilmesi için kuralların ve usullerin belirlenmesi,
13. Araç ve Aksamlara ilişkin piyasa denetimi ve gözetimi sonuçlarının 3'er yıllık periyotlar ile yayınlanması,
14. Araç içi güvenlik teknolojilerine sahip araçların avantajları hakkında tüketicilerin bilgilendirilmesine yönelik çalışmaların yürütülmesi,
15. Mevcut testlerin arka koltukta oturan yolcuların güvenliğini, arkadan çarpma durumunda ve önden çarpma durumunda aracın üstüne fırlama durumundaki güvenliği sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi,
16. Arka koltukta oturan yolcuların karın bölgesi yaralanmalarının daha iyi anlaşılabilmesi için mevcut testlerde kullanılan insan maketlerinin bu teste uygun olanlarla değiştirilmesi,
17. Tüm koltuklarda ileri emniyet kemeri ikaz sisteminin bulunmasının zorunlu tutulması ve emniyet kemeri gergi ayarıyla uzanım sınırlayıcılarının kullanılması,

¹¹³ DaCoTa, Final Report on the Pan-European In-Depth Accident Investigations Network, Deliverable 2.5, 2012

18. Araç içi yolcu koruma sistemlerinin kullanımı ile yaşlı ve genç yolcuların korunabilmesi için sadece ön koltuklarda değil arka koltuklarda da emniyet kemeri gergi ayarlayıcılarının, hava yastıklarının ve uzanım sınırlayıcılarının kombine kullanılması,
19. Yeni üretilen ticari yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlardan; otobüs, kamyon ve çekicilerde 100 km/s kadar hızda devre dışı bırakılabilecek şekilde **"Akıllı Hız Destek Sisteminin"** zorunlu hale getirilmesi için yasal düzenleme yapılması,
20. Yeni üretilen otomobillerde devre dışı bırakılabilir özellikte **"Akıllı Hız Destek Sisteminin"** zorunlu hale getirilmesi için gerekli düzenlemenin yapılması,
21. **"Şeritten Ayrılma Uyarı Sistemlerinin"** tüm otomobillerde, kamyonet ve kamyonlarda zorunlu hale getirilmesi için gerekli yasal düzenlemenin yapılması,
22. Yol yapısındaki şerit çizgilerinin ve diğer yol işaretlerinin **"Şeritten Ayrılma Uyarı Sistemlerinin"** optimal kullanımına uygun hale getirilmesi,
23. Avrupa Elektronik Standardizasyon Komitesi (CENELEC) tarafından oluşturulacak alkol kilidi standardının ulusal mevzuata adapte edilmesi ile araç üreticilerinin bu standarda uygun alkol kilitlerinin çalışmasına uygun yazılım ve donanıma ürettikleri araçlarda yer vermeleri,
24. Alkol kilitlerinin güvenilirliğini en üst düzeyde sağlayacak yasal düzenlemelerin yapılması,
25. Alkol kilitlerinin tüm araçlarda kullanılmasına hazırlık olması için öncelikli olarak ticari araçlarda kullanılmasının zorunlu hale getirilmesi,
26. Trafik kazası maliyetinin tespitinde; her kazadan sonra yaklaşık maliyetinin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılması,
27. Yaya koruma düzenlemelerinin etki değerlendirmesinin yapılması,
28. Yaya koruma düzenlemelerinin bisikletlilerin de korunabilmesi için geliştirilmesi,
29. Trafik güvenliği bakımından üst seviyede bulunan ülkelerdeki araçların fenni muayenelerine ilişkin standart uygulamaların ülkemizde uygulamaya konulması için gerekli inceleme, araştırma ve değerlendirmelerin yapılarak;
 - i. Araçların periyodik muayenelerinin yanı sıra, kaza sonrası onarım gören araçların karayoluna çıkmadan önce tekrar fenni muayenelerinin yaptırılması,

- ii. Seyyar muayene ekiplerinin oluşturularak mevcut olanların sayı ve imkanlarının artırılarak, trafik güvenliği açısından önemli olan unsurların yol kenarı denetim noktalarında anlık muayenelerinin yapılması,
 - iii. Traktörlerin tarım alanlarında anlık muayenelerinin yapılması,
 - iv. Ağır tonajlı yük taşımacılığı yapan araçların güzergah üzerinde anlık muayenelerinin yapılması,
 - v. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin seyir güzergahı üzerinde anlık muayenelerinin yapılması,
 - vi. Motosikletlerin yoğun olarak bulunduğu bölgelerde ve uygun mevsimlerde kullanımları esnasında anlık muayenelerinin yapılması,
 - vii. Kış mevsimi öncesinde ve kış şartlarının hakim olduğu dönemlerde, özellikle ticari yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlar başta olmak üzere, araçların yola ve trafiğe uygunluklarının anlık muayenelerinin yapılması suretiyle tetkik edilmesi,
30. Araçların tamir işlemlerini yapan bağımsız ve yetkili tamircilerin, ruhsat vermeye yetkili birimler ile ilgili bakanlığın il ve ilçe birimleri tarafından mahallinde müştereken denetlenerek, mevzuata aykırı tamirat yapan işyerleri ile mevzuata uygun olmayan yedek parça ve diğer aksesuarları bulunduran işyerlerine gerekli denetimlerin yapılması,
 31. Kullanıcılara daha cazip hale getirilmesi amacıyla çevreci araçların kullanımının daha az vergilendirme gibi yöntemlerle teşvik edilmesi,
 32. Zorunlu mali sorumluluk sigorta primlerinin tespitinde sigortalanan aracın güvenlik özelliklerinin göz önünde bulundurulması yönünde sigorta firmalarının bilinçlendirilmesi.

“Türkiye'nin Otomobili Projesi” kapsamında emin adımlarla üretim çalışmaları devam eden yerli ve milli otomobil TOGG'un ekonomide, üretimde, sanayide, finansta, dış politika ve güvenlikte bağımsızlığımızın anahtarlarından biri olduğu bilinciyle, küresel bağlantılı ve otonom elektrikli araçlar pazarında yer edinmesine yönelik yürütülen güçlü çalışmalara aynı azim ve kararlılıkla devam edilmesi **“Milli Teknoloji Güçlü Sanayi”** vizyonu çerçevesinde hayati öneme haizdir.





4. YOL KULLANICILARINA YÖNELİK; EĞİTİMLER, BİLGİLENDİRME VE BİLİNÇLENDİRME ÇALIŞMALARI İLE KAMPANYALAR



Trafik kazalarının meydana gelmesinde en önemli unsurlardan biri yol kullanıcılarının davranışlarıdır. Yol kullanıcılarının davranışlarını, almış ve almakta oldukları eğitim ve daha önceki yolculuk deneyimleri belirlemektedir. Trafik eğitimi sadece yol kullanıcı türü olarak tanımladığımız, sürücü, yaya, yolcu, bisikletli, motosikletlileri değil; geleceğimiz olan çocuklarımızı, onları yetiştiren öğretmenleri, akademisyenleri, trafik denetimlerinden sorumlu birimleri, karayolu ulaşım altyapılarını tasarlayan ve inşa eden mühendisleri, politika yapımcıları kısacası bütün toplumu kapsamaktadır. Bütün yol kullanıcı türlerini kapayacak şekilde sürdürülebilir insan odaklı bir trafik eğitimi, trafik kazalarının azalması için en etkili enstrümanlardan biri olarak tanımlanabilir.

Uluslararası kuruluşlar tarafından yayınlanan raporlarda, sürücü eğitimine ilişkin sınırlı bir yaklaşımın yerine, daha geniş bir yaklaşımın teşvik edilmesi, eğitim ve öğretimin, hayat boyu süren **"eğitsel bir süreç"** olarak görülmesi ve ayrıca eğitim ve öğretimin, tüm karayolu kullanıcılarını kapsayacak şekilde genişletilmesi, her yaş grubuna adapte edilen uygulamalı ve teorik eğitimlerin oluşturulması, sürücü sınavlarının ve eğitimcilerle ilgili asgari standartların tespit edilmesi, incinebilir yol kullanıcılarının göz önünde bulundurulması, bisikletliler ve yayaların güvenliği, yaşlı kişiler için araç kullanma uygunluğuna yönelik eğitim alternatiflerinin araştırılması, uygun altyapı tasarımı ve sinyalizasyonun kurulması ve yeterli pasif güvenlik cihazlarının sağlanması gibi çeşitli tedbirlerin alınması, motosiklet sürücüleri için güvenliği yükseltici tedbirlerin alınması, sürücü destek sistemleri, (akıllı) hız sınırlayıcılar, emniyet kemeri hatırlatıcılar, e-arama gibi birçok hususta tavsiyelerde bulunmaktadır.¹¹⁴

¹¹⁴ EC, Commission Staff Working Document, White Paper Supplement - Roadmap For A European Transport Area - Towards A Transport System With Competitive And Efficient Resources, SEC (2011) 391 Final, SEC (2011) 358 Final, SEC (2011) 359 Final, COM (2011) 144 Final, Brussels, 2011

1. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİMLERİ

a. Sürücü Temel Eğitimi

Eğitim, trafik güvenliğinde Güvenli Sistem Yaklaşımının önemli unsurlarından birisidir. AB ülkelerinde tavsiye edilen yaklaşım gereği okullardaki eğitimin her basamağında trafik güvenliği ve ulaşım eğitiminin verilmesinin yanı sıra, eğitsel kampanyalar da yürütülmektedir. Buna rağmen, AB üyesi ülkelerde farklı eğitim yaklaşımlarının bulunduğu ve tavsiye edilenin dışında uygulaması olan ülkelerin de bulunduğu görülmektedir.¹¹⁵

Eğitim ve bilgilendirme, başarılı güvenli sürüş davranışı için yoğunlaştırılması gereken alanlardan biri olarak kabul edilmektedir. Sürücü belgesine sahip olunması, belge sahibinin yeterli sürüş bilgi, beceri ve yeteneklerini kazandığını göstermektedir. Eğitim faaliyetleri kapsamında, sürücünün yetiştirilmesi, bilgilendirilmesi ve eğitilmesinin yanı sıra çocuk, genç yol kullanıcıları ve sürücülerin bilinçlendirilmelerine yönelik yaklaşımlar da bulunmaktadır.

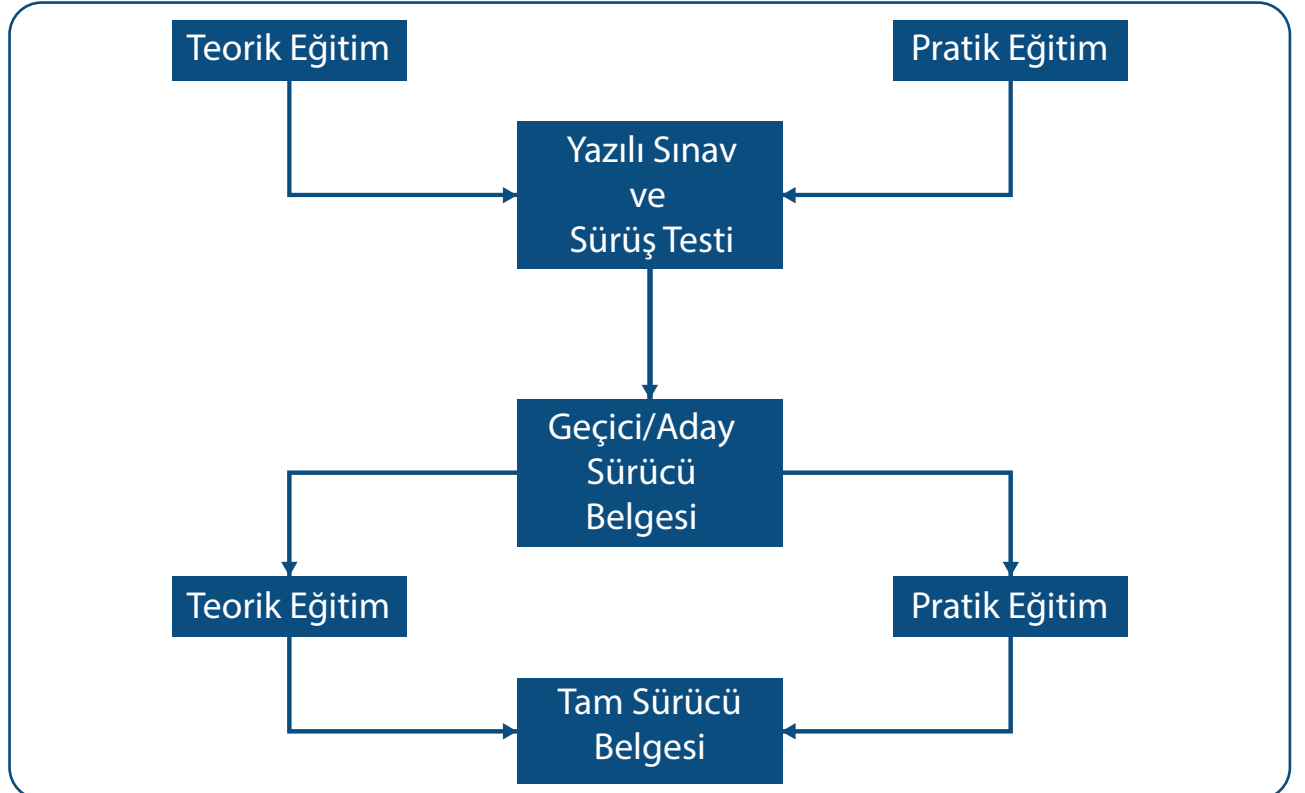
Sürücülerin yetiştirilmesi uzun ve meşakkatli bir süreç olup, dikkat ve özen gerektirmektedir

Kural ihlallerinin genel olarak, sürücünün yeteneklerini çok üstün görmesinden, riskleri kestirememesinden veya riskleri hafife almasından ve sosyal/psikolojik olarak çevresinden etkilenmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Sürücüler, 15 ve devamı yaşlarda motorlu bisikletlerle veya motosikletlerle tanışmakta ve ilk defa bir vasıtayı kullanma duygusunu yaşamaya başlamaktadır.

Temel sürücü eğitiminin öncesinde, örgün eğitim basamaklarında trafik kurallarına, işaretlerine ve düzenine aşinalık oluşturulmasının yanı sıra, doğru kuralların benimsenmesi açısından pratik eğitiminin yapılması ve öğrenilen bilgilerin pekiştirilmesi sağlanabilmektedir.

Sürücü kurslarındaki teorik eğitimin pratik uygulamalarla desteklenmesi ve kurala uyulmaması durumunda ortaya çıkması muhtemel kötü sonuçların da sürücü adaylarına yazılı, görsel ve işitsel olarak gösterilmesi kavrayışı artıracaktır.

Şekil: İki Aşamalı Sürücü Eğitimi



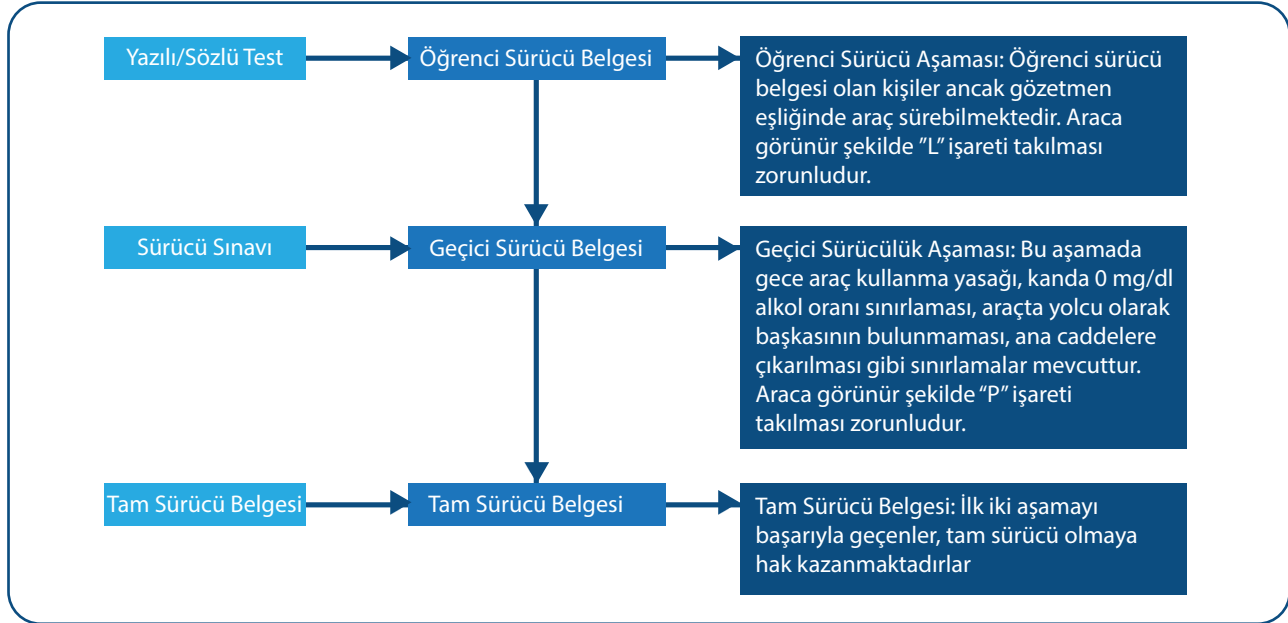
Kaynak: Swedish National Road Administration, Young Novice Drivers, Driver Education And Training, Literature review, VTI rapport 491A, 2003, s.95-108

¹¹⁵ ETSC, The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe, 2019

Bazı ülkelerde uygulaması olan diğer bir sisteme göre de, sürücülük eğitimi ortaöğretimde derinlemesine verilmektedir. Trafik kültürü seviyesinde bırakılmayan örgün eğitimde, temel sürücülük becerileri kazandırılmakta, teorik ve pratik dersler ile öğrencinin araç kullanma becerisi geliştirilmekte ve trafik kuralları öğretilmektedir. Öğretim aşamasında yazılı ve uygulama testlerini geçen öğrenciye "**Öğrenci Sürücü Belgesi**" verilmekte, ciddi oranda sınırlamalar yapılarak sürücülük becerisini canlı trafikte geliştirmesi sağlanmaktadır. Bu aşamadan sonra "**Geçici Sürücü Belgesi**" aşamasına geçen sürücü adayı yine sınırlamalı olarak araç kullanmakta ve şartları gerçekleştirdiği takdirde tam sürücü olma hakkını elde etmektedir.

Söz konusu üç aşamalı sürücü belgesi sahibi olma usulü aşağıda gösterilmiştir.

Şekil: Üç Aşamalı Sürücü Belgelendirme



Kaynak: Swedish National Road Administration, *Young Novice Drivers, Driver Education And Training*, Literature review, n, VTI rapport 491A, 2003, s.113

Sürücü eğitimleri konusu incelenirken birkaç önemli başlığın detaylı olarak ele alınması gerekmektedir.

- Genç ve tecrübesiz sürücüler,
- Refakatli araç kullanma ve yeni belgelendirilen sürücüler,
- Sürücü kursları, konuları detaylı olarak incelenecektir.

Genç ve tecrübesiz sürücüler

Araç sürmeyi öğrenmek karmaşık ve uzun soluklu bir öğrenme faaliyetidir. Bilgiyi elde etme, sürüş yeteneklerini geliştirme, risk ve kabiliyeti iyi değerlendirebilme gibi ölçütleri kapsar. Bu da, acemi sürücülerin kaza istatistiklerinde büyük payı oluşturması gerçeğinden de anlaşılacağı üzere, kolay bir süreç değildir.¹¹⁶

Öğrenme aşamasındaki sürücülerin büyük bir çoğunluğu gençtir. Bu açıdan, gençlerin yapısını temel alan sürücü yetiştirme programları geliştirilmelidir. *Araştırmalara göre genç sürücüler için üç ana sorun ve risk bulunmaktadır;*¹¹⁷

- Yetenekleri aşırı görme ve riskleri önemsememe,
- Yeterli derecede güvenlik sağlayacak motivasyon eksikliği,
- Deneyim eksikliği.

Beyin gelişimine yönelik çalışmalar, 18 yaşındaki insan beyninin; özellikle de dürtü kontrolü ve bilgi entegrasyonu (eyleme geçmeden önce düşünme) ile ilgili kısmının yeterince gelişmiş olduğunu göstermektedir.¹¹⁸

Genç sürücüler üzerinde etkili olan faktörlerden birisi de bu yaş grubu insanlar üzerinde oluşan sosyal baskıdır. Bu yaş grubundaki gençler kişilik gelişimlerinin tamamlanma basamaklarını henüz tırmanmakta olduklarından, diğer insanlara karşı normalde olduklarının dışında davranışlar sergilemekte ve trafikte aşırı risk alınması anlamına gelecek davranışlar gösterebilmektedirler. Özellikle genç erkek sürücülerin var olan yeteneklerine çok güvendikleri, aşırı ve uygun olmayan hızda araç kullandıkları, emniyet kemerinin ve motosiklet koruyucu başlığının kullanılmaması gibi güvensiz davranışlara başvurdukları değerlendirilmektedir.¹¹⁹

Ayrıca, gençlerin çevrelerindeki baskıya karşı da duyarlı oldukları bilimsel olarak kabul edilmektedir. Tecrübelerden, genç sürücülerin, arabada yine genç yolcular varken takip mesafesine daha az dikkat ettikleri ve daha hızlı araç kullandıkları sonuçlarına varılmaktadır.

¹¹⁶ OECD/ECMT Transport Research Centre, *Young drivers; the Road to Safety*, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Paris, 2006

¹¹⁷ OECD/ECMT, *Speed Management*, ISBN 92-821-0377-3, Paris, 2006, s.138

¹¹⁸ N.Y.Acad. Sci., *Structural Magnetic Resonance Imaging Of The Adolescent Brain*, 1021, DOI; 10.1196/annals.1308.009, 2004, s.77-85

¹¹⁹ YOURS-Youth for Road Safety, *Youth for Road Safety Action Kit*, ISBN 978-90-9026297-0, Amsterdam, 2012

Refakatli araç kullanma ve yeni belgelendirilen sürücüler

Genç sürücülerin tecrübe eksikliği, sürücülük esnasında ortaya çıkan risk ve tehlikeler açısından önemli bir sorundur. Sürücülerin, araç kullanırken kendilerinden kaynaklanan riskleri önlemelerinin yanı sıra başka yol kullanıcılarından kaynaklanabilecek olası riskleri de öngörmeleri gerekmektedir. Bu sorunun çözümü için, birçok ülke bir ebeveynin gözetimi altında (refakatli araç kullanma) gibi uygulamaları hayata geçirmiş olup, tek başına sürüş için sürücü belgesi almadan önce gençlerin yollarda daha çok tecrübe kazanacakları refakatli sürücü eğitim sistemine geçilmiştir. Bu sistemde yetişerek tecrübe kazanan ve akabinde gerekli şartları sağladıktan sonra müstakilen sürücülük yapanların çok daha az kaza yaptıkları değerlendirilmiştir.¹²⁰

Refakatli sürücülük döneminde, refakat eden kıdemli sürücünün, trafik kurallarına karşı tavrı önem taşımakta olup, bu dönem için görevlendirilen ebeveynin geçmiş ihlal ve kaza kaydının dikkate alınması gerekmektedir. Refakat edilen sürüş döneminin müteakip sürücülerin refakatsiz olarak araç sürmelerine müsaade edilen bir dönem de bulunmakta olup, bu dönemde sürücülerini yüksek riskli durumlardan korumak amaçlı bir takım sınırlamalar da getirilmektedir. Bunlar arasında kandaki alkol seviyesinin daha alt basamakta sınırlandırılması, gece sürücülüğünün kısıtlanması ile aynı araçta bulunan sürücü ve aynı yaş grubundaki kişilerin bulunamaması gelmektedir.¹²¹

Sürücü kursları

Sürücü eğitimlerinin topluma kazandırdığı değer, kaza ve kayıpların doğrudan önlenmesi noktasında değil, kaza ve kayıpları azaltacak mekanizmaları sağlayacak bir yol güvenliği kültürünün geliştirilmesi ve meşrulaştırılması noktasındadır.¹²²

Ülkemizde özel motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetiştirilmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili öğretim ve eğitim yaptırmak ve özel sürücü kursu açılmasına izin vermek ve bunları denetlemek görevi Karayolları Trafik Kanunu ile "Millî Eğitim Bakanlığına" verilmiştir.

Karayolu trafik güvenliğinin her anlamda tam olarak tesis edilmesi için gerekli olan ve üzerinde durulması gereken konuların başında sürücü eğitimleri gelmektedir. Ülkemizde sürücü eğitimleri Millî Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü tarafından planlanmakta, eğitim modülleri geliştirilmektedir. Hali hazırda ülkemiz genelinde faaliyet gösteren Motorlu Taşıt Sürücülerini Kurslarında otomobil cinsi araç kullanacaklar için 34 saat teorik ve 16 saat uygulamalı direksiyon eğitimi olmak üzere toplam 50 saat eğitim verilmektedir.

Avrupa ülkelerinde ise, Avrupa Komisyonu'nun 2006/126/EC sayılı direktifine göre sürücü eğitimleri ve sınav modelleri geliştirilmektedir.

Sürücü eğitimi ve belgelendirme sistemlerini Avrupa Komisyonu'nun 2006/126/EC sayılı direktifine uyumlu hale getiren birçok ülke olmasına rağmen, ülkeler arasında uygulama farklılıkları mevcuttur. Deneme süreleri, geçici belgelendirme ve kademeli belgelendirme sistemleri, teori sınavları ve tehlike algılama sınavları gibi birçok yeni sistem halen uygulama aşamasındadır.

Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Yönetmeliğinin ilgili maddelerine göre tüm sürücü belgeleri kategorilerinde verilen dersler şu şekildedir;

- Trafik ve Çevre - 16 saat,
- İlk yardım - 8 saat,
- Araç tekniği - 6 saat,
- Trafik adabı - 4 saat, teorik olarak verilir.

Ayrıca, aday sürücülere akan trafikte ders almalarına izin verilmeden önce yapay eğitim alanında veya bir simülatörde en az 2 saatlik direksiyon dersleri verilmektedir. Direksiyon eğitimlerinin sürücü belgesi sınıflarına göre;

- M, A1, A2, A ve B1 kategorisi için - 12 saat,
- A kategorisi için - 6 saat,
- B kategorisi için - 14 saat,
- D1 kategorisi için - 7 saat,
- D kategorisi için - 14 saat,
- C kategorisi için - 20 saat
- BE, C1E, CE, D1E ve DE kategorisi için - 6 saat,
- F kategorisi için - 12 saat, olarak verilmesi sağlanmaktadır.

Uygulamalı direksiyon eğitim dersleri ise şehiriçi veya şehirlerarası karayollarında akan trafikte yapılmaktadır.

Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı kapsamında yürütülen Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi kapsamında hazırlanan "Sürücü Eğitimi ve Sürücü Belgelendirme Uygulamalarının Değerlendirilmesine İlişkin Rehber ve İki Pilot İl için Yapılan Değerlendirme" isimli raporda üç noktanın altı çizilmiştir;¹²³

- Teorik ve pratik eğitimler için minimum saatlerin belirlenmesinin amacı, aday sürücülerin istenen düzeyde resmi eğitim almasını sağlamaktır. Ancak, hangi sistem kullanılırsa kullanılsın, aday sürücülerin gerekli sınavları/testleri geçebilmelerini sağlamak için yeterli eğitimleri alması önerilmektedir. Her aday sürücünün bilgi, yetenek ve kapasitesi farklı olacağından eğitimin sürücü becerisini kazandırma hedefine yönelik ve gerekirse adaya göre şekillendirilmesi gerektiği,

¹²⁰ Swedish National Road Administration, Young Novice Drivers, Driver Education And Training, Literature review, VTI rapport 491A, 2003, s.21-40

¹²¹ SWOV, Post-Licence Training For Novice Drivers, Fact sheet, Leidschendam, the Netherlands, 2009

¹²² TRL, How can we produce safer new drivers? A review of the effects of experience, training and limiting exposure on the collision risk of new drivers, Insight Report INS005, ISBN 978-1-84608-827-8, 2010

¹²³ Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Faaliyet; 2.3, Sürücü Eğitimi ve Sürücü Belgelendirme Uygulamalarının Değerlendirilmesine İlişkin Rehber ve İki Pilot İl için Yapılan Değerlendirme, Proje Kimlik No; Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020, s.18

- Eğitimcilerin eğitim ve öğretim kalitesinde tam bir tutarlılık sağlanabilmesi için çalışma yapılması,
- *Kademeli Sürücü Belgelendirme Sisteminin* ölçülebilir faydaları olduğundan hareketle, bu yöntemin incelenmesi gerektiği, konuları belirtilmiştir.

Buna göre sürücü eğitimlerinin sadece kısa dönemlerle sınırlandırılmaksızın *uzun dönemli kademeli bir yapıya kavuşturulması, eğitim içeriğine tehlike algılama eğitimlerinin de dahil edilmesi, özellikle kademeli eğitimlerde özel yazılımlar geliştirilerek sınıf ortamının dışında ev ve ofis ortamında da söz konusu tehlike algılama eğitimlerinin ve testlerinin puanlama esasına göre verilebilmesi, sınavlarının geliştirilmesi gerekmektedir.*

Ayrıca, ülke uygulama örneklerinden anlaşılacağı üzere, sürüş sınavından önce sürücü adayının bir sürüş uzmanı eşliğinde minimum 120 saatlik uygulamalı sürüş becerisi kazandırma eğitimine dahil edilmesi uygulaması da değer bulunmaktadır. Acemi sürücüler için otoyol ve şehir içi yollarda, gece ve gündüz zaman dilimlerinde, yağışlı ve buzlu zeminlerde becerilerini geliştirme imkânı veren pratik eğitim modelleri de geliştirilmelidir.





b. Sürücü Yenileme ve Geliştirme Eğitimleri

Son dönemde ortaya çıkan sürücü eğitimleriyle ilgili iyi uygulama örnekleri konusunda yapılan çalışmalara göre, pratik araç kullanma teknikleri üzerine odaklanan sürücü eğitimlerinin trafik güvenliği için yeterli olmadığı, sürücü eğitimleri kapsamında araç kullanma tekniklerinin yanı sıra trafik kültürü, sürücü etik davranışı ve çevreci sürüş gibi alanlara da odaklanması gerektiği görülmektedir.

Sürücü kurslarında verilen eğitimin bir aracın nasıl kullanıldığının öğretilmesinin yanı sıra sürücü davranışları ve psikolojisi, öngörülü sürücülük, sürücü motivasyonları, planlama ve karar alma gibi sürücülük yeteneğini güçlendiren unsurları da kapsamı gerektiği ileri sürülmektedir.

Bu çerçevede, birçok gelişmiş ülkedeki sürücü kursu eğitimindeki anlayışın değişmesi ile birlikte uluslararası kuruluşlarda da sürücü eğitiminin bir süreç olduğundan hareketle, sürücülerin kazanacağı yeteneklerin devamlı canlı tutulması, güncellenmesi ve geliştirilmesi gerektiğini değerlendirerek, sürücü eğitimini "**Hayat Boyu Öğrenme**" kategorisinde değerlendirmektedir.

Sürücü adayının sınava girmeden önce araç kullanma konusundaki beceri ve yeteneğinin mümkün olan en üst seviyeye getirilmesi hedeflenmelidir. Sadece sürücü sınavını geçmeye odaklanmış bir sürücü eğitiminin, sürücü adayının trafik kültürünü değiştirmek konusunda bir etkisinin olması beklenmemelidir.

Sürücü belgesi sınavının akabinde sürücü olmaya hak kazanan insanların, sürücülük becerilerinin hayat boyu öğrenme süreçleriyle devamlılığının sağlanması, belli periyotlarla sağlık testlerinin yapılması, fiziki şartları, araç kullanma becerileri ve yeteneklerinin devam ettiğinin teyit edilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Yenileme eğitimleri, bazı trafik suçlarının işlenmesine veya mükerrer olarak işlenmesine bağlı olarak sürücüye zorunlu olarak verilen ve sürücü belgesinin tekrar geçerli olabilmesi için eğitim sonunda düzenlenen sınavda sürücünün başarılı olması gereken eğitimlerdir. İhlal karşılığında uygulanan ceza puanı sisteminde belirli eşik ceza puanını geçen sürücülere zorunlu yenileme eğitimi veren bazı AB üyesi ülkeler de mevcuttur.

Sürücülerin bazı kural ihlallerini yapmaları durumunda yeniden zorunlu eğitime tabi tutulması akabinde sürücü davranışlarında olumlu sonuçlara ulaşıldığına ilişkin veriler mevcuttur. Örneğin, mükerrer olarak aşırı hız yapan sürücülerin sürücü belgelerinin geçici olarak iptal edilmesi ve sonrasında zorunlu olarak "**Hız Farkındalık Eğitimi**" türü özel eğitimlere tabi tutulmaları durumunda, %90 oranında aşırı hız yapmaktan vazgeçtikleri gözlenmektedir. Aynı şekilde, trafik kazalarının ana nedenlerini oluşturan bazı kural ihlallerinin yapıldığının tespiti halinde, söz konusu ihlal ilk defa bile yapılmış olsa,

sürücü belgesinin askıya alınarak sürücüye zorunlu olarak o ihlal konusu kuralın öneminin derinlemesine olarak anlatıldığı kurslara katılmasının sürücü davranış değişikliğinde etkili olduğu değerlendirilmektedir.¹²⁴

Bazı ülkelerde, sürücü adaylarına verilen sürücü kursu eğitimi akabinde sınav yapılmakta, sınavda başarılı olan sürücü adaylarının araç kullanması sınırlandırılmakta, belli bir süre tecrübe kazanmaları sağlanmaktadır.

Tüm araç sürücülerinin sürüş becerilerinin geliştirilmesi ve sürüş anında tepki süreleri ölçülerek, sürücülerin tehlike algılama testlerine alınmaları suretiyle belirli sürelerle eğitime tabi tutulmaları trafik güvenliği yönünden önemli bulunmaktadır. Avrupa Komisyonu'nun direktif ve tavsiyeleri doğrultusunda araç sürücülerinin kullanmış oldukları araç sınıflarına göre sürücü belgelerini edindikleri yıldan itibaren özellikle ağır taşıt sürücülerinin **5 yıllık periyotlarla** minimum 35 saatlik periyodik eğitimlere alınarak **psiko-teknik muayeneye** tabi tutulmaları şart koşulmaktadır. Belli bir süre aday sürücü statüsünde bulunan sürücüler tekrar eğitime alınmakta veya eğitim verilmeksizin kazandıkları tecrübenin ikinci bir sınavla test edilmesi sağlanmaktadır. Bu iki aşamalı sınav sistemiyle amaçlanan, sürücü kursu esnasında yeterli oranda pratik yapma tecrübesi bulamayan aday sürücülerin refakatsiz olarak ve gerçek trafik koşullarında belirli bir süre araç kullandıktan ve trafik kültürünü özümledikten sonra refakatsiz araç sürmelerinin sağlanmasıdır.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından son yıllarda kusurlu olarak en çok kazaya karıştığı tespit edilen sürücülere yönelik verilen "**Güvenli Sürüş Kuralları Eğitimleri**" ile riskli sürücülere yönelik farkındalık ve eğitim faaliyetleri düzenlenmektedir.



¹²⁴ RAC Report on Motoring 2018, The Frustrated Motorist, London, 2019, s.82

c. Profesyonel Sürücülerin Eğitimi

Yapılan araştırmalardan, ticari yük ve yolcu taşımacılığı yapan araç sürücülerinin trafik kazasına karışma oranının hususi araç sürücülerine göre %30 ile %50 arasında değişen oranda daha fazla olduğu sonucuna varılmaktadır.¹²⁵ Yine yapılan başka bir araştırmanın sonuçlarına göre ise, tüm dünyadaki ticari yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin ancak %12'sinin profesyonel sürücülük bağlamında resmi bir kursa ve eğitime tabi tutuldukları veya trafik güvenliği eğitimi aldıkları değerlendirilmektedir. Öte yandan, ticari amaçla yük veya yolcu taşımacılığı yapan araçların dünyada meydana gelen tüm ölümlü trafik kazalarının %25'ine asli veya tali kusurlu olarak karıştıkları belirtilmektedir.¹²⁶

Profesyonel sürücülere verilen eğitimlerin trafik güvenliğine ne kadar katkısının olduğuna ve trafik kültürünün oluşmasına ne kadar etkili olduğuna dair yapılmış çok az çalışma bulunmaktadır. Ticari olarak profesyonel sürücülük yapanlara, standart sürücü kursu eğitiminin sonrasında defansif sürüş teknikleri, profesyonel sürücülük etiği, etkili ilk ve acil yardım müdahalesi, yorgun ve uykusuz olarak araç kullanmanın trafik güvenliğine etkileri, ticari yük ve yolcu taşımacılığı hukuku, uluslararası taşımacılık yapan sürücülere ise uluslararası hak, yetki ve sorumluluklar konularını içeren eğitimlerin verilmesi tavsiye edilmektedir. Bu konuları kapsayan bir profesyonel sürücülük eğitiminin söz konusu sürücülerin karıştığı kazaların en az %20 azaltılmasında etkili olacağı değerlendirilmektedir.¹²⁷

2003 ile 2010 yılları arasında AB ülkelerinde taşınan yük miktarında %15 artış olmasına karşılık, profesyonel sürücülere verilen eğitimler sayesinde, bu sürücü grubunun ölümlü kazalara karışma oranında %37 azalma sağlanmıştır. Bu gelişmede, 10.09.2003 tarihinde yürürlüğe giren 2003/59/EC sayılı direktifin katkısının olduğu değerlendirilmektedir. Bu direktif ile tüm Avrupa çapında formel ve standart sürücü eğitiminin sağlanması ile birlikte profesyonel sürücülere hassasiyet gerektiren taşımacılık faaliyetlerine ilişkin yetenek ve bilgi kazandırılması amaçlanmıştır.¹²⁸

Yorgun ve uykusuz olarak araç kullanma ile aşırı ve uygunsuz hız yapmanın, ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin en fazla ihlal ettiği trafik kuralları olduğunun bilincinde olarak, bu sürücülere verilmesi gereken eğitimin;

İncinebilir yol kullanıcılarının korunmasının önemini yanı sıra, araçlarda sürüş destek ekipmanlarının önemine, ekonomik araç kullanma yöntemlerinin yakıt sarfiyatına ve çevrenin korunmasına olan etkileri ile teknolojinin sürücülüğe olan kolaylaştırıcı etkilerine ve uluslararası taşımacılıkta uyulması gereken kurallara yer vermesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, 2003/59/EC sayılı direktifle; profesyonel araç sürücülerinin her 5 yılda bir defa sürüş yeteneklerinin güçlendirilmesi ve değişiklikler ile alandaki gelişmelerin aktarılması amacıyla hizmet içi eğitime tabi tutulmaları, araç kullanma süreleri, tehlikeli maddelerin taşınması, taşınan yükün paketlenmesi ve taşınması koşulları, navigasyon kullanımı ve aşırı yükleme gibi konuların da bu eğitimlerde sürücülere verilmesi gerektiği tavsiye edilmektedir.¹²⁹

Özellikle uzun yol güzergahlarında ticari amaçla sık olarak araç kullanan ve profesyonel sürücü olarak tanımlanan bu tip sürücülerin eğitimleri ve sertifikalandırma süreçleri Avrupa Komisyonu tarafından üzerinde durulan konulardan birisidir. Bu amaçla 2003/59/EC sayılı direktif ile C ve D sınıfı sürücü belgesine sahip sürücüler için Avrupa Birliği ülkeleri tarafından bazı kuralların uygulanması tavsiye edilmiştir. Buna göre bu sürücülerin alacakları eğitim programı ile birlikte teorik bir sınava dâhil olmaları veya önceden eğitim almaksızın hem teorik hem de pratik bir sınava girmeleri şart koşulmaktadır.

Ayrıca otobüs ve kamyon/çekici cinsi araç kullanan sürücülerin her 5 yılda bir profesyonel hizmetiçi eğitim programına girerek becerilerini geliştirmeleri gerekmektedir. Yorgunluk ve uykusuzluk trafik kazalarının yaklaşık %20'sinin ana sebebi olarak bilinmektedir. Kural olarak devamlı surette günlük 9 saat veya haftada 56 saatlik sürüş sürelerinin aşılması ve 4.5 saatlik her sürüşten sonra en az 45 dakika sürücülerin mola vermeleri gerekmektedir. Bu bakımdan;

Tehlikeli Madde Taşımacılığı açısından tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, taşımacılık faaliyeti yapan kişilerin eğitimi, paketleme standartları, ürün etiketlemeleri ve araçların teknik durumları da önem arz etmektedir. Profesyonel sürücüler için rota yardım rehberleri ve sürücü destek sistemleri de mutlaka üzerinde çalışılması gereken hususlardandır.

Ayrıca yasal limitin üzerinde yükleme yapılarak trafikte seyredilmesi de direktiflere göre yasaklanmıştır. Ülkemizde halen ticari amaçla yolcu ve kargo taşımacılığı yapacak olan sürücü adaylarının Milli Eğitim Bakanlığı tarafından lisanslandırılan SRC Eğitim Merkezleri tarafından verilen eğitimlere katılarak sınavla hak kazanılan SRC Belgelerine sahip olmaları zorunludur. Ancak, söz konusu eğitimlerin profesyonel sürücüye tüm meslek hayatında bir defa ve teorik olarak verildiğini göz önünde bulundurmamak gerekmektedir. Eğitimlerin belirli sürelerle uygulama süreçlerini de kapsayacak şekilde tekrarlanması ve kapsamının genişletilmesi uygun olacaktır.

¹²⁵ TRL, Transport Research Laboratory, *The Safety Of Fleet Car Drivers; A Review Prepared For Road Safety Division, Department Of The Environment, Transport and the Regions*, ISSN 0968-4107, TRL REPORT 390, 1999,

¹²⁶ Univ. Otago, Factsheet 44, *Work Related Fatal Injury Study-3; Work-related Road Traffic Fatalities 1999-2014*, Injury Prevention Unit, 2019

¹²⁷ EC, Mobility and Transport, *Work-related road safety*, 06.06.2020,

¹²⁸ EC, Mobility and Transport, *Professional Drivers*, 06.06.2020,

¹²⁹ EC, Mobility and Transport, *Work-Related Road Safety*, 06.06.2020

GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE; 2. YOL KULLANICILARININ BİLGİLENDİRİLMELERİ, BİLİNÇLENDİRİLMELERİ VE KAMPANYALAR

Trafik güvenliği konusunda yapılan bilimsel çalışmalar göstermektedir ki; trafik güvenliğinin temel uğraş alanı olan trafik kazalarının meydana gelmesinde etkili olan faktörler arasında insan ana faktör olup **insandan kaynaklı hatalar; sürücü, yolcu, yaya hataları olarak üç başlıkta toplanabilir.** Trafik kazalarındaki insan kaynaklı hatalar arasında aşırı hız yapma, alkollü araç kullanma, yorgun yola çıkma, kendine aşırı güven duyma, dikkatsiz davranma, sorumsuzca hareketlerde bulunma yer almaktadır.

Trafikte bilinç ve sorumluluk, trafik eğitimi ile bireye ne kadar erken yaşlarda kazandırılırsa sonuç da o denli etkili olmaktadır. Küçük yaşlarda trafik konusunda eğitim alan çocuklar, günümüz trafiğinde kendilerini korudukları gibi geleceğin sorumluluk sahibi yetişkin yaya ve sürücüleri olarak karşımıza çıkacaklardır.

Eğitim, insan davranışlarını istenen yönde değiştirme süreci olarak tanımlandığına göre insanlardan trafik konusunda yapmalarını beklediğimiz davranışları onlara eğitim yolu ile kazandırmak çok önemli hale gelmiştir. Trafik güvenliği konusundaki eğitim faaliyetleri hem örgün ve yaygın eğitim kurumlarında hem de motorlu taşıt sürücü kurslarında yürütülmektedir.¹³⁰

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlatılan bir rapora göre, trafik güvenliği eğitiminin çerçevesi; **“Trafikteki davranış örüntülerini olumlu yönde etkilemeyi amaçlayan tedbirlerin toplamı”** olarak çizilmiştir. Aynı raporda, **trafik güvenliği eğitimi, mühendislik ve denetim ile birlikte trafik güvenliğinin temel üç ayağından birisi olarak belirtilmiş ve trafik güvenliği eğitim başlıkları olarak ise;**

- Trafik kuralları ve durumları hakkında bilgi ve anlayışın geliştirilmesi,
- Eğitim ve deneyim yoluyla becerilerin geliştirilmesi,
- Risk farkındalığı, kişisel güvenlik ve diğer yol kullanıcılarının güvenliği ile ilgili tutumların güçlendirilmesi ve/veya değiştirilmesi başlıkları belirlenmiştir.¹³¹

Sürüş esnasında sürücü kişiliği bazen çok farklı bir yapıya bürünebilmekte, bu esnada diğer trafik faktörlerinin de devreye girmesiyle heyecan daha da artabilmektedir. Bu heyecan duyguları genelde trafiğe çıktığımız zaman davranışlara olumsuz etki yapmakta ve doğrudan doğruya davranış atılganlıklarına yol açabilmektedir. Heyecanlar ne kadar yoğun olursa sürücü de o kadar çok bununla baş etmeye çalışmaktadır.

Kimse tarafından tanınmama ve kapalı bir araç içinde bulunmanın verdiği güçten dolayı sürüş davranışlarını olumsuz etkileyen,

önemsiz sebepler güçlü duyguların ortaya çıkmasını tetikleyebilmektedir.

Sürücüler trafikte temel olarak birbirleriyle yarış içerisinde olduklarını düşünmekte, duruma kazanmak ve kaybetmek olarak baktıklarından, kullandıkları dil ağırlaşmakta, her türlü içsel ve çevresel kışkırtmaya açık hale gelmekte ve nihayet sürücü süper egosu olarak adlandırabileceğimiz bu durum diğer sürücüler üzerinde olumsuz etki bırakarak bulaşıcı bir hastalık gibi diğer sürücülerin de etkilenmelerine neden olmaktadır.¹³²

Eğitim, yetiştirme ve bilgilendirme, kapsamlı bir karayolu trafik ve yol güvenliği politikası trafik güvenliği kültürünün vazgeçilmez unsurlarıdır. Bu unsurlar mevzuat, altyapı, trafik güvenliği yönetimi, denetleme ve araç mühendisliği gibi uygulama ve önlemlerin etkili ve verimli olabilmesi için de bir ön koşuldur.

Trafik ve yol güvenliği eğitimi, okul öncesinden başlamak suretiyle yol kullanıcısı olarak devam eden (sürücü, yolcu, yaya, bisikletli, engelli, motosikletli) yaşam boyunca sürdürülebilir bir biçimde sağlanmalıdır. Yaşam boyunca sürdürülebilir bir eğitim politikası, yol kullanıcılarının, yol güvenliğinin neden bu denli önemli olduğunu ve belli bazı tedbirleri anlayabilmelerini sağlayacaktır.

Okul öncesi eğitim, ilköğretim, ortaöğretim ve yükseköğretimde konu ile ilgili müfredatların yeniden gözden geçirilerek gerekli görülen kısımlarının revize edilmesi uygun olacaktır.

Ayrıca Milli Eğitim Bakanlığına bağlı tüm okullarda her sınıf düzeyine göre geliştirilecek bir müfredat ile **trafik eğitimlerinin her sınıf düzeyinde zorunlu ders statüsünde verilmesi geleceğin sürücü adayları olan çocuklarımızın erken yaşta bilinçlendirilmesine imkan verecektir.**

Örgün ve yaygın eğitimin yanı sıra, sürücü kursları ile ilgili programların gelişmiş ülkelerin programları ile kıyaslanarak değişikliklere gidilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Halk eğitim merkezleri; yaya ve yolcu olarak hareketlilik gösteren sürücü belgesiz vatandaşları trafik ve yol güvenliği hususunda bilgilendirmek için iyi bir imkân olarak değerlendirilebilmelidir.

Vatandaşların konu ile ilgili bilincini artırma yönünde günümüzün etkili iletişim tekniklerinden yararlanılmalıdır. Daha önce kullanılmakta olan radyo, televizyon, afişler, billboardlar, klasik el broşürlerine ek olarak internet üzerinden sosyal medya ve özel aplikasyon uygulamaları ile ödül içerikli bilgi yarışmaları ve bilgilendirme faaliyetleri düzenlenmelidir.

¹³⁰ Milli Eğitim Bakanlığı, Trafik Genel Eğitim Planı, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, 2018, s.8,20

¹³¹ KfV, ROSE25, Inventory And Compiling Of A European Good Practice Guide On Road Safety Education Targeted At Young People, TREN/E3/47-2003, European Commission, 2005

¹³² T.C.Milli Eğitim Bakanlığı, Trafik Adabı, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Trafik ve Sürücü Eğitimleri

a. Örgün Eğitim (Anaokulu-Üniversite)

Örgün ve yaygın eğitim yöntemleriyle verilen trafik güvenliği eğitimi, trafik düzenlemeleri konusunda farkındalığın artırılması ve trafik kurallarına uyumun desteklenmesi açısından önem arz etmektedir. *Klasik anlamda yol güvenliği eğitimi, yol kullanıcılarının trafik kurallarını öğrenmelerini ve bunlara uymalarını temin etme düşüncesini hayata geçirmeye odaklanmıştır.* Bu yaklaşım altyapı tasarımının ve uygun trafik düzenlemelerinin önemli bir tamamlayıcısı olması bakımından trafik kültürünün oluşması ve Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde insanın korunması için yeterli görülmemektedir.

Klasik yaklaşım çerçevesinde, trafik güvenliği açısından önem taşıyan, her yıl çok sayıda can kaybına neden olan trafik kusurları ve hatalı davranışlarına odaklanarak, sadece denetimler ile sonuç alınabileceği anlayışının terk edilmesi ve "trafik güvenliği eğitiminin hayat boyu devam eden bir öğrenme faaliyeti olduğunun altını çizilen, eğitim ve kampanyalar ile desteklenerek davranış değişikliklerinin gerçekleştirilmesine odaklanan yeni bir anlayışın ortaya konulması gerekmektedir."

Tablo: Karayolu Güvenliği ve Trafikte Güvenli Davranış Eğitimi Farkları

Karayolu Güvenliği Eğitimi	Trafikte Güvenli Davranış Eğitimi
Koruyucu/Olaya göre harekete geçme	Olay olmadan tedbir alma
En tepeden en alta kadar	Paylaşımçı
Pasif öğrenmeye dayalı, gerçek hayattaki durumları canlandırma	Gerçek sosyal hayat şartlarında aktif öğrenme
Kurallara dayalı	Kültüre, şartlara ve yerlere bağlı
Karayolunu araçların öncelikli hareket alanı olarak kabul etme	Sokakların sosyal etkileşim ve gelişim yerleri olduğundan hareket etme
Risklerin uzaklaştırılması	Riskleri tanıma ve riskleri yönetme
Kazaları önleme ve kaza oranını düşürme	Hayatın kalitesini artırma, çocukların gelişimi, sokak şartlarının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, sokaktaki çocuk sayısının artırılması
Birey davranışını etkileme	Sosyal sorumluluğu geliştirme
Bilgi temelli kurallar ve stratejiler	Uygulamaya dönük yeterli düzeyde hareketin sağlanması ve sorumluluğun sahiplenilmesi
Okul ve öğrenci merkezli müfredata bağlı ve zamanla sınırlı	Okul ve toplu iş birliğine önemseyen çok aktörlü ve sorumlulukların paylaşımına dayalı, hayatın tamamını içine alan

Kaynak: RoSaCe; Road Safety Cities in Europe, *Towards a Street Safety Education Model*, Methodological Guidelines, 2009, s.9

İnsanoğlu kimi zaman yaya olarak kimi zaman sürücü olarak günlük yaşantısı içerisinde trafiğin her zaman bir parçasıdır. Avrupa ülkeleri bu bağlamda trafik konusunda verilen eğitimlerin okul öncesi dönemden itibaren ilkökul, ortaokul, lise ve üniversite öğrenimi boyunca devam ettirilmesi konusunda çalışmalar yürütmektedir. 1968 tarihli Viyana Konvansiyonu (UNECE) doğrultusunda Karayolu Güvenliği eğitimlerinin her yaştaki çocuk ve gençlere yönelik verilmesi konusunda tavsiye kararını yayımlamıştır. 2017 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Valetta Deklarasyonunda da Avrupa Birliğine üye ülkelerin ulaştırma bakanlıklarınca farklı hedef gruplardaki yol kullanıcılarına yönelik etkili trafik güvenliği eğitim programlarının düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

"21. yüzyıl becerileri" diye adlandırılan ve bugün olmazsa olmaz küresel bir norm olarak görülen eğitim yaklaşımı; yaratıcılık, iletişim, takım çalışması, eleştirel düşünce gibi **"yumuşak becerilerin kazanılması"** adı altında, insanın maddi dünyada başarabildikleri ışığında, gelişimi ve olgunlaşması anlayışını dayatmaktadır. Hatta bu anlayış artık dünyanın her köşesine ithal edilen bir stratejik kavramsal çerçevedir. Tam da bu noktada kadim çağlardan modernleşmeye, sanayi devriminden dijital çağa, teknolojik gelişmelerin vardığı son nokta olan siber-fiziksel sistemlerin her alanda konuşulmaya başlandığı günümüze uzanan bu devamlılıkta, eğitim ve felsefe arasındaki bağın irdelenmesi çok daha önemli bir hâl almıştır.

2023 Eğitim Vizyonu'nun, 21'inci yüzyıla dair eğitim önerisi; 21'inci Yüzyıl Talim ve Terbiye Modeli şeklindeki çift kanatlı bir okumadır. Sadece beceri kazandırmak hayati göğüslemeye yetmemektedir. Gerekli olan insana ait evrensel, yerel, maddi, manevi, mesleki, ahlaki ve millî tüm değerleri kapsayan ve kuşatan bir olgunlaşma, gelişme, ilerleme, değişim ve ahlak güzelliğidir.¹³³

*Trafik eğitimindeki iyi uygulama örneklerine göre trafik güvenliği eğitiminin unsurları şunlar olmalıdır;*¹³⁴

- Teorik ve pratik öğeler içermelidir.
- Bilgi, beceri ve tutumlara odaklanmalıdır.
- Hedef grup için çekici ve yenilikçi olmalıdır, yani ilgilerini artırmalı ve eğlenceli bir yöntemle öğrenmeyi kolaylaştırmalıdır.
- Trafiğin 4 E'sini de kapsayan (Mühendislik, Denetim, Eğitim ve Kaza Sonrası Müdahaleler) bilgilerin eğitim sürecine yayılması sağlanmalıdır.
- Örgün eğitim kapsamında verilen trafik eğitiminin kapsamı geniş tutulmalıdır.
- Eğitim konusu da diğer başlıklarda olduğu gibi geniş bir alanı kapsamalı ve kurumsal sorumluluklara göre iş birliği içerisinde yerine getirilmelidir.

Trafik güvenliği eğitimleri hayat boyu sürdürülmesi gereken bir süreç olarak kabul edilmiştir. Buna göre tüm çocuk ve gençlerin etkili bir Karayolu Trafik Güvenliği ve Hareketlilik Eğitimi almaları, eğitimlere yönelik etkili bir müfredatın hazırlanması, her okulda trafik eğitimlerinden sorumlu bir koordinatör öğretmenin görevlendirilmesi, eğitimlerde görevlendirilen öğretmenlerin standart bir eğitimden geçirilmesi tavsiye edilmektedir.

Ülkemizde trafik güvenliği konusunda eğitimler **ilkokul 4'üncü sınıfta** ve **lise 9'uncu sınıfta** haftada **1 saat zorunlu** olarak verilmekte olup bunun dışında diğer sınıflarda herhangi bir eğitim modülü uygulanmamaktadır. Okul öncesi dönemde anaokulu ve kreşlerde ise çocukların yaş gruplarına göre kısıtlı imkânlarla drama şeklinde anlatılmaktadır. *Mevcut durumda ülkemizde uygulanan trafik eğitim modelinin geliştirilmeye ihtiyacı olduğu değerlendirilmekle birlikte, eğitimlerin yaş ve eğitim seviyesine göre kademeli olarak verilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.* Ayrıca uygulamalı olarak ilkokullarda öğrencilerin güvenli bisiklet kullanımını pekiştiren VR destekli Sanal Bisiklet Turu ile uygulamalı sanal trafik eğitimlerinin verildiği "Trafik Simülasyon Eğitim Odaları" oluşturulması da mümkündür.

Hâlihazırda üniversiteler bünyesinde inşaat mühendisliği ve şehir planlama alanında yürütülen trafik güvenliği, altyapı ve şehirlerin trafik yoğunluğunun sakinleştirilmesine yönelik yürütülen tüm araştırma ve ar-ge çalışmalarının yeni kurulacak olan trafik mühendisliği veya ulaşım güvenliği bölümleri tarafından yürütülmesi sağlanmalıdır.

Ulaştırma ve kargo sektöründeki alanlarda kullanılmak üzere bu bölümlerden mezun olanlar için gerekli istihdam alanları oluşturularak ilgili alanlara yönelim teşvik edilebilir. Bu bölümlerde ülkenin mevcut karayolu güvenliği durumunu yansıtan uygulamaların beraberinde yapılması gereken öncelikli çalışmaları araştırma raporları hazırlanarak kamu ve özel sektörün istifadesine sunulabilir.

Bilimsel araştırmaların sonuçlarına göre karayolu güvenliği eğitiminde vurgulanması gereken üç temel konu arasında;¹³⁵

1. Trafik kuralları ve durumlarına ilişkin bilgi ve anlayışın geliştirilmesi,
2. Yetiştirme ve deneyim kazandırma yoluyla becerilerin geliştirilmesi,
3. Risk farkındalığı, kişisel güvenlik ve diğer yol kullanıcılarının güvenliğine yönelik tutumların güçlendirilmesi ve/veya değiştirilmesi yer almalıdır.

Söz konusu üç temel konu aynı zamanda eğitim metotları ile trafik güvenliği açısından varılması hedeflenen sonuçlara ulaşılmasının da temel taşlarını oluşturmaktadır.

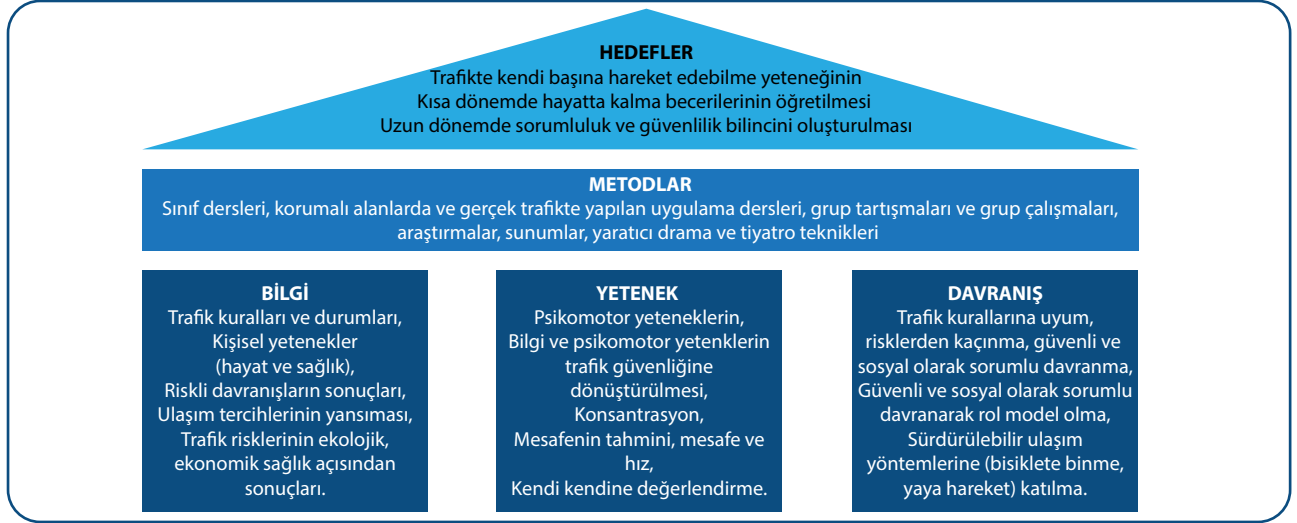


¹³³ Milli Eğitim Bakanlığı, 2023 Eğitim Vizyonu, s.14-15

¹³⁴ TOI, Effects Of Information Campaigns On Behaviour And Road Accidents-Conditions, Evaluation And Cost Effectiveness, TOI report 727/2004, Oslo, Norway, 2004

¹³⁵ RoSaCe; Road Safety Cities in Europe, Towards a Street Safety Education Model, Methodological Guidelines, 2009, s.8

Şekil: Trafik Güvenliği Eğitiminin Temel Taşları



Kaynak: KfV, ROSE25, Inventory And Compiling Of A European Good Practice Guide On Road Safety Education Targeted At Young People, 2005

Avrupa Birliği ülkelerinde yapılan bir araştırmadan elde edilen verilerin analizine göre trafik güvenliği örgün eğitiminin on temel adımı belirlenmiş ve iyi ülke uygulaması olarak diğer ülkelere tavsiye edilmiştir. **Araştırmaya göre trafik güvenliği eğitiminin on temel basamağı şunlardır;**¹³⁶

1. Trafik güvenliği eğitiminin öneminin tüm paydaşlar tarafından iyice anlaşılması,
2. Trafik güvenliği eğitiminin öncelikli hale getirilmesi ve toplum nezdindeki öneminin güçlendirilmesi,
3. Tüm paydaşlar arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi,
4. Anaokulları ve örgün eğitim kurumlarının tamamında trafik güvenliği eğitiminin öncelikli hale getirilmesi ve müfredatta görünür olarak yer verilmesi,
5. Trafik güvenliği eğitimi ile hareketlilik eğitiminin birbirine bağlı olarak güçlendirilmesi,
6. Çocukların ve gençlerin trafikte incinebilir yol kullanıcıları olarak kabul edilmesi,
7. Anne-babaların ve ailelerin trafik güvenliğine dahil edilmesi,
8. Uzun dönem hedefi olarak tüm yol kullanıcılarının trafik güvenliği eğitimine tabi tutulması,
9. Eğitimin, mühendislik önlemleri ve denetimle birlikte ele alınması,
10. İnceleme, araştırma ve değerlendirme çalışmalarının artırılması.

Eğitsel bütünlüğün sağlanması prensipleri gereği, davranış oluşturma ve yetkinleştirme hayat boyu süren bir faaliyettir. **"Eğitsel Bütünlük"**, anaokulundan sürücü belgesi sonrası döneme kadar uzanmakta ve **"öğrencinin"** biyolojik yaşına uyarlanan ardışık programlar sayesinde aşama aşama yetkinliklerin kazandırılmasını hedeflemektedir.

Bu bütünlüğün içinde yer alan her program ya da adım, önceki adımlarla kazanılan bilgiyi ve yetkinlikleri kullanmaktadır. Herhangi bir adımda ilk kez ele alınan bazı temalar, farklı bir açıdan bakılarak ya da bazı bilgiler eklenerek daha sonra yeniden ele alınmaktadır. **Günümüzde "Eğitsel Bütünlük" çerçevesinde Trafik Güvenliği Eğitimi aşağıdaki adımları içermelidir;**¹³⁷

1. **Aşama;** Trafik eğitimiyle tanışma, anaokulu ve ilköğretim
 - Okul Trafik Güvenliği Eğitimi; 11-14 yaş öğrenciler,
 - Trafik Güvenliği Sertifikası; 14 yaş, moped kullanmak için yapılan sınav,
2. **Aşama;**
 - Lise, 14-16 yaş arası öğrenciler, öğrenci sürücü belgesi sınavına hazırlık
 - Yetişkin Eşliğinde Araç Kullanma; Sürücü kurslarında eğitim alınması, 16-18 yaş gençler,
 - Sürücü sınavı (18 yaşından itibaren); Lise döneminde eğitim almış olanlar için 2 yıl, eğitim almamış olanlar için 3 yıllık ceza puanı sistemine bağlı (6 puan) Stajyer Sürücü Belgesi'nin alınması,
3. **Aşama;** Ceza puanı sistemine bağlı (12 puan) tam sürücü belgesi,
4. **Aşama;** Yüksekokul ve üniversitelerde trafik güvenliği eğitiminin devam etmesi,
5. **Aşama;** Birden fazla trafik ihlali yapan sürücüler için rehabilitasyon ve geliştirme eğitimlerinin uygulanması
6. **Aşama;** Yaşlı sürücülerin sağlık kontrollerinin yapılması, unutulmuş kuralların gözden geçirilmesi için hatırlatma eğitimlerinin yapılması, trafik kazası mağdurlarının trafik korkusunun aşılması ve yeniden kazanılması için rehabilitasyonlarının yapılması adımlarıdır.

¹³⁶ Swedish National Road and Transport Research Institute, Young Novice Drivers, Driver Education And Training, Literature Review, VTI rapport 491A, 2003

¹³⁷ SUPREME Project, AB Üyesi Ülkelerde Karayolu Güvenliğinde En İyi Uygulamaların Özeti ve Yayını Konulu Rapor; Eğitim Ve Kampanyalar, Ser-Tren/E3-2005-Supreme-S07.53754, 2007, s. 18-25

b. Yaygın Eğitim, Bilgilendirme Çalışmaları ve Kampanyalar

Trafik kazalarının meydana gelmesinde en önemli unsurlardan biri yol kullanıcılarının davranışlarıdır. Yol kullanıcılarının davranışlarını, almış ve almakta oldukları eğitim ve daha önceki yolculuk deneyimleri belirlemektedir.

Trafik eğitimi sadece yol kullanıcı türü olarak tanımladığımız, sürücü, yaya, yolcu, bisikletli, motosikletliler değil; geleceğimiz olan çocuklarımızı, onları yetiştiren öğretmenleri, akademisyenleri, trafik denetimlerinden sorumlu birimleri, karayolu ulaşım altyapılarını tasarlayan ve inşa eden mühendisleri, politika yapımcıları kısacası bütün toplumu kapsamaktadır.

Bütün yol kullanıcı türlerini kapsayacak şekilde sürdürülebilir insan odaklı bir trafik eğitimi, trafik kazalarının azalması için en etkili enstrümanlardan biri olarak tanımlanabilir.

Trafik güvenliği kampanyalarının etkinliği üzerinde yapılan araştırmalardan ilginç sonuçlar elde edilmiştir. Bu sonuçlara göre,¹³⁸

- Başlangıçta istenen davranışları gösteren yol kullanıcılarının oranı düşük ise, kampanya sonucunda istenen yöndeki davranış değişikliği daha yüksek düzeyde gerçekleşmektedir.
- Hedeflediği davranış değişikliğinin ne olduğunu ve davranışın değişmesinin neden önemli olduğunu açıkça belirten kampanyalar, insanları genel anlamda daha dikkatli olmaya teşvik eden kampanyalara kıyasla daha fazla davranış değişikliği sağlamaktadır.
- Günlük hayatta herkesin başına gelebilecek kötü spesifik bir durumu ele alarak bu durumdan korunmayı amaçlayan kampanyalar daha geniş ilgi çekmektedir.
- Kampanyaların yol kullanıcısı üzerindeki etkisinin %7.5 civarında olduğundan hareketle, tek başına kampanyaların yürütülmesi yeterli davranış değişikliğinin sağlanmasında etkili olamayabilir.
- Kampanyaların yanı sıra eğitim ve denetim faaliyetlerinin de artırılmasının davranış değişikliği üzerinde daha büyük etkisi bulunmaktadır.
- Televizyon, diğer medyadan daha fazla değişikliğe neden olur gibi görünmekte ise de bu durumun televizyon izleyicilerinin sayısından kaynaklandığı düşünülmektedir.
- Televizyon örneğinde olduğu gibi, kampanyanın geniş kitlelere ulaşması için medya yöntemi önem taşımaktadır.
- İkna etmeyi amaçlayan kampanyaların, genel eğitici kampanyalara göre etkisi daha fazladır.

- Teorik araştırmalara dayanan kampanyaların etkisi daha yüksektir.
- Kampanyalarda insanın duygusal yönüne dokunulması, bilimsel bilginin sunulmasından daha etkilidir.
- Kampanyalar seçici olarak yapılmalı, rastgele amaçlar için kampanya düzenlenmemeli ve düzenlenen kampanya ısrarla yürütülerek davranış değişikliği sağladığı gözlenmelidir.
- Kampanya öncesi ve sonrası davranış değişikliklerinin ölçülerek analiz edilmesi, kampanya harcamalarının etkinliğinin ölçülmesi için önem taşımaktadır.

Trafik Güvenliği Ortaklığı isimli BM kuruluşu tarafından hazırlanan raporda "iyi bir trafik güvenliği kampanyasının özellikleri" arasında şunlar sayılmıştır,¹³⁹

- Temelinde yer alan teorik modelin kullanımı,
- Kampanyada ele alınan konu/konularla ilgili daha önceden yapılmış nicel ve nitel araştırmaların dikkate alınması,
- Yasama, denetim ve halkla ilişkiler ya da birleştirilmiş tanıtım gibi kampanya desteklerinin kullanımı,
- Kampanyayı cazip kılmak için kullanılan yaklaşım ve mesajı aktarmak için kullanılan medya kanalları,
- Kampanyanın yoğunluğu, süresi, zamanlaması ve sunumu,
- Etkili bir kampanya için, sorumlu bir temel ajans, sınırlı sayıda mesaj, araştırma ve toplumsal desteğe dayanan geliştirici kararların tavsiyesini kapsayan rehberlik.

Avrupa Birliği tarafından yaptırılan araştırmalar sonucu hazırlanan tematik raporlarda "trafik güvenliği kampanyalarının planlanması ve icrası aşaması" için şu hususlar tavsiye edilmektedir;¹⁴⁰

- Çalışmanın temelinde yer alacak bir teorik model ya da kaza veri tabanına dayalı kanıtların kullanımı,
- Gelecekteki iyileştirmeler için kampanyanın etkisini ölçmek üzere bir değerlendirme planının yapılması,
- Sorunun tanımlanması ve iyi seçilmiş bir mesajın belirlenmesi,
- Hedef grubun tanımlanması ve onlara ulaşmak için iletişim yolunun bulunması (hedef grubuna bağlı olarak TV spotları, el ilanları, radyo röportajları, okul faaliyetleri, gençler için eğlence faaliyetleri, benzin istasyonları, okul alanları, vb.),
- Kampanya faaliyetlerine hayati önemdeki polis ve diğer denetim kurumlarından bütün paydaşların dâhil edilmesi,

¹³⁸ Federal Office of Road Safety, Road Safety Mass Media Campaigns; A Meta Analysis, Report CR 118, Department of Transport and Communications, Australia.1993, s. 52-53

¹³⁹ Global Road Safety Partnership, Road Safety Best Practices; Examples And Recommendation, Switzerland, 2005, s.7

¹⁴⁰ Summary And Publication Of Best Practices In Road Safety In The Member States, Part F1 Thematic Report: Education And Campaigns, ISBN: 978-605-378-146-2, 2007, s.35-36

- f. İki haftalık bilgilendirme döneminden sonra kampanya konusuyla ilgili denetimlerin yapılmasının hayati öneminin bulunması,
- g. Örnek ülke uygulamalarındaki görünüm, her yıl 4 veya 6 mesajı olan ve denetim planı içeren bir yıllık programların yapılması,
- h. Mali olarak desteklenen bağımsız bir kampanya organizasyonunun tercih edilmesi,
- i. Karayolu mağduru dernek ve vakıflarının kampanyalara olumlu katkısı,
- j. Kampanyada kültürel öğelerin kullanılıp kullanılmayacağı iyi bir şekilde değerlendirilmelidir.

Ayrıca, kampanyalarda aktif eğitim deneyimleri sağlanarak kamusal alan dahil edilebilmektedir. Örnek olarak sokak tiyatrosu performansları, caddelerin kapatılması, trafik konisi veya taşınabilir malzemeler kullanılarak sokak tasarımının geçici olarak değiştirilmesi ve hız sınırı denemeleri sayılabilir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde güvenli bir sistemin yaratılabilmesi ve yönetilebilmesi için sorumluluk sistem tasarımcılarına yüklendiğinden, eğitim çalışmalarının bu kişileri de kapsamı büyük önem arz etmektedir. Planlayıcılar, mühendisler, sağlık personeli, infaz memurları ve diğer aktörler Güvenli Sistem Yaklaşımını iyi anlamalıdır. Kapasite geliştirme ve eğitim çalışmaları, bu kritik paydaşları hedeflemelidir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanan "**Medya Kampanyaları Uygulama Seti**" isimli çalışmada, öncelikle trafik güvenliği açısından ana risk faktörü olan alanlarda kampanyaların düzenlenmesi tavsiye edilmektedir. Bu alanlar; aşırı hız, alkollü olarak araç kullanılması, koruyucu başlık kullanılmaması, emniyet kemeri ve çocuk koruma tertibatlarının kullanılmaması olabilmektedir.

Kampanya başlatılmadan önce gerekli olan yasal düzenlemenin yapılması, kurumsal yapılanmanın hayata geçirilmesi, verilerin toplanması, toplumun bilgilendirilmesi ve duyarlı hale getirilmesi önem taşımaktadır. Bu kampanyaların;¹⁴¹

- Kampanya öncesi veri toplama süreci ile kampanya sonrası değerlendirme süreci arasında 6-9 hafta devam ettirilmesi,
- Her defasında farklı bir risk faktörüne odaklanması,
- Belirlenen risk faktörünün muhtemel olumsuz sonuçlarına yer vermesi (Cezanın yüksek olması, ölüm ve yaralanma sayısı gibi),
- Gerçekçi ve sarsıcı bir mesajının olması,
- Kitle iletişim araçlarının kullanımına uygun televizyon yayını, radyo spotu ve açık alan panolarının hazırlanması,
- Toplumun her kesimine ulaşacak şekilde 4-6 hafta devam etmesi,

- Bütçesinin önceden belirlenmesi,
- Mesajların tekrar edecek şekilde verilmesi ve pekiştirilmesi, özelliklerini göstermesi tavsiye edilmektedir.

Karayolu trafik güvenliği kampanyalarının on adımda geliştirildiği düşüncesinden hareketle, kampanya projelerinin yürütülmesine ilişkin aşamalar ve adımlar şu şekilde açıklanmaktadır;¹⁴²

Aşama 1: Projenin Planlanması ve Araştırmaların Yapılması

1. **Adım;** Projenin planlanması, proje ekibinin oluşturulması, danışmanların ve paydaşların belirlenmesi, problemin tanımlanması, strateji alternatiflerinin belirlenmesi, bütçenin ve uygulama takviminin tespiti,
2. **Adım;** Kampanyanın uygulamaya geçirileceği sosyo-ekonomik çevrenin tespiti ve özellikleriyle ilgili masabaşı araştırmalarının yapılması,
3. **Adım;** Uygulamaya konulacak stratejinin unsurlarının, özelliklerinin, ölçülebilirliğinin, gerçekleştirilebilirliğinin, ilgililik durumunun ve takvime bağlanıp bağlanmadığının tetkiki (SMART Analizi yapılması),
4. **Adım;** Strateji dizaynının yapılabilmesi için hedef kitle ile ilgili araştırmaların yapılması,

Aşama 2: Üretim

5. **Adım;** Mesajların ve materyallerin tanımlanması, mesajların ne zaman ve nerede verileceğinin araştırılması,
6. **Adım;** Kampanyanın ana fikrinin ve konseptinin test edilmesi,
7. **Adım;** Mesajların ve materyallerin ön testinin yapılması, mesaj ve materyallerin detaylı değerlendirmelerinin yapılması,

Aşama 3: Dağıtım

8. **Adım;** Dağıtım stratejisinin ve medya planının yapılması, yayın zamanlarının tespiti ve kampanya açılışının nasıl yapılacağına kararlaştırılması,
9. **Adım;** Kampanyanın başlatılması, uygulamaya konulması, izlenmesi ve gerekli olduğu durumlarda strateji değişikliklerine gidilmesi,

Aşama 4: Değerlendirme

10. **Adım;** Değerlendirme, kampanyanın etkilerinin ölçülmesi, hedef kitlenin bilgi birikimine, farkındalığına, davranış değişikliğine etkilerinin belirlenmesi ve hedef kitleye kampanyanın ne kadar ulaştığının incelenmesi.

¹⁴¹World Health Organization, Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit, ISBN 978-92-4-151179-7, 2016, s.7-15

¹⁴²ibid, s.12

EGM Trafik Başkanlığı'nca Bilgilendirme Çalışmaları ve Yürütülen Kampanyalar

EGM Trafik Başkanlığınca trafik kazalarından kaynaklı can kayıplarını en aza indirmek amacıyla denetim faaliyetlerinin yanında eğitim, bilgilendirme çalışmaları ve kampanya faaliyetleri de yürütülmektedir. Özellikle 2017 yılında İçişleri Bakanlığınca hayata geçirilen Karayolu Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi çerçevesinde paydaş kurumlarla birlikte eğitim ve bilgilendirme çalışmaları ile sosyal kampanyalar hayata geçirilmiştir.

Bu Bayram Ben de Trafik Polisiyim Hatalı Sürücüye Kırmızı Düdük

2018 yılında başlatılan ve devam ettirilen söz konusu kampanya ile aileler üzerinde çocuklarımızın yaptırım etkisi kullanılarak özellikle araç sürücüleri üzerinde **"aşırı hız, emniyet kemeri ve araç kullanırken cep telefonu kullanımı"** hususlarında kontrol etkisi oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda trafik ekiplerimiz tarafından araç içerisinde aileleri ile birlikte seyahat eden çocuklara dağıtılan kırmızı düdük, şapka ve tişörtler ile özellikle trafik yoğunluğunun yaşandığı Kurban ve Ramazan Bayramı ile Sömestr ve Yaz tatili dönemlerinde araçları kullanan tüm sürücü ve yolcular üzerinde farkındalık oluşturulması hedeflenmiştir.

Kampanya kapsamında kadar; yaklaşık 1 milyon adet kırmızı düdük, 13.000 adet kırmızı düdük logolu kampanya şapkası ve tişörtü, 150.000 adet görev kartı, 10.000 adet afiş, 100.000 adet el broşürü ve billboard tasarımları yapılmış, TRT kurumu tarafından 3 adet TV ve radyo spotları hazırlanarak ulusal kanallarda yayınlanması sağlanmıştır. Ayrıca kampanya kapsamında şimdiye kadar 7.047.294 çocuk ve 2.820.678 yol kullanıcısına bilgilendirme ve eğitim faaliyeti düzenlenmiştir.

Trafikte Yaya Önceliği Kampanyası

2018 yılında 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda yapılan yeni değişiklik ile trafik ışığı bulunmayan yaya ve okul geçitlerinde ilk geçiş önceliği yayalara verilmiş olup bu kapsamda yaya öncelikli trafik bilincini oluşturmak amacıyla sürücü ve yayaları kapsayacak şekilde; 06 Şubat 2019 tarihinde ülke genelinde 81 ilde eş zamanlı olarak **"Öncelik Hayatın Öncelik Yayanın"** sloganıyla yaya güvenliğine yönelik kampanya başlatılmıştır. Kampanya kapsamında illerimizde bulunan yaya geçitlerinin fiziki durumları tekrar gözden geçirilmiştir. Ayrıca 2019 yılında 2.110.548 sürücü ve yayaya yaya önceliğinin vurgulanması amacıyla bilgilendirme eğitimleri verilmiştir.

Bakanlığımızca 2019 yılı **"Yaya Öncelikli Trafik Yılı"** olarak ilan edilmiş ve sürücülerin yaya ve okul geçitleri öncesinde uyarılarak dikkatlerini daha üst düzeye çıkarmak suretiyle yavaşlamalarını ve yayalara ilk geçiş hakkını vermelerini sağlamak amacıyla, karayolu üzerine yaya önceliğine vurgu yapan **"önce yaya"** ikonlarının araçların yaklaşım yönünde, tüm ışsız okul ve yaya geçitlerine çizdirilmesi sağlanmıştır.

Kampanya kapsamında 40.346 yaya geçidi, 21.098 okul geçidi olmak üzere toplam 61.444 geçitten 29.303'üne önce yaya ikonu uygulamıştır.

"Yaya Güvenliğinin Nöbetçisiyiz" Sloganı ile Düzenlenen Trafikte Yaya Önceliği Etkinlikleri

Karayolu trafiğinde vatandaşların ve yol kullanıcılarının daha bilinçli ve güvenilir bir trafik ortamında hayatlarını sürdürebilmelerini sağlamak amacıyla ve kamuoyunda trafikte yaya önceliğinin ön plana çıkarılması amacıyla İçişleri Bakanlığı koordinesinde EGM Trafik Başkanlığı'nca; 02 Ekim 2019 tarihinde ülke genelinde eş zamanlı **"Yaya Güvenliğinin Nöbetçisiyiz"** sloganı ile trafikte yaya önceliği etkinlikleri düzenlenmiştir.

Bu kapsamda İçişleri Bakanlığımızın katılımıyla Ankara ilinde belirlenen okullara ait yaya geçitlerinin bulunduğu bölgelerde basın da katılımıyla farkındalık nöbetleri ve etkinlikleri düzenlenmiştir.

"Bu Yolda Hep Birlikteyiz" Kampanyası

Özellikle trafik güvenliğinin sağlanması noktasında emniyet kemeri kullanımının önemini vurgulamak, aşırı hızın ve araç kullanırken cep telefonu kullanımının önlenmesi amacıyla İçişleri Bakanlığının koordinesinde; 07 Eylül 2018 günü **"Bu Yolda Hep Birlikteyiz"** isimli trafik güvenliği kampanyası ülke genelinde başlatılmıştır. Kampanya kapsamında; çocuklara ve yetişkinlere yönelik eğitimlerle birlikte farkındalık faaliyetleri ile trafik denetimlerinin yoğunlaştırılması amaçlanmıştır. Söz konusu kampanya halen trafik denetimlerinin artırıldığı gün ve haftalarda yol kullanıcılarına yönelik yol kenarı denetim noktalarında çeşitli materyallerin dağıtılması suretiyle yürütülmektedir.

"Hayatı Korumak İçin Senin de Kemerin Ses Getirsin" Kampanyası

2019 yılı Kurban Bayramı dönemini kapsayacak şekilde 09-31 Ağustos 2019 tarihleri arasında **"Hayatı Korumak İçin Senin de Kemerin Ses Getirsin"** isimli trafik güvenliği kampanyası hayata geçirilmiştir. Kampanya kapsamında @TrafikEGM resmi twitter hesabı üzerinden ödüllü video yarışması düzenlenmiştir. Ayrıca araçlarda yol kullanıcılarına dağıtılmak üzere 20.000 adet magnet yaptırılarak dağıtımı sağlanmıştır.

Kampanyanın tanıtımı amacıyla 6 adet radyo spotu ve 1 adet tanıtım filmi hazırlanarak kampanya süresince ulusal/yerel TV ve radyo kanallarında gösterimi sağlanmıştır. Kampanya kapsamında sosyal medya twitter üzerinden düzenlenen yarışmada çocuklarımızdan seyahatleri süresince araç sürücüleri ve yolcuların emniyet kemerlerini taktıklarına dair farkındalık uyandıracak şekilde çektikleri videolarını göndermeleri istenmiş, gönderilen videolar arasında en fazla beğeni alan 100 çocuğumuza 1'er adet Scooter ve kask hediye edilmiştir.

Eğitim İşbirliği Çalışmaları

En çok Kaza Yapan Sürücülere Yönelik Güvenli Sürüş Kuralları Eğitimi Projesi

2018 yılında hayata geçirilen proje ile trafik kazasına en çok karışan sürücülere yönelik trafik eğitimlerinin düzenlenmesi ve farkındalığın artırılması hedeflenmiş, 2018 ve 2019 yıllarında, son 5 yıl içerisinde kusurlu olarak en çok kazaya karıştığı tespit edilen sürücülere ait bilgiler Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezinden temin edilmiştir. Bu sürücülerin, oluşturulan eğitim modülü üzerinden kısa süreli yüz yüze yerinde eğitime alınmaları sağlanmıştır. 2018 yılında düzenlenen eğitim programları kapsamında 2.700, 2019 yılı içerisinde 3.050 sürücüye güvenli sürüş kuralları eğitimleri düzenlenmiştir. 2020 yılında da aynı şekilde hedeflenen 3.500 sürücüye yönelik eğitimlerin verilmesine devam edilmektedir.

"Yaşam İçin Kısa Bir Mola" Sloganıyla Yaşam Tüneli Trafik Eğitim Projesi

Trafik güvenliği konusunda toplumda farkındalığın artırılması amacıyla ülke genelinde araç sürücülerine yönelik yol kenarı denetim noktalarında kurulan kapalı trafik alanlarında kısa süreli trafik eğitimleri verilmeye başlanmış olup bu kapsamda 2019-2020 yıllarında 59 ilde 411.718 sürücü ve yolcuya faal olarak trafik eğitimlerinin verilmesine devam edilmektedir.

Öğretmenlere Yönelik Trafik Eğitim Projesi

Proje ile İçişleri Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı iş birliğinde özellikle okul öncesi, ilkököl ve ortaöğretim kurumlarında trafik güvenliği derslerine katılan öğretmenler başta olmak üzere tüm öğretmenlerimize, eğitim ve öğretim yılı öncesinde, mesleki gelişim programı kapsamında genel trafik eğitimleri verilmektedir. Eğitimlerde; öğretmenlere yönelik genel müfredat içerisinde bilinmesi gereken genel trafik kuralları ve trafik bilgisi konularında birer günlük kısa seminerler düzenlenmektedir. Proje kapsamında, 2018 yılında 417.671, 2019 yılında bir haftalık dönemde 238.260 öğretmenimize genel trafik eğitimleri verilmiştir.

MEB-TRT-EGM arasında imzalanan Öğrencilerde Trafik Bilincinin Geliştirilmesi Protokolü

21.09.2018 tarihinde İçişleri Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve TRT Genel Müdürlüğü arasında imzalanan "**Öğrencilerde Trafik Bilincinin Geliştirilmesi Protokolü**" ile öğrencilerimizin ihtiyacı olan trafik güvenliği ile ilgili eğitici içeriklerin hazırlanması amaçlanmıştır. Bu amaçla 4 adet TV kamu spotu ile 17 adet radyo spotu TRT Kurumunun katkılarıyla hazırlanmış ve trafik eğitimleri ile çocuk eğitim kanallarında yayınlanması sağlanmıştır.

Ayrıca EGM Trafik Başkanlığı'nca hazırlanan eğitsel içerikli trafik günlüğü kitapları, yapboz ve boyama kitaplarının okullara dağıtımı sağlanmıştır. Proje kapsamında aynı zamanda TRT tarafından bir sezonluk çekimi yapılan "**Trafik Tayfa**" isimli çizgi animasyon filminin çekimleri tamamlanmış ve 03 Ekim 2020 tarihi itibarıyla 12 bölümden oluşan yayınına başlamıştır.

Çocuklar İçin Trafik Eğitimi (Trafik Dedektifleri) Projesi

- Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı,
- İçişleri Bakanlığı (EGM, JGK),
- Milli Eğitim Bakanlığı,
- Diyanet İşleri Başkanlığı,
- Polis Eşleri Derneğinin

iş birliğinde ve OPET'in desteğiyle 03-17 yaş aralığındaki çocuklara yönelik "**Çocuklar İçin Trafik Eğitimi (Trafik Dedektifleri) Projesi**"ne ait iş birliği protokolü 2014 yılında hayata geçirilmiş olup proje kapsamında şimdiye kadar yaklaşık 7.270.169 öğrencimize trafik eğitimleri verilmiştir. Eğitimler yaz dönemi boyunca yaz okullarında ve Diyanet İşleri Başkanlığına bağlı yaz Kur'an Kurslarında sürdürülmektedir.

03-08 yaş grubu çocukların trafik güvenliği konusunda bilgilendirilmesi amacıyla proje başlangıcından itibaren şimdiye kadar yeni tasarımları yapılmış 400.000 adet eğitici boyama kitapları ile birlikte 3.100.000 adet Trafik Dedektifleri kimlik kartı, 2 milyon adet çanta, 3.800 adet kurşun kalem, 3.440 adet defter ve 200.000 adet bayram görev kartının dağıtımı sağlanmıştır.

Mobil Trafik Eğitim Tırı Eğitim İş birliği Projesi

Ülkemiz genelinde ilköğretim okullarında öğrenim gören öğrencilere yönelik okullarda almış oldukları eğitimlerin yanında ayrıca uygulamalı olarak da trafik eğitimleri verilebilmesi amacıyla İçişleri Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı arasında "**Mobil Trafik Eğitim Tırı Türkiye Yollarında Eğitim İş birliği Projesi**" 16 Eylül 2019 tarihinde Ankara'da düzenlenen programla hayata geçirilmiştir.

Proje kapsamında Emniyet Genel Müdürlüğüne tahsis edilen 2 adet TIR modernize edilerek Mobil Trafik Eğitim Tırı haline dönüştürülmüş ve eğitimlere hazır hale getirilmiştir. Mobil trafik eğitim tırları bünyesinde portatif ve ışıklandırılmış özellikte pratik eğitimlerin yapılabilmesi amacıyla hazırlanmış 1 adet trafik eğitim parkuru ve akülü trafik eğitim aracı ile Tır içerisinde teorik eğitimlerin yapılabilmesi amacıyla aynı anda 12 öğrenciye eğitim verilebilecek kapasitede sınıf mevcuttur. Mobil Trafik Eğitim Tırları ile 53 ilde 526 okulda 37.511 öğrenciye ulaşılarak trafik eğitimleri verilmiştir. Proje ile özellikle ilkökullarda öğrenim gören yaklaşık 6 milyon öğrencimizin ayağına trafik eğitimlerinin ulaştırılması hedeflenmektedir.

Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü ile Yapılan İş birliği Çalışmaları

Trafik güvenliği konusunda farkındalığı artırmak amacıyla Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü ile EGM Trafik Başkanlığı arasında yürütülen iş birliği çalışmaları kapsamında Milli Piyango biletlerinin üzerine bilgilendirici tasarımlar hazırlanarak bastırılması sağlanmaktadır. Proje kapsamında 2019 yılında 9 Ocak ve 9 Mayıs, 2020 yılında 9 Temmuz tarihli çekilişler için bilet tasarım çalışmaları yapılarak biletlerin basımı sağlanmıştır.

GSM Şirketleri ve Diyanet İşleri Başkanlığı ile Yapılan İşbirliği Çalışmaları

Dini bayramlar dönemlerinde artan trafik yoğunluğu dolayısıyla yol kullanıcılarını bilgilendirmek ve gerekli farkındalığı artırmak amacıyla; Diyanet İşleri Başkanlığı ile yapılan iş birliğinde camilerde okunan vaazlarda kullanılmak amacıyla eğitici metin çalışması yapılmakta ve belirlenen zamanlarda camilerde okunması sağlanmaktadır.

Trafik Kazalarının Yoğun Olduğu Noktaların Navigasyon Sistemleri Üzerinden Yol Kullanıcıları ile Paylaşılmasına Yönelik İş birliği Çalışmaları

Proje kapsamında ülkemizde trafik yoğunluğunun artış gösterdiği dönemlerde yol kullanıcılarını bilgilendirmek amacıyla kullanılan navigasyon sistemleri üzerinden ülke genelinde meydana gelen kazaların yoğun olduğu güncel coğrafi kesimlere ait bilgilerin paylaşılması sağlanmaktadır. Bu amaçla EGM Trafik Başkanlığı'nca her yıl güncel olarak belirlenen 50 kaza yoğunluk bölgesinin navigasyon sistemleri üzerinden paylaşımına açılan dijital haritalarda dikkat artırıcı metinlerle birlikte paylaşımı sağlanmaktadır.

Emniyet Kemer Simülasyon Aracı Eğitimleri

EGM Trafik Başkanlığı'nca 2 adet yana takılmalı 1 adet öne çarpmalı emniyet kemeri simülasyon araçları ile ülke genelinde trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak emniyet kemeri kullanımının önemini yol kullanıcılarına uygulamalı olarak göstermek amacıyla çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Düzenlenen faaliyetler kapsamında 2019 yılında 7.253 vatandaşımıza emniyet kemeri konusunda uygulamalı eğitimler verilmiştir.

Trafik Medya Ödülleri Projesi

Kamuoyunda karayolu trafik güvenliği kültürünün daha geniş kitlelere duyurulması amacıyla en güçlü ve etkili tanıtım aracı olarak bilinen medyanın kullanılması amacıyla "**Trafik Medya Ödülleri Projesi**" 2019 yılında hayata geçirilmiştir. Proje kapsamında İçişleri Bakanlığınca oluşturulan Değerlendirme Kurulu üyelerine sunulmak üzere belirli periyotlarla yapımların içerikleri önceden izlenerek raporlanmakta ve puan listeleri kurul üyelerinin görüşüne sunulmaktadır.

Bu projeye; trafik güvenliğine olumlu anlamda en çok vurgu yaptığı belirlenen ve en yüksek puan alan TV dizilerinin, haber programlarının ve magazin programlarının yapımcısı/yönetmeninin, rol alan erkek ve kadın oyuncularının, haber müdürleri ve haber sunucularının düzenlenecek bir törenle ödüllendirilmesi ve bu yolla kamuoyu üzerindeki farkındalığın artırılması hedeflenmiştir.

2019 yılı içerisinde yürütülen proje kapsamında 04 Ekim 2019 günü İstanbul'da düzenlenen programla dereceye giren yapımların sahiplerine ödülleri takdim edilmiştir. Söz konusu proje 2020 yılında da yürütülmektedir.

Çocuk Trafik Eğitim Parkları

Okul öncesi, ilkököl ve ortaokul öğrencilerine yönelik olarak trafik eğitimlerinin uygulamalı olarak verilebilmesi amacıyla illerimizde Milli Eğitim Müdürlükleri ve Trafik Denetleme Şube Müdürlüklerimizin koordinesinde belediyelerle iş birliği içerisinde çocuk trafik eğitim parklarındaki trafik eğitimleri planlanarak düzenlenmektedir. Ülkemiz genelinde halihazırda 72 adeti il merkezlerinde 26 adeti ise ilçe merkezlerinde olmak üzere toplam 98 adet çocuk trafik eğitim parkı bulunmaktadır.

Ayrıca İçişleri Bakanlığınca kapasitesi itibarıyla yeterli olmayan mevcut çocuk trafik eğitim parklarının yeniden modernize edilerek günün teknolojik gerekliliklerine uygun olarak dizayn edilmelerine yönelik çalışmalar ülke genelinde başlatılmıştır. Yine bu kapsamda çocuk trafik eğitim parkı bulunmayan 25 ilde daha önce belirlenen standart özelliklere sahip olacak şekilde modern çocuk trafik parklarının hizmete sokulması amacıyla çalışmalar yürütülmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan taslak proje il valiliklerine gönderilmiş ve alt yapı çalışmalarına başlanmıştır. Çocuk trafik eğitim parklarında 2019 yılı içerisinde 148.585 öğrenciye 2020 yılında ise pandemi sürecine rağmen 31.127 öğrenciye uygulamalı trafik eğitimleri verilmiştir.

Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılan çalışmalar kapsamında;

Milli Eğitim Bakanlığı ile İstanbul Ticaret Üniversitesi arasında 12 Ekim 2019 tarihinde imzalanan protokole istinaden Okul öncesi ve ilkököl öğrencilerine trafik bilinci kazandırmak, trafik kurallarını öğretmek ve trafik kültürü oluşturmak amacıyla "**Trafikte Küçük Hata Yoktur!**" tiyatro gösterisi hazırlanmış ve 56 okulda 224 gösteri yapılmış olup toplam 31.418 öğrenciye doğrudan ulaşılarak trafik bilinci kazandırılmıştır. Öğrencilerde trafik bilinci oluşturmak ve trafik kültürünü benimsetmek amacıyla 2 adet "**Trafik Adam Animasyon Filmi**" hazırlanarak "**Eğitim Bilişim Ağı (EBA)**" portalında yayınlanmıştır.

Özel motorlu taşıt sürücü kursları, ulaştırma hizmetleri mesleki eğitim ve geliştirme kursları ve iş makineleri sürücü eğitim kursları sınavlarının ve sınavlarda görev alan personelin denetiminin elektronik ortamda yapılması için "**e-Trafik Sınav Modülü**" oluşturulmuştur. Özel motorlu taşıt sürücü kursları ile Özel ulaştırma hizmetleri mesleki eğitim ve geliştirme kurslarında (SRC) kullanılmak üzere toplam 4 adet "**Trafik Adam Animasyon Filmi**" hazırlanmıştır. Animasyon filmleri ile sınav kurallarının eksiksiz uygulanması ve sınavların ülke genelinde aynı standartta yapılmasına katkı sağlanmıştır.

BEN DE
TRAFİK
POLİSİYİM

HATALI SÜRÜCÜYE KIRMIZI DÜDÜK



hatalı sürücüye
KIRMIZI
DÜDÜK



www.icisleri.gov.tr

i. Yayalar

Dünya Sağlık Örgütü'nün çalışmalarına göre, trafik kazası sonucu meydana gelen can kayıplarının ortalama 1/5'inden fazlasını yayalar oluşturmaktadır.

Yaya ölümleri ve yaralanmaları; önlenemez mahiyette bir trafik güvenliği sorunu oluşturmasının yanı sıra, yaş, cinsiyet, sosyoekonomik seviye gibi hiçbir ayırt edici özellik olmaksızın tüm insanlara karşı bir tehdit oluşturmaktadır.¹⁴³

Yaya ölümlerinin önlenmesi amacıyla altyapının yayaları koruyacak şekilde dizayn edilmesi, olası bir çarpışmada araç hızlarının yayalara zarar vermeyecek limitlerde bulunması, çarpışmada yayalara zarar vermeyecek kompozisyonda araç fiziki yapısının imal edilmesi, yayalara risk oluşturan yol kullanıcıları davranışlarının trafik kuralları bağlamında takip edilmesi, tüm eğitim faaliyetlerinin önceliklerinden birisinin yayaların ve diğer incinebilir yol kullanıcılarının güvenliği haline getirilmesi, yaya kazaları sonrasında can kurtarmaya yönelik müdahalenin en uygun şartlarda ve acil olarak yapılması önem taşımaktadır.

Yaya ölümlerinde azalmanın sağlanması, sadece bilgi ve becerilere bağlı değil, aynı zamanda toplum desteği, incinebilirlik ve risk algısı, sosyal normlar ve modeller, mühendislik önlemleri ve denetimlere de bağlıdır. Bu nedenle uygulayıcılar ve karar vericilerin, yayalara yönelik faaliyetleri yalnız başına bir müdahale olarak değil, diğer önlemler için yardımcı olarak görmeleri önemlidir.

Yayalara yönelik tedbirler şunları içerebilir;

- **Farkındalık Artırma:** Özen, ihtiyat, nezaket, dikkate alma, hız, yayanın yol hakkı ve trafik kuralları ile ilgili sürücülerini bilgilendirmeleri konularıdır.
- **Okul Temelli Eğitim:** Bu tür programlar çocukların yaya güvenliği için bilgi ve beceri edinmelerine yardımcı olmaktadır. Tüm öğrencilere yol kurallarının öğretilmesi gerekir, diğer müdahaleler ile koordine edildiğinde, okul-temelli trafik eğitimi, yaya kazalarının azaltılmasında etkilidir.
- **Destek Çalışmaları:** Okul ve ev arasında öğrencilerin yürüyerek gidip gelmeleri, tehlikeli trafik ortamında çocuklar için önemli bir maruz kalma ve risk faktörü oluşturmaktadır. Araç trafiğinin kenarında veya içinde yürüyen çocuk yayalar, birçok nedenden dolayı risk altına girmektedir. Karşıdan karşıya geçişler risk oluşturmaktadır. Çünkü çocukların henüz güvenli ve güvensiz geçiş yerlerinin tespiti konusundaki yetenekleri yeterince gelişmemiştir. Ayrıca öğrencilerin yaş grubu itibarıyla dikkatlerinin dağınık olma ihtimali yüksektir.

Bahsedilen menfi etkenlerin ortadan kaldırılması amacıyla okul çağındaki çocukların güvenliğini artırmaya yönelik olarak bazı ülkelerde "**Öğrenci Treni**" projesi yürütülmektedir. Bu proje ile aynı okula giden tüm öğrencilerin, aynı güzergahı kullanarak ve velileri refakatinde yaya olarak toplu hareket etmeleri, okula gidiş ve gelişlerinde kaldırım üzerinde ikili sıra halinde topluca yürümeleri, kavşak geçişlerinde sorumlu veli tarafından araç trafiği durdurularak ve çocukların geçişi sağlanmaktadır. Proje, iletişim vasıtaları ile kamuoyuna duyurulmakta, diğer yol kullanıcılarının dikkati çekilmekte, okul-aile birliklerinin katkısı sağlanmaktadır.

Yaya güvenliği konusundaki kitle iletişim kampanyalarının yaya güvenliği mevzuatı, risk faktörleri, çarpışmaların etkisi ve mevcut çözümler hakkında kamuoyunu bilgilendirmek için kullanılması mümkündür.

Yaya güvenliğine ilişkin kampanyalarda yayalar ile birlikte yayalara karşı risk faktörü olan araç sürücülerinin de hedef grup olarak kabul edilerek, kampanyanın bu çerçevede organize edilmesi gerekmekte olup;

Hedef sürücü davranışları:

- Dönüş manevralarında yayalara dikkat edilmesi,
- Dikkat dağıtan unsurlar etkisinde araç kullanılmaması,
- Yayalara geçiş önceliğinin verilmemesi ve yayaların geçişinin beklenmemesi,
- Yol kenarından yürüyen yayalara yeterince dikkat edilmemesi,
- Yayalara karşı saygısızlık içeren sürücü davranışları.

Hedef yaya davranışları:

- Karşıdan karşıya geçerken araçlara dikkat edilmemesi,
- Dikkatsiz olarak yürünmesi, araçlara ayrılmış yol kesimine girilmesi,
- Yasal olarak belirlenen yerler ile yol kullanıcıları için güvenli olan yerler harici yerlerden karşıdan karşıya geçilmesi,
- Koyu renk kıyafetler giyilerek gece şartlarında yol kenarlarından ve karanlıklardan yürünmesi,
- Genel kural ihlalleri.

Bilimsel araştırmalara göre, yayalarla ilgili kampanyalarda hedef grubu olan riskli sürücü grubunun genç sürücüler olarak adlandırılan 18-25 yaş aralığındaki sürücüler ile yaya grubunun orta ve üst yaş grubu (25-65 yaş arası) yayalar olduğu sonucuna varılmıştır.¹⁴⁴

Bu nedenle yürütülen kampanyaların hedef odaklı olması yapılacak çalışmaları somutlaştırarak ölçülebilirliğini artırmaktadır.

¹⁴³ WHO, Pedestrian Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN: 978-605-149-857-7, 2013, s.3

¹⁴⁴ Federal Highway Administration, Pedestrian Safety Campaign, FHWA-SA-03-006, 2008, s.8-9

ii. Yolcular

Otomobil başta olmak üzere motorlu araç kullanımı birçok ülkede giderek artış göstermektedir. Ağır vasıtalar ve otobüsler gibi otomobillere göre boyut ve ağırlık açısından daha üst segmentte olan araçların aynı karayolunu kullanması, tüm yol kullanıcıları açısından değerlendirilmesi gereken bir kriter olarak önemini artırmaktadır.

IRAP tarafından yapılan çalışmalara göre, trafik kazalarını kolaylaştıran faktörler arasında;¹⁴⁵

- Yüksek hız,
- Yollara katılım noktalarında ve kavşaklardaki kontrolsüz dönüşler, girişler ve araç hareketleri,
- Farklı boyut ve ağırlıktaki yol kullanıcıları ve araçların aralarında fiziki engel olmaksızın aynı yolları kullanmaları,
- Farklı yönlere hareket halinde olan araçlar arasında fiziki engellerin bulunmaması,
- Tehlike işaretlerinin bulunmaması,
- Yol kullanıcılarının trafik güvenliğinin önemini kavrayacak bilgi birikimine sahip olmamaları,
- Yol kenarlarında zarar verici fiziki materyallerin bulunması,
- Zayıf yol yüzey yapısı, sayılmaktadır.

Trafik kazalarında riske maruz kalan yol kullanıcıları arasında yolcular olarak adlandırılan motorlu araç içinde bulunan sürücü dışındaki insanların güvenliğinin sağlanması önemli bir başlık olarak trafik güvenliği çalışmalarında dikkate alınması gereken hususlardan birisidir.

Hususi araçlarda sürücü dışındaki kimselerin trafik kazalarında zarar görmelerinin önlenmesi ile ticari yolcu taşımacılığı yapan araçlarda bulunan yolcuların güvenliklerinin sağlanması iki ayrı konu başlığı altında ele alınmalıdır.

Hususi araçlardaki yolcuların korunması trafik güvenliği açısından daha sınırlı iken ticari olarak yolcu taşımacılığı yapan araçlardaki yolcular, taşımacılık faaliyeti açısından müşteri kimliği de taşımakta ve dolayısıyla taşıyıcıya ilave sorumluluklar getirmektedir.

Araç içinde bulunan insanların yandan çarpma kazalarında, çarpan aracın hızının saatte 40 kilometreden fazla olması durumunda hayati risk oranı artmakta, karşılıklı çarpışmalarda ise çarpışan araçların saatteki hızı 70 kilometrenin üzerinde olduğu hallerde ölüm riski ciddi oranda artış göstermektedir. Bu nedenle, araç içindeki yolcuların korunması bakımından yapılan her türlü çalışmada araç hızının uygun sınırlar içinde tutulması ve bu konuda yol kullanıcılarının bilinçlendirilmesi önem arz etmektedir.

Trafik kazalarının meydana gelmesinde sürücüler gibi **"aktif"** yol kullanıcılarının daha fazla payının olduğu değerlendirilse de, yolcular başta olmak üzere **"pasif"** yol kullanıcılarının alacağı tedbirler ile kazaların sonuçlarının azaltılması mümkündür.

Güvenli ulaşım modlarının tercih edilerek arz-talep dengesinin bu ulaşım yöntemleri lehine yönlendirilmesi, emniyet kemeri kullanımı, araç içi çocuk koruma tertibatlarının kullanımı, araç içi güvenlik sistemi bulunan araçların taşımacılık faaliyetlerinde tercih edilmesi gibi tedbirler de yolcular olarak adlandırılan pasif yol kullanıcıları tarafından alınabilecek trafik güvenliği tedbirleridir. Ayrıca, sürücü kusurlarının önlenmesi ve muhtemel trafik kazası oluşmadan tedbir alınması açısından araç içindeki yolcuların trafik kuralları ve doğru davranışlar konusunda yeterli bilgiye sahip olması da önem arz etmektedir.



¹⁴⁵IRAP, Road Safety Toolkit, Car Occupants, 2010

iii. Çocuklar

Trafik güvenliği eğitimleri öncelikle, aile içinde anne ve baba tarafından çocuğun trafikte uyması gereken kurallara dikkatinin çekilmesi ve ebeveynlerin rol model olması şeklinde cereyan etmektedir. Zira ebeveynlerin davranış, fikir ve değerlendirmeleri; çocuğun geleceğe yönelik bakış açısında önemli bir rol oynamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimi hayat boyu devam eden bir öğrenme süreci olup bilgilendirme kampanyaları ile birlikte, düzgün bir altyapı, araç tasarımı ve trafik yasalarının uygulanmasını tamamlayıcı niteliktedir. Eğitimsel önlemlerin, çocuğun gelişme aşamasına uygun olarak şekillendirilmesi gerekir.

Çocukların trafik ile ilişkileri sokakta yürüme ile başlamakta, ardından sırasıyla bisiklet, motosiklet ve nihayet araç sürücüsü olarak hayatlarının sonuna kadar süreç halinde devam etmektedir.

Eğitim ve tanıtım faaliyetlerini, yalnızca çocuklara trafikte nasıl davranmaları gerektiğini öğretmekten daha geniş bir bağlamda ele almak önem taşımaktadır. Tüm karayolu kullanıcılarının çocukları güvende tutup korumak gibi bir görevi mevcut olup, eğitim ve tanıtım faaliyetleri yoluyla sürücülerini hedef almak ve çocuklarının güvenliğini geliştirmede oynadıkları kilit roller konusunda ebeveynlerin farkındalıklarını artırmak önemlidir. Özellikle, ebeveynlerin çocuklar için önemli rol model oldukları göz önünde bulundurularak, emniyet kemeri kullanımı ve yaya olarak sokaktaki davranışları gibi örnekler üzerinden, çocuklarına nasıl güvenli davranacaklarını öğretme imkânı olduğunu unutmamak gerekmektedir.

Yol güvenliği eğitimine ilişkin güncel araştırmalara göre; küçük çocuklar için, bilgisayar tabanlı trafik simülasyonlarının, role-playing çalışmalarının, sınıf aktivitelerinin ve yol ortamında eğitim yoluyla pratik becerilerinin geliştirilmesi üzerinde duran, daha davranışsal olan yaklaşımların önemli olduğu değerlendirilmektedir. Çocukların trafik güvenliği konusunda problem çözme ve karar verme becerilerinin geliştirilmesine odaklanan kampanyalar izlenmelidir.¹⁴⁶

Çocuklara yönelik trafik güvenliği kampanyaları düzenlenirken, Güvenli Sistem Yaklaşımı içerisinde yoldan ve trafik unsurlarından kaynaklanan risk unsurlarına yer verilmesi, çocukların ve ailelerinin bu risk unsurları hakkında bilgilendirilmesi önemlidir.

Çocuklar, fiziki olarak yetişkinlerle aynı yapıda değildir. Bu nedenle yetişkinlerin korunmasına yönelik tedbirlerin belli oranlarda küçültülerek çocuklara uygulanması çocukların korunması için yeterli değildir;¹⁴⁷

- Çocukların boyu kısa olduğundan, araçlar başta olmak üzere trafikteki tehlikeleri yeterince göremezler.
- Aynı şekilde, diğer yol kullanıcıları da çocukları göremeyebilir.

- Bedeni yapıları gereği çocukların üst kısmı daha ağırdır. Bu nedenle çocukların ağırlık merkezi kafa bölgesine daha yakın olup, araç çarpması durumunda çocuklarda kafa travmaları daha fazla görülmektedir.
- Çocuklarda derinlik duygusu yeterince gelişmemiş olduğundan, kendilerine doğru gelmekte olan araçların hızını yeterince algılamakta zorluk çekebilirler.
- Çocukların fiziki yapıları yeterince gelişmediğinden, kendilerine yaklaşan araçların motor sesini duyamayabilirler veya sesin nereden geldiğini anlayamayabilirler.
- Çocuklar aktif, hareketli ve enerjiktir. Bu nedenle çocukların konsantrasyonu çabuk dağılabilmekte ve bu durum da trafikte istenmeyen sonuçlar doğurabilmektedir.
- Çocuklar oyuna kapılıp aniden yola düşen topun peşinden koşabilirler.
- Karşıdan karşıya geçmek konusunda çok önemli olan hız ve mesafe algısı çocuklarda yeterince gelişmemiştir.
- Çocuklarda sağ ve sol kavramı yeterince gelişmemiş olduğundan, sözlü olarak karşıdan karşıya geçerken soluna ve sağına bakması kavramları karışıklık yaratabilmektedir.

Bu ve benzeri birçok husus göz önünde bulundurulduğunda, çocuklara yönelik kampanyalarda verilmesi gereken mesajların kapsamı daha net anlaşılmalı olup, çocuklara yönelik kampanyalarda ebeveynlerin de hedef alınması gerektiği unutulmamalıdır.



¹⁴⁶ OECD, Keeping Children Safe In Traffic, ISBN-92-64-10629-4, 2004, s.126

¹⁴⁷ WHO, Youth and Road Safety, ISBN 92 4 159511 6, Geneva, 2007, s.10-14

Trafik güvenliği eğitiminin, trafik düzenlemeleri konusunda farkındalığı artırma ve kurallara uyumu destekleme bakımından önemi büyüktür. Ayrıca bu eğitim, yol güvenliği alanındaki yanlış algıların da değiştirilmesinde önemlidir. Trafik güvenliği eğitimi, sadece yol kullanıcılarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve bunlara uymaları üzerinde odaklanmamalı, güvenli sokak tasarımından trafik düzenlemelerinin önemine kadar geniş bir yelpazeyi kapsamalıdır.

Trafik güvenliği eğitiminin en önemli ayaklarından birisini çocuklar oluşturmaktadır. Her çocuk mevcut durumda bir yol kullanıcısı olup ilerleyen yıllarda da muhtemel sürücü olacaktır. Bu nedenle daha küçük yaşlarda başlatılan trafik eğitiminin uzun vadede faydalı sonuçları alınabilmektedir.

Çocukların yaya olarak, bisiklet kullanırken veya motorlu araçlarda kendilerini güvende hissederek seyahat edebilmeleri için okullarda eğitim programlarının düzenlenmesi ve çocuklara Güvenli Sitem Yaklaşımının öğretilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım sayesinde öğrenciler, sokaklarda sadece sürücüler için değil yayalar ve bisikletliler için de alan açılması gerektiğinin farkına varmakta ve trafik kazaları sonucu meydana gelen can kayıplarının kabul edilemez ve engellenebilir olduğu konusunda bilinç kazanmaktadırlar.

Öğrencilerde okul temelli faaliyetlere doğru bir vurgu kayması oluşmaktadır. Bu nedenle, öğrencilerin trafik ortamında uygulamalı yaya, bisikletli eğitimi yoluyla, güvenli okul yolu güzergâhlarının takip edilmesinin sağlanması ve bisiklet kaskı kullanılmasının teşviki ile trafik güvenliğine adapte olmaları sağlanabilmektedir. Bu amaçla yapılan bilgilendirme çalışmalarında okulun katkı ve desteği alınmalı ve ebeveynler mutlaka bilgilendirme faaliyetlerinin parçası haline getirilmelidir.

Öğrencilerin yaşları ilerledikçe ve sınıfları yükseldikçe aynı oranda verilen trafik güvenliği eğitimi de şekil değiştirmeli, geliştirilmeli ve kapsamı da artırılmalıdır. Daha büyük çocuklara yönelik yaklaşımlar; tartışma, geliştirme ve müteakip faaliyetlerin programının bir parçası olarak role-playing ve tiyatroyu kapsamaktadır.

Bu tür programlar; motivasyon, inançlar ve toplumsal normlar ile akran baskısı ile nasıl başa çıkılacağına odaklanmalıdır. Özellikle gençler arasında, risk farkındalığını artıran iyi bir şekilde hedeflenmiş tanıtım faaliyeti, okul temelli eğitimi tamamlayıcı nitelikte olabilmektedir.

*Öğrencilerin trafik eğitiminin temelinde bisiklet becerilerinin geliştirilmesi yatmaktadır. Şöyle ki, yaşı itibarıyla öncelikle okul ortamında ve araç trafiğine kapalı bir ortamda bisiklete binme becerisini geliştiren öğrenci trafiğin akışı, trafikteki temel kurallar, yol kullanıcılarının davranışlarına aşına hale gelmektedir. **Bu nedenle, okullardaki beden eğitimi derslerinde bisiklete binmenin ders olarak tüm öğrencilere öğretilmesi tavsiye edilmektedir.***

Bu yaşlarda kazanılan yetenek ömür boyu devam etmekte, ilerleyen yıllarda aktif ve sportif bir hayat yaşama çabası öğrencilikte kazanılan yeteneğin devam ettirilmesiyle çevreci, sağlığa faydalı, ucuz ve trafik sorunu yaratmayan bir ulaşım modunun hayata geçirilmesi sonucunu doğurmakta, *öğrenciliğinde bisiklet binmeyi öğrenen çocuk büyüyüp de sürücü haline geldiğinde incinebilir yol kullanıcısı olan bisikletlilere karşı daha toleranslı olarak davranabilmektedir.*

Bu nedenle, özellikle küçük yaşlardaki öğrencilere okullarda bisiklete binmenin öğretilmesi, bisiklet koruyucu başlığının gerekli olduğunun anlatılması ve doğru davranış modellerinin kazandırılması önem taşımaktadır. *Arkadaşından yanlışları öğrenmek yerine öğretmeninden doğruları öğrenmesi öğrencinin gelecek hayatını da şekillendirecektir.*

Çocukların karayolu güvenliği için sorumluluk odağının sürücülere doğru kaydırılmasına duyulan ihtiyaç giderek benimsenmektedir. Ancak çocuklar ne kadar iyi bir şekilde yol güvenliği becerileri konusunda eğitim ve öğretim görürse görsün, sürekli olarak bilgi ve becerilerini kullanmak konusunda yetişkinlere kıyasla daha az başarılı olmaya devam ederler. Sürücüler, çocukların yeteneklerinin farkında olmalıdır ve sürücü eğitiminin, özellikle çocukların söz konusu olduğu yerlerde, acemi sürücülerin tehlikelere karşı farkındalığını artırması gerekir.

Sürücülerini hedefleyen trafik güvenliği kampanyalarının, çocukların nasıl davrandığı ile ilgili farkındalığın artırılmasını, araçta bulunan diğer insanların, çocuk yayaların ve bisikletlilerin korunması için yasal sorumluluklar konusunda sürücülerin uyarılmasını ve hız seçimi gibi konuların vurgulanması yoluyla, sürücülerini daha güvenli davranmaya teşvik etmesi uygun olacaktır.

Kampanyalarla, otomobillerde emniyet kemeri kullanımının ve emniyet kemerinin doğru bağlanmasının önemi hakkında sürücülerin farkındalığını geliştirmelidir. Kampanyalarda kullanılacak diğer bir etken ise, *"çocukların aileleri üzerindeki etki gücünün sürücü davranışlarının geliştirilmesi yönünde kullanılmalıdır."*

Öğrencilere yönelik trafik güvenliği kampanyalarının taşınması gereken temel özellikler incelenecek olursa;¹⁴⁸

- Karayolu güvenliği eğitimi; düzenli olarak yüksek kaliteli girdiler sağlayıp çocukların becerilerini, risk bilincini, davranışlarını ve bilgilerini geliştirmek için okul öncesinden başlayarak tüm Millî Eğitim Bakanlığı müfredatının bir parçası olmalıdır.
- Sürücüler; yolcular ve diğer yol kullanıcılarına karşı sorumluluklarının ve çocukların davranışlarının sınırlarının farkında olmalıdır. Sürücülerde bu anlamda farkındalık oluşturulabilmesi için etkili eğitim, öğretim ve tanıtım faaliyetleri düzenlenmelidir.

¹⁴⁸ OECD, Keeping Children Safe In Traffic, ISBN-92-64-10629-4, 2004, s.126

- Öğrencilere yönelik kampanya hazırlanması aşamasında bu yaş grubunun özellikleri dikkate alınmalıdır,
- Öğrencilere verilen trafik güvenliği eğitimlerinin ve düzenlenen kampanyaların tek bir bakış açısını yansıtmaması ve multidisipliner (trafik güvenliği, kaza tiyolojileri, psikolojik yapı, eğitim formasyonu gibi) bir yaklaşımla hazırlanması gerekmektedir,
- Öğrencilere ve çocuklara yönelik eğitim ve kampanyalarına ebeveynler mutlaka dahil edilmeli, özellikle çocuk koruma sistemleri ile araç içi koruma sistemleri konusunda mutlaka bilgilendirilmelidirler,

Öğrencilere yönelik yürütülen eğitim, bilgilendirme kampanyalarında yukarıdaki prensiplere azami dikkat edilmesi önem taşımaktadır.

Kampanyalar ile bilgilendirme çalışmaları; çevre iyileştirmeleri, mevzuat değişiklikleri ve araçlarda yapılacak değişiklikler gibi diğer tedbirlerle birlikte uygulandığında tutum ve davranışların kurallara uyumunda etkili hale gelmektedir.



Yaş, yayalar başta olmak üzere yol kullanıcıları arasında yaralanma riskini artıran etkenlerden birisi olup, yaşa bağlı olarak insan özellikleri ve becerilerinde meydana gelen değişim, trafik güvenliği bağlamındaki incinebilirlik özelliğini artırmaktadır.

Özellikle, yaşlı yayalarda riski artıran çeşitli faktörler vardır;¹⁴⁹

- Yaşlıların görme keskinliklerindeki bozulma güvenle karşıdan karşıya geçişlerinde olumsuz bir etkiye sahiptir,
- Yaşlıların hareket kabiliyetlerindeki azalma, kaza tehlikesiyle yüz yüze gelmeleri durumunda kazadan kaçınabilmek için hızlı tepki vermelerini engellemektedir,
- Yaşlıların sahip oldukları yaşa bağlı hastalık veya zayıflıkları kazanın sonuçlarını daha ağır bir hale getirmekte, var olan kronik rahatsızlıklar tedavi sürecini uzatmaktadır.

Bunlar ve benzeri nedenlerden dolayı yaşlıların trafik güvenliği bağlamında incinebilir yol kullanıcısı olma özellikleri artmakta, trafik güvenliği kampanyaları açısından etkilenmesi gereken hedef kitle olma özellikleri ön plana çıkmaktadır.

Yaşlıların çoğunlukla bulunduğu parklar, bahçeler, huzurevleri, ibadethalenelerin çevresi gibi alanlardaki altyapı düzenlemelerinin, ışıklandırılmalarının ve trafik kurallarının yaşlıların özel durumu göz önünde bulundurularak düzenlenmesi bu incinebilir yol kullanıcısı grubunun korunması için önem arz etmektedir.

Görme zayıflığı çeken yaşlılar için daha parlak ışık ve işaretler, yürüme zorluğu çeken yaşlılar için daha alçak kaldırım rampaları, daha uzun süreli yeşil ışık, baston kullanan yaşlılar için kaydırmaz kaldırım yüzeyi gibi ayrıntılar yaşlıların güvenliğini sağlamaya yönelik göz önünde bulundurulmalıdır.

Yaşlılara yönelik bilgilendirme kampanyalarının sonuçlarının ölçülmesi oldukça zordur. Ancak, bu yol kullanıcısı kesiminin sağlık durumlarının ve incinebilir fiziki yapılarının sürüş güvenliği açısından oluşturduğu riskleri öğrenerek kendi kendilerini değerlendirmeye tabi tutmalarına imkân veren kampanyalarının yapılmasının trafik güvenliğine katkısı bulunmaktadır.

Bu nedenle kampanyaların;¹⁵⁰

- Yaşlıların yol kullanıcısı olarak sokağa çıkmadan önce o anki sağlık durumlarını ve yeteneklerini kendi kendilerine değerlendirmelerinin sağlanması,
- Yaşla bağlı olarak fiziki kırılganlıkları nedeniyle araçlarındaki koruyucu tertibatları kullanmalarının önemini anlatılması,
- Belli bir hastalıktan muzdarip olan,

yan etkileri olan ilaçları kullanan veya engeli bulunan yaşlıların sürücülük açısından takiplerinin yapılması ve bu durumda olanların yardım almadan trafiğe çıkmamaları konusunda bilinçlendirilmeleri,

- Yaşlılığın trafik kazası riskini artırdığı konusunda bilgilendirilmeleri,
- Araçlı olarak günlük hayatını devam ettirmeye alışmış olan insanların yaşlandıklarında araç kullanmaya ihtiyaç duymalarının önlenmesi için aile çevresinin ve yakınlarının bilinçlendirilmesi, konularına odaklanması sağlanmalıdır.



¹⁴⁹ WHO, Pedestrian Safety; A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013, s.67

¹⁵⁰ EC, Eldersafe-Risks And Countermeasures For Road Traffic Of The Elderly In Europe, Final report, N° MOVE/C4/2014-244, 2015, s.6-7,11

vi. Engelliler

İnsanların fiziki engellerinin bulunması trafik güvenliği bakımından incinebilirliklerinin dikkate alınmasını, yol ve çevresi ile araç güvenlik önlemlerinin ve trafik güvenliği eğitiminin kişinin engel durumuna uygun olarak şekillendirilmesini ve trafik denetimlerinde engel durumunun göz önünde bulundurulmasını zorunlu kılmaktadır.

Engelli insanların başkalarına bağımlı olmaksızın hayatlarına devam edebilmeleri, üreten iş gücünün parçası olabilmeleri, engelleri dolayısıyla daha fazla riske maruz kalmadan sosyal hayata karışabilmeleri trafik güvenliği bakımından önem arz etmektedir.

Ayrıca, sağlıklı bir yaşam için engelli bireylerin de halk sağlığı aktivitelerine katılımlarının sağlanması, hizmetlerin ve zamanında müdahalelerin sağlanması, engelli bireylerin çevresinde engelsiz bariyerlerin ve her gün yaşam aktivitelerine katılımı etkileşimin sağlanması temel hedefler arasında olmalıdır.

Engelli bireylerin karayolu trafiğinde zarar görmeksizin hareket edebilmelerinin iki önemli ayağını mühendislik önlemleri ile eğitim oluşturmaktadır. Mühendislik önlemlerinin altyapı, yol ve yol çevresi ile araçları kapsadığının, eğitim faaliyetlerinin ise engelli bireyler, engelli bireylerin temasta olduğu yakın çevresi ile toplumun tamamını kapsadığının altı çizilmelidir.¹⁵¹

Engelli bireylerin trafikte güvenliklerinin sağlanması amacıyla yapılan eğitim faaliyetlerinin hedef gruba yönelik bilgilendirme çalışmaları ve kampanyalar ile desteklenmesi gerekmektedir.

Engellilere yönelik yapılması planlanan eğitim çalışmalarında şu prensiplere uygun davranılması gerekmektedir;

- Öncelikle, engellilerin trafikte hareket tarzlarının ve maruz kaldıkları risklerin çerçevesinin çizilmesi amacıyla araştırmalar yapılarak bilgi toplanması, değerlendirilmesi ve analiz edilmesi,
- Toplanan bilgiler ve veriler çerçevesinde eğitim materyallerinin hazırlanması,
- Eğitim materyallerinin trafik güvenliği prensiplerini ve güvenli sistem yaklaşımını kapsamaması,
- Eğitim materyallerinde engelliler ile ilgili görevleri yerine getiren sağlık çalışanları ile engellilerle ilgili faaliyet gösteren iş kollarında çalışanların, engellilerin aile ve yakın çevrelerinin de bilinçlendirilmesi,
- Engellilerin trafikteki hassasiyetleri konusunda toplumun tamamında ortak bir bilincin oluşturulması amacıyla kampanyaların düzenlenmesi,
- Engellilerin trafikte güvenliklerinin sağlanması için ilk kampanya hedefinin hızın düşürülmesi olarak belirlenmesi,



- Mahalli birimlerce, mahalli toplu taşımacılık planlarında engelli erişimi ve ulaşımının ana konulardan birisi olarak ele alınması,
- Engelli bireylerin temel ihtiyaçlarını kendi başlarına görebilmelerinin kolaylaştırılması için toplu taşımacılığın okullara, alışveriş mekânlarına, hastanelere ve engellilerin ihtiyaç duyduğu diğer yerlere yakın mesafede planlanması ve bu planlamalardan engelli bireylerin haberdar edilmesi için projeler üretilmesi,
- Engelli bireylere ayrılmış olan park yerleri, geçiş rampaları, giriş kapıları, yer ve zemin işaretlemeleri, sokak lambası tertibatları gibi yapıların engelliler için önemine ve bu yapılara zarar verilmemesinin önemine yer verilmesi,

sağlanarak eğitim, bilgilendirme çalışmaları yürütülmeli ve eğitim kampanyaları düzenlenmelidir.

vii. Yabancılar



Göç yolları düşünüldüğünde, Türkiye coğrafi konumu itibariyle tarih boyunca insanlar için doğu ile batıyı birleştiren doğal bir köprü konumunda olmuştur. Ayrıca, Türkiye'nin artan ekonomik gücü ve sahip olduğu siyasi istikrar neticesinde, göç hareketleri açısından Türkiye'nin "**geçiş ülkesi**" konumu son yıllarda değişime uğramış ve ülkemiz aynı zamanda bir "**hedef ülke**" konumuna gelmiştir. Türkiye, bulunduğu coğrafya itibariyle önemli göç yolları üzerinde bulunması nedeniyle, tarihten günümüze irili-ufaklı pek çok göç süreçlerine tanıklık etmiş ve ev sahipliği yapmıştır.¹⁵²

Türkiye, yakın ve uzak coğrafyasında yaşanan insanlık dramlarına kayıtsız kalmamış, yardıma muhtaç ve yerinden edilmiş olan birçok insana yönelik insani yardım sağlanmasında en cömert davranan, organize olan ve sistematik hizmet sunan ülke olmuştur.

Türkiye'de güçlü bir siyasi iradenin ve sivil toplum anlayışının varlığından da hareketle, kamu ve özel sektör iş birliği, afet ve acil yardım kuruluşlarının çok iyi hazırlanmaları, iyi organize olmaları ve büyük bir kapasiteye sahip olmaları gurur vericidir.

İnsani güvenlik, güvenliğin tüm boyutlarını içerisine almaktadır. Öyle ki, insanın güvenliği toplumsal güvenlikle, istihdam güvenliğiyle, sosyal güvenlikle, eğitim güvenliğiyle, sağlık güvenliğiyle iç içedir. İnsani güvenliğin önemli boyutlarından birisini de trafikte yol kullanıcısı olarak yer alan ve ülkemizde yürürlükte bulunan trafik kurallarına ve trafik işaretlerine yeterince alışık olmayan geçici süre ile ülkemizde bulunan yabancıların trafik güvenliğinin sağlanması oluşturmaktadır.

Öte yandan, her yıl artan turizm potansiyeli ile sağlık turizmi başta olmak üzere alternatif turizm alanları oluşturmada gösterilen çabalar sonucu önemli turistik destinasyonlardan birisi haline gelen¹⁵³ ülkemize, ziyaret, ticaret, iş ve eğlence gibi bir çok nedenle gelen yabancıların, geçici süre için gelmiş olsalar bile, ülkemizde geçerli olan trafik kurallarına uyumlarının sağlanması hem yerleşik düzenin muhafazası, hem de ülkemizde bulunan yabancılar ile diğer yol kullanıcılarının zarar görmelerinin önlenmesi açısından önem taşımaktadır.

Sınır kapıları başta olmak üzere yabancıların ve turistlerin yoğunlukla bulunduğu yerlerde trafik kurallarını hatırlatıcı el ilanı, broşür ve diğer bilgilendirici materyallerin sunumunun yapılması, turistik konaklama tesislerinde, seyahat acentelerinde, taşıma araçlarında ve diğer turistlerin yoğun olduğu alanlarda trafik kurallarına ilişkin görsel ve işitsel malzeme ve yayınlara yer verilmesi önem taşımaktadır.

Kullanımı giderek artan sosyal medya araçlarının kitle iletişimindeki önemi tartışılmaz boyutlara gelmiştir. Türkiye ile ilgili anlatım ve tanıtımlarda trafik düzenlemelerine ilişkin bilginin sunumu da önem arz etmektedir.

¹⁵² T.C. İçişleri Bakanlığı, Türkiye'de Yaşam Rehberi, Göç İdaresi Genel Müdürlüğü, Uyum ve İletişim Dairesi Başkanlığı, 2019, s.11, 133

¹⁵³ Kalkınma Bakanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2018, S.83

ÖRGÜN VE YAYGIN EĞİTİM, BİLGİLENDİRME VE BİLİNÇLENDİRME ÇALIŞMALARI İLE KAMPANYALAR

STRATEJİK AMAÇ: Örgün ve Yaygın Eğitim, Bilgilendirme Çalışmalarıyla Kampanyalar Yoluyla Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

i. Genel

1. İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımının güçlendirilmesi,
2. Trafikte sürdürülebilir eğitim yaklaşımının benimsenmesi,
3. Temel ve ortaöğretim kurumlarında trafik bilincinin kazandırılmasındaki yetersizliklerin ortadan kaldırılması amacıyla; müfredatın güncellenmesi ve kademeli olarak örgün eğitimin okul öncesinden yükseköğretime kadar tüm aşamalarında trafik eğitiminin verilmesi,
4. Trafik eğitici yetersizliğinin ortadan kaldırılması, eğitici temel niteliklerinin ve minimum eğitim standartlarının belirlenmesi, yüksekokul ve fakülte seviyesinde eğitim verilerek eğitici niteliğinin artırılması,
5. Okullarda düzenlenen trafik konularındaki eğitimlerin trafik personeline verilmesi,
6. Çocuk trafik eğitim parklarının sayısının ve niteliğinin artırılması,
7. Sürücülerin eğitim ve bilgilendirilmelerine yönelik, sivil toplum kuruluşlarının özendirilerek desteklerinin alınması,
8. Sürücü eğitim alanlarının sayısının artırılması ve fonksiyonel olarak canlı senaryolarla eğitim vermeye uygun hale getirilmesi,
9. Sürücülerin eğitiminde alınması gereken teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin nitelik ve nicelik olarak iyi uygulamalar çerçevesinde güncellenmesi, gerçek trafik ortamında daha fazla pratik eğitim verilmesi,
10. Sürücü kurs sürelerinin yetersizliğinin ortadan kaldırılması ve iyi ülke uygulamalarına göre yeniden tespiti,
11. Toplu taşıma sürücülerine standart ve yeterli düzeyde eğitim verilmesi,
12. Toplu taşıma sürücülerini başta olmak üzere tüm sürücü sınıflarında yenileme eğitimlerinin verilmesi,
13. Ara toplu taşıma (dolmuş, taksi, minibüs) sürücülerine standart ve yeterli seviyede eğitim verilerek belirlenecek periyotlar ile yenileme eğitimlerinin verilmesi,
14. Kazaya karışan sürücülerden eğitim eksikliği nedeniyle kazaya neden olduğu anlaşılanların zorunlu eğitime tabi tutulması,
15. Belirlenecek sayıdan fazla kazaya karışan sürücülerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınarak belirlenecek eğitim programını ve sağlık kontrolünü geçemeyenlerin sürücü belgelerinin iptali,

16. Kamu kurum ve kuruluşlar tarafından kendi personellerine yönelik trafik güvenliği eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi,
17. Bir yol kullanıcısı olan "yaya" eğitimlerinin kesintisiz devam edilmesi ve programlarının geliştirilmesi,
18. Özellikle ticari araç sürücülerini başta olmak üzere sürücülere yönelik "Yaya Önceliği" hakkında konferans, seminer gibi düzenlemelerin yapılması,
19. Yol kullanıcılarının yaygın eğitimi, bilgilendirme kampanyaları kapsamında kamu, STK, özel sektör ve medya ilişkilerinin güçlendirilmesi,
20. Halkın ilk ve acil yardım bilgi düzeyinin yükseltilmesi,
21. Halkın bilinçlendirilmesi için basın yayın organları vasıtasıyla konunun kamu spotları ile güncel tutulması, resmi kurumların girişlerine ve vatandaşlarımızın görebileceği alanlara billboard, raket, roll-up gibi görsellerin asılması,
22. Ülkemizde geçici olarak bulunan yabancılara yönelik eğitim, bilgilendirme, çalışmalarının yapılması ve kampanyalar düzenlenerek trafik kurallarına uyumlarının kolaylaştırılması.

ii. Okul Öncesi Eğitim Kurumlarında Trafik Eğitimi

1. Trafik eğitiminin; okul öncesi eğitim kurumlarıyla ilkokullarda öğrencilerin seviyelerine göre hazırlanacak, oyun, oyuncak, eğitim materyali, afiş, slayt, eğitim filmi gibi araç-gereç, sergi ve sosyal-kültürel etkinliklerle desteklenmesi, ayrıca çocuklara trafik içerikli oyunların oynatılması, trafik kültürünün geliştirilmesine yönelik animasyon filmlerin izletilmesi ve simülasyon çalışmalarının yapılması,
2. Trafik eğitim materyallerinin, tüm okulların rahatlıkla ulaşabileceği ve uygulayabileceği materyaller olarak hazırlanması, trafik eğitiminin okul aile birliği desteğinde öğretim programı dikkate alınarak trafiğin içinde yaparak ve yaşayarak öğretilmesi,
3. Trafik eğitimiyle ilgili toplumun bütün kesimlerinde trafik bilincinin oluşturulması için yerel yönetimlerden, sivil toplum kuruluşlarından, özel işletmelerden ve eğitim alan öğrencilerin ailelerinden yardım ve destek alınması,
4. Trafik eğitim parkları yapımından sorumlu kurum ve kuruluşların yetkilerinin Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliğinde net olarak belirtilmesi, yoruma açık ifadelerin çıkarılması, denetim esaslarının belirlenmesi ve sivil toplum örgütlerinin çalışmalara dâhil edilmesi,

5. Mevcut veya yeni açılacak olan belirli bir metrekaresinin üzerindeki resmî ve özel okul öncesi eğitim kurumlarında; Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği'nde belirlenen standartlarda çocuk trafik eğitim parkı yapılması, bunun mümkün olmaması halinde parkın minyatürünün yapılmasının sağlanması,
6. Çocuk trafik eğitim parklarında uygulanacak eğitim planının hazırlanması, bunun standart hale getirilmesi, öğrenciler çocuk trafik eğitim parkına götürülmeden önce parklardan nasıl faydalanılacağı konusunda eğitimden geçirilmesi,
7. Yerel yönetimlerin sorumluluğundaki arazisi müsait olan alanlara; Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği'nde belirlenen standartlarda çocuk trafik eğitim parkı yapılması,
8. Millî Eğitim Bakanlığına bağlı resmi ve özel okul öncesi, ilkökul ve ortaokul öğrencilerinin uygulamalı trafik eğitimi için; bir plan dahilinde yıl içinde çocuk trafik eğitim parklarında belirli bir takvime göre uygulamalı eğitimlerden geçirilmelerine yönelik tedbirlerin alınması,
9. Çocuk trafik eğitim parklarının hizmetlerinin sürdürülebilirliğini sağlamak için kaynak ayrılması ve hangi kurumların sorumlu olduğu, parklara ulaşımın hangi kurumlar tarafından sağlanacağını netleştirilerek koordine edilmesi,
10. Çocuk trafik eğitim parklarında; imkanlar ölçüsünde alanında uzmanlaşmış üniversite mezunu veya yüksekokul mezunlarından faydalanılması,
11. Çocuk trafik eğitim parklarının yapılabilmesi için "**Mahalli İdarelerin Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği**"ne trafik eğitim alanı lejantının eklenmesi, büyüklüklerinin nüfusa göre hesaplanması, park olarak yapılacak alanın imar planlarına işlenmesi,
12. Mobil Trafik Eğitim Tırları'nın her bölge için ihtiyaca göre sayılarının artırılarak, okullara önceden duyurulmak suretiyle daha fazla çocuğun bu alanda eğitilmesinin sağlanması,
13. Okul yönetimlerinin trafik kolluğu ile iletişime geçerek trafik polislerinin veya sivil toplum kuruluşlarından konunun uzmanlarının sınıflarda öğrencilere trafik kurallarını anlatmaları sağlanması,
14. Öncelikle okul öncesi öğrencileri olmak üzere, öğrencilerin trafikte daha görünür olmasını sağlamak için parlak renklerde yansıtıcı malzemeler kullanılan okul çantası, şapka ya da yelek kullanımının teşvik edilmesi, bunların velilere ücretsiz dağıtılmasına ilişkin bir kampanya yürütülmesi,

15. Okul öncesi öğrencilerin kullandıkları servis araçlarıyla günlük yaşamda kullanılan taşıt araçlarının güvenli kullanım kurallarının drama çalışmaları, oyunlaştırma, örnek olay inceleme ve ilgili videoların izlenmesi ile doğru davranışın belirlenmesi, kuralların öğretilmesi ve kazanımların pekiştirilmesi.

iii. Temel Eğitim Kurumlarında Trafik Eğitimi

1. Trafik eğitimini verecek öğretmenlerin eğitici eğitimine alınması, EBA'da trafik eğitime yönelik içeriklerin zenginleştirilmesi,
2. Yıllık takvime göre trafik parkı, trafik kuralları, trafik güvenliği, trafik bilgisi eğitimlerinin verileceği kısa süreli kurs programının tüm okullarda uygulanması, EBA'da trafik konulu yarışmalar için dijital alanlar oluşturulması,
3. Türk Kızılay tarafından Güvenli Davranış ve İlk Yardım Eğitimi Projesi kapsamında farklı konularda çocuklara yönelik animasyonların öğretmen ve öğrencilerin erişimi için EBA'da yayınlanması,
4. Uygulanan iyi proje örneklerinin öğretmen ve öğrencilerin erişimi için EBA'da yayınlanarak yaygınlaştırılması, seminerlerin interaktif ve sürdürülebilirliği açısından uygulamalı olması, katılımcı öğrencilerin görüşlerini belli periyotlarla bildirmelerinin sağlanması,
5. Okul önlerinde özellikle araçların hızını azaltıcı standart hız kesiciler, butonlu yaya geçidi, sinyalizasyon sistemi, elektronik denetleme sistemlerinin kullanılması,
6. Sürücülerin algısını artırmak için okulların önlerindeki yol yüzeyinin farklı bir yapıda veya renkte belirlenmesi,
7. Okul yöneticilerinin; okul çevresinde trafikte tehlike oluşturabilecek (kör noktalar, yaya geçidi, trafik ışık ve işaretleri, üst geçit, okul servis aracı park alanı vb.) yerleri tespit ederek buralarda yaşanan sorunların çözümünü için ilgili birimlerle iş birliğine gitmeleri,
8. Bazı ülkelerde tasarlandığı gibi, okul çevrelerinde yol tasarımı ve inşasında çocukların ihtiyaç, yetenek ve becerilerinin dikkate alınması,
9. Öğrencilerin; çevreye ve trafik kurallarına duyarlılığını artırmak için yaşadıkları çevrede trafik güvenliğini olumsuz etkileyen ya da risk oluşturduğu düşünülen yerlerde alınacak tedbirlerin neler olacağı hususunda ilgili makamlara başvurma, tekliflerin gönderilmesi ve çözümüne katkıda bulunmaları konusunda teşvik edilmeleri,
10. Okul geçidi görevlisi uygulamasının yaygınlaştırılması, sıklaştırılması ve devamlı kampanya boyutunda yapılması, bazı ülkelerde "**Trafik Devriyesi**", "**Öğrenci Kılavuzu**" adı altında yürütülen; velilerin gönüllü olarak eğitim aldığı, okul gidiş-dönüş saatlerinde çocukların güvenliği için rehberlik yaptığı sistemin yaygınlaştırılması,

11. Okullarda trafik güvenliği dersi verecek olan eğitimcilere trafik güvenliği alanında hizmetiçi eğitim verilmesi ve bu eğitimlerin belirli aralıklarla tekrarlanması, uygulamalı eğitimlerinin trafik eğitimi almış, trafik görevlisi tarafından verilmesi,
12. Hayat bilgisi dersinde trafik eğitimiyle ilgili kazanım sayısının ve ders saatinin artırılması, çalışma kitabında bu konularda daha fazla etkinliğe yer verilmesi,
13. Okullarda verilen din kültürü ve ahlak bilgisi dersi programına trafikte saygılı olunması, kurallara uyulması gerektiğinin eklenmesi ve yapılan tüm trafik ihlallerinde kul hakkına girildiğinin vurgulanması,
14. Bisiklet kullanımı eğitimine daha erken yaşlarda başlanarak bisiklet kullanımının ilköğretimde öğrencilere öğretilmesi, artan trafik yoğunluğunun yol açtığı olumsuzlukları en aza indirebilmek için bisiklet kullanımı yaygınlaştırılması, bisiklet eğitiminde başarılı olan öğrencilere teşvik amaçlı belge verilmesi,
15. Okul servis araç şoförlerinin her ders yılı başlamadan önce trafik ve ilk yardım, trafik adabı ve öğrenci davranışları ile ilgili eğitime alınması uygulamasının zorunlu hale getirilmesi, katılım belgesi olmayanlara taşıma işlemi yaptırılmaması, aile içi şiddete karışanların, toplumsal düzeni bozarak mesleğin itibarını zedeleyenlerin, meslekten yasaklanması,
16. Trafik eğitiminin, tüm eğitim seviyelerinde ilgili kurumlarla işbirliği ile hazırlanacak bilgisayar ortamında trafik kuralları, kural ihlallerinde yaşanacakları içeren sanal oyunlarla da desteklenmesi, hazırlanacak oyunlar için üniversiteler düzeyinde proje yarışmaları düzenlenerek aynı zamanda farklı bir kesim üzerinde farkındalık oluşturulması,
17. Gezici tiyatro ekiplerinin okullarda trafikle ilgili gösteri yapmaları.

iv. Ortaöğretim Kurumlarında Trafik Eğitimi

1. Trafik eğitimiyle ilgili toplumun bütün kesimlerinde trafik bilincinin oluşturulması için yerel yönetimlerden, sivil toplum kuruluşlarından ve özel teşebbüslerden yardım ve destek alınması,
2. Genel olarak, trafik ile ilgili yürütülmüş ve sonuçlanmış projelerin, sonuçlarının farkındalık düzeyinin artırılması için çeşitli basın yayın araçları yoluyla kamuoyunda paylaşılması,
3. Öğrencilere; ders ve sosyal etkinliklerde toplu taşıma araçlarında nasıl davranılması gerektiği, özellikle yaşlı, hamile ve çocuklu kadınlar ile engellilere ait oturma yerlerinin kanuni olarak bu kişilere tahsis edildiğini, bunun dışında bu kişilere her zaman yer verilmesi hususunun işlenmesi,

4. Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü dersini alan öğrencilere ilk yardım konusunda uygulamalı eğitim verilmesi,
5. Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü dersinden Yükseköğretime Geçiş Sınavında soru sorulmasının sağlanması,
6. Cep telefonu kullanımından kaynaklı trafik kazalarının en çok gençler arasında yaşanması nedeniyle; Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü dersleri müfredatına trafikte cep telefonu kullanımının tehlikeleri ve zararları konusunun eklenmesi,
7. Okullarda trafik kulüplerinin daha etkin ve kurumsal hale getirilmesi, okul trafik kulüplerinin daha cazip ve daha etkili olması için toplantılara dışarıdan misafir konuşmacılar davet edilerek desteklenmesi.

v. Yükseköğretim Kurumlarında Trafik Eğitimi

1. Trafik eğitimiyle ilgili eğitim veren üniversitelerin öğretim programlarında eğitim materyallerinin standartlaştırılması, programlara ilk yardım konusunun eklenmesi ve eğitim veren bu kurumlardaki eksikliklerin giderilmesi için çalışmaların yapılması,
2. Trafik ve sürücülük eğitimi alanında meslek yükseköğretim kurumlarının yaygınlaştırılması,
3. Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programına sayısal puan ile öğrenci alımına yönelik çalışma yapılması,
4. Ulaştırma mühendisliğinin inşaat, makine, çevre, geomatik mühendisleri, şehir ve bölge planlamacılarına yüksek lisans ve doktora düzeyinde verilmesi, ulaştırma mühendisliği alanında bölüm/program açılabilmesi için sektörel istihdam ihtiyaç analizinin yapılması,
5. Öğretmen yetiştiren yükseköğretim programlarında tüm öğretmen adaylarına trafik ve ilk yardım ile trafik adabı konularında formasyon kazandırılması,
6. Üniversite yönetimleri ile sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışmaları sonucu öğrencilere yönelik düzenlenen **"Yol Güvenliği Konferansları"** uygulamasının bir sisteme bağlanması ve üniversitelerde yaygınlaştırılması,
7. Polis Akademisi Başkanlığı bünyesinde kurulu bulunan Trafik Enstitüsü Müdürlüğü'nün;
 - i. Trafik Güvenliğine yönelik ihtiyaç duyulan alanlarda uzmanlık ve yönetim nosyonu kazandırmak amacıyla uygulamanın içerisinde olan, alan uzmanlarından da faydalanmak suretiyle eğitim öğretim vermesi,
 - ii. Kurs ve sertifika programları düzenlemesi, bilimsel araştırma, inceleme ve yayın faaliyetlerinde bulunarak trafik güvenliği alanında bilgi üretmesi,

- iii. Trafik güvenliği alanında akademik danışmanlık hizmeti vermesi,
- iv. Trafik güvenliği alanında sempozyum, toplantı, panel, konferans ve seminer vermesi sağlanarak, uygulayıcı birimlere rehberlik etmesi.

vi. Genel Trafik Eğitimi

1. Karayolları Trafik Yönetmeliği gereği her 5 ve 10 yılda bir sürücü belgelerinin yenilenme işlemleri esnasında, halk eğitim merkezleri ya da uzaktan eğitim yöntemleriyle trafik güvenliği, değişen ve gelişen mevzuat konularına ilişkin eğitim alma noktasında çalışma yapılması,
2. Basın, radyo ve televizyon kuruluşlarınca yolcu ve yayalara yönelik trafik programlarında; toplu taşıma araçlarının kamunun ortak malı olduğu, tüm insanlara hizmet verdiği ve buralarda uyulması gereken kurallar hususunda eğitici programlar ve kamu spotları hazırlanması,
3. Spor müsabakalarında trafik güvenliğiyle ilgili afişlerin asılması ve broşür dağıtılması, kamu spotlarının hazırlanması, kısa filmlerin gösterilmesi,
4. Kamu kurumlarının personeline emniyet kemerinin kullanımının faydaları konusunda bilgilendirici seminerler düzenlenmesi.
5. Toplum tarafından benimsenmesi zaman alan (Otobüslerde emniyet kemeri takma farkındalığı gibi) ve uygulamada aksaklıklar görülen olumlu davranışların kamuoyuna benimsetilmesi amacıyla kamu spotları hazırlanarak izleyicilerin yoğun olduğu saatlerde yayınlanması,
6. Toplu taşıma araçlarını, bisiklet kullanmayı ve kısa mesafelere yaya gidilmesini özendirici kampanyaların başlatılması, rol model olarak da yöneticiler ve ünlü şahsiyetlere (sporcu, sanatçı ya da politikacılar) yer verilmesi,
7. Trafik Haftası etkinlikleri çerçevesinde okullarda trafik konusunun önemine vurgu yapabilmek için; trafik kazaları, trafik kural ve ihlali gibi konularda, resim, afiş, slogan, karikatür gibi kategorilerde yarışmalar düzenlenmesinin ve üniversitelerde öğretim elemanlarının, trafiğe ilişkin farkındalık çalışması, ders dışı etkinlik, seminer, panel ve konferans gibi çeşitli faaliyetler tertiplemesi ve çalışmalarının yapılması,
8. Belediyeler; özel/resmi toplu taşıma araçlarında görev alacak şoförlerini hazırlayacakları programa göre eğitmeleri,
9. Sürücü ve yayalara yönelik; engelliler başta olmak üzere hareket kısıtlılığına sahip bireylerin erişebilirliğinin önündeki engellerin tanıtılması, farklı engellere sahip kişilerle nasıl iletişim kurulabileceği, kullandıkları araç gereçler, ilk yardımda dikkat edilecek hususlarla ilgili eğitimlerin verilmesi,

10. Engelli park alanlarının oluşturulması, bu park alanlarına engelli olmayanların araç park etmemesine yönelik farkındalık oluşturmak için kamu spotları ve broşürlerin hazırlanması, kampanyaların düzenlenmesi,
11. Köprü, kavşak, kaldırım, üst geçit vb. trafik alanlarından engelli vatandaşların daha verimli yararlanmasına yönelik altyapı düzenlemelerinin yapılması, yayaların yaya geçidini kullanmalarının hayati önem taşıdığı ve sürücülerin de yaya geçidi tabelalarına gereken önemi vermeleri konusunun vurgulanması,
12. 3D animasyonlar/görseller, kaza anları ve trafikteki örnek davranışlar insanlara sinema salonlarında ücretsiz izletilmesi, böylece insanların günlük yaşantı içinde trafik eğitimine tabi tutulması, trafik kurallarının önemiyle ilgili bilinçaltlarına önemli mesajların verilmesi,
13. İl müftülüklerince konferans, vaaz ve sohbetlerde, trafik bilincini geliştirici sohbetler yapılması, ibadethanelerde cuma ve bayram namazı hutbelerinde trafik adabına ilişkin bilgilendirme yapılması, yapılan tüm trafik ihlallerinde kul hakkına girildiğinin vatandaşlara anlatılması,
14. Millî Eğitim Bakanlığı, Gençlik ve Spor Bakanlığı yaz kampları ile Diyanet İşleri Başkanlığına bağlı Kuran kurslarında, spor federasyonları ve kulüplerde trafik güvenliğine ilişkin konuların yer alması.

vii. Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursları

1. Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarının eğitim ve sınav standartları yükseltilerek, kalitelerinin artırılması,
2. Trafik olgusunun kilit noktası sürücü kursları olup, burada alınan eğitimin sürücü adayında oluşturduğu altyapı iyi olursa ileriki zamanlarda değiştirilmesi mümkün olmayan alışkanlıklar haline geleceğinden, sürücü adaylarının kurs programlarının tamamına muhakkak katılması, eğitime kesintisiz ve eksiksiz devam etmelerinin sağlanması,
3. Teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin devam-devamsızlık kontrolleri ile sınavların mutlaka elektronik veya biyometrik yöntemler ile yapılması,
4. Eğitim tarzının "**ezberletme**" değil, "**ikna**" ve "**idrak**" olması, kursiyere "**neden**" ve "**niçin**" yapması veya yapmaması gerektiğinin anlatılması, eğitim metodunun interaktif olması ve kursiyer eğitilirken anlatılanları "**sorgulamasının**" sağlanması,

5. Motorlu taşıt sürücülerini kurslarında görevli yöneticiler ile ilk yardım, trafik adabı, trafik ve çevre bilgisi ile direksiyon eğitimi dersi öğreticilerinin, görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri, değişikliklere ve yeniliklere adapte olabilmeleri için hizmetiçi eğitim seminerine alınması ve eğitimlerin devamının sağlanması,
6. Özel motorlu taşıt sürücüsü kurslarında görevli direksiyon usta öğreticilerinin iki yılda bir hizmetiçi eğitime alınması,
7. Direksiyon uygulama sınavlarında önceden belirlenmiş süre ve güzergâh uygulamasının kaldırılarak, haftanın her günü ve her saatinde akan trafik içerisinde direksiyon uygulama sınavlarının yapılması,
8. Özel motorlu taşıt sürücülerini kursu direksiyon eğitimi dersi uygulamasıyla sınavlarının akan trafik içinde yapılması için; mahalli yönetimler tarafından güzergâhların belirlenmesi, gerekli emniyet tedbirlerinin alınması konularında ilgili birimlerle koordine kurularak destek verilmesinin sağlanması,
9. Motorlu taşıt sürücüsü kurslarında denetim yapacakların daha etkili denetim yapabilmeleri ve hazır bulunurlukları ile niteliklerinin geliştirilmesi için belirli aralıklarla eğitimden geçirilerek belgelendirilmeleri,
10. Yabancı uyruklu kursiyerlerin teorik sınavının, e-sınav sistemi üzerinden ve belirli dillerde (İngilizce, Almanca, Arapça, Rusça) sorulan sorularla yapılması, işitme engelli kursiyerlerin sınavının, işaret dili de kullanılan e-sınav sistemi ile yapılması.

ix. Eğitimcilerin Eğitimi

1. Sürücü eğitiminde görev alan usta öğreticiler ile sınav değerlendirme komisyon üyelerinin bilgi ve beceri seviyesinin yükseltilmesi amacıyla, trafik ve direksiyon usta öğreticilik eğitimi için yeni ve daha kapsamlı programların hazırlanarak uygulanması,
2. Eğitimcilerin; sabır, temel sürüş becerileri, özdenetim, adayla etkili iletişim, ustalık ve empati konusunda eğitilmelerinin sağlanması, her eğitim kademesinde trafik bilgisini verecek olan öğretim kadrosunun bu konularda eğitim almış olması,
3. Sürücü belgesi almak isteyen engelli bireylerin sürücü eğitimi alabilmeleri için özel motorlu taşıt sürücüsü kurslarında çalışacak personelin yetiştirilmesi, trafik ve direksiyon usta öğreticilik eğitimi için hazırlanması planlanan yeni programın içeriğine engelli bireylerin eğitimiyle ilgili konulara da yer verilmesi.

x. Basın-Yayın, Medya ve Diğer Kuruluşların Görevleri

1. Ulusal ve yerel kanallarda, dizi, kamu spotu, motto gibi uygulamalarda, doğru davranışı ön plana çıkaran-gösteren-tekrar eden (emniyet kemeri takılması gibi) örnekler üzerinde durulması,
2. Televizyon kanallarında yayınlanan yarışma programları ile bulmaca içeriklerinde trafik kuralları ve trafik adabı konularında soruların sorulması, trafikle ilgili yarışmalar düzenlenerek farkındalık artırılması (kısa film, resim, karikatür, tiyatro oyunu, şiir, fotoğrafçılık gibi),
3. Yayın durdurma cezası alan televizyon kanallarında bu süre içerisinde ilk yardım, trafik adabı, trafik ve çevre bilgisi konularında programlar hazırlanarak yayınlanması,
4. Radyo ve televizyonlarda trafik koluğu, yayalar ve sürücüler arasında ortaya çıkan çelişkiler ve sorunlar konusunda eğitici programlar hazırlanması ve yayınlanması,
5. Radyo ve televizyonlarda; trafik kazaları, kazalarda alınması gereken ilk önlemler, sigorta konuları, kazazede hakları ile yapılması gereken işlemler konusunda aydınlatıcı programların hazırlanması,
6. Trafik kültürünün oluşması ve trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla; görsel basında yapılan trafik eğitimi programlarının günün izlenebilir saatlerinde ve tüm kanallarda yayınlanması için RTÜK tarafından denetimlerin yapılması,
7. Trafik eğitim yayınlarının içeriklerinin, konu, kapsam ve kriterlerinin Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü koordinasyonu ile belirlenmesi,
8. Trafik konulu kamu spotlarının izleyiciler üzerinde etkisinin artırılması için Kamu Spotları Yönergesi'nin gözden geçirilmesi,
9. Kamu spotlarının hazırlanıp yayınlanması, görsel, yazılı ve işitsel medya kanallarının daha etkin ve verimli kullanılması, sosyal medyada trafik güvenliğiyle ilgili farklı konuların işlenmesi,
10. Basın, radyo ve televizyon kuruluşlarınca yolcu ve yayalara yönelik trafik programlarında; toplu taşıma araçlarında uyulması gereken kurallar hususunda eğitici programların ve kamu spotlarının hazırlanması,
11. Belediye ilan/reklam panolarında trafik kuralları ve sıkça yaşanan kural ihlallerine yönelik bilgilendirici kamu spotları hazırlanması,
12. Araç muayene istasyonlarının bekleme salonlarında trafik kurallarını hatırlatan billboardlar bulundurulması.



xi. Trafik Kültürü

1. Trafik düzeni ve güvenliği bakımında karayolu kullananların eğitimindeki önemi vurgulamak, çeşitli kurum ve kuruluşların trafik eğitimine olan katkılarını artırmak amacıyla; **"Karayolu Trafik Güvenliği Günü ve Haftası"** kapsamında düzenlenen etkinliklerin daha geniş kitlelere duyurulmasına yönelik çalışmaların yürütülmesi,
2. Trafikte karşılıklı saygı içinde olumlu trafik kültürünün geliştirilmesine katkı sağlayan davranışların ödüllendirilmesi, bu tür faaliyetlerin ilgili meslek odaları, yerel kurum ve kuruluşların katkılarıyla desteklenmesi,
3. Trafik kültürü oluşturmaya yönelik çalışmalar kapsamında; okullarda trafik eğitimiyle ilgili uygulamalara ebeveynlerin de katılımının sağlanması.





5. GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI KAPSAMINDA TRAFİK DENETİMLERİ

Yol kullanıcıları, karayolunun kullanımı konusunda tercihler yaparak yolu nasıl kullanacaklarına karar vermektedir. Yani yol kullanıcısı olan araç sürücüsünün aracı yavaş sürmek tercihleri arasında olmasına rağmen hız sınırının üzerinde aracını kullanması veya yaya olan yol kullanıcısının kendisine kırmızı ışık yandığı halde yolu karşıdan karşıya geçmeye çalışması güvensiz yol kullanıcısı tercihleri olarak adlandırılmaktadır. Aynı şekilde araç kullanırken gelen telefonun cevaplanması, cevapsız çağrının müsait olunca geri aranması veya yorgun olduğunu bile bile direksiyonun başına geçerek tatile çıkılması da yol kullanıcılarının tercihleridir.

Araç sürme konusunda, sürücüler genel olarak kendilerinde kabahat görmemekte ve tüm kabahati başka yol kullanıcılarına yüklemeyi tercih etmektedir. Hâlbuki, tüm yol kullanıcılarının trafik kurallarına uyma yükümlülüğü bulunmaktadır. Strateji Belgesinin yürürlükte olacağı 2021-2030 yılları arasındaki dönemde, şu ana kadar yapılan çalışmalar sonucu belli bir noktaya getirilmiş olan yol kullanıcısı davranışlarının trafik kurallarına uyum noktasında pekiştirilmesi gerekmektedir.

Yol kullanıcılarının trafik kurallarına uymalarının sağlanması bakımından en etkin müdahale yöntemi trafik denetimleridir. Yol kullanıcısı davranışlarında kurallara uyum yönünde değişiklik sağlanabilmesi için "**Algılanan Yakalanma Risk**" olarak ifade edilen, yol kullanıcısının kural ihlali yaptığına yakalanacağına ilişkin anlayışın güçlendirilmesi ve ihlal tespitinin hemen peşinden yaptırımın tatbiki gerekmektedir.

İnsan psikolojik yapısı gereği, kendisinin kaza yapmayacağını düşünmekte ve sanki kazanın hep başkalarının başına gelen bir olay olduğuna inanmaktadır. Bu durumda, insanı trafik kazasından uzak tutmak için kurallara uyum sağlanmasını temin etmenin en etkin yolu olarak, kaza daha meydana gelmeden kazaya neden olması muhtemel davranışın ortadan kaldırılması gelmektedir. Denetimlerin yol kullanıcılarının bilinçlendirilmesine yönelik kampanya ve eğitimlerle desteklenmesi, "**Algılanan Yakalanma Risk**" duygusunu güçlendirmektedir.

Trafik denetimlerinin teknolojik gelişmelerle desteklenmesi ile aşırı hız, alkollü araç kullanma, emniyet kemerinin takılmaması, dikkat dağıtan davranışlar ve yorgunluk gibi kaza nedenlerinin denetimi daha kolaylaşmıştır.¹⁵⁴

Tüm yol kullanıcılarının sorumluluk bilinci ile davranması ve diğer yol kullanıcılarını da düşünmesi gerekmektedir

Trafik kazalarının önlenmesi bakımından doğru yol kullanıcı davranışlarının desteklenmesi kilit öneme sahiptir. Bu nedenle, insanların trafik denetimlerine saygılı olduğu, trafik kurallarına uygun davrandıkları ayrıca trafik kurallarının denetiminin yapılmasını talep ettikleri bir trafik kültürünün yaratılması gerekmektedir.

Güvenli trafik sistemi kapsamında insanların hata yapabileceklerinin göz önünde bulundurulması karayolu ağı sisteminin altyapısının güçlendirilmesi, araçlardaki güvenlik tedbirlerinin yeterli seviyeye yükseltilmesi, güvenli olmayan aşırı hızı engelleyecek düzenlemelerin yapılmasının yanı sıra, insanların trafik kurallarına uymalarının sağlanması için davranışlarının yönlendirilmesi ve eğitilmelerine ihtiyaç bulunmaktadır.

Yol kullanıcılarının tüm trafik kurallarına uygun davranmaları, araç kullanırken dikkatli ve duyarlı davranmaları, güvenli hızda araçlarını kullanmaları, araç kullanırken telefonda uzak durmaları ve emniyet kemeri kullanmaları durumunda karayollarındaki ölüm ve ciddi yaralanmaların sayısında ciddi bir azalma sağlanacaktır.

Yol kullanıcılarının yanlış seçimleri, başta engelliler, yaşlılar ve çocuklar olmak üzere incinebilir yol kullanıcılarını da menfi anlamda etkilemektedir. Karayolları üzerindeki araçların aşırı hız yapması, bisiklet ve motorlu bisikletlilerin yürüyüş yolu üzerinde aşırı hız yapmaları ve agresif olarak kullanılmaları nedeniyle bu grupta olan insanlar trafikte seyahat etmekten korkmakta ve bir çeşit sosyal izolasyona uğramaktadırlar.

Tüm vatandaşlarımızın ortak bir talebi olarak yol kullanıcılarının trafik kurallarına uygun davranışlar göstermeleri, çevreye ve diğer yol kullanıcılarına saygılı davranmaları ve sonuç olarak toplumsal bir trafik güvenliği bilincinin sağlandığı, trafik kazaları neticesi ölüm ve ciddi yaralanmaların normal olarak kabul edilmediği bir trafik kültürünün oluşturulması önem taşımaktadır.

Yol kullanıcılarının yanlış davranışları ölüm ve yaralanmaların ana nedeni olmaya devam etmektedir

Motorlu araç veya motosiklet kullanma bilgi, yetenek ve sürekli dikkat gerektiren eylemlerdir. Karayolu kullanıcılarının büyük bir oranı kurallara uyup ve doğru tercihler yapmaktayken, bazı yol kullanıcıları zaman zaman limitleri zorlayan davranışlar yapmakta veya yanlış tercihlerde bulunmaktadır.

¹⁵⁴ Austroads, Balance Between Harm Reduction And Mobility In Setting Speed Limits; A Feasibility Study, report AP-R272/05. Austroads, Sydney, 2005

Bu yanlış tercih veya zorlama davranışının dışa yansımaları bazen kalabalık bir kavşağa aşırı süratli olarak girme şeklinde bazen de okul taşıtı veya bisikletin çok yakınından geçme şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bazen de birkaç saniye de olsa telefona gelen mesajı okuma veya yanındaki yolcunun anlattığı olaya odaklanma dolayısıyla oluşan birkaç saniyelik dikkat dağınıklıklarının çok vahim sonuçları ortaya çıkmaktadır.

Yanlış yol kullanıcısı davranışları olarak adlandırılan hız yapma, alkol veya uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma, emniyet kemeri veya çocuk koruma tertibatı kullanmama, yorgun veya uykusuzken araç kullanma, sürücü belgesi olmadan araç kullanma davranışlarının tamamı trafik kazaları sonucunda insanların zarar görmelerine neden olmaktadır.

Trafik kazalarında ölüme neden olan faktörler arasında ön sıralarda aşırı hız, alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanma gibi kusurlar yer almaktadır. Reçeteye kullanılan bazı sıradan ilaçların da sürücünün uykusunu getirmesi veya dikkatini toplamasına engel olması gibi yan etkilerinin olduğu bilinmektedir.

Alkol ve uyuşturucunun birlikte kullanılması durumunda ise sürücünün tüm dikkati dağılmakta ve araç kullanma yeteneği üzerindeki etkileri katlanmaktadır. Mevcut durumda kullanılmakta olan uyuşturucu test kitleri, sürücülerin uyuşturucu kullanımının tespitinde etkili olmakla birlikte, uygulama noktalarında veya yol kenarı denetim ceplerinde yapılan denetimlerde kullanılabilmesi ve ön test işlemlerinin yürütülmesinin zaman alması gibi nedenlerle pratik kullanım açısından yaşanan sorunlar arasındadır.

Öte yandan, sürücülerin geneli içerisinde aslında çok az bir grubu oluşturan bazı sürücüler, istikrarlı olarak risk alma davranışı gerçekleştirmekte, ısrarla trafik kurallarını ihlal etmektedir. Her ne kadar sayıları az olsa da bu tür sürücülerin ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına karışma oranları oldukça yüksektir. Bu sürücüler arasında; sürücü belgesiz araç kullananlar, alkol alarak araç kullanma alışkanlığı olanlar, hızlı araç kullanma alışkanlığı olanlar, yasadışı sokak yarışı yapanlar ve drift atan sürücüler bulunmaktadır. Bu sürücü grupları için bilinen denetim yöntemleri etkisiz kalabilmektedir.

Trafik güvenliği konusundaki sosyal kabulün ve davranışın gözden geçirilmesi gerekmektedir

Dünya çapında, yürütülen trafik kuralları konusunda toplumun bilinçlendirilmesine yönelik kampanya ve tanıtım faaliyetlerinin hızla mücadele, uyuşturucu ve alkol etkisinde araç kullanma, araç güvenliği ve yaya güvenliği üzerine odaklandığı görülmektedir.

Strateji Belgesinin kapsadığı önümüzdeki on yıllık süreçte de trafik güvenliği bilincinin yaratılması amacıyla kampanya faaliyetlerine devam edilmesi gerekmektedir.

Kampanyaların amacı, yol kullanıcılarında davranış değişikliğinin sağlanması ve diğer yol kullanıcılarını düşünen davranışların ortaya çıkarılmasıdır. Bu kampanyalar sayesinde karayolu altyapısının önemi, araç güvenliğinin önemi ve hız yönetimi gibi trafik güvenliği alanlarına kamuoyunun dikkati çekilmektedir.

Sürücü kurslarında eğitimlerin verilmesine ve en iyi eğitim sonucunda sürücü belgesi verilmesi uygulamasına devam edilmekle birlikte, verilen eğitimlerin ve sürücü belgesinin geçerlilik sürelerinin ve şartlarının zaman zaman gözden geçirilmesi, alanda ortaya çıkan yeni durumlara ve kaza oluş biçimlerine göre eğitimlerin gözden geçirilmesi gerekmektedir. İlave olarak, sürücü belgesi olmaksızın araç kullananların da sürücü belgesi almaya gayret göstermesi gerekmektedir.

Sürücü eğitimi ve sürücü belgesine ilişkin şartlar, yol kullanımımızı etkileyen ana unsurlar arasındadır. Sürücü belgesi verilmesi sürecinde sürücü yeteneklerinin geliştirilmesi konusunda daha fazla gayret göstermek gerekmektedir. Özel projeler veya programlar ile bisiklet sürücülerinin, motosiklet sürücülerinin ve genç araç sürücülerinin yeteneklerinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, ziyaret, ticaret veya turizm maksadıyla ülkemize gelen insanların ülkemiz trafiğine uyum sağlamaları için de özel programların veya projelerin yürütülmesi gerekmektedir. Misafir Sürücü Programı türü programlar ile bir yandan ülkemizin tanıtımı yapılırken diğer yandan da geçici olarak ülkemize gelen misafirlerin trafik güvenliğine katkısı temin edilecektir.

Riskli yol kullanıcısı davranışlarını hedef alan "Hedef Odaklı Denetimler" aksatılmadan yürütülmelidir

Riskli yol kullanıcısı davranışlarının ortadan kaldırılması ve trafik güvenliğinin sağlanması bakımından trafik denetimleri önemini muhafaza etmektedir. 2011-2020 yıllarını kapsayan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'nın uygulanması esnasında trafik kolluğu tarafından çok önemli gelişmeler sağlanarak trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla önemli başarılar imza atılmıştır. Özellikle 2017 yılında uygulamaya konulan Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi ile de hedef odaklı denetimlere yeni bir boyut getirilmiş ve sonuç olarak trafik kazalarının 2011-2020 yılları arasında %50 azaltılması hedefini gerçekleştiren az sayıdaki birkaç ülke arasında Türkiye de yer almıştır.

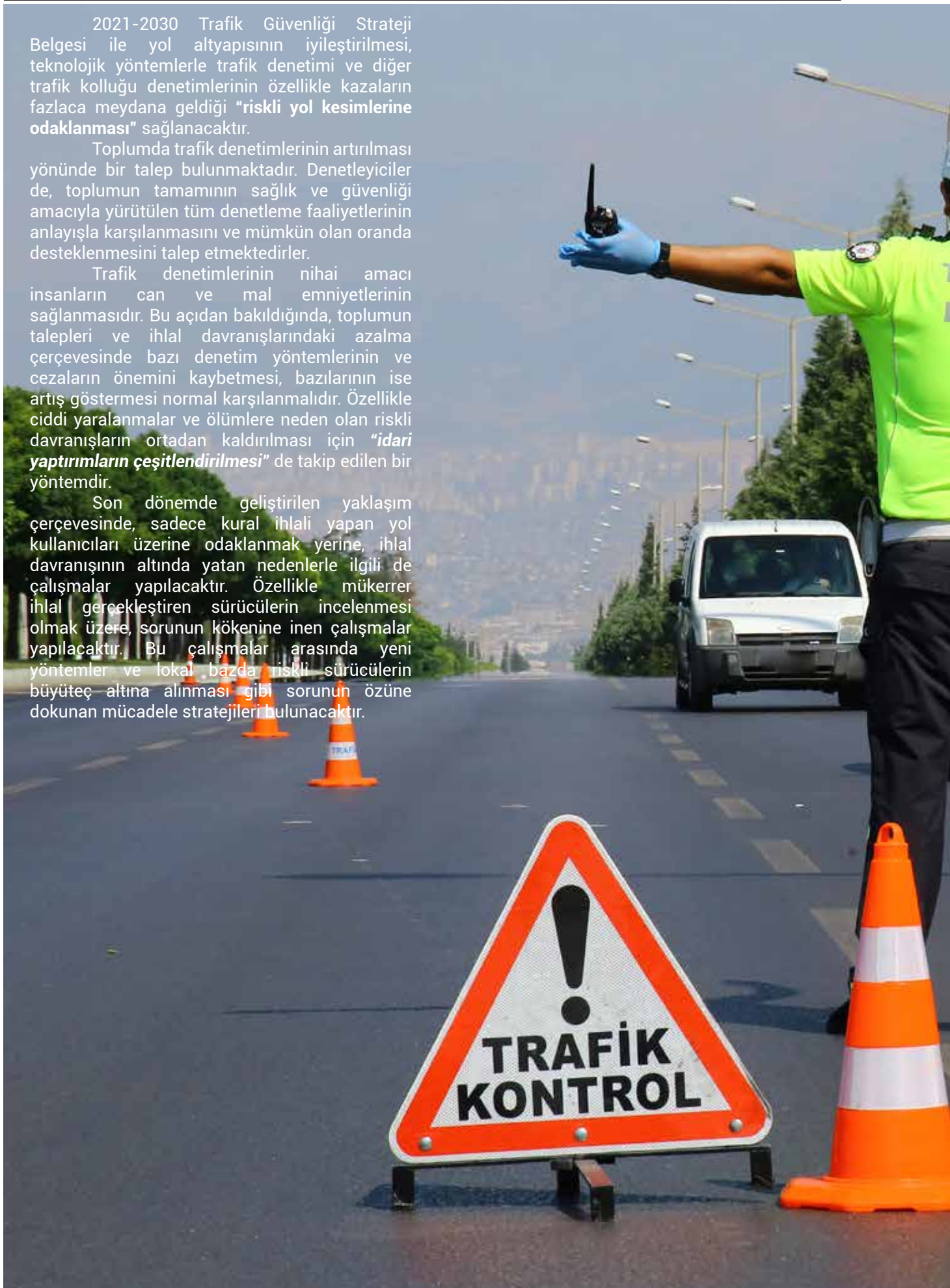
Aynı şekilde bu strateji döneminde de trafik kazalarına neden olduğu anlaşılan başlıca ihlal çeşitleri olan; aşırı hız, alkol veya uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma, yorgun veya uykusuz araç kullanma, cep telefonu kullanma, emniyet kemeri veya çocuk koruma sistemlerinin kullanılmaması gibi ihlaller konusunda da artan oranda denetimler yapılacaktır.

2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile yol altyapısının iyileştirilmesi, teknolojik yöntemlerle trafik denetimi ve diğer trafik koluğu denetimlerinin özellikle kazaların fazlaca meydana geldiği **"riskli yol kesimlerine odaklanması"** sağlanacaktır.

Toplumda trafik denetimlerinin artırılması yönünde bir talep bulunmaktadır. Denetleyiciler de, toplumun tamamının sağlık ve güvenliği amacıyla yürütülen tüm denetleme faaliyetlerinin anlayışla karşılanmasını ve mümkün olan oranda desteklenmesini talep etmektedirler.

Trafik denetimlerinin nihai amacı insanların can ve mal emniyetlerinin sağlanmasıdır. Bu açıdan bakıldığında, toplumun talepleri ve ihlal davranışlarındaki azalma çerçevesinde bazı denetim yöntemlerinin ve cezaların önemini kaybetmesi, bazılarının ise artış göstermesi normal karşılanmalıdır. Özellikle ciddi yaralanmalar ve ölümlere neden olan riskli davranışların ortadan kaldırılması için **"idari yaptırımların çeşitlendirilmesi"** de takip edilen bir yöntemdir.

Son dönemde geliştirilen yaklaşım çerçevesinde, sadece kural ihlali yapan yol kullanıcıları üzerine odaklanmak yerine, ihlal davranışının altında yatan nedenlerle ilgili de çalışmalar yapılacaktır. Özellikle mükerrer ihlal gerçekleştiren sürücülerin incelenmesi olmak üzere, sorunun kökenine inen çalışmalar yapılacaktır. Bu çalışmalar arasında yeni yöntemler ve lokal bazda riskli sürücülerin bütçeç altına alınması gibi sorunun özüne dokunan mücadele stratejileri bulunacaktır.





1. TRAFİĞİN DENETLENMESİ

"**Güvenli Sistem Yaklaşımı**" trafik güvenliği yaklaşımındaki bazı önyargıların değişikliğini gerektirmektedir. Trafik güvenliğine ilişkin geleneksel yaklaşımın odağındaki "**insan unsuru**" aktif bir öznedir. İnsanın aktif özne olarak kabul edilmesinin doğal sonucu olarak da tüm olumsuzlukların kaynağı insan olarak kabul edilir. Sonuç olarak da, insanların kaza yapmaları önlenirse, trafik güvenliği sorunun kökten çözüleceği var sayılarak stratejiler geliştirilmektedir. Tüm faaliyetler, eğitim ve kampanyalar ile denetimler sürücü, yaya veya yolcu olarak trafikte bulunan insan unsurunda davranış değişikliği oluşturmayı hedeflemektedir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı ise trafikteki insan unsurunun merkezi özelliğini ortadan kaldırmamış, aksine insan unsurunun aktif ve pasif özne olarak dengeli ve hassas bir konuma getirmiştir.¹⁵⁵

Trafik kolluğu denetimleriyle diğer trafik güvenliği yöntemlerinin ekonomik maliyet açısından karşılaştırmaları yapıldığında, yoğun olarak yapılan trafik kolluğu denetimlerinin diğer yöntemlerden daha tasarruflu olduğu değerlendirilmektedir. Fayda-Maliyet Analizi adı altında yapılan araştırmalarda elde edilen sonuçlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.¹⁵⁶

Tablo: Farklı Trafik Güvenliği Tedbirlerinin Fayda/Maliyet Analizi

Trafik Güvenliği Tedbiri	Fayda/Maliyet
Karayolu altyapı güvenliği denetimi	1.1
Yol dizaynı ve yol kenarı ekipmanlarının geliştirilmesi	1.9
Özellikle kış başta olmak üzere yol bakımının yapılması	2.5
Yeni hız sınırları başta olmak üzere trafiğin kontrolü	2.2
Yeni motorlu araçlar güvenlik standartları	1.3
Sürücü eğitimi, kamu bilgilendirme kampanyaları ve eğitim faaliyetleri	3.0
Trafik kolluğu denetiminin artırılması	3.3
Tüm yol güvenliği tedbirleri	1.8

Kaynak: Improving road safety in Sweden (1999) ve Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement (2000) çalışmalarından derlenmiştir

Trafik güvenliğinin ihlali olarak ortaya çıkan davranışlarda insan faktörü; öndeki aracı hatalı olarak geçme biçiminde bazı hallerde aktif süje olarak, bazı hallerde de yorgun veya dikkatsiz olarak araç kullanma, trafik ışıklarına yeterli derecede uygun davranmama (sarıda geçme gibi) pasif süje olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik güvenliğinde insan faktörünün değerlendirilmesinde; sürücülük yapma sıklığı, yaşanan coğrafi bölge, fiziki beceriler ve kişilik özellikleri gibi birçok faktör dikkate alınmakta ve bu faktörlerin trafik kazalarının meydana gelmesinde farklı oranlarda pay sahibi olduğu değerlendirilmektedir.¹⁵⁷

Trafikte "**Güvensiz İnsan Davranışları**" olarak adlandırılan yol kullanıcısı davranışları, bilimin inceleme konuları arasındaki yerini muhafaza etmektedir. Trafik kazalarına neden olan faktörlerin etkisini en aza indirebilmek için yol güvenliği alanında yapılan uygulamalar 4 E ile ifade edilmiştir. Bunlar; Eğitim (*Education*), Denetim (*Enforcement*), İlk yardım (*Emergency*) ve Mühendislik (*Engineering*) uygulamalarıdır.

Trafik güvenliğinin sağlanmasına farklı yaklaşımlar sonucunda, başka uygulamaların da dâhil edilmesiyle uygulama sayısı artırılarak 7 E'ye çıkarılmıştır. Literatürde tespit edilen tüm E'ler kısaca şu şekilde özetlenebilmektedir;¹⁵⁸

Eğitim (Education); Yol kullanıcılarına verilen eğitimler ile temel olarak bilgi ve beceri eksikliği olan kişilere gerekli bilgilerin aktarılması ve becerilerin kazandırılması amaçlanmaktadır.

Denetleme (Enforcement); Trafik denetlemelerinin, kasıtlı olarak yapılan güvensiz davranışlar üzerinde ciddi etkisinin bulunduğu değerlendirilmekte olup, teknolojinin gelişmesiyle birlikte, klasik denetlemelere ek olarak elektronik denetleme sistemleri de trafik güvenliğinin hizmetine sunulmuştur.

¹⁵⁵ World Resources Institute, Sürdürülebilir & Güvenli Trafikte Sıfır Can Kaybı için Vizyon & Kılavuz, Washington DC, ISBN 978-1-56973-927-7, 2018, s.6

¹⁵⁶ Institute of Transport Economics, *Improving road safety in Sweden*, Internal report. Oslo, 1999; ESCAPE EU Project, *Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement*, Working paper WP1 28.2.2000 SM/1116, 2000.

¹⁵⁷ Accident Analysis and Prevention, "Personality and Behavioural Predictors of Traffic Accidents; Testing A Contextual Mediated Model", Volume 35, Issue 6, 2003, s.958

¹⁵⁸ Handbook of Traffic Psychology, Academic Press, Elsevier, USA, 2011, s.3-12

Mühendislik (Engineering); Yatay ve düşey işaretlemeler, aydınlatma teknolojilerinin kullanımı, mühendislik uygulamaları gibi karayollarının tasarımlarının ve alt yapı kalitesinin iyileştirilmesi, hız sabitleyici, hava yastığı gibi araçların güvenlik ekipmanlarının güçlendirilmesi gibi karayolu ve araçlara yönelik tasarım ve kalite iyileştirilmesi amacıyla yapılan uygulamalardır.

Maruz Kalma (Exposure); Yol kullanıcısı olarak insanın maruz kaldığı veya içinde bulunduğu fiziki ve psikolojik şartların meydana gelen kaza ile bağlantısı olup olmadığını araştırarak trafik kazalarının daha çok hangi şartlar altında meydana geldiğini ve bunların engellenmesiyle trafik kazalarının nasıl önlenebileceğini belirlemeye çalışan uygulamalardır.

Yeterlik ve Uygunluk İncelemesi (Examination of Competence and Fitness); Hastalık, yorgunluk veya dalgınlık gibi faktörlerin trafikte güvenli araç kullanmaya etkileri araştırılarak özellikle yaşlı sürücüler için çeşitli yeterlik ve uygunluk incelemelerinin yapılmasıdır.

Acil Durum Müdahalesi (Emergency Response); Trafik kazası sonucu yaralılara çabuk ulaşılması, olay yerinde mümkün olan tüm tedavi işlemlerinin yapılması ve yaralıların en kısa sürede hastaneye ulaştırılması ekseninde trafik kazasından sonra yapılan müdahaleleri içermektedir.

Değerlendirme (Evaluation); Trafik güvenliğine katkı amacıyla yapılan uygulamaların, trafik güvenliğine gerçekten etkisinin olup olmadığının somut çıktılar vasıtasıyla incelenmesidir.

Şekil: Trafik Güvenliğinde 7 E Faktörü

Eğitim (Education)		Denetleme (Enforcement)	
Mühendislik (Engineering)	TRAFİK GÜVENLİĞİ	Acil Durum Müdahalesi (Emergency Response)	
Yeterlik ve Uygunluk İncelemesi (Examination of Competence and Fitness)		Maruz Kalma (Exposure)	
Değerlendirme (Evaluation)			

Kaynak: Handbook of Traffic Psychology, Academic Press, Elsevier, 2011

Bu anlayışa dayalı çalışmalarda, trafik kazalarının nedeni olarak; %80 - 90 oranla yol kullanıcıları (sürücü, yolcu, yaya), %10 - 20 oranında yolun yapısı ve geri kalan %10 civarında da diğer faktörler sorumlu kabul edilmektedir.¹⁵⁹

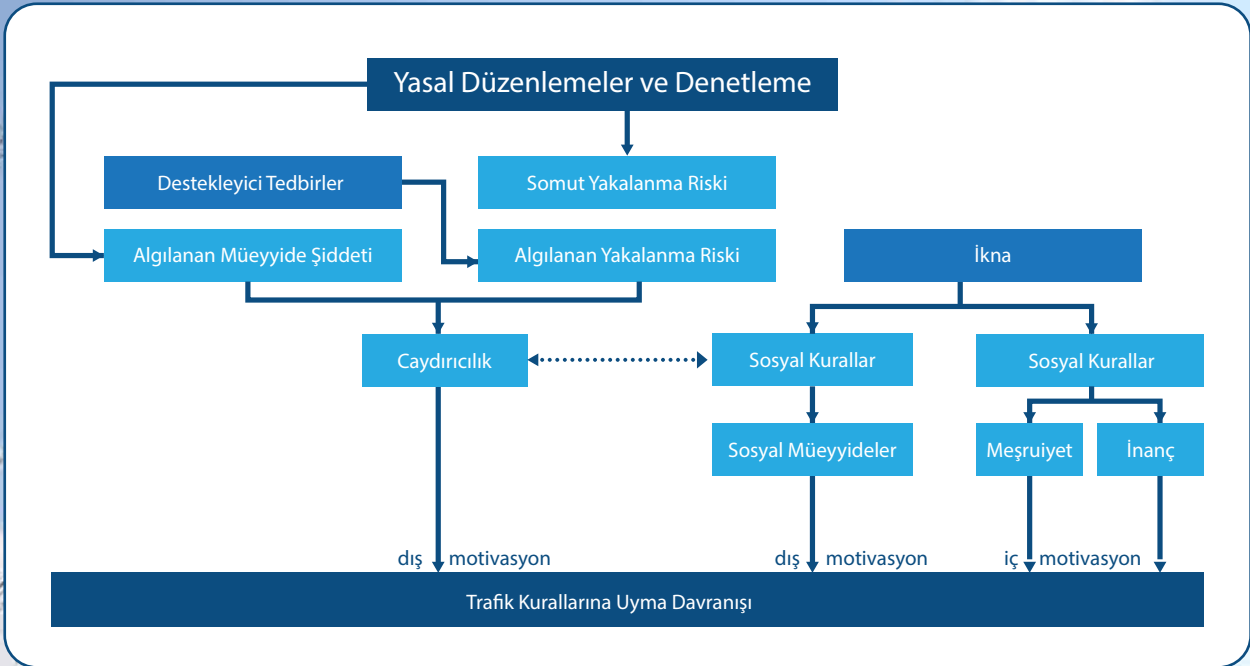
Trafik denetimlerinin etkili olabilmesi için denetim stratejilerinin; problem odaklı, amaç ve hedefleri önceden belirlenmiş, strateji kapsamında yürütülmesi planlanan faaliyetlerin başarı kriterleri çerçevesinde ölçülebilir ve değerlendirilebilir mahiyette olması, stratejik süreçlerin ve çıktılarının üretim bağlamında gözlemlenebilir nitelikte olması gerekmektedir. Trafik denetim stratejilerinin ayrıca, yazılı hale getirilmiş olması ve sonuçlarının adım adım kamuoyu ile paylaşılması gerekmektedir.

Trafik denetim stratejileri, ihlal yapan sürücülerin trafik kurallarını ihlal davranışlarının sonuçları hakkında ne düşündükleri ile doğrudan ilgilidir. Bu sebeple, aslında o ülkedeki, kural ve cezaların yaptırım gücü, trafik kurallarına uyulmamasının objektif ve sübjektif sonuçları, trafik kolluğunun denetim stratejilerini doğrudan etkilemektedir.

¹⁵⁹International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety, Switzerland, 2007, s.5

Trafik denetim stratejilerinin hazırlanmasında, uygulanmasında ve sürücü davranışları üzerinde tesirde bulunarak trafik güvenliğine katkıda bulunmasında etken olan faktörler aşağıda şematize edilmiştir;¹⁶⁰

Şekil: Yasal Düzenlemeler, Denetleme ve Trafik Kurallarına Uyma Davranışı



Kaynak: Study tendered by the European Commission (SMART 2009/0065) Final Report, IGES, University of Leeds, ETSC, EU, 2010, s.33



¹⁶⁰ University of Leeds, European Transport Safety Council, Study On The Regulatory Situation In The Member States Regarding Brought-In (I.E. Nomadic) Devices And Their Use; In Vehicles, Study tendered by the European Commission (SMART 2009/0065) Final Report, IGES, University of Leeds, ETSC, EU, 2010, s.33



2. TRAFİK KURAL İHLALLERİNİN CEZALANDIRILMASI VE ALGILANAN YAKALANMA RISK DUYGUSU

Trafik kural ihlalleri ve bunların sonucunda ortaya çıkan trafik kazalarına neden olan faktörler suç sosyolojisi bakımından incelendiğinde, bireylerin trafik kural ihlalinde bulduklarında normal davranış dışına çıkarak bir sapma (toplumsal yaşamı düzenlediği varsayılan norm ve kuralların öngördüğü sınırların ihlali) davranışı gösterdikleri kabul edilmektedir.¹⁶¹ Şayet sürücü hatası olarak ortaya çıkan sapma, kasıtsız olarak işlenirse "ihmal", diğer yol kullanıcılarına tehdit oluşturacak şekilde ve güvenli davranıştan kasıtlı olarak bir sapma ise "ihlal" olarak adlandırılmaktadır.¹⁶²

Suç alanında yapılan araştırmaların vardığı sonuçlar ile bu alanda kabul edilen genel geçer prensiplerin, trafik kuralları ve bu kurallar karşısında öngörülmüş olan müeyyidelerin önleyiciliği açısından da değerlendirilmesi durumunda trafik idari yaptırım sisteminin insan unsurunun davranışları üzerindeki önleyiciliği hakkında somut sonuçlara varmamıza katkısı olacaktır.¹⁶³

Trafik kurallarına itaat açısından incelenmesi gereken ve davranış bilimleri ile adalet psikolojisinin inceleme konularından birini oluşturan husus "ihlal Nedeniyle Cezalandırılma Riski"dir.¹⁶⁴ İşlenen suç nedeniyle cezalandırılma riskinin başlıca unsurları şunlardır;

- Polis tarafından yakalanma riski,
- Polis soruşturmasına konu edilme riski,
- Savcılık/İdari makamlar tarafından soruşturma/araştırma başlatılması riski,
- Mahkeme sonunda ceza alma riski,
- Verilecek cezanın niteliği ve etkileri.

Söz konusu unsurları trafik kuralı ihlaline uyarlıysak; trafik kuralı ihlali halinde yakalanma riskinin a, b ve c adımlarını kapsadığı ortaya çıkmaktadır. Trafik işlemlerinin genelinde, görevli personelin müşahedesine veya teknik cihazla yaptığı ölçüme dayalı olarak idari yaptırım/ceza tatbik edilmektedir. Yakalanma riski artıkça ihlal yapılma oranı azalmaktadır. Trafik kural ihlalleri durumunda idari yaptırım uygulanması işleminde, ihlalin tespiti ve infazı anlık olarak gerçekleşmektedir. Bu durumda, ihlalin tespitinin ardından vakit geçirmeksizin cezanın tatbikinin etkisi öğrenme psikolojisi açısından daha yüksektir. **Trafik denetimlerinin etkili olabilmesi ve önleyicilik etkisinin varlığından bahsedilebilmesi için de bazı şartların mevcut olması gerekir.**

- Algılanan yakalanma riski yüksekse,
- İdari yaptırımlar ağırsa,

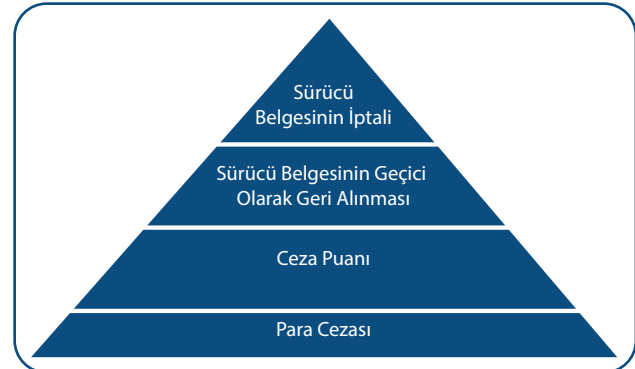
- Gerçekleşen yakalanma oranı yüksekse,
- Yakalananların da cezalandırılma oranı yüksekse,
- Hızlı ise trafik kolluğu denetimlerinin önleyicilik etkisi ciddi oranda yüksek demektir.

Burada sözü edilen, yukarıdaki her bir unsurun birleşimi ile **ortaya çıkan mekanizmaya "Kanunun Tatbik Zinciri"** adı verilmektedir. Bu zincirin en önemli halkası da davranış bilimleri ve adalet psikolojisi alanlarından trafik güvenliği alanına adapte edilen "**ihlal Nedeniyle Cezalandırılma Riski**"nin karşılığı olarak kabul edilmesi gereken "**Algılanan Yakalanma Riski**"dir. Bu, trafik suçu işleyen yol kullanıcısının yakalanacağı yönündeki kişisel endişe seviyesidir.

Almanya'da 2009'da yapılan bir çalışma sonuçlarına göre,¹⁶⁵ trafik cezalarının kendi arasında hiyerarşik bir sıralamaya tabi tutulduğunda aşağıdaki tablo ortaya çıkmaktadır;

Trafik cezalarının caydırıcılığı açısından,

Şekil: Trafik Cezalarının Hiyerarşisi



Kaynak: Rule-following, In; BGUG campaign "Risk out" - background paper, Frankfurt, 2009, s. 99-100'daki bilgilere göre hazırlanmıştır

trafik kuralını ihlal etme niyetinde olan kişinin, trafik kuralını ihlal ederek aldığı riskin, onu ihlal edeceği kuraldan elde etmeyi beklediği kazanımdan çok daha fazla bir kayba götürecektir kadar büyük, öngörülen cezanın çok ağır olacağını bilmesi gerekir. Bu ise trafik kuralını ihlal etme potansiyeline sahip bir kimsenin;

- Yakalanma riskinin büyüklüğünün,
- İdari yaptırımın (trafik cezasının) sertlik derecesinin,
- İhlal edeceği fiilin muhasebesinin farkında olması gerektiği anlamına gelmektedir.

¹⁶¹ The Sage Dictionary of Crime, Social Control Theory, Ed. Eugene McLaughlin, John Muncie, London, Sage Publication, 2001, s.270-271.

¹⁶² Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi-TUAD, Profesyonel Sürücülerde Mesleki Stres ve Sapkın Sürücü Davranışları İlişkisinde Tükenmişlik Seviyesinin Aracı Rolü, 1(1), ISSN 2667-8071, Ankara, 2018, s.4

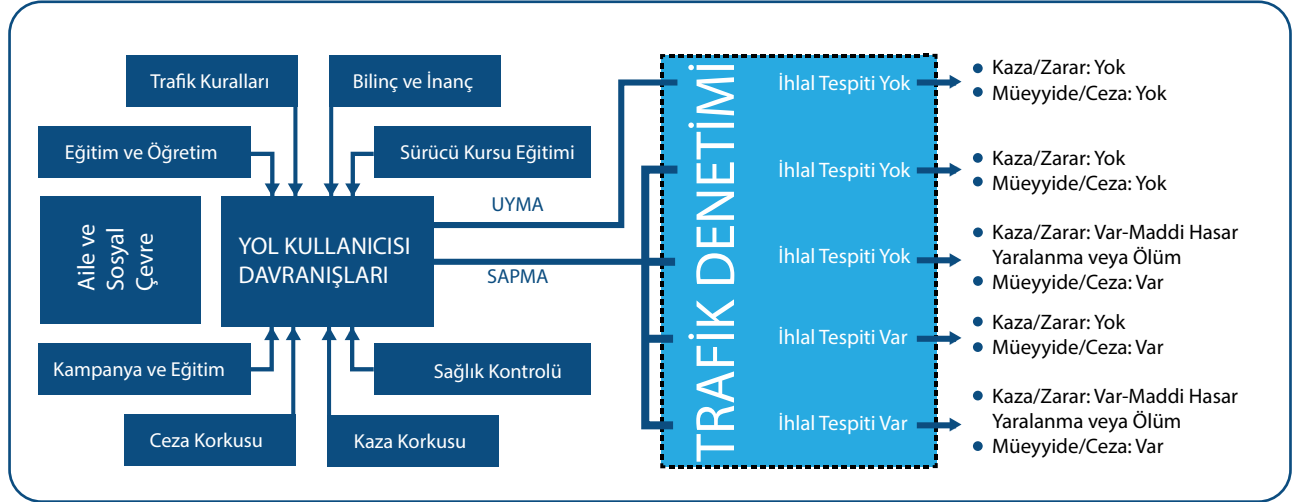
¹⁶³ Suç ve Ceza, Türkiye Barolar Birliği Yayınları;261, ISBN: 978-605-5316-98-3, Tercüme Eden ve Yayına Hazırlayan; Tuğrul Veli, İstanbul, 2014, s.105-108

¹⁶⁴ Institute for Road Safety Research SWOV, Speed Limits And Enforcement, 1973-2E., Voorburg, 1973. s.14-18

¹⁶⁵ Rule-following. In; BGUG campaign "Risk out" background paper, Frankfurt, 2009, s. 99-100,

Trafik kurallarına uyum ve sapma biçiminde ortaya çıkan yol kullanıcısı davranışlarının somut sonuçları şematize edilerek aşağıda gösterilmiş olup, uyma davranışının sağlanmasında ve kuraldan sapma halinde ise ortaya çıkması muhtemel somut sonuçların yol kullanıcılarına anlatılmasında önemli olduğu değerlendirilmektedir;

Şekil: Trafik Kurallarına Uyma ve Sapma Davranışları ile Sonuçları



Kaynak: Bu tablo, anlatılan bilgilerin şematize edilmesiyle oluşturulmuştur

Trafik denetimlerinin kavramsal çerçevesini; kriminolojinin "**Caydırma Kuramı**" ve psikolojinin "**Öğrenme Kuramı**"na dayandıran anlayışa göre; caydırma kuramı ile yasadışı davranışları önlemek için cezanın ya da cezadan kaçınmanın etkisi açıklanırken, psikolojinin sosyal öğrenme kuramı ile de caydırma etkisi ve arkasında yatan psikolojik süreçler açıklanmaya çalışılmaktadır.



3. TRAFİK KOLLUĞU DENETİM STRATEJİLERİ

Trafik denetimlerinin amacı, tespit edilen hatalı insan davranışlarının düzeltilmesi yoluyla trafik kazası nedenlerinin ortadan kaldırılmasıdır. Trafik denetimleri neticesinde tespit edilen hatalı davranışlar karşısında uygulanan trafik idari yaptırımının niteliği, yetişkin öğrenme sürecinin bir parçası olan yaptırım unsurudur.

Trafik kollaru denetim stratejilerinin bilimsel esaslara dayalı olarak;

- Yol altyapısı ile yola ilişkin çevresel unsurlarla desteklenmesi,
- Araçların güvenliğinin artırılması,
- Eğitim ve kampanyalar ile trafik kurallarına uyma davranışının yol kullanıcılarına öğretilmesi ve pekiştirilmesi,
- Kazazedelerin can kaybının önlenmesini hedefleyen kaza sonrası çoklu müdahale anlayışlarının geliştirilmesi ile eşgüdümlü olarak yürütülmesi, durumunda beklenen fayda piramidi aşağıda gösterilmiştir;

Şekil: Diğer Trafik Güvenliği Unsurları ile Destekli Trafik kollaru Denetimlerinin Olumlu Sonuçları



Kaynak: ERSO; European Road Safety Observatory, Speed Enforcement, Web text of the European Road Safety Observatory, 2008, s.5

Avrupa Komisyonu'nun 6 Nisan 2004 tarihli "**Trafik Güvenliği Alanında Denetim**" konulu tavsiye kararında trafik kollaru denetimleri ve akabinde uygulanan yaptırımların "**etkili, orantılı ve caydırıcı**" olması gerektiği tavsiye edilmiştir.¹⁶⁶

Etkili bir trafik denetiminin altında yatan temel düşünce, hedeflenen ihlal biçiminin hangisi olduğu önemli olmaksızın, "**algılanan yakalanma riskini yükseltmek**" olmalıdır. Bu amaçla;¹⁶⁷

- Trafik kollaru denetimlerinin yeterince duyurulması,
- Trafik kollaru denetimlerinin görünürlüğünün yüksek olması,
- Rastgele yapılan uygulamaların yaygınlaştırılarak, polisin her zaman her yerde olduğu düşüncesinin yaratılması,
- Belirli bir tip kural ihlalinin belirli tür kazalara neden olduğu yerlerde hedef odaklı denetimlerin yapılması,
- Denetimden yol kullanıcılarının kaçamaması için gerekli tedbirlerin alınması,
- Denetimlerin sürekli olarak yapılması gerekmektedir.

Trafik denetimlerinin entegre olarak diğer sorumlu kurum ve kuruluşlarla birlikte yürütülmesi ve trafik kollaru denetimlerinin ilgili diğer tüm kuruluşların da görev alanlarına giren hususlarla ilgili denetimleri aksamadan yerine getirmeleri ile desteklenmesi, trafik güvenliği bağlamında çok önemlidir.

Uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan araştırmalara dayalı olarak belirlenen öncelikli mücadele alanları sırasıyla; aşırı hız, alkol ve uyuşturucu madde etkisinde araç kullanılması, cep telefonu kullanımı, kırmızı ışık ihlali, emniyet kemeri takılmaması, çocuk koruma sistemlerinin kullanılmaması ve koruyucu başlık kullanılmamasıdır.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Commission Recommendation of 6 April 2004 on "Enforcement In The Field Of Road Safety", Official Journal of the European Union L 111/75, (2004/345/EC), Recommendation;8

¹⁶⁷ SWOV Institute for Road Safety Research, The Enforcement Chain; Traffic Law Enforcement And Road Safety Targets, D-2000-11, Road Safety Workshop, 27 - 28 September 1999, Project number SWOV; 75.922, the Netherlands, 2000, s.10

¹⁶⁸ European Transport Safety Council, How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads, Pin Flash Report 31, 2016, s.19-22

Trafik koluğu denetimi, trafik güvenliği yönetiminin ayrılmaz bir parçası olmakla birlikte, tüm trafik güvenliğine ilişkin faydanın trafik koluğu denetimlerinden beklenmesi bilimsel olarak mümkün değildir. Trafik denetim yöntemleriyle ilgili olarak uluslararası kuruluşlar tarafından ortaya konulan yöntemler incelendiğinde genel olarak; trafik ekipleri tarafından yapılan denetim, elektronik sistemlerle denetim, araç içi cihazlarla denetim ve denetime yardımcı unsurlar olmak üzere 4 çeşit denetleme yönteminin kullanılmakta olduğu görülmektedir.

Trafik koluğu tarafından yapılan denetim faaliyetlerinin özünü; kural ihlali yapan sürücülerin denetim esnasında tespit edilerek durdurulması ve cezanın tebliğ edilmesi oluşturmaktadır. Trafik koluğunun fiziki olarak karayolu üzerinde bulunmasının yol kullanıcıları üzerinde ciddi oranda önleyici ve eğitsel etkilerinin bulunduğu gerçeğinden hareketle, trafik koluğu tarafından yapılan trafik denetim faaliyetleri zaman içerisinde çeşitlenmiştir.

Amaçlarına göre denetimler; hedef odaklı trafik denetimi, entegre trafik denetimi ve genel denetim olmak üzere ayrılırken, trafik koluğunun üniformalı olup olmamasına ve kullandığı araç cinsine göre de; resmi trafik ekipleri ile sabit veya seyir halinde denetim, sivil trafik ekipleriyle sabit veya seyir halinde denetim, hava araçlarıyla denetim gibi çeşitleri mevcuttur.

"Genel Trafik Denetimleri"; yol kullanıcılarına denetlendiklerinin hissettirilerek kurallara uyumlarının sağlanması amacıyla yapılan ve genel olarak araç ve sürücüye ilişkin zorunlu belgeler ile genel trafik kurallarına uyumun yapıldığı denetimlerdir.

Kaza kara noktalarındaki denetimler başta olmak üzere, trafik güvenliğine tehdit oluşturan belli bir ihlal türünün araştırılarak gerekli yaptırımın tatbik edildiği denetim türü **"Seçimli Trafik Denetimleri"** olup, tehlikeli madde taşıyan araçların denetiminde olduğu gibi seçimli trafik denetiminin trafik koluğu dışında diğer birimlerin katılımı ile birlikte ve müştereken yapılması durumunda diğer birimlerin de denetime iştiraki söz konusu olduğundan bu tür denetimlere ise **"Entegre Trafik Denetimleri"** adı verilmektedir.

Trafik denetimlerinde öne çıkan temel hususlardan birisi "Hale Etkisi"¹⁶⁹ olup, yapılan araştırma raporlarının sonucu özetle;¹⁷⁰

- Sabit denetime göre seyir halinde yapılan denetimde hale etkisinin daha uzun süre devam ettirilebildiği,
- Polis denetimlerinin hale etkisinin 1 saat ile 8 hafta arasında değişen sürelerle devam ettirilmesinin mümkün olduğu,
- Uzun süreli hale etkisinden bahsedilebilmesi için denetim faaliyetlerinin görünürlüğünün en az 6 gün boyunca devam etmesi gerektiği, değerlendirilmektedir.

Trafik koluğu denetimlerinin olumlu yönleri arasında;¹⁷¹

- İhlal yapan sürücüye en kısa sürede dönüş sağlanmış olması,
- Polis memurunun ihlal yapan sürücüye ihlalin niteliği, ceza ve ihlale devam ederse olası sonuçları hakkında bilgi verebilmesine imkân tanınması,
- İhlal yapan sürücünün durdurularak yaptırım uygulandığını gören diğer sürücülerin kurallara uyum yönünde davranış değişikliği göstermeleri, sayılmaktadır.

Trafik koluğu denetimlerinin olumsuz yönleri arasında ise;¹⁷²

- İnsan gücüne dayalı olması,
- İnsandan kaynaklanan hatalara açık olması,
- Teknolojik sistemlerle yapılan denetimler kadar ihlal tespit oranının yüksek olmaması, gösterilmektedir.

Elektronik trafik denetleme sistemleri; trafik kural ihlali yapan sürücülere gerekli idari yaptırımın uygulanması suretiyle trafikteki riskli davranışların önlenmesini amaçlayan, trafik denetimlerinde insan gücü sarfiyatını ve insan kaynaklı hataları en aza indiren, trafik ihlali ile ihlali yapan aracın ve sürücüsünün kaydını yapmak suretiyle delil tespiti yapabilen elektronik donanım ve yazılım bileşenlerinden oluşan sistemler bütünüdür. Çeşitli ülkelerde yaklaşık otuz yıldır kullanılmakta olan elektronik denetleme sistemlerinin odaklandığı başlıca iki temel ihlal türü olarak diğer dünya örneklerinde **"hız ve kırmızı ışık ihlalleri"** önde gelmektedir. Ancak son dönemde, teknolojideki gelişmelere bağlı olarak bu iki temel denetim şekline yenileri de ilave edilmiştir.

¹⁶⁹ Hale Etkisi; Polis denetimini mesafe ve zaman olarak geçtikten sonra da yol kullanıcılarının kurallara uygun davranmaya devam etmeleri olarak dışa vuran geçici davranış değişikliği etkisidir.

¹⁷⁰ Transportation Research Record; Journal of the Transportation Research Board, An analysis of the effects of speed limit enforcement cameras with differentiation by road type and catchment area, Doi; 10.3141/1865-05, Volume; 1865 issue; 1, 2004, s. 28-34.

¹⁷¹ SWOV Institute for Road Safety Research, Efficient Police Surveillance Of Alcohol In Traffic; Annual Report Experiment In The Leiden Sub-Region. Leidschendam, Report; 91-46, 1991, s.18

¹⁷² EC; Mobility And Transport, Road Safety, Physical Policing David M. Zaidel, Total Speeding Management (TSM) - A Different Way For Controlling Speeding, Paper presented at the 13th ICTCT Workshop, 2000

Anlık hız denetimi kameranın gördüğü alan ile sınırlıdır. Anlık hız kameralarının hale etkisi de kameranın bulunduğu noktadan önceki 100 metre ve kamerayı geçtikten sonraki yaklaşık 100 metre devam etmekte olup, ortalama hız koridorlarıyla yapılan denetimlere göre anlık hız denetleme sistemlerinin mesafesinin hale etkisi çok daha sınırlıdır.¹⁷³

Anlık hız ihlal tespit sistemleriyle ilgili olarak göz önünde bulundurulması gereken başka bir husus ise "**Kanguru Etkisi**" olarak adlandırılan denetimden kurtulduktan sonra ortaya çıkan ihlal davranışıdır. **Kanguru etkisi davranışında; sürücü anlık hız denetleme sistemi nedeniyle kaybedeceğini veya kaybettiğini düşündüğü zamanı telafi etme isteğiyle, aşırı hız yapmakta ve bu durum ihlal sisteminin bulunduğu noktanın öncesinde ve sıklıkla da sonrasında yine aşırı hıza dayalı kazaya sebep olmaktadır.** Bu nedenle, uluslararası kuruluşların raporlarında, anlık hız sistemleri yerine ortalama hız sistemleri tavsiye edilmektedir.¹⁷⁴

Teknolojinin gelişimi çerçevesinde "**Araç İçi (in-car) Sistemlerle Trafik Denetimi**" de mümkün hale gelmiştir. Bu sistemler, araç sürücüsünün trafik kurallarına uyumunu kolaylaştıran veya artıran teknolojik uygulamalardır.

Araç içi akıllı sistemler arasında; takograflar, alkol kilitleri, akıllı hız yardım (ISA) sistemleri, takip mesafesi uyarı sistemleri, emniyet kemeri uyarı sistemleri, arkadan çarpma uyarı sistemleri ve adapte edilebilir seyir kontrol (ACC) sistemleri gibi sistemler bulunmaktadır. Bu sistemlerin her biri riskli sürücü davranışlarından bir veya birkaçının önlenmesini amaçlamaktadır. Sürücüye yardımcı olarak trafik kazasına karışmasını önleyen bu sistemler, denetimden ziyade sürücüye yardımcı olan sistemlerdir. Bu sistemlerden en yaygın olarak trafik denetimlerinde kullanılanlar takograflar ve alkol kilitleri olup, teknolojik gelişmelere dayalı olarak daha fazla araç içi akıllı sistemler yoluyla trafik denetimlerinin yapılması mümkün olacaktır.

Trafik denetimlerine yardımcı diğer bir alan ise, şahit oldukları kural ihlallerini öngörülen usule göre trafik birimlerine bildirerek, ihlali gerçekleştiren yol kullanıcılarına idari yaptırım uygulanmasına ve bu yöntemle trafik kurallarına her zaman ve her yerde uyulmasının sağlanması için algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirilmesine katkısı olan uygulamalardır. Bu uygulamaların başında, bazı ülkelerde toplum destekli polislik yöntemi olarak kabul edilen¹⁷⁵ "**Fahri Trafik Müfettişi**" uygulaması gelirken, son yıllarda ülkemizde genel hizmet polislerine verilen, trafik eğitim sonrasında trafik ihlal tespiti yetkisi de bu kapsamda değerlendirilmektedir. 2017 tarihli Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi kapsamında riskli yol kesimlerine ve kazaların yoğunlukla meydana geldiği yol kesimlerine yerleştirilen "**Maket/Model Trafik Ekip Otoları**" tarafından sürücüler üzerinde oluşturulan etkinin de bu bağlamda değerlendirilmesi gerekmektedir.

GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı İçerisinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Trafik Denetimleri Yoluyla Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Trafik kolluğu denetim stratejilerinde stratejinin amaçlarına, hangi denetim yöntemlerine başvurulacağına, hedeflerin nitelik ve niceliklerine yer verilmesi, denetim faaliyetlerinin her birinin başarısının veriler ışığında değerlendirilmesi,
2. Trafik kurallarının, düzenlemelerin, işaretlerin, denetim metodlarının ve cezaların uluslararası standartlara uygun olarak tespit edilmesi,
3. Trafik güvenliğinin güçlendirilmesi amacıyla, trafik kolluğu denetimlerinin öncelikli olarak kazalardaki şiddet oranını ve kazaların sayısını artıran trafik ihlallerine yönelik yapılması,
4. Özellikle aşırı hız, emniyet kemeri, alkol ve uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma konusundaki denetimlerde "**sıfır tolerans**" yaklaşımına uygun davranılarak; hız, alkol ve emniyet kemeri konularında etkin, sürekli ve yoğun denetimlerin ve denetleme planlarının ısrarlı olarak yapılması,
5. Her ne kadar yol kullanıcıları davranışları üzerindeki etkisi sınırlı olarak ölçülmüş olsa da, masrafı en az denetim yöntemi olarak bilinen **periyodik, kısa süreli ve yoğun olarak yapılan** şok denetimlerin ihtiyaç duyulduğu zamanlarda yapılması,
6. Etkinlik açısından ikinci sırada yer alan seçici denetim metodunun, kazaların yoğun olarak meydana geldiği yerlerde ve belli bir ihlal davranışına yönelik olarak yapılması,
7. Mevcut denetim faaliyetlerinin görünürlüğünün artırılması ile algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirme yönünde çalışmalar yapılması, yardımcı ekipmanlardan, malzeme ve taktiklerden faydalanılması,
8. Trafik ihlallerinin tespit edilmesi amacıyla daha fazla teknolojinin trafik denetimlerinde kullanılması,
9. Trafik kolluğu tarafından yapılan trafik denetimlerinin başarısı, yol kullanıcılarının davranışlarında anlamlı değişiklik yapabilme kapasitesine bağlı olduğundan, algılanan yakalanma risk duygusunun yükseltilmesi için denetimlerin adım adım artırılmasına odaklanılması,

¹⁷³ European Commission; Innovation and Networks Executive Agency (INEA), Installation Of Section Control & Speed Cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube, Grant number 633485, 2017, s.6-7

¹⁷⁴ Accident Analysis and Prevention, "Speed Cameras, Section Control, And Kangaroo Jumps-A Meta-Analysis", 2014, s.200-208

¹⁷⁵ Accident Analysis and Prevention, "Classifying Urban Crashes for Countermeasure Development", 1995, s.283-294

10. Yol kullanıcıları davranışlarındaki gelişmeler takip edilerek yabancı plakalı araçların denetimi, yabancı sürücü belgelerinin denetimi, yeni tip uyuşturucu maddelerin denetimi ve agresif sürücüler gibi alanlarda özel denetimlerin planlanması,
11. Yol kullanıcıları üzerindeki etkisinin daha fazla olmasından dolayı, trafik kolluğu tarafından yapılan denetimlerde sürücünün durdurularak yaptığı ihlalin belirtilmesi ve yapılan ihlalin olası olumsuz sonuçlarının anlatılması ve idari yaptırımın tatbik edilmesi,
12. Denetimlerle birlikte yol kullanıcılarının davranışlarının bu denetimlerle ne kadar değiştirildiğinin ölçülmesi, denetimlerin birden artırılmasının etkisi sınırlı olacağından, bunun yerine kademeli ve yol kullanıcıları davranışlarını kalıcı olarak değiştirecek şekilde denetimlerin artırılması,
13. Belli bir ihlal türünde davranış değişikliği sağlandıktan sonra diğer bir ihlal türü üzerinde yoğunlaşılmasına yönelik denetim planlarının yapılması,
14. Ülkemizden transit araç geçişine kaynaklık eden komşu ülkeler ile ülkemize çok sayıda turist gönderen ülkelerle ortaklaşa denetim metotlarının geliştirilmesi, kaynak ülkelerdeki hatalı yol kullanıcıları davranışlarının ülkemizde de devam ettirilmemesi için ikili ve çok taraflı işbirliği anlaşmalarının, ortak eğitim ve denetim mekanizmalarının oluşturulması, ülkemizdeki yabancı yol kullanıcılarına ülkemiz trafik kurallarının tanıtımının yapılması, ihlal yapan araç ve sürücü bilgilerinin paylaşımı ile ceza puanları dâhil trafik cezalarının karşılıklı infazına ilişkin düzenlemelerin yapılması,

15. Trafik kolluğu denetimlerinin kamuoyu tarafından geniş seviyede desteklenmesi için bu denetimlerin vatandaşların can ve mal güvenliğini sağlamak amacıyla yapıldığının uygun vasıtalarla kamuoyuna anlatılması,
16. Coğrafi bölgelerin özelliklerine ve mevsim şartlarına göre tarım bölgeleri için traktör denetimi, kış şartlarının uzun sürdüğü bölgeler için kış lastiği denetimi gibi bölgesel denetim planlarının yapılması,
17. Trafik güvenliğinin sağlanmasında, bazı ülkelerde örnekleri görülen tek bir polis birimi tarafından asayiş ve trafik görevlerinin birlikte yerine getirilmesinden ziyade, münhasıran oluşturulan uzman trafik kolluğu birimlerinin trafik güvenliğinin sahiplenilmesi, bilgi birikimi ve profesyonelleşme, eğitimlik fonksiyonunun yerine getirilmesi, üst seviyede halkla ilişkiler yeteneği kazanılması gibi olumlu yönleri nedeniyle trafik birimlerinde branşlaşmaya ve uzmanlaşmaya devam edilmesi,
18. Trafik denetimleri sadece polisin görevi olarak görülmemekle, diğer kurumların görev alanına giren hususların da trafik güvenliğinin bütünlüğü içerisinde ilgili kurumlar tarafından denetlenmesi,
19. Uzun vadeli çalışmalarda araç içi denetim teknolojilerindeki gelişmeler (akıllı hız adaptörü, GPS sistemleri vb.) çerçevesinde trafik kolluğu denetim metotlarının da değişmesi.



a. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "KURAL İHLALİ ODAKLI" Trafik Denetimleri

Karayolu trafik güvenliği alanında yapılan analiz ve değerlendirmelere göre, trafik güvenliğinin sağlanabilmesi, trafiği oluşturan yol kullanıcısı (insan), araç, yol ve çevre faktörleri üzerinde yapılacak çalışmalara bağlıdır. Vizyon Sıfır ve Güvenli Sistem Yaklaşımı gibi trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak geliştirilen teorilerde de bu ana eksen etrafında çalışmalar odaklanmaktadır.

Bu bağlamda trafik kurallarının sürücü davranışları üzerinde etkili olabilmesi için herhangi bir yakalanma veya ceza görme ihtimali olmasa bile birey tarafından gönüllü olarak uyulması durumunda etkili olabileceği, değerlendirilmektedir. Bu sebeple, diğer kanun ve kuralların toplum nezdinde kabulünü etkileyen genel şartlar gibi, *trafik kurallarının sürücüler başta olmak üzere yol kullanıcıları tarafından gönüllü olarak kabulü için de iki temel şart mevcuttur*,¹⁷⁶

1. Kural bilinmelidir,
2. Kural uygulanabilir olmalıdır.

Bu iki şartın sağlanamadığı kuralların, uygulamaya geçirilme imkanı bulunmamaktadır.

Trafik kurallarına bu iki temel şartı uygulayacak olursak;

Trafik kuralları öncelikle toplum tarafından bilinmeli, trafik yasaklamaları ile düzenlemelerinin nedenleri, uyulmaması durumunda ne gibi sonuçlarının ortaya çıkacağı toplum tarafından üst seviyede kabul edilmelidir. Kuralın uygulanabilir olması ise, sokaktaki herhangi bir eğitim, bilgi ve kültür seviyesindeki yol kullanıcıları tarafından insani yetenekler ve kapasite çerçevesinde söz konusu kuralın uygulanabilir olmasıdır. Örneğin, herhangi bir şarta bağlı olmaksızın, yol kullanıcısı olarak tüm insanların "yaya" biçiminde trafiğe katılabildiği göz önünde bulundurulduğunda, özellikle yayalar için konulan kuralların uygulanabilirlik seviyesinin toplumun her kesimine hitap edebilir durumda olmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Trafik kurallarının uygulanabilir olmasının koşulları ise;¹⁷⁷

1. **Etkililik;** Yol kullanıcısı, kurala uyduğu sürece trafik kazasına karışma ihtimalinin azaldığını bilmelidir. Trafik kurallarının uluslararası olarak her ülkede aynı şekilde uygulanması etkililik açısından artı nitelik getirmektedir.
2. **Açıklık;** Uyulması istenen trafik kuralı herkesin anlayacağı kadar açık ve anlaşılır olmalıdır. Birey hangi koşullarda bu kuralı ihlal ettiğini de ayırt edebilmelidir.
3. **Anlaşılabilirlik;** Kurala uyum durumunda, yol kullanıcısının uyum hali, dışarıdan bakan diğer yol kullanıcıları tarafından açıkça anlaşılabilir olmalıdır. Örneğin; dönüş esnasında sinyal veren sürücünün, araç ışıkları diğer yol kullanıcıları tarafından görülebilmelidir. Görünürlüğün

diğer yönü ise, ihlalin de yol kullanıcıları ve denetimden sorumlu olan birimler tarafından da görülmesi sonucunu doğuracaktır.

4. **Çekicilik;** Trafik kurallarını ihlal etmek, yol kullanıcıları açısından itici, kurallara uymak ise çekici olmalıdır. Yani, yol kullanıcısı trafik kuralını ihlal ettiğinde, diğer yol kullanıcılarına göre avantajlı bir duruma geçmemelidir. Örneğin, kırmızı ışıkta bekleyen sürücüler varken, kırmızı ışıkta durmadan yoluna devam eden sürücü, bekleyenlere göre öne geçme, işe erken varma, trafik sıkışıklığından erken kurtulma gibi avantajlar elde ediyorsa, ışıkta beklememe (kurala uymama) davranışına devam edecektir.

5. **Sosyal Kabul;** Yukarıda bahsedilen şartlara uygun olarak hayata geçirilen trafik kuralları, zamanla sosyal açıdan kabullenilip sosyal norm haline geleceğinden, kuralların kabulü için başta gösterildiği kadar çabaya ve daha fazla kaynağın harcanmasına ihtiyaç kalmayacaktır.

"Trafik kazalarının önlenabilir mahiyette bir halk sağlığı sorunu olduğu ve Güvenli Sistem Yaklaşımı ile çözümünün mümkün olduğu"¹⁷⁸ anlayışından hareketle, sistemi oluşturan ana öge olan "İNSAN" unsurunun trafik kazası yapmasına neden olan tüm faktörlerin ortadan kaldırılması amacıyla bilimsel mücadele gerekmektedir.



¹⁷⁶ U.S. Department of Transportation, Driver Behavior and Legal Sanctions, In Driver Behavior-Cause and Effect, 1968.s. 189,

¹⁷⁷ Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments; Critical Issues in Driver Interactions with Intelligent Transport Systems, Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour; comfort through satisficing, 2007, s.191

¹⁷⁸ WHO, Save Lives - A Road Safety Technical Package, ISBN 978-92-4-151170-4,2017,s.9

İ. Hız Denetimi



Dünyada trafik kazası neticesi meydana gelen ölümlerinin üçte birinin ana nedeni olan aşırı veya uygun olmayan hız, diğer nedenlere bağlı olarak meydana gelen trafik kazalarının da şiddetini artıran temel etkidir.

Hız probleminin çözümü; yol dizaynı, mühendislik tedbirleri, araç içi teknolojilerin kullanımı ve trafik kolluğu denetimleriyle mümkündür.

Aşırı hızın daha çok genç ve erkek sürücüler tarafından yapıldığı, alkol, yol yapısı, trafik yoğunluğu ve hava şartlarının hız seçiminde etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Araç hızındaki her 1 km/s artış; %3 oranında yaralanma riskini ve %4-5 oranında ölüm riskini artırmaktadır. Ortalama hızın %5 azaltılmasının, ölümlü trafik kazalarının %30 azalmasını sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Trafik kazalarının yoğunlaştığı yol kesimlerinde yürütülmesi gereken en yerinde denetim şekli hız denetimleridir. Özellikle kazaların meydana geldiği yol kesimlerinde hız denetimlerinin yapılması toplum tarafından kolay kabul edilmekte ve ayrıca hız denetimleri diğer tüm ihlal çeşitlerinin de engellenmesinde ana etken olmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü'nün analizlerine göre hız denetimlerinde en fazla el kameraları, sabit kameralar ve mobil kameralar kullanılmaktadır.¹⁷⁹

Hız denetimleriyle ilgili 1000 kişiye düşen en yüksek ceza yazma oranı, Hollanda, Avusturya ve İsviçre'dedir. 2008 yılında 1000 kişilik nüfusa düşen hız cezası oranı Hollanda'da 558 ve Avusturya'da 456 iken İsviçre'de 2007 yılında 335'dir. Bu ülkelerde elektronik denetleme sistemleriyle özellikle ortalama hız koridorları üzerinden hız cezaları yazılmaktadır. İspanya'da da hız kameralarının sistematik olarak devlet karayolu ağına kurulduğu 2006 yılından sonra hız cezası sayısında artış yaşanmış olup, 2009 yılında 1000 kişilik nüfusa düşen hız cezası sayısı 295 olmuştur.¹⁸⁰

Ülkemizde 2019 yılında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları incelendiğinde %40'ının nedeninin "**Hız Kuralının İhlal Edilmesi**" olduğu ve kazaların çoğunluğunun "**tek araçlı, hıza ve dikkatsizliğe bağlı**" yoldan çıkma şeklinde meydana geldiği değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda, ülke genelinde yürütülen Radarla Hız Denetimlerinin yanında denetimlerin etkinliğinin artırılarak hız kaynaklı meydana gelen trafik kazalarının azaltılması için özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

¹⁷⁹ ibid, s.15-17

¹⁸⁰ European Transport Safety Council (ETSC), Traffic Law Enforcement Across The EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, Brussels, 2011, s.23

HIZ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Hız Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Hız denetimi planlamalarında; trafik koluğu, yol ve çevresinden sorumlu birimlerin uzmanları ile işbirliği/koordinasyon halinde, trafik yoğunluk ve yola ilişkin verilerin incelenmesine dayalı olarak, kazaların oluş şekilleri ve yerlerinin göz önünde bulundurulması,
2. Hız nedeniyle meydana gelen kazalara ilişkin sıcak noktaların tespit edilmesi,
3. Hız denetimlerinin öncelikle; hızdan kaynaklı kazaların sıklıkla meydana geldiği yollar, yerler ve zamanlara odaklanması,
4. Hız denetimlerinde başarılı olunması için, denetimlerin hedeflerine, başarı kriterlerine, çıktılara ve yöntemlerine yönelik bilgilere denetim planlamalarında yer verilmesi,
5. İkametgâhların ve incinebilir yol kullanıcılarının yoğun olduğu bölgelerde 30 km/s azami hız sınırının konulması ve hız kesici fiziki düzenlemelerin yapılması,
6. Özellikle hıza bağlı kazaların meydana geldiği yol kesimleri başta olmak üzere, kaza yoğun noktalarda trafik koluğunun denetim yapmasına imkân veren denetim alanlarının yolun yapım, bakım ve onarımından sorumlu kuruluş tarafından yapılması,
7. Anlık hız olarak bilinen noktasal hız ölçüm anlayışının trafik güvenliğine olan katkısı sınırlı olduğundan, bu anlayışın terk edilerek, kazaların yoğun olduğu yerlerde ortalama hız koridorları oluşturularak hız denetimlerinin yapılması,
8. Hızdan kaynaklanan ölüm vakalarının meydana geldiği ve kaza kara noktalarını içeren yol kesimlerinde ortalama hız koridorları oluşturularak hız denetimlerinin yapılması,
9. Ana arterler üzerinde bulunmasa da yaz ve kış turizminin yoğun olduğu ve dönemsel olarak araç trafiğinin artış gösterdiği yol kesimlerinde hıza bağlı kazaların önlenmesi amacıyla ortalama hız koridorları oluşturularak hız denetimlerinin yapılması,
10. Tüm otoyollarda ve devlet karayollarında öncelikle yük ve yolcu taşımacılığın yoğun olarak yapıldığı iller arası ana akslar olmak üzere kaza kara noktalarının bulunduğu şehiriçi ve şehirdışı yollarda ortalama hız koridorları oluşturularak hız denetimlerinin ara verilmeden yapılması,

11. Hız kaynaklı trafik kazalarının yoğunlaştığı noktasal yol kesimlerinde, yolun yapım ve bakımından sorumlu olan kurum veya kuruluş tarafından altyapı iyileştirmelerinin ve koruyucu çevre düzenlemelerinin yapılması ve aynı yerde yol kullanıcısı davranışlarının değiştirilmesi ve hız sınırlarına uyumun sağlanması amacıyla trafik koluğu tarafından mobil radar ile hız denetimi yapılması,
12. Ekip araçlarına sabitlenen radar cihazlarıyla yapılan hız denetimlerinin görünürlüğünün ve sorumluluk güzergahının tamamında tahmin edilemezlik seviyelerinin artırılması,
13. Trafik polis aracının yol üstüne konumlandırılarak yapılan hız denetim metodunun önleyicilik vasfından faydalanılması, denetim yapılmadan da aracın denetim modunda yol üstünde bulundurulması,
14. Gece yapılan hız denetimleriyle birlikte algılanan ve gerçekleşen yakalanma riskinin yükseltilmesi,
15. Tüm yol ağında, resmi ve sivil polis araçları ile yapılan seyir halindeki hız denetimleri ile sürücüler üzerinde her zaman ve her yerde polis tarafından hız denetimi yapıldığı izleniminin oluşturulması,
16. Güzergâhlarda yapılan hız denetimlerinin medya araçlarıyla duyurulması, denetimin yapılmadığı zamanlarda bile denetim yapıyor algısı oluşturularak kazaların önlenmesi,
17. Trafik güvenliği bakımından önde gelen ülkelerde örnekleri olan, trafik koluğu ekip araçlarının konulmasının mümkün olmadığı yol kesimlerinde maket model hız kameraları ile sürücüler üzerinde algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması,
18. Maket/model hız kameralarının yerinin değiştirilerek tüm güzergâhtaki araçların hız sınırlarına uymalarının sağlanması,
19. Denetim faaliyetlerinin etkinliğinin uyu/uzay etkileşimli cihazlar ile artırılması,
20. Hız denetimlerinin etkinliği için dijital takograf cihazı kullanımının devreye sokulması,
21. Sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerine (takograf) ilişkin mevzuatın uygulanmasına yönelik yol kenarı denetimlerinin yapılması için etkinliğinin ve mevcut kapasitenin geliştirilmesi,
22. Algısal tedbirlerle (üç boyutlu yaya geçidi çizimi, tümsek çizimi, zikzaklı şerit çizimleri vb.) düşük maliyetli olarak hız azaltma tedbirlerinin uygulanması,
23. Piyasaya sürümü yapılan tüm yeni araçlarda hız sınırlayıcı sistemlerinin standart ekipman olarak zorunlu hale getirilmesi,
24. İki/üç tekerlekli motorlu araçların hızlarının denetlenebilmesi amacıyla standartlara uygun plaka takma zorunluluklarının denetimi,

25. Hızdan kaynaklı ihlallere bağlı yaptırımın caydırıcı şekilde artırılması,
26. Hız ihlalinde ceza ile birlikte, uyarı mektubu ve zorunlu eğitim gibi alternatiflerin düzenlenmesi,
27. Hız ihlallerinin, ceza ve usul yönünden, itiraza ve tereddüte mahal vermeyecek şekilde uygulanması, itiraz durumunda mahkeme süreçlerinin kısaltılması ve hızlandırılması,
28. Hız sınırlarına uyulmamasının mükerrer ihlali halinde sürücü belgesinin geçici olarak alınması,
29. Mükerrer olarak hız ihlali yapan sürücüler için ceza puanı sisteminin katlanarak uygulanması,
30. Yol kullanıcılarının hız davranışlarındaki değişimlerinin yılda üç defa değerlendirilmesi/raporlanması,
31. Yeni nesil hız ölçüm cihazı alımı için projeli çalışmaların yapılması.



ii. Alkol Denetimi

Diğer trafik kusurları kadar yaygın olmamasına karşılık tehlikelilik vasfı yüksek olan bir ihlal türü de alkol etkisinde araç kullanılmasıdır.

Araştırmalara göre, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin toplam trafik kazası ölümlerinin %25'inin alkol kaynaklı olduğu değerlendirilmektedir.

2015 yılında alkol etkisinde araç kullanma konusunda en aktif ülkeler olan; Estonya'da 1.000 kişilik nüfusa düşen alkol denetimi sayısı 677, Polonya'da 466, Finlandiya'da 279, Avusturya'da 180 ve Slovenya'da ise 156 olmuştur.

En düşük ülkeler olan Romanya ve Litvanya'da 1.000 kişi içinde alkol denetimine tabi tutulma oranı yıllık bazda 100'ün altındadır.¹⁸¹

Alkol denetimlerinde farklı ülkelerde uygulanan metodlar mevcuttur;¹⁸²

- **Kazaya Karışan Tüm Sürücülerin Alkol Testine Tabi Tutulması;** Trafik kazasına karışan tüm sürücüler kusur oranları önemli olmaksızın alkol testine tabi tutulmaktadır.
- **Seçimli Alkol Denetimi;** Akan trafikte şüpheli davranışları müşahade edilen sürücüler durdurularak nefes testine tabi tutulmaları veya müşterilere alkol sunumu yapılan restoran, bar ve diskotek gibi yerlerden çıkan sürücülerin alkol testine tabi tutulması biçiminde alkol denetimleri yapılmaktadır.
- **Sondajlama Alkol Denetimi;** Uygulama noktasına gelen sürücülerden rastgele durdurulmak suretiyle veya her 5'inci sürücünün, 10'uncu sürücünün vb. durdurulması suretiyle yapılan alkol denetimidir.
- **Sistemik Alkol Denetimi;** Belli bir coğrafi alan belirlenerek o alandaki tüm sürücülerin durdurulması ve nefes testine tabi tutulmalarıdır. Aynı şekilde, uygulama noktasına gelen tüm sürücülerin durdurularak nefes testine tabi tutulması biçiminde de uygulanmaktadır.

Alkol etkisi altında araç kullanma konusuyla ilgili olarak Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan çalışmalarda;¹⁸³

- Alkol sınırlamalarının kanunlarla yapılmış olması,
- Alkol etkisinde araç kullanmada temel denetim ölçütünün, kandaki alkol miktarı/konsantrasyonu (BAC)¹⁸⁴ veya kandaki alkol miktarının muadili nefesteki alkol miktarı/konsantrasyonu (BrAC)¹⁸⁵ olarak kabul edilmesi ve tüm trafik güvenliği unsurlarında standartların tek değer üzerinden takibi,
- Genel sürücüler için kandaki alkol miktarı/konsantrasyonu limitinin ≤ 0.05 gr/dl olarak, genç/acemi ve profesyonel sürücüler için kandaki alkol miktarı/konsantrasyonu limitinin ise ≤ 0.02 gr/dl olarak belirlenmesi, tavsiye edilmektedir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48. Maddesi "**Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla, kollukça teknik cihazlar kullanılır.**" hükmü uyarınca araç sürücüleri alkol kontrolüne tabi tutulmaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak, sürücülerin trafik kural, yasaklama ve kısıtlamalarına uygun şekilde araç kullanmaya yönlendirmek, alkol etkisinde araç kullanım kaynaklı trafik kazalarını önlemek ve kaza sonucunda meydana gelen can ve mal kayıplarını en aza indirmek amacıyla; ülke genelinde yürütülen Alkol Denetimlerinin yanında denetimlerin etkinliğinin artırılması için özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir

Sürücülerin alkol oranlarının Alkolölçer Cihazı ile Karayolları Trafik Kanunu'nun 48'inci Maddesinde belirtilen limitlerin üzerinde tespit edilmesi halinde aynı maddede belirtilen idari yaptırım uygulanmaktadır.

Mevcut durumda sürücülerin alkol oranlarının tespitinde;

Sürücü bilgilerinin girildiği, tarih, saat ve ölçüm sonucu ile cihaza ait seri numarasını ve kalibrasyon durumunu gösterir çıktı verebilen teknik cihazlar kullanılmaktadır.

Trafik birimlerine yeterli sayıda teknolojisini geliştirilmiş alkolölçer cihazı alınmakta ve yoğun olarak denetim faaliyetleri gerçekleştirilmektedir.

¹⁸¹ European Transport Safety Council (ETSC), How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads, Pin Flash Report 31, 2016, s.19-22

¹⁸² European Transport Safety Council (ETSC), Traffic Law Enforcement across the EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, Brussels, 2011, s.17-18

¹⁸³ WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2 https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/2pager-Enforcement-final.pdf

¹⁸⁴ BAC; Blood alcohol concentration

¹⁸⁵ BrAC; Breath alcohol concentration



ALKOL DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Alkol Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Trafik kolluğu tarafından yapılan alkol denetimleriyle; alkollü olarak araç kullanan sürücülerin yakalandıkları konusundaki algı seviyesinin yükseltilmesi ile trafiğin denetim altında tutulduğu düşüncesinin pekiştirilmesi,
2. Denetimlerde alkolden kaynaklanan kazaların yoğun olarak meydana geldiği yerlerin hedeflenmesi ve algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması,
3. Alkol etkisinde araç sürme davranışıyla mücadele için en etkin yöntem olarak devamlı surette ve sürücüler arasında ayırım yapmadan (rastgele) yoğun olarak nefes testlerinin uygulanması,
4. Alkol etkisinde araç kullanma konusunda yıllık hedeflerin konulduğu denetim planlarının hazırlanması,
5. Kaynakların verimli kullanılması amacıyla alkol denetimlerinde yollardaki alkollü sürücü sayısının daha yüksek olduğu saatlerin, günlerin ve yerlerin seçilmesi,
6. Sondajlama usulü yapılan alkol denetimlerinin yanında, denetim noktasından belli bir denetim süresi boyunca geçen tüm sürücülerin alkol testine tabi tutulması,
7. Alkol denetimlerinin; uzun soluklu, değişmeyen yoğunlukta ve kombine yöntemlerle (eğitimle ve bilgilendirmelerle desteklenerek) yürütülmesi,
8. Alkol denetimlerinin görünürlüğü yüksek olarak ve önceden tespit edilen sabit noktalarda rotasyon (yer değiştirme) usulüyle yapılması ve daha fazla alanda hâkimiyet kurulabilmesi için denetim noktalarındaki uygulamanın iki saatten uzun sürdürülmemesi,
9. Algılanan yakalanma riskinin yükseltilmesi için, trafik denetimi dışında başka amaçlar için oluşturulan denetim noktalarında da alkol denetimlerinin yapılması,
10. Alkol denetimi yapmak için denetim noktası kurulmasına yeteri kadar personel ve ekip sayısının olmadığı durumlarda, alkol denetiminin seyir halindeki araçların durdurulması şeklinde yapılması,
11. 22.00-03.00 saatleri arasında önceden tespit edilecek noktalarda trafik dışındaki diğer birimlerin de müşterek katılımı ile etkin denetim planlanmasının yapılması,

12. Alkol denetimlerinin başarılı olması için, denetimlere katılan trafik personeline yönelik eğitimlerin verilmesi ve denetimlerin sonuçlarıyla ilgili geri bildirim amaçlı değerlendirmelerin yapılması,
13. Alkol etkisinde araç kullanan sürücülerin tespit edilme yöntemlerinin (aracın şeritten çıkması, şeritte tutulamaması şeklinde kullanılması, peltek konuşma ve alkol kokusu vb.) trafik kolluğu eğitimlerinde gösterilmesi,
14. Alkol etkisinde araç kullanma sorunuyla tam bir mücadele için tüm kolluk personelinin alkol etkisinde araç kullanmanın zararları ve bu durumda karşılaşılan bir sürücüye karşı hareket tarzı konusunda eğitime tabi tutulması,
15. Alkol denetimlerinin caydırıcı olabilmesi için; sürücü belgesinin geçici süre ile geri alınması veya iptaline ilişkin kombine yaptırımların uygulanmaya devam edilmesi,
16. Alkol etkisi altında araç kullanıldığının tespiti ile cezanın aniliği ve kesinliği prensibinden kaynaklı olarak cezanın önleyici yönünün güçlü tutulması için, sürücü belgesinin hemen geri alınması uygulamasına devam edilmesi,
17. Alkollü olarak araç kullananlara olduğu gibi, kullandıran araç sahiplerine de sorumluluk noktasında idari yaptırım uygulanması,
18. Alkol kilitlerinin kullanımı için yasal düzenleme yapılarak, alkol kilitlerinin teknik gerekliliklerinin standart hale getirilmesi, kısa vadede tüm ticari araçlarda zorunlu olarak kullanılmalarının sağlanması,
19. Alkollü araç kullanan sürücüler için araç içine monteli alkol kilitlerinin kullanılması,
20. Otobüs sürücüleri, filo sürücüleri ile okul servis sürücüleri gibi hassas sürücü grupları için alkol kilitlerinin zorunlu hale getirilmesi,
21. Alkolölçerlerin kalibrasyonu ve bakımı konularına aynı hassasiyetle devam edilmesi,
22. Alkol denetimlerinin etkinliğinin artırılması amacıyla pasif alkol denetim cihazlarının (alkol kilitleri) da devreye sokulması,
23. Sürücü davranışlarının şekillendirilmesi amacıyla; imkânlar ölçüsünde tüm polis denetimlerinde sistematik olarak alkol denetiminin de yapılması,
24. Ölümlü kazalarda, hayatını kaybeden sürücülerin de kanında alkol seviyesinin aksatılmaksızın tespitinin yapılmasına devam edilmesi,
25. Alkol denetim stratejilerinin yanında, alkol sunumu yapılan yerlerde, araçla o yerden ayrılmayı planlayan sürücülere alkollü olarak araç kullanmamaları gerektiğinin hatırlatılması için eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yapılması,



26. Alkol etkisi altında araç kullanılmasıyla ilgili toplam sürücü sayısının belirli bir kısmıyla ilgili yıllık hedefler konulması ve yılda en az her 5 sürücüden 1 tanesinin kontrol edilmesinin sağlanması,
27. Toplumun tamamının alkollü olarak araç kullanılmasının zararları konusunda bilgilendirilmesi amacıyla ulusal çapta kampanyalar yapılması,
28. Alkol etkisinde araç kullanma suçunu mükerrer olarak işleyen sürücülerin rehabilitasyon programlarına katılmalarının zorunlu hale getirilmesi ve bu programların sıkı sıkıya takip edilmesi,
29. Üçer aylık dilimler halinde, alkollü sürücülere ilişkin yapılan denetimler ve tespitlerle, ölümlü trafik kazalarına karşın alkollü sürücüler hakkında verilerin toplanarak analiz edilmesi.

iii. Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Denetimi

Uyuşturucu/uyarıcı madde etkisi altında araç kullanmanın tanımı ülkelere göre değişmekle birlikte, genel olarak ülkelerin yasalarında; *"kavramada, psiko-motor becerilerinde ya da dürtülerinde ölçülebilen bir azalmaya neden olan ya da bu tür etkileri yaratabilecek herhangi bir maddenin ya da bu tür maddelerin belirli bir orandan fazlasının sürücünün kanında tespit edilmiş olması hali olarak tanımlanmaktadır."*

Trafik denetimlerinde en fazla rastlanan uyuşturucu madde esrar ve en fazla rastlanan psikoaktif ilaç ise benzodiazepin grubu ilaçlardır. Kazaya karışan sürücüler üzerinde yapılan testlerden, yasadışı uyuşturucuların veya reçeteli söz konusu ilaçların genellikle alkol ile birlikte alınmasının çok daha yaygın olduğu anlaşılmaktadır.¹⁸⁶

Uyuşturucu alımının kanıtı; kan, idrar, tükürük, ter ve hatta saç dahil farklı biyolojik numunelerden tespit edilebilmesine karşılık, yol üstü/kenarı denetimlerinde, kolaylık açısından ağız sıvısı (tükürük) tercih edilmektedir.

Esrar ve opioidler dahil bazı uyuşturucuların performansı düşürme etkileri doza bağımlıyken, amfetaminler gibi diğer ilaçlarda etkileme oranı doza bağımlı olmayıp, kişinin tolerans düzeyi ve alkol ya da diğer uyuşturucularla birlikte alınması durumlarında farklı etkileri ortaya çıkmaktadır.

Ağrı kesiciler (opioidler), yatıştırıcılar (benzodiazepinler), antidepresanlar ve antihistaminler gibi psikoaktif ilaçlar bazen sürücülerin yetenekleri üzerinde önemli derecede etki göstermekte olup, yapılan çalışmalar; sürücülerin, tıbbi nedenlerden ötürü reçete ile ya da çeşitli şekillerde istismar ederek bu ilaçları kullanabildiğini göstermektedir.¹⁸⁷

24 Mayıs 2013 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 48'inci maddesinde yapılan değişiklikle; ***"Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla, kollukça teknik cihazlar kullanılır. Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin tespiti için kullanılacak teknik cihazların sahip olacağı asgari koşullar ile diğer usul ve esaslar yönetmelikte gösterilir"*** şeklinde teknik cihazlarla denetim getirilmiştir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 48'inci maddesinde, uyuşturucu/uyarıcı maddelerin etkisi altında araç sürme yasağına ilişkin yaptırımlar, Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 97'nci maddesinde ise trafik görevlilerince sürücülerin uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanıp kullanmadığının tespitine yönelik işlemlerin usul ve esasları düzenlenmiştir.

Bu kapsamda, kanunun uygulanmasına yönelik olarak İçişleri Bakanlığınca toplumsal bir sorun olan uyuşturucu kullanımı ile mücadele edilmesi noktasında, 7/24 esasına göre sürekli sahada olan trafik görevlilerimizin bu sorunla mücadelede ve trafik güvenliğinin sağlanmasının yanısıra sorumluların tespit edilmesinde ilgili birimlere vereceği destek ve katkıdan hareketle, tavır ve davranışlarından uyuşturucu veya uyarıcı madde kullandığından şüphe edilen sürücüler üzerinde denetimler gerçekleştirilmektedir.

Denetimlerde yapılan ön testlerde, sonucu pozitif olan araç sürücülerini genel kolluk ekiplerine teslim edilerek en yakın sağlık kuruluşuna gönderilmekte, kan numunesi alınması suretiyle doğrulaması yapılmaktadır.

Psikoaktif madde etkisi altında araç kullanımının önlenmesi ve trafik güvenliğinin sağlanmasını karşılamak amacıyla alınacak olan ağız (oral) sıvıdan psikoaktif (uyuşturucu/uyarıcı/uyutucu) madde ön taraması yapacak olan uyuşturucu test cihazının envantere kazandırılması amacıyla 2013 yılından itibaren çalışmalara başlanılmıştır.

Adli Tıp Kurumunun bulunduğu iller dikkate alınarak Ankara, İstanbul ve İzmir illerinde uyuşturucu test cihazı ile pilot uygulama yapılmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü koordinasyonunda;

Sağlık Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, ve Üniversitelerden akademik personelin katılımı ile 2015 yılında yapılmaya başlanan toplantılar neticesinde eşik değerler 19.01.2016 tarihinde belirlenmiştir.

2016 yılında teknik şartname hazırlanarak ihale yoluyla 20 adet cihaz ve 6.000 adet kit alımı gerçekleştirilmiş Adli Tıp Kurumunun bulunduğu Adana, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Hatay, İstanbul, İzmir, Malatya ve Trabzon illeri olmak üzere toplam 10 ildeki trafik birimlerine dağıtım yapılarak denetimlere başlanılmıştır.

2018 yılında 20 adet cihaz ve 5.000 adet kit alımı yapılarak denetimin yapıldığı 10 ile ek olarak Erzurum, Mersin, Kayseri, Konya, Samsun ve Şanlıurfa illerine de cihaz ve kit dağıtım yapılarak denetimin yapıldığı il sayısı 16'ya çıkarılmıştır. 2019 yılında 3.000 adet kit alımı gerçekleştirilmiş olup dağıtım yapılarak denetimlere devam edilmektedir.

Tüm illerde uyuşturucu test cihazı ve kitlerle denetimlerinin yaygınlaştırılması çalışmaları yürütülmektedir.

¹⁸⁶ European Commission, Traffic Enforcement in Europe; Effects, Measures, Needs And Future, Final report of the ESCAPE consortium, The "Escape" Project Contract N°; RO-98-RS.3047, 2003, s.36

¹⁸⁷ EMCDDA, Mercek Altındaki Uyuşturucular, Avrupa'da Uyuşturucu Etkisinde Araba Kullanmaya Tepki Verilmesi, Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi Briefingi 20, ISSN 1725-4450, Lüksemburg, 2009, s.1-4

UYUŞTURUCU VE UYARICI MADDE DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Uyuşturucu Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Uyuşturucu madde etkisinde araç kullanma konusunda yıllık hedeflerin konulduğu denetim planlarının hazırlanması,
2. Yasadışı uyuşturucu/uyarıcı maddeler etkisinde araç kullanımında "**Sıfır Tolerans**" yaklaşımı çerçevesinde diğer psiko-aktif maddeleri de içerecek şekilde kan/idrar/tükürük testlerinin de yaygın olarak yapılması,
3. İllerimizde Uyuşturucu Test Cihazı ve kitlerinin temin edilmesi, terminal noktalarında otobüs şoförlerine yönelik kontrollerin yaygınlaştırılması,
4. İlaçlardan hangilerinin sürücü davranışları üzerinde menfi etkisinin olduğunun tespiti ve ilaç kutularında belirgin olarak alınması durumunda sürüş yeteneğini etkilediğinin belirtilmesi yönünde çalışmalar yapılması ve ilaç kullanımının sürüş yeteneğine etkisinin denetlenmesi,¹⁸⁸
5. Denetimlerin yoğun olarak yapıldığı noktalarda; uyuşturucu testlerinin yapılmasının alkol testleri kadar kolay olmadığı, tükürükten yapılan testlerde tüm uyuşturucu maddelerin tespit edilmesinin mümkün olmadığı ve idrar/kan testleri ile daha net sonuçlar alınabilmesine karşılık, denetim noktalarında bu yöntemlerin kullanılmasının mümkün olmadığına da göz önünde bulundurulması ve bu çerçevede yeni tedbirlerin geliştirilmesi,
6. Uyuşturucu maddelerin kullanımının arttığı değerlendirilen yaz ayları ile konserler, spor müsabakaları ve festivaller gibi aktivitelerin olduğu zamanlar başta olmak üzere; yıl boyunca aksatılmaksızın yeterince ekipman ve test kitlerine sahip denetim noktalarında uyuşturucu denetimlerinin devamlı olarak yapılması,
7. Açık, anlaşılır ve net uyuşturucu düzenlemelerinin yanı sıra, uyuşturucu madde etkisinde araç kullanmayla mücadele eden trafik polislerinin, sürücünün test yaptırmak istememesi durumunda mevcut yetkilerinin genişletilmesi,
8. Uyuşturucu denetimlerinde kullanılan uyuşturucu test cihazı ve kiti kullanılmasına yönelik personele gerekli eğitimlerin verilmesi,
9. Trafik güvenliğinde uyuşturucuyla mücadelede görev alan personele sürekli olarak eğitimler verilmesi ve uyuşturucu test cihazlarının teknolojik gelişmelere göre güncellenmesi,
10. Bu eğitimlerde araçların durdurulmasında görev alan personelin, sürücülerin tavır ve davranışlarından uyuşturucu kullanıp kullanmadıklarını anlayabilecek şekilde eğitime tabi tutulmaları,
11. Uyuşturucu uygulamalarında ölçümü en kolay, en güvenilir, en kısa sürede sonuç veren cihazlar ve son kullanma periyodu uzun olan test kitlerinin tercih edilmesi.



¹⁸⁸ EMCDDA, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe; Findings from the DRUID Project, 2012, s.31

iv. Emniyet Kemerini Denetimi

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde emniyet kemeri takılma oranının ön koltukta %90 ve arka koltukta %71 olduğu tahmin edilmektedir. ETSC değerlendirmelerine göre, Avrupa Birliği ülkelerinde emniyet kemeri takma oranı, emniyet kemeri ikaz sisteminin tüm araçlarda zorunlu hale getirildiği 2012 yılında %99 seviyesinde olsaydı, günümüze kadar trafik kazası sonucu 900 can kaybının önlenmiş olacağı değerlendirilmektedir.

EGM Trafik Başkanlığı ve ODTÜ işbirliğinde hazırlanan 2016 tarihli, "**Sürücü ve Ön Koltuk Yolcularının Emniyet Kemerini Kullanımı Türkiye Analizi; Takip Çalışması**"na göre Türkiye genelinde sürücülerin %50,1'i, ön koltuk yolcularının %40,6'sı emniyet kemeri kullanmaktadır. Şehirinde bu oranlar sırasıyla %42,4 ve %31'dir. Aynı oranların şehirdışında sırasıyla %61,5 ve %52,2 olduğu tespit edilmiştir.

Almanya, İsveç, Birleşik Krallık ve Estonya'da ön koltukta emniyet kemeri takılması oranının %98 seviyesinde olduğu, Hırvatistan'da %61, İtalya'da %62, Sırbistan'da %74, Letonya ve Macaristan'da ise %83 olduğu değerlendirilmektedir. Arka koltukta emniyet kemeri takılma oranları konusunda ülkeler arasındaki fark daha fazladır. Almanya ve Çekya'da %98 iken, Hırvatistan'da %1'dir. Sırbistan'da arka koltukta emniyet kemeri takma oranı %7, İtalya'da %15 ve Litvanya'da %33'dür.

Arka koltukta emniyet kemeri kullanma oranı artmasına karşılık, AB ülkelerinde emniyet kemeri denetimleri öncelikli denetimler arasında olmadığından, emniyet kemeri takılmadığından kaynaklı trafik kazası ölümleri yüksek seviyededir.

Bazı ülkelerde, emniyet kemeri takılmamasının küçük bir kusur olduğu, ceza yazılmasına gerek olmadığı, sadece ceza puanı ile ilişkilendirilebileceği biçiminde bir yaklaşım mevcuttur.¹⁸⁹

Emniyet kemeri denetimlerinin etkili, eğitim faaliyetleri ile tanıtım kampanyaları ile birlikte yürütülmesi ve iyi tanıtılması gerekmektedir.

Denetimler yılda en az üç defa yoğunlaştırılmış dönemler halinde yapılmalı ve her bir dönem en az iki hafta sürmelidir. Kazaların sıklıkla meydana geldiği yol kesimlerinde, kazanın asıl nedeninin ne olduğu önemli olmaksızın, emniyet kemeri denetimleri diğer denetimlerle kombine halde sıklıkla yapılmalıdır.¹⁹⁰ Yapılan bilimsel araştırmalar, emniyet kemeri kullanımının, kaza sonrası araçlar içinde meydana gelen ölümleri %45, ağır yaralanmaları ise %55 oranında azalttığını ortaya koymaktadır.

Uluslararası alanda yapılan bilimsel araştırmalara göre; kazalarda emniyet kemeri takılı olan her 1.000 sürücüdenden sadece 12'si olay yerinde hayatını kaybederken, takmayanların 62'sinin hayatını kaybettiği ve emniyet kemerinin takılmasıyla ölüm riskinin %45 oranında azaldığı ortaya çıkmıştır.¹⁹¹

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 78, Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 150'inci maddesi ve Ek-1 sayılı cetvelde belirli sürücülerin ve yolcuların, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat bulundurulması ve kullanılmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

Ayakta da yolcu taşıyan M2 ve M3 kategorisi Sınıf A ve Sınıf I otobüslerdeki (şehir içi toplu taşıma araçları) sürücü ve yolcular ile ambulanslarda ayakta hizmet veren görevlilerin dışında tüm araçlarda sürücü ve yolcuların emniyet kemeri kullanma zorunluluğu bulunmaktadır. Buna göre, ülke genelinde yürütülen Emniyet Kemerini Denetimlerinin yanında, denetimlerin etkinliğinin artırılması amacıyla sabit ve ihbarlı özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

EMNİYET KEMERİNİ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Emniyet Kemerini Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

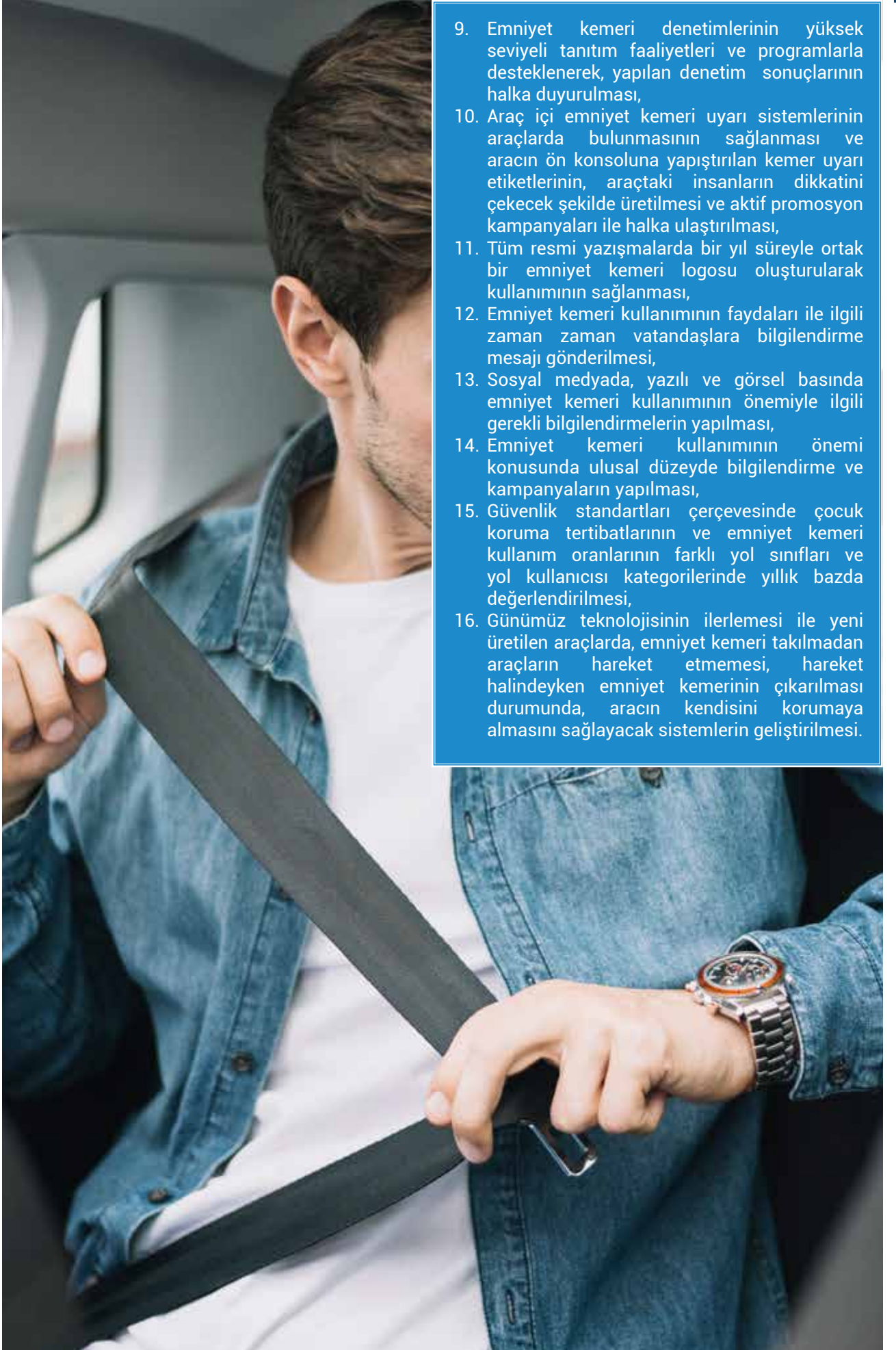
KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Emniyet kemeri denetim programlarının yaygın olarak yapılması,
2. Periyodik ve yüksek yoğunluklu emniyet kemeri denetimlerinin yapılması,
3. Emniyet kemeri kullanımında; algılanan ve gerçekleşen yakalanma riski duygusunu geliştirmek için Elektronik Denetleme Sistemleri vasıtasıyla denetimlerin yapılması,
4. Emniyet kemeri takılmaması durumunda idari yaptırımların çeşitlendirilerek uygulanması, bu kapsamda bir yıl içerisinde üç defa emniyet kemeri kullanmadığı tespit edilen sürücülerin belgelerinin geçici olarak geri alınması ve her defasında ceza miktarının kademeli olarak artırılması,
5. En kolay ve masrafsız denetim yöntemi olarak denetim noktalarında diğer trafik kurallarının denetimi için durdurulan her araçta usul olarak ön ve arka koltukta emniyet kemerinin kullanımına ilişkin denetimin yapılması,
6. Emniyet kemeri denetimlerinin özel denetim olarak sondajlama usulü ile çok sayıda araç üzerinde yapılması,
7. Emniyet kemeri uygulama denetimlerine katılan personele bu denetimlerin faydaları hakkında önceden eğitimler verilmesi,
8. 2004 tarihli Avrupa Konseyi tavsiyesine bağlı olarak, emniyet kemeri kullanımı konusunda uluslararası en iyi uygulama örnekleri çerçevesinde denetimlerle birlikte en az yılda iki defa kampanyalarla destekli olarak derinlemesine 1-4 haftalık etkili ve yoğun emniyet kemeri denetimi yapılması,

¹⁸⁹ European Transport Safety Council (ETSC), How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads, European Transport Safety Council, Pin Flash Report 31, 2016, s.19-22

¹⁹⁰ European Transport Safety Council (ETSC), Traffic Law Enforcement Across the EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, Brüksel 2011, s.27

¹⁹¹ WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2



9. Emniyet kemeri denetimlerinin yüksek seviyeli tanıtım faaliyetleri ve programlarla desteklenerek, yapılan denetim sonuçlarının halka duyurulması,
10. Araç içi emniyet kemeri uyarı sistemlerinin araçlarda bulunmasının sağlanması ve aracın ön konsoluna yapıştırılan kemer uyarı etiketlerinin, araçtaki insanların dikkatini çekecek şekilde üretilmesi ve aktif promosyon kampanyaları ile halka ulaştırılması,
11. Tüm resmi yazışmalarda bir yıl süreyle ortak bir emniyet kemeri logosu oluşturularak kullanımının sağlanması,
12. Emniyet kemeri kullanımının faydaları ile ilgili zaman zaman vatandaşlara bilgilendirme mesajı gönderilmesi,
13. Sosyal medyada, yazılı ve görsel basında emniyet kemeri kullanımının önemiyle ilgili gerekli bilgilendirmelerin yapılması,
14. Emniyet kemeri kullanımının önemi konusunda ulusal düzeyde bilgilendirme ve kampanyaların yapılması,
15. Güvenlik standartları çerçevesinde çocuk koruma tertibatlarının ve emniyet kemeri kullanım oranlarının farklı yol sınıfları ve yol kullanıcı kategorilerinde yıllık bazda değerlendirilmesi,
16. Günümüz teknolojisinin ilerlemesi ile yeni üretilen araçlarda, emniyet kemeri takılmadan araçların hareket etmemesi, hareket halindeyken emniyet kemerinin çıkarılması durumunda, aracın kendisini korumaya almasını sağlayacak sistemlerin geliştirilmesi.

v. Koruyucu Başlık Denetimi

Araştırmalara göre; bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerde koruyucu başlık kullanımının kaza sonucu ölüm ve ağır yaralanma riskini %45 oranına kadar azaltma etkisi bulunmaktadır.¹⁹² Muhtemel trafik kazalarından korunabilmek amacıyla seyahat esnasında mutlaka koruma başlığı ve koruma gözlüğü kullanılmalıdır.

Bisiklet sürücülerinin koruyucu başlık kullanmalarının ise trafik kazalarına bağlı kafa travmalarını %25 oranında azaltma potansiyeli bulunmaktadır.¹⁹³

Motosiklet ve bisiklet koruyucu başlıklarının güvenlik standartları belirlenmiş olup, özellikle yüksek hızlara ulaşabilen motosikletlerde boyun hasarlarını önleyecek şekilde tasarlanmış olan koruyucu başlıkların kullanılması zorunludur. Standart dışı olarak üretilen ve aksesuar olmaktan başka bir özelliği olmayan koruyucu başlık türlerinin piyasada dolaşımının engellenmesi faydalı görülmektedir.

Bisikletlerde koruyucu başlık kullanımının da küçük yaşlardan itibaren bisiklet sürücülerine standart bir uygulama olarak yerleştirilmesi önem arz etmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 78, Yönetmeliğin 150'inci maddesi ve Ek-1 sayılı cetvelde belirli sürücülerin ve yolcuların, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat bulundurulması ve kullanılmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

Buna göre, ülke genelinde yürütülen Motosiklet ve Motorlu Bisiklet Denetimlerinin yanında, denetimlerin etkinliğinin artırılması amacıyla, başta kask kullanımı olmak üzere araç ve sürücülere yönelik özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

MOTOSİKLET, ELEKTRİKLİ BİSİKLET VE
BİSİKLETLERDE KORUYUCU BAŞLIK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Koruyucu Başlık (Kask) Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Motosiklet, motorlu bisiklet ve bisikletlerde, standartları mevzuatla belirlenen koruyucu başlık kullanımının istisnasız olarak uygulanmasının ve bisiklet sürücüleri için de uygun olan şekilde bağlanmasının zorunlu hale getirilmesi,
2. Koruyucu başlık kullanma zorunluluğunun sürücü ve varsa yolcuyu da kapsamı,
3. Denetimlerin tüm yollarda ve tüm motor tiplerinde yapılması,
4. Koruyucu başlığın uygun şekilde bağlanmasının ve başlığın ulusal/uluslararası standartlara uygun olmasının da denetlenmesi,
5. Koruyucu başlık kullanımının elektronik denetleme sistemleriyle de denetime tabi tutulması,
6. Planlı denetimlerde söz konusu araçların yoğun olduğu bölgelerde, mevsimler de dikkate alınarak, yol kullanıcıları üzerine yoğunlaşılması,
7. Motosikletli kuryelerin trafikteki denetimlerinin yanı sıra, bünyelerinde çalıştıkları firmalar nezdinde de denetimlere tabi tutulmaları,
8. Periyodik muayenede motosiklete ait koruyucu başlığın da muayeneye tabi tutulması,
9. Sürücü eğitimlerinde, örgün ve yaygın eğitimler ve kampanyalarında; koruyucu başlık, diz ve dirsek koruma, koruyucu gözlük, eldiven, reflektif yelek giyilmesinin faydalarının anlatılması,
10. Eğitim ve kampanyalarda üretici, dağıtıcı ve perakende satıcılarla ortak projelerin geliştirilmesi, yol kullanıcıları tarafından oluşturulan kulüplerle iletişim halinde bulunularak ortak projelerin gerçekleştirilmesi,
11. Kamu hizmetlerinde kullanılan bu tür araçların ve kullanıcılarının tüm kurallara uygun davranmalarının sağlanması için ilgili kurumların da sorumluluğu paylaşmaları,
12. Motosiklet, motorlu bisiklet ve bisiklet satın alınması esnasında koruyucu başlık ile birlikte satışının da zorunlu hale getirilmesi.

¹⁹² WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2

¹⁹³ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention; Summary, Geneva, 2004, s.44

vi. Çocuk Koruma Tertibatı Denetimi

Araç içi çocuk koruma sistemlerinden emniyet kemeri, çocuk koltuğu ve çocuk yükseltici aparatların kullanılmaması kaza sonucu ölüm riskini artırmaktadır. Bu ekipmanların kullanılmaması sonucunda genellikle ön kafa travmaları meydana gelmektedir.

Çocuk koruyucu tertibatları konusunda ilgili düzenlemelerde;^{194,195}

- Ulusal çocuk koruma tertibatları düzenlemeleri, yaş-ağırlık-boy ölçülerine veya bu faktörlerin kombinasyonuna dayalı olmalıdır.
- Belli bir yaşın altındaki veya boy uzunluğunun altındaki çocukların ön koltuğa oturmaları konusundaki düzenlemeler gözden geçirilmelidir.
- Çocuk koruma tertibatları; araç içinde bulunan belli bir yaş altındaki çocuklar ile belli bir kilo ve boyun altındaki çocuklar için emniyet kemeri ile birlikte veya emniyet kemeri yerine kullanılan koruyucu tertibatlardır. Bilimsel çalışmalar, bebeklerin ve çocukların vücut yapıları ve ağırlıkları dolayısıyla, çarpışmalarda daha fazla riske maruz kaldıklarını göstermektedir. Bu sebeple, bebekler ve çocuklar için ilave koruyucu tedbirler birçok ülkede zorunlu hale getirilmiştir.
- Çocuk koruma tertibatları ile emniyet kemeri kullanımı konusunda yapılacak kamuoyu çalışmalarının ciddi katkısı olacaktır.
- Çocuk koruma sistemlerinin kullanımı trafik kazalarında bebek (4 yaşından küçükler) ölüm oranını %80'e kadar, çocuk (8-12 yaş aralığı) ölüm oranını da %70'e kadar önlemektedir.
- Çocuk koruyucu tertibatlar, büyüklerin emniyet kemerleriyle aynı mekanizma sistemlerini kullanmaktadır.
- Çocuğun yaşına, boyuna ve kilosuna uygun çocuk koruma sisteminin kullanımı gerekmektedir; küçük bebekler için arkaya dönük koltuklar, yaşlı büyük çocuklar için ise yüzü öne dönük olan koltuklar uygun olup, yaşlı daha büyük olanlar için ise emniyet kemerine ulaşmayı temin edecek yükseltici oturaklar yeterlidir.
- Ön koltuğa yerleştirilen arkaya dönük bebek koltuğunun hava yastığının açılması sonucunda bebeğe zarar vermesinin önlenmesi amacıyla çalışmalar yapılmaktadır.

- Mevcut kullanım şekilleri dolayısıyla hem yetişkin hem de çocuk koruma sistemlerinin kullanımında hatalar yapılmakta ve bu hatalar da söz konusu koruyucu tertibatın koruma özelliğini zayıflatmaktadır.

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 150'nci maddesinde; çocuk bağlama sistemleri olmayan M1, M1G, N1, N1G, N2 ve N3 sınıfı araçlarda üç yaşın altındaki çocukların taşınamayacağı belirtilerek, 150 cm'den kısa ve 36 kg'ın altındaki çocukların taşınması sırasında çocukların ağırlığına uygun çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması zorunluluğu getirilerek, 135 cm'den uzun çocukların çocuk bağlama sistemleri yerine ön koltukta oturmamak şartıyla diğer koltuklardaki emniyet kemerlerini kullanabilecekleri hüküm altına alınmıştır.

Ülke genelinde yürütülen sabit denetimlerde, çocuk bağlama sistemi kullanmadığı tespit edilen araç sürücülerine mevzuatın öngördüğü yaptırımlar uygulanmakta, ayrıca konuya ilişkin olarak özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

ÇOCUK KORUMA TERTİBATLARININ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Çocuk Koruma Tertibatı Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. EC/661/2009 sayılı Direktife göre, 4 yaşına kadar olan çocukların yüzü arkaya dönük çocuk koltuğunda taşınmasının zorunlu hale getirilmesi,
2. Çocuk koruma tertibatlarının emniyet kemeri ile birlikte denetime tabi tutulması,
3. Belli bir yaşın altındaki veya boy uzunluğunun altındaki çocukların ön koltukta seyahatinin engellenmesi,
4. Denetimlerde görevlendirilen polis memurlarının denetimle birlikte sürücü ve diğer yol kullanıcılarına çocuk koruma tertibatlarının faydaları ve bu ekipmanların doğru kullanımı konusunda eğitim vermeleri,
5. Çocuk koltuğu denetimleriyle ilgili iyi uygulamaların tespit edilerek denetleyici pozisyonda olan personelin bilgilendirilmesi.

¹⁹⁴ WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2

¹⁹⁵ Monash Üniversitesi ve Hollanda Trafik Güvenliği Araştırma Enstitüsü (SWOV) tarafından 1994 yılında hazırlanan "Trafik Polisi Denetimi; Literatür Taraması" adlı çalışma, AB fonlarıyla yürütülen ESCAPE Projesi kapsamında 2003 tarihinde yayınlanan "Avrupa'da Trafik denetimi; Etkiler, Tedbirler, İhtiyaçlar ve Gelecek" konulu Proje Final Raporu, Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) tarafından yayınlanan 2011 tarihli "Avrupa Çapında Trafik Polisi Denetimleri; Avrupa Yollarında Üç Ana Katille Mücadele" başlıklı rapor, yine Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) tarafından yayınlanan 2015 tarihli "AB'de Denetim-Vizyon 2020" başlıklı rapor ile Avrupa Komisyonu, Ulaşım ve Taşıma Genel Müdürlüğü'nün "Sonuç; Hız Denetiminin 10 Kuralı", UNECE Kara Ulaşım Komitesi'nin, "Karayolu Trafik Hakkında Konsolide Karar"da tavsiye edilen hususlar bir araya getirilmiştir.

vii. Cep Telefonu ve Diğer Sürücü Dikkati Dağıtan Unsurların Denetimi

Araç kullanırken sürücünün dikkatini dağıtan tüm unsurlar trafik güvenliği sorunları arasında giderek artış göstermektedir.

Yeterli veri bulunmama ile birlikte, kazaların %10-30 arasındaki nedeninin dikkati dağıtan unsurlardan meydana geldiği değerlendirilmektedir.

Araştırmalara göre, cep telefonu kullanan sürücülerin, kullanmayanlara göre 4 kat daha fazla kazaya karışma ihtimalleri mevcuttur. Dikkat dağıtan unsurlar arasında cep telefonu giderek artış gösteren bir problem alanıdır.

Yapılan bilimsel araştırmalardan, saatte 110 kilometre hızla giden bir araç sürücüsünün, aniden durması gerektiğinde, tehlikenin algılanması ve fren pedalına basıncaya kadar aracın aldığı mesafenin saniyede;

- Normal durumda 31 metre,
- Kulaklıklılı (kitli) cep telefonu ile konuşuyorsa 39 metre,
- Cep telefonunu elinde tutarak konuşuyorsa 45 metre olduğu tespit edilmiştir.

Cep telefonu konusunda trafik denetiminin, yeterince tanıtımı yapılması durumunda, kazaları azaltma potansiyeli oldukça yüksektir. **Sürücü dikkatini dağıtan önemli bir etmen olarak kazaların oluşmasında etkili bir risk faktörü olan cep telefonu kullanımının,**¹⁹⁶

- Sürücünün reaksiyon süresini uzattığı (özellikle frene basma algısını zayıflattığı),
- Şerit takibini zorlaştırdığı,
- Öndeki aracı takip mesafesini kısalttığı, değerlendirilmektedir.

Öte yandan, cep telefonunda mesaj yazılması veya okunması ise çok daha büyük bir risk kaynağı olduğu değerlendirilmektedir.

Ülke genelinde sabit ve seyir halinde gerçekleştirilen tüm denetimlerde cep telefonu kullandığı tespit edilen araç sürücülerine cezai işlem uygulanmakta, ayrıca konuya ilişkin ihbarlı özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

CEP TELEFONU DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Cep Telefonu Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Cep telefonu gibi sürücü dikkatini dağıtan ve çok az bir süreliğine de olsa yola ve yol çevresine odaklanmasını azaltan etkenlerin önlenmesine ilişkin düzenlemelerin yapılması,
2. Eller serbest modu dâhil olmak üzere cep telefonu kullanımının sürüş güvenliğine olabilecek olumsuz etkisinin ortadan kaldırılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması,
3. Elektronik denetleme sistemleri ve hava araçlarıyla ihbarlı ve özel denetimlerin yapılması,
4. Cep telefonu ve diğer elektronik cihazların sürüş güvenliğine etkisi örneklenmeli olarak eğitim ve kampanyalarda işlenmesi, toplumsal bilinç oluşturma çalışmalarının yapılması.



¹⁹⁶ WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack, s.1-2

viii. Kırmızı Işık Denetimi

Trafik lambaları, farklı istikametlerde hareket eden yol kullanıcılarının herhangi bir olumsuzluk yaşanmaksızın hareketlerinin tanzim edilmesi amacıyla kullanılan sistemler olup, 19'uncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren teknik ve teknolojik gelişmeler çerçevesinde şekillenerek şehiriçi ulaşımının ayrılmaz parçası olmuştur.¹⁹⁷

Yaya güvenliği başta olmak üzere, kavşaklarda ve kesişen yol kesimlerinde araç trafiğinin düzenlenmesinde hayati önem taşıyan trafik lambalarının ve özellikle kırmızı ışığa uyumun denetlenmesinin trafik güvenliği açısından ciddi oranda önemi mevcuttur. Trafik güvenliği bakımından gelişme göstermiş bulunan ülkelerde son dönemde kırmızı ışık denetimlerinde kamera sistemlerinin yoğun olarak kullanıldığı gözlenmektedir olup, **Elektronik Denetleme Sistemleri vasıtasıyla yapılan kırmızı ışık denetimlerinin şehiriçindeki yaralanmalı trafik kazalarının oranının düşürülmesinde %25 ile %30 arasında etkili olduğu tespit edilmiştir.**¹⁹⁸

Şehiriçinde meydana gelen kazalar incelendiğinde, ekseriyetinin kavşaklarda meydana geldiği görülmektedir. Bu nedenle kavşaklarda ilk geçiş hakkı ve trafik ışık ve işaretlerine uyma zorunluluğu önem arz etmektedir.

Bu kapsamda, ülke genelinde yürütülen Trafik Işık ve İşaret İhlali Denetimlerinin yanında denetimlerin etkinliğinin artırılarak hız kaynaklı meydana gelen kazaların azaltılması için EDS bulunmayan kavşaklarda ihbarlı özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

KIRMIZI IŞIK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Kırmızı Işık Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Yoğun trafik hacmine sahip olan şehiriçi kavşakları ile kazaların yoğunlukla meydana geldiği tüm kavşaklarda; öncelikli olarak kazaların oluş biçimi ve yol kullanıcılarının davranışları çerçevesinde yolun yapım, bakım ve onarımından sorumlu olan birim ve trafik kaza inceleme uzmanları tarafından müştereken değerlendirilmesi sonucu gerekli çözümlerin üretilmesi,
2. Araçların kavşaklarda kontrolsüz karşılaşmasına neden olan kavşak dizaynlarının incelenerek yeniden düzenlenmesi,
3. Farklı istikametlerden hareket eden trafiğin kesiştiği noktalarda sinyalize kavşak yerine, dönel kavşakların yapımına öncelik verilmesi ve uygun kavşaklarda kavşak ortak alanı oluşturulması,

4. Kavşaklardaki yeşil ve kırmızı ışığın yanma süreleri ile kavşak kollarındaki trafiğin hacmi, sağa ve sola dönüşlerde karşıdan gelen araçlarla veya yayayla karşılaşma durumları incelenerek, mevcut trafik ışık ve işaretleri ile levhaların gözden geçirilmesi,
5. Öncelikli denetim alanı olarak, kırmızı ışık ihlali sonucu kazaların yoğunlukla meydana geldiği kavşakların seçilmesi,
6. Kırmızı ışık denetimlerinin, sinyalize kavşaklarda kasıtlı olarak kırmızı ışıkta geçme davranışını ortadan kaldırmak amacıyla ve yol kullanıcı davranışlarında değişiklik sağlamak üzere planlanması ayrıca denetim öncesi ve sonrasında yol kullanıcısı davranışlarının ölçülmesi için çalışmaların yapılması,
7. Kırmızı ışık ihlaliyle en etkin denetim yönteminin ihbarlı (seçimli) denetim yöntemi olduğundan hareketle, kırmızı ışık denetimlerinin özel denetim planlamalarına dâhil edilmesi,
8. İhlal tespit oranının yüksek olması, caydırıcılığı ve hatalara yer vermemesi nedeniyle, elektronik denetleme sistemleri ve hava araçlarıyla (helikopter, drone) denetimlere ağırlık verilmesi,
9. Kırmızı ışık denetimlerinde sabit sistemlerin yanı sıra **"Denetimlerin Öngörülemezliği"** prensibinin hayata geçirilmesi amacıyla, seyyar olarak kavşaklara yerleştirilebilen kamera kayıt cihazlarının da kullanılması,
10. Seyyar ve sabit kamera kayıt cihazlarıyla aynı renk, tip, ve boyuttaki modellerinin de algılanan yakalanma riskinin yükseltilmesi amacıyla, gerçeğiyle karışık olarak kullanılması,
11. Görünürlüğü yüksek ve kamu bilgilendirme çalışmalarıyla desteklenen denetim stratejilerinin uygulanması.



¹⁹⁷ Science ABC, The History And Evolution Of Traffic Lights, Amazon.com, Inc. 2019

¹⁹⁸ TRL; Transport for London, How Methods And Levels Of Policing Affect Road Casualty Rates, Report; 637, 2005, s.14

ix. Yaya ve Diğer İncinebilir Yol Kullanıcılarını Korumaya Yönelik Denetimler

İnsanların yürüyüş yapmalarının fiziki olarak sağlık durumlarına katkısı olduğu kadar, çevrenin korunması gibi başka birçok alanda olumlu etkisi bulunmaktadır, ancak yayaların can kaybına neden olan trafik kazaları nedeniyle de sosyo-ekonomik zararlar meydana gelmektedir. Ayrıca günümüzde, daha ekonomik olması, sıkışık trafik durumunda rahat hareket edebilmesi, park sorunu oluşturmaması gibi nedenlerle motosikletler artan oranda kullanılmakta, benzeri nedenlere ilave olarak çevreci olması, fiziki kondisyonu güçlendirmesi ve ücretsiz olması gibi nedenlerle de bisiklet kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır.

Bu bağlamda, yayalar, bisiklet ve motosiklet kullananların trafik güvenliği bakımından daha fazla risk altında buldukları değerlendirilmekte olup, bu grup altındaki insanlar genel olarak **"İncinebilir Yol Kullanıcıları"** olarak adlandırılmaktadır. Yayalar arasında çocukların, yaşlıların ve engellilerin ayrı başlıklar altında değerlendirmeye alınmaları da söz konusudur.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan çalışmalara göre, tüm trafik kazası ölümlerinin %22'sini yayalar oluşturmakta, genel olarak yetişkin erkeklerin yaya kazalarında hayatlarını kaybettiği ve yaya kazalarının da çoğunlukla geceleyin meydana geldiği değerlendirilmektedir. Yaya kazalarının ekonomik düzeyi yüksek olan ülkelerde daha çok şehir bölgelerinde, ekonomik gelir seviyesi düşük olan ülkelerde ise kırsal alanda meydana geldiği belirtilmektedir.¹⁹⁹

Tüm karayolu trafik ölümlerinin yarısından fazlası savunmasız yol kullanıcıları olarak tanımlanan ve motorlu araçlar karşısında ciddi hiçbir güvenlik tedbiri bulunmayan yayalar, bisikletliler ve motosikletliler oluşturmaktadır.

Trafik kazasında ölenlerin;

- %26'sını yayalar ve bisiklet sürücüleri,
- %28'ini iki veya üç tekerlekli motorlu araç sürücüleri,
- %29'unu da motorlu araç içinde bulunanlar oluşturmaktadır.²⁰⁰

Dünya yollarında hayatını kaybedenlerin yaklaşık yarısı yayalar, bisikletliler ve motosikletlilerden oluşan **"İncinebilir yol kullanıcıları"** dır.

İncinebilir yol kullanıcıları arasında en fazla risk taşıyanlar motosikletliler olup, bunların riski araç içindeki insanlara göre 20 kat daha fazladır. Bisiklet kullanıcıları ve yayalar ise araç içindeki insanlara oranla 7 ile 9 kat daha fazla risk taşımaktadırlar.²⁰¹

İncinebilir yol kullanıcılarının korunmasına yönelik olarak yapılan çalışmalarda, özellikle hedef odaklı denetimler yapılması tavsiye edilen alanlar arasında;

- Aşırı ve uygun olmayan hız,
- Alkol veya uyuşturucu/uyarıcı madde etkisinde araç kullanılması,

- Cep telefonu ve dikkati dağıtan diğer etmenler,
- Emniyet kemeri takılmaması,
- Çocuk koruma tertibatlarının kullanılmaması,
- Motosikletlerde koruyucu başlık takılmaması,
- Yorgun ve uykusuz olarak araç kullanılması, bulunmaktadır.

26.10.2018 tarihli ve 30577 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 7148 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunla, 2918 sayılı Kanun'un 74'üncü maddesinde değişikliğe gidilmiştir. Buna göre, 2918 sayılı Kanunun **"Yayalara ilk geçiş hakkı verilmesi"** başlıklı 74'üncü maddesi; **"Sürücüler, görevli bir kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya veya okul geçitlerine yaklaşırken yavaşlamak, varsa buralardan geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar. Bu madde hükümlerine uymayan sürücüler 488 Türk Lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar."** şeklinde düzenlenmiştir.

Bu doğrultuda, görevli kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya veya okul geçitlerinde trafiğin tanzim ve düzenlenmesi ile yayaların karışmış olduğu trafik kazalarında kusur durumlarının belirlenmesinde yukarıdaki düzenleme göz önünde bulundurulmaktadır. İllerimiz trafik birimlerimizce, yaya ve okul geçitleri ile yayalara geçiş önceliği verilmesi konularında özel periyotlarla denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.



¹⁹⁹ WHO, Pedestrian Safety; A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, Geneva, 2013, s.9-13

²⁰⁰ WHO, Global Status Report On Road Safety 2018; Summary, WHO/NMH/NVI/18.20, Geneva, 2018, s. 6

²⁰¹ UNCTAD; United Nations Conference On Trade And Development, Road Safety-Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development, Transport And Trade Facilitation Series No 10, 2017, s.15,16

YAYALAR VE DİĞER İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARINI KORUMAYA YÖNELİK DENETİMLER

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde, Yaya Öncelikli Trafik Anlayışına Uygun Olarak Yayaları Korumaya Yönelik Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Sürdürülebilir Şehiriçi Hareketlilik Planları gibi uygulamalar vasıtasıyla incinebilir yol kullanıcılarının güvenliklerinin sağlanması için asgari güvenlik kriterlerinin belirlenmesi,
2. Yol Altyapı Güvenlik Yönetimi direktifi (2008/96/EC)'nin kısmen veya tamamen AB tarafından finanse edilen yollar ile şehirlerdeki ve kırsal alanlardaki tüm anayollar için uygulanmasının sağlanması,
3. Yayaların ve bisikletlilerin yoğun olduğu veya altyapı yatırımları dolayısıyla yayaların ve bisikletlilerin yoğun olması beklenen bölgeler ile ikamet bölgelerindeki azami hızın 30 km/s olarak tespit edilmesi,
4. TEN-T'nin parçası olarak EuroVelo ağının tespit edilmesi,
5. Üretim hızı 25 km/s kadar olan ve pedal çevrilmesi yoluyla azami devamlı üretim gücü 250 W'a kadar çıkabilen pedallı motorlu bisikletlere ilişkin tanımın mevzuatta muhafaza edilmesi,
6. İncinebilir yol kullanıcısı olarak kabul edilen tüm iki tekerlekli araç ve bisiklet sürücülerinin güvenliğinin artırılması için yeterli kaynağın ayrılması,
7. Daha yüksek oranda güvenlik sağlanabilmesi amacıyla bisikletler için tasarlanan koruyucu başlıkların özelliklerinin geliştirilmesi,
8. Bisiklet kullanımından uzaklaşmaya neden olan koruyucu başlığın takılması için kullanıcıların teşvik edilmesi,
9. Yaya ve bisiklet sürücülerinin yoğun olarak bulunduğu şehir alanlarında hedef odaklı hız denetimlerinin yapılması,
10. Trafikte Yaya Önceliğinin araç sürücüleri tarafından benimsenmesi amacıyla, trafik ışığı bulunmayan kavşak giriş ve çıkışları ile yaya ve okul geçitlerinde geçiş önceliğinin yayalara verilmesine yönelik kural ihlallerinin periyodik denetlenerek beraberinde bilgilendirme kampanyalarının yürütülmesi,
11. Vatandaşlar tarafından açılmış ve yaya/araç geçişi için kullanılan illegal tehlikeli geçiş noktalarının fiziki tedbirlerle kapatılması,
12. **"Güvenli Trafik Şehri"** uygulamasının başlatılması ve takibi,
13. İncinebilir yol kullanıcısı ölüm oranının düşürülmesi için somut hedeflerin belirlenmesi.



x. Agresif Sürücü Davranışlarının Denetimi (Yakın Takip, Drift, Öndeki Aracı Hatalı Geçme, Trafiği Tehlikeye Düşüren Hareketler gibi)

Trafik güvenliğini tehdit eden trafik kazaları disiplinler arası bir sorun olup, önlenebilmeleri için yine aynı şekilde disiplinler arası ve iyi koordine edilmiş çabaları gerektirmektedir.

Trafik kazaları sonucu trafik güvenliğinin bozulmasının başlıca üç faktörü mevcuttur. Bunlar; insan, araç ve çevredir. Özellikle insan kaynaklı hatalar nedeniyle çok ciddi sonuçları olan trafik kazaları meydana gelmektedir.

Güvensiz insan davranışları olarak bilinen ve sonucu olumsuz olarak ortaya çıkan insan davranışları, bilimin inceleme konuları arasındaki yerini muhafaza etmektedir. Trafik kural ihlalinde bulunan bireyler suç sosyolojisi bağlamında, bir sapma davranışı göstermekte, normları yok saymakta ve mevzuatla yasaklanan bir yöntemle hedeflediği amaca ulaşmaya çalışmaktadır.²⁰²

UNECE tarafından söz konusu tehlikeli sürücü davranışları "**Agresif Sürücü Davranışları**" kategorisinde değerlendirilmektedir. Agresif sürücü davranışları, "**Sabırsızlık, sıkıntı, düşmanlık veya acele nedeniyle bir sürücünün kasıtlı olarak, kendisinin veya diğer sürücülerin hayatını tehlikeye atacak şekilde araç kullanması**" olarak tanımlanmaktadır.²⁰³

Yakın takip, drift, öndeki aracı hatalı geçme ve trafiği tehlikeye düşüren hareketler gibi agresif sürücü davranışları, sürücüler tarafından yapılan kural ihlalleri arasında önemli bir yer tutmaktadır.

Bazı araştırmalara göre; hareket halinde yapılan denetim yönteminde, resmi polis otosunu gören sürücü sayısı daha fazla olacağından, sürücü davranışlarının kurallara uygun hale getirilmesinde seyir halinde denetim yönteminin daha etkin olduğu belirlenmiştir. Deneysel çalışmalara göre,²⁰⁴

- Polisin görünürlüğünün, sürücülerin %95'inde hızı düşürme davranışı oluşturduğu,
- Sabit veya seyir halinde olduğu önemli olmaksızın, polis otosunu gören sürücünün frene bastığı,
- Hale etkisinin, sabit denetime göre seyir halinde yapılan denetimde daha uzun süre devam ettiği,
- Sürücü davranışlarının algılanan yakalanma riskiyle ilişkili olduğu sonuçlarına varılmıştır.

Araştırma sonuçlarından da anlaşılacağı üzere, uzun bir güzergah boyunca hareket eden sürücülerin davranışlarının kurallara uygun hale getirilmesi istendiğinde seyir halinde denetimin daha etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Yakın takip, drift, öndeki aracı hatalı geçme ve benzeri trafiği tehlikeye düşüren hareketlerin denetimi ile genel caydırıcılık veya özel caydırıcılık oluşturulması sağlanabilmektedir. Örneğin, aynı yerde sürekli olarak yüksek görünürlüklü denetimlerin yapılması sürücülerin sadece o özel bölgelerde ihlallerden kaçınmalarını sağlayacaktır.

Yüksek görünürlüklü ve planlanmış trafik polis devriyelerinin radar gibi sistemlerle birlikte kullanılması ise yol kullanıcılarında denetimlerin her an her yerde yapılabileceğine dair algıyı güçlendirmektedir. Denetimlerin ne zaman ve nerede yapılacağına dair tahminde bulunulamaması daha genel bir caydırıcı etki yaratacak ve sürücülerini her nerede olurlarsa olsunlar, her zaman trafik kurallarına uygun araç kullanmak yönünde teşvik edecektir.²⁰⁵

26.10.2018 tarihli ve 30577 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 7148 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunla, 2918 sayılı Kanun'un 46 ve 67'nci maddelerinde değişiklik yapılmıştır. Bu değişikliklerle, trafikte drift, birbiri ardına şerit değiştirmek (makas) suretiyle trafik güvenliğini tehlikeye düşüren araç ve sürücülerine uygulanan yaptırımlar ağırlaştırılmıştır.

Trafik kurallarına uymayarak trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde olumsuz ve tehlikeli davranışta bulunanlarla etkin olarak mücadele edilmesi, can ve mal emniyeti ile trafik güvenliğinin sağlanabilmesi, vatandaşlarımızın güvenlerinin sarsılmaması ve kamu otoritesinin zaafa uğratılmaması amacıyla basın yayın organları takip edilerek, trafik kurallarını ihlal ederek olumsuz hareketlerle güvenliği tehlikeye düşüren kişiler ve araçların tespitinin yapılarak gerekli işlemlerin yapılması denetleme birimlerine duyurulmuştur.

Bu kapsamda, trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde araç kullandığına yönelik yazılı ve görsel medyada çıkan haberler incelenerek, araştırmalar neticesinde araç/sürücü tespit edilmesi halinde, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddelerinden cezai işlem uygulanarak, sürücü ruh sağlığının yerinde olup olmadığının tespiti için hastaneye sevk edilerek, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 179'uncu maddesinin ikinci fıkrasında; (Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya mal varlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır) hükmü uyarınca adli işlem başlatılmaktadır.

²⁰² The Sage Dictionary of Crime, Social Control Theory, London, Sage Publication, 2001, s.270-271.

²⁰³ UNECE, Aggressive Driving Behaviour (Background Paper), Fourth Road Safety Week, 2004

²⁰⁴ The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, The Effectiveness of Stationary versus Moving Police Vehicles on Compliance with Speed Limit, Volume; 28 issue;3, 1986, s; 366

²⁰⁵ WHO, Speed Management; A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, Geneva, 2008, s.62

AGRESİF SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINA YÖNELİK DENETİMLER

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Agresif Sürücü Davranışlarının Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimi ile Trafik Güvenliğine Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Agresif sürücülük kapsamına giren davranışları mükerrer olarak gösteren sürücülerin;
 - i. Sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması,
 - ii. Bu sürücülerin psikoteknik muayeneye tabi tutulmaları,
 - iii. Sürücü kursu eğitiminin yenilenmesi gibi tedbirlerin uygulanması konusunda gerekli çalışmaların yapılması,
2. Agresif sürücü davranışlarının tespiti ve cezalandırılması amacıyla elektronik denetleme sistemlerinin ve diğer teknolojik imkanların, hava araçlarının ve iha/drone sistemlerinin kullanılması,
3. Agresif sürücü davranışı olarak öne çıkan yakın takip, drift, öndeki aracı hatalı geçme ve trafiki tehlikeye düşüren diğer hareketlerin resmi ve sivil trafik ekipleri ile seyir halinde veya sabit olarak denetlenerek idari yaptırımın sürücünün durdurulması suretiyle tatbik edilmesi,
4. Trafik kolluğunun veya diğer denetim yöntemlerinin bulunmadığı yer ve zamanlarda agresif sürücülüğün tespiti amacıyla trafik kural ihlali ihbarlarının artırılmasına yönelik çalışmaların yapılması,
5. Agresif sürücülüğün tespiti ve cezalandırılması amacıyla araç içi kayıt sistemlerinin kullanımının artırılması.



xi. Sürücülerin Yorgunluk ve Uykusuzluk Denetimi**“Sürücülüğe Yeterlik ve Uygunluk İncelemesi”**

kategorisi altında ele alınan bu denetim türü hastalık, yorgunluk, uyku veya dalgınlık gibi faktörlerin trafikte güvenli araç kullanmaya etkilerinin başta yaşlı sürücüler ile ticari olarak yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler olmak üzere denetim altında tutulmasıdır.

Araştırmalara göre, dikkat dağınıklığı altında araç sürülmesi ve yorgunluk gibi nedenlerin narkotik, psikotropik ilaçlar ile uyuşturucu ve psikoaktif maddeler, yol ortamında görsel dikkat dağınıklığına neden olan cep telefonları ve diğer elektronik cihazlar kadar trafik güvenliği açısından riskli olduğunu ortaya koymaktadır.

Avrupa Trafik Güvenliği Gözlemevi (ERSO) tarafından hazırlanan raporlara göre;²⁰⁶sürücünün yorgun ve uykusuz olmasının başlıca iki nedeni arasında kişinin özel hayatında uyku düzeninin olmaması veya iş yoğunluğundan ve baskısından kaynaklanan uykusuzluk durumu sayılmaktadır. Yorgunluk ve uykusuzluğun, sürücünün dikkatini, aracı kumanda etme yeteneğini, yapmak istediği hareket ile yaptığı hareket arasındaki koordineyi ve ani gelişen durumlara karşı reaksiyonunda aksamalara neden olduğu ve özellikle vardiyalı olarak çalışan sürücülerin, profesyonel sürücülerin, genç sürücülerin ve uyku düzensizliği problemi olan sürücülerin riskinin daha fazla olduğu değerlendirilmektedir.

Aracın yoldan çıkması şeklinde olan kazalarda, sürücünün tek başına olduğu kazalarda, fren izinin olmadığı veya çok kısa olduğu kazalarda sürücünün uykusuz veya yorgun olduğunun değerlendirilmesi gerektiği ve bu tür kazaların genel olarak ölümlerle sonuçlandığı belirtilmektedir.

Bu nedenle, diğer risk faktörleriyle olduğu kadar yorgunluk ve uykusuzluktan kaynaklanan dikkat dağınıklığı ile de mücadele amacıyla trafik denetimlerinin yerine getirilmesi önerilmektedir.

Araç içi denetim sistemleri olan takograflar ile kamera sistemleri, çalışma sürelerine riayet edilmediğinin ve sürücünün yorgun veya uykusuz olabileceğinin hali hazırda denetiminde kullanılmaktadır. Teknolojinin gelişimi ile birlikte, sürücü yorgunluğunun anlaşılmasında etkin olacağı değerlendirilen cihazların da adapte edileceği değerlendirilmektedir.

Şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin yol kenarı denetim noktalarında durdurularak denetlenmesi yöntemiyle son yıllarda ciddi bir ilerleme kaydedilmiştir.

Araç içi sistemlerle denetimler, yük ve yolcu taşımacılığı firmalarının sürücü yorgunluğu ile mücadele alanında daha fazla gayret göstermeleri, sürücünün aşırı ve uygun olmayacak şekilde çalıştırılmasının aynı zamanda bir iş sağlığı ve güvenliği sorunu olduğunun farkına varmaları, çalışanlar olarak sürücülerin haklarının takipçisi olmaları, bilgilendirme kampanyaları ve trafik kolluğu denetimleri bu alanda yapılabilecek başlıca çalışmalardır.

SÜRÜCÜLERİN YORGUNLUK VE UYKUSUZLUK DENETİMLERİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Sürücülerin Yorgunluk ve Uykusuzluk Denetimlerinin Etkin, Sürekli ve Yoğun olarak Yapılması ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan ana güzergâhlar üzerinde tespit edilen noktalarda yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçların durdurularak sürücülerin yorgunluk ve uykusuzluk durumlarının incelenmesi,
2. Uzak yoldan geldiği ve uzun süreyle devamlı araç kullandığı değerlendirilen sürücülerin uygun dinlenme alanlarında ve denetim noktalarında kısa süreli mola vermelerinin/ dinlendirilmelerinin sağlanması,
3. Yorgunluk denetimlerinin yapılmasına imkân veren teknolojik aletlerin araçlarda zorunlu hale getirilmesi yönünde çalışmaların yapılması.



²⁰⁶ EC, ERSO, Fatigue, 2018, s.4

b. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "ARAÇ ODAKLI" Trafik Denetimleri

Karayolu açında meydana gelen trafik kazalarının bir kısmı tek aracın karışmış olduğu kazalar olup, uluslararası kuruluşların kaza analizlerinde ayrı bir başlık olarak ele alınmaktadır.

Tek araçlı kazalarda, genel olarak sürücü dikkatini dağıtan unsurlardan olan cep telefonu kullanımı veya sürücünün sürüşe uygunluğunu etkileyen yorgunluk, alkol kullanımı gibi nedenler veya başlı başına riski artıran unsurlardan olan aşırı hız gibi faktörler rol oynamaktadır.

Tek araçlı kazaların diğer bir boyutunu da yaya kazaları oluşturmakta olup, yayalar konusu aynı zamanda İncinebilir Yol Kullanıcıları başlığı altında da ele alınmıştır.

Ticari faaliyetler kapsamında karayolunun güvenli kullanımı ise, özellikle ticari maksatla yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, hususi ve bireysel amaçlar dışında, ticaret veya başka maksatlarla yük ve yolcu taşımalarının daha detaylı olarak ele alınmasını gerektirmiştir.

Motosikletler, motorlu bisikletler ve bisikletlerin oluşturduğu iki tekerlekli taşıtlar günümüz şartlarında gittikçe daha fazla ilgi görmekte ve motosikletler şehiriçi ve şehirdışı trafiğinde, motorlu bisikletler ile bisikletler ise şehiriçi trafiğinde artan oranda kullanılmaktadır.

Yakıt tasarrufu sağlamaları, çevreci olmaları, insanların tabiata daha yakın olmalarına yardımcı olmaları, özellikle şehiriçi kullanımda park yeri sorunu oluşturmamaları ve trafik sıkışıklığında bile rahatça ilerleyebilmeleri gibi nedenlerle tercih edildikleri değerlendirilmektedir.

Ancak, trafikte sayıları arttıkça bu araç sınıfının risk oluşturma ihtimalinin minimize edilmesi için özel olarak incelemeye tabi tutulmaları da gerekmektedir.

i. Tek Araçlı Trafik Kazalarının Önlenmesi İçin Yapılacak Denetimler

Avrupa Birliği ülkelerindeki kazaların oluş biçimini inceleyen bir araştırmaya göre, başka bir araç kazaya taraf olmaksızın tek bir aracın trafik kazası yapması neticesinde meydana gelen ölüm sayısı tüm trafik kazası sonucu ölüm vakalarının 1/3'ünü oluşturmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde son on yılda tek araçlı kazalarda ölenlerin sayısı %43 oranında azalmasına rağmen, söz konusu on yılda toplam can kaybı 95.000 civarındadır.

Tek araçlı ve ölümlü trafik kazalarının %60'dan fazlası yerleşim yeri dışındaki yollarda meydana gelmektedir.

Yerleşim yerleri dışındaki yollarda meydana gelen tek araçlı kazaları önlemenin en etkin yolu **"altyapının iyileştirilmesi"** ve **"yola uygun hız sınırlarının"** uygulanmasıdır.

Tek araçlı kazalarda en fazla hayatını kaybedenler sürücü dahil araç içindeki insanlar olup, bu grubu motosiklet kullanıcılarıyla kamyon ve otobüsler takip etmektedir.

Tek araçlı kazalarda tecrübesiz ve genç sürücülerin daha fazla risk altında oldukları değerlendirilmektedir. Genç sürücüler, yolun gerektirdiği manevraları yapmakta zorlanmakta veya yol yapısını yeterince değerlendiremediklerinden dolayı kaza yapmaktadır.

Tek araçlı kazalar genel olarak düz yollarda ve virajlarda meydana gelmektedir. Hollanda'da 2011'de yapılan bir çalışmanın sonuçlarına göre ise;

Tek araçlı kazalarda en büyük etken sürücünün dikkatinin dağılması olup bunu sırasıyla %27 ile aşırı hız, %19 ile alkol ve %17 ile yorgunluk takip etmektedir.²⁰⁷

TEK ARAÇLI TRAFİK KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN YAPILACAK DENETİMLER

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler ile Tek Araçlı Trafik Kazalarının Önlenerek Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Tüm karayollarının güvenli sistem yaklaşımının temel ilkeleri çerçevesinde gözden geçirilmesi ve yeni yapılan yolların da bu yaklaşıma göre dizayn edilmesi,
2. 2008/96/EC Sayılı **"Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi"** Konulu AB Direktifi'nin tüm yollarda uygulanması²⁰⁸,
3. Derinlemesine kaza araştırması yapmaya uygun veri tabanlarının oluşturularak araştırma ekiplerinin tam kullanımına sunulması,
4. Tek araçlı kazalar dâhil olmak üzere, ölüm ve ciddi yaralanma ile sonuçlanan tüm trafik kazalarında derinlemesine kaza araştırma çalışmalarının yapılması²⁰⁹,

5. **"Kendini İfade Eden ve Uyumu Kolay Yollar ile Affedici Yol Çevresi"** yaklaşımı çerçevesinde yolun yapısı ve çevresine ilişkin geliştirilen tedbirlerin tüm yol ağlarına tatbik edilmesi,
6. Yol kenarlarında bulunan, kaldırılması mümkün olan ve yoldan çıkma durumunda araç ile içindekiler için tehlike oluşturması mümkün olan tüm cisimlerin yol kenarlarından uzaklaştırılması, mümkün olmayan cisimlerin etrafının güvenlik bariyeri ile çevrilmesi,
7. Motosiklet kazalarının meydana gelmesine müsait olan yol kesimlerine motosiklet koruyucu uygun bariyerlerin yerleştirilmesi,
8. Belediyelerin sorumluluğunda olan yollar dahil olmak üzere, karayolu işaret ve levhalarının standardize edilmesi ve bu standartlara uygunluğun denetiminin yapılması,
9. Sürücü belgesini yeni almış ya da daha çok şehir içerisinde kısa mesafelerde araç kullanan ve tecrübesiz diye tabir edilen sürücülerin, uzun mesafeli şehirlerarası seyahatlerinde neden oldukları, tek taraflı yoldan çıkma, devrilme, savrulma ve engel cisme çarpma şeklinde kazaların önlenmesine yönelik tedbirlerin alınması,
10. 2009/661/EC sayılı Motorlu Taşıtların Genel Güvenliği İçin Tip-Onay Şartlarına İlişkin AB Regülasyonunun uygulanmasına ilişkin mevzuatta gerekli değişiklikler yapılarak;
 - i. Kapsama giren tüm yeni üretilen araçlarda Akıllı Hız Yardım Sistemi, Otonom Acil Durum Freni Sistemi ile tüm koltuklarda İleri Emniyet Kemeri İkaz Sistemlerinin zorunlu hale getirilmesi,
 - ii. Alkol kilitlerinin, ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan ve kapsama giren tüm yeni üretilen araçlarda zorunlu hale getirilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması,
 - iii. Kapsama giren tüm yeni üretilen araçlarda **"Olay Veri Kayıt Cihazının"** zorunlu hale getirilmesi ve bu verilerden kaza araştırmalarında istifade edilmesi.

²⁰⁷ ETSC, Reducing Deaths In Single Vehicle Collisions, PIN Flash Report 32, 2017, s.7-8

²⁰⁸ Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik

²⁰⁹ DaCoTa, Final Report on the Pan-European In-Depth Accident Investigations Network, Deliverable 2.5, 2012



ii. Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçların Denetimi

Karayolu ağından her seviyede faydalanarak ticari faaliyetlerini yürüten tüm iş kolları ve teşekküller ile karayolu ağı üzerinde çalışma, bakım, onarım, inşaat gibi faaliyetler yürüten işletmelerin trafik güvenliğine uygun davranışlar sergilemesi gerekmektedir

Karayolu yapısı ile ilgili veya karayolu vasıtası ile faaliyetlerini sürdüren iş kolları ve teşekküller, bünyelerinde çalışanların ve kamunun trafik güvenliğini sağlamaları konusunda ahlaki ve hukuki sorumluluk taşımaktadır. Bu teşebbüslerin trafik güvenliğini daha ileri seviyelere taşımak için kaynakları ve uzmanlıkları da bulunmaktadır.

İş veya meslek gereği karayolunu kullananların trafik kazalarındaki ölümü, dünyada meydana gelen iş kazası ölümlerinin yaklaşık olarak %30'unu oluşturmakta olup, AB ülkelerinde bu oran daha da yüksektir.²¹⁰ Bu nedenle, meslek ve sanatları gereği veya çalıştıkları iş kolu gereği karayolunu kullanmak zorunda olanların trafik güvenliği aynı zamanda bir **"İş Sağlığı ve Güvenliği"** sorununu da oluşturmaktadır.

Bu bağlamda, iş sağlığı ve güvenliği ile iş kazaları ve meslek hastalıklarının önlenmesi konularında inceleme ve araştırma çalışmalarını planlamak, programlamak ve uygulanmasını sağlamak, üretilen ve ithal edilen kişisel koruyucu donanımların piyasa gözetimi ve denetimini yapmak, bu hususlarda usul ve esasları belirlemek, meslekî eğitim görenler, rehabilite edilenler, özel risk grupları ve kamu hizmetlerinde çalışanlar da dahil olmak üzere tüm çalışanların iş kazaları ve meslek hastalıklarına karşı korunmaları amacıyla gerekli çalışmaları yaparak tedbirlerin alınmasını sağlamak görevleri Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı birimleri tarafından yerine getirilmekte²¹¹ ve **"İş kazaları ve meslek hastalıklarının önlenmesi için tedbir alınmasına katkı sağlamak"** hedef olarak belirlenmiştir.²¹²

Trafik güvenliği ciddi bir iş sağlığı ve güvenliği sorunudur

Her gün binlerce insanımız işleri gereği karayollarımız üzerinde hareket halindedir. Bu insanların bir kısmı profesyonel sürücüler olup ülkenin bir noktasından başka bir noktasına yolcu veya yük taşımaktadır. İş veya meslekleri gereği karayollarımızı kullanan insanların bir kısmı da taşımacılık faaliyeti yapmayan ancak, yine iş veya meslekleri gereği müşterilerinin dükkânlarını dolaşan toptancılar, farklı yerlerde takip etmek zorunda olduğu ticari faaliyetlerini kontrol zorunluluğu bulunan ticaret erbabı, tarım alanında çalışanlar ile postacı, ambulans şoförü, itfaiye, polis gibi kamu hizmeti sunan kamu görevlileri gibi meslek grupları da ikinci grupta yer almaktadır. Tüm bu insanlar da diğer meslek kollarında çalışanlar gibi, akşam olduğunda sağ ve salim olarak evlerine ulaşmayı arzulamaktadır.

Ancak sayılan meslek gruplarında çalışanlar, diğer meslek gruplarında çalışanların oranının çok ötesinde bir oranda trafik kazalarına karışmakta veya kendileri ya da kazanın karşı tarafında bulunan insanlar ciddi zararlar görmektedir. Özellikle yük ve yolcu taşıyan araçların hacminin diğer araçlara göre daha büyük olduğu dikkate alındığında, meydana gelen kazada daha çok karşı tarafta bulunanların zarar gördüğü anlaşılmaktadır.

2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesinin önemli ve kritik başlıklarından birisi, işleri veya meslekleri gereği karayolunu zorunlu olarak kullanan meslek gruplarının ve bu grupların karıştığı kazalara taraf olan insanların güvenliğini sağlamaktır. Problemin çözümüne katkısı olabilecek olumlu taraflar ele alındığında, çözümün çok da zor olmadığı anlaşılmaktadır. Şöyle ki, tedarik zincirinde bulunan firmaların bünyelerinde çalıştırdıkları insanların güvenliklerini sağlamak istemeleri ahlaken ve hukuken doğru olan davranış tarzı olacaktır. Ayrıca, filo tarzında geniş çaplı olarak bünyelerinde motorlu araçları kullanan firmaların alacağı tedbirler, trafik kültürünün olumlu yönde gelişmesine de katkı sağlayacaktır.

Ancak şurası da bilinmektedir ki bazen bilinçsizlikten bazen de masrafları kısma düşüncesiyle bazı firmaların olumsuz bir yaklaşımla personelin trafik güvenliğini ciddiye almadıklarına ve sorumluluklarını yerine getirmediğine şahit olunmaktadır. İş veya meslekleri gereği araç kullanmak zorunda olanların karıştığı kazaların nedenleri arasında en başta gelenler; yorgunluk, dikkatin dağılması ve araç güvenlik unsurlarındaki eksiklerdir.

Tedarik zincirini oluşturan tüm firmaların trafik güvenliğini sahiplenmesi gerekmektedir

Trafik güvenliğinin iyileştirilmesi, firma çalışanlarına yönelik trafik risklerini azaltacağından, firmalar tarafından desteklenmeli ve çalışma saati düzenlemeleri gibi firmaların alacağı ilave tedbirler ile kolaylaştırılmalıdır. Bu alanda bazı firmaların, bilinçli olarak trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla önemli adımlar atmasına karşılık, bazı firmalar tarafından da duyarsızlıkla karşılanmaktadır.

Firmaların ve ticari amaçlı faaliyet göstermese bile motorlu araçlarla faaliyet yerine getiren dernek ve vakıflar gibi organizasyonların, gönüllü çalışma dahi yapıyor olsalar faaliyetlerinden istifade ettikleri personelin trafikteki risklerini azaltacak tedbirler almalı ve personelin trafik güvenliğiyle ilgili stratejiler üretmelidir.

Öte yandan, birçok kamu kurumunda personel servislerini kullanan çalışanlar olduğu gibi şahsi araçlarıyla işyerlerine ulaşım sağlayan bir çok personel de mevcuttur. Bu açıdan ele alındığında, kamu kurumlarının servis araçları ve çalışanlarının trafikte araç kullanmaları dolayısıyla trafik kültürünün geliştirilmesine ciddi katkılarının olacağı değerlendirilmektedir.

²¹⁰WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention 2004, ISBN 92 4 156260 9, Geneva, 2004, s.44

²¹¹ Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2019-2023 Stratejik Planı, s.39

²¹² ibid, s.87

Ayrıca taşıma ihalesi yapan kurumlarda da iş akdine tabi olan sürücülerin trafik kurallarına uymaları için ilave şartlar konulabilmesinin yanı sıra, araç güvenliğine ilişkin düzenlemeler de talep edilebilmektedir.

Yük ve yolcu taşımacılığında, müşterinin talebi piyasayı oluşturmakta ve arzı şekillendirmektedir. Çoğu zaman müşterinin talebi doğrultusunda taşıma faaliyetini yapan işletme zaman baskısına maruz kalmakta ve mal veya hizmeti bir an önce yetiştirme arzusuyla trafik kurallarını gözardı edebilmekte ve neticede trafik güvenliği zarar görmekte, can ve mal kaybına neden olmaktadır. Bu nedenle, talebin sahibi olan işletmelerin, taşıyıcıyı taşıma güvenliği koşulları konusunda zorlaması her türlü denetimden daha etkilidir. Tedarik zincirinin tamamında güvenliğin aranması durumunda trafik kazaları elimine edilmiş olacaktır.

Ticari taşımacılık faaliyetleri için iş sağlığı ve güvenliği bakımından ihtiyacı karşılayacak düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır

Halihazırda ülkemizde; karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla yürürlüğe konulan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu kanuna istinaden 08.01.2018 tarih ve 30295 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 03.09.2004 tarih ve 25572 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Kamu Kurum Ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği ile 25.10.2017 tarih ve 30221 Resmî Gazetede yayımlanan Okul Servis Araçları Yönetmeliği bulunmaktadır.

Ticari taşımacılık sektöründe kurallara uygun davranışları öne çıkaran, kural ihlallerini de sistemin dışına atan bir yaklaşıma ihtiyaç bulunmaktadır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 6 ve 7' nci maddelerinde taşımacının sorumluluğu ve yükümlülükleri ele alınmış olup, yukarıda bahsedilen yasal düzenlemelerde de birçok hüküm ile yolcuların ve çalışanların hakları korunmaya alınmış ve trafik kurallarına uygun olarak taşımacılığın yapılması sağlanmaya çalışılmıştır.

Ayrıca, 5393 sayılı Belediye Kanunu'nda ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile ikincil mevzuatta taşımacılığa ilişkin hususlar düzenlenmiş olmakla birlikte, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda taşımacılık sektörüne ilişkin detaylı düzenlemelerin yapılması yerinde olacaktır.

Güvenli araçlar ve yeni teknoloji trafik kazası riskini azaltmaktadır

Birçok firmanın araç filosunda alım esasında kredi kullanılması gibi pratik nedenlere bağlı olarak yeni üretim araçlar bulunmaktadır. Bu araçlar ekonomik ömrünü tamamlayana kadar kullanılmaya devam edilmektedir. İhale yoluyla yapılan hizmet alımlarında ise taşımada kullanılması istenen aracın koşullarına, yaşına ve yola uygunluğuna ilişkin şartlar konulabilmektedir.

Filo kiralama veya servis kiralama gibi sözleşmelerde, araçlarda Sürücü Destek Sistemi gibi ilave güvenlik donanımlarının istenmesi, teknolojik inovasyonun gelişimi açısından önem arz etmektedir. Bu nedenle, teknolojik gelişmelerin trafik güvenliğine adapte edildiği tedbirlerin araçlarda talep edilmesinin trafik güvenliğine önemli katkısı bulunmaktadır.

Firmalar araçlara üretim sonrası ilave edilebilen donanımları talep ederek sektörün gelişmesine katkı sunabilir

Bu teknolojilerin ilk sırasında telematik cihazları ile araç içerisine monte edilen ve iletişim vasıtalarıyla aracın yeri, güzergahı ve hızı gibi bilgileri firmalara sunan cihazlar gelmektedir. Firmalar tarafından talep edildiği oranda sektörün gelişiminin bu taleplere bağlı olduğu gözardı edilmemelidir.



1.Yük Taşımacılığı Yapan Ağır Tonajlı Araçların Denetimi

Ağır tonajlı kamyon, çekici, tanker gibi araçların karışıklıkları kazalar incelendiğinde, kazaya karışan söz konusu araçların çoğunun arka işaretlemelerinin yetersiz olduğu, arka koruma çerçevesinin bulunmadığı veya AİTM Yönetmeliğine uygun olmadığı, bu sebeple arkadan çarpmalarda, çarpan aracın öndeki ağır tonajlı aracın altına girmesi ile kaza şiddetinin ve sonucunun ağırlaştığı, bu araçların banket veya şerit üzerinde, zorunlu haller dışında, yeterli uyarıcı işaretlemeleri yapmadan duraklamada buldukları ve park ettikleri, trafik kazalarının bir kısmının ağır taşıtların uygunsuz şerit kullanımı nedeniyle meydana geldiği değerlendirilmektedir.

Bu nedenle, şehirlerarası karayollarında yük taşımacılığı yapan araçların görünürlüğünü ve güvenliklerini artırmaya yönelik olarak, söz konusu araçlarda bulunması gereken yan ve arka koruma çerçevesi ile arka işaret levhası ve reflektör bulundurulması başta olmak üzere kazalara etken diğer trafik ihlallerini önlemek amacıyla denetimler yapılmaktadır.

Yük taşımacılığı yapan kamyon, çekici, tanker gibi araçların karıştığı kazaların başlıca nedenlerinin arkadan/yandan çarpma, yoldan çıkma ve devrilme/savrulma/takla atma şeklinde meydana geldiği, bu kaza oluş türlerine ise aşırı hızlı araç kullanma, yol şartlarına aracın hızını uydurmama, yorgun ve uykusuz araç kullanma ile sürüş sırasında konsantrasyon eksikliğinin sebep olduğu anlaşılmaktadır.

Denetimlerde özellikle; takograf kayıtları üzerinden sürücülerin başta hız ve araç kullanma süreleri incelenerek kontrol edilmektedir. Diğer taraftan, söz konusu araçların, ağır ve büyük hacimli olmaları, arka ve yan koruma çerçevesinin bulunmaması veya standartlara uygun olmaması nedeniyle, özellikle arkadan/yandan çarpma şeklindeki karışıklıkları kazaların ölüm veya ağır yaralanma ile sonuçlandığı gözlenmektedir.



Ülke genelinde yürütülen Yük Taşıyan Araçlar ve Sürücüler üzerinde yapılan denetimlerde; arka koruma çerçevesi, reflektör veya ışık donanımları gibi mevzuatta belirtilen teknik şart ve donanımları sağlaması, bu araç sürücülerinin başta hız olmak üzere, araç kullanma süreleri, yükleme, uygun şeritte sürme ve diğer kurallara uymalarına yönelik genel denetimlerin yanında özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

YÜK TAŞIMACILIĞI YAPAN AĞIR TONAJLI ARAÇLARIN DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Yük Taşımacılığı Yapan Ağır Tonajlı Araçların Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde ayrıntılı olarak düzenlenen ve pek çok türü olan yetki belgelerinin denetlenebilirliğinin artırılması amacıyla sadeleştirme çalışmasının yapılması,
2. Ağır tonajlı araçların otoyollar başta olmak üzere şehirlerarası karayollarında zorunlu haller dışında emniyet şeridi/banketler, şerit üzerinde duraklama yapması, park etmesi gibi nedenlerden dolayı ölüm ve ağır yaralanma ile sonuçlanan arkadan çarpma şeklinde trafik kazaları meydana geldiğinden, trafik kazalarına neden olan bu ihlallerin önlenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması,
3. Şehirlerarası karayollarında yük taşımacılığı yapan araçların görünürlüğünü ve güvenliklerini artırmaya yönelik olarak, AİTM yönetmeliğine uygun yan ve arka koruma çerçevesi ile arka işaret levhası ve reflektörler bulundurulmasına yönelik denetimler yapılması,
4. Ağır tonajlı taşıtların 7/24 esasına göre takograf denetimlerinin yapılması yönünde gerekli tedbirlerin alınması.

2.Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Otobüslerin Denetimi

Yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının yanı sıra, sivil toplum örgütleri, dernekler, okul idareleri, tur şirketleri tarafından organize edilen yaz/kış turizmi ile sportif ve kültürel aktivitelere yönelik şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetleri trafik güvenliği açısından önem taşımaktadır.

Şehirlerarası yolcu taşıyan araçların karıştıkları kazalar incelendiğinde, sürücülerin gündüz saatlerinde kavşaklara yaklaşırken hızlarını düşürmemeleri, trafik ışık, işaret ve levhalarına uymamaları, şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamaları, takip mesafesini korumamaları gibi ihlaller ile trafikte, hava ve yol koşullarında meydana gelebilecek olumsuzlukları öngörmeden araç kullandıkları, **“gece saatlerinde ise ekseriyetle yorgunluk ve uykusuzluğa bağlı olarak kazaların meydana geldiği, sürücü/yolcuların emniyet kemeri kullanmamasına paralel olarak kazaların sonuçlarının da ağır olduğu, ekseriyetle kaza sonrası ağır yaralanma ve ölümlerle sonuçlandığı görülmektedir.”**

Ayrıca, otobüs firma yöneticileri ile yapılan toplantılarla firma yönetimleri düzeyinde farkındalık faaliyetleri yapılmakta, Türkiye'nin hemen her noktasına seyahat eden şehirlerarası otobüslere sivil trafik denetim personeli görevlendirmeleri yapılarak, görevliler tarafından **“sürücü ve yolcularda emniyet kemeri kullanımı, şoförlerin seyir halinde cep telefonu ile konuşması, kırmızı ışık ihlali, şoförlerin çalışma ve dinlenme sürelerine uyup uymadıkları”** hususları denetlenmektedir.

Trafik kazalarının en aza indirilmesi, sürücülerinin trafik kurallarına uyma düzeylerinin daha üst seviyeye çıkarılması ve denetim faaliyetleri yoluyla yol kullanıcıları üzerindeki algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması amacıyla, ülke genelinde yürütülen Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçlar ve Sürücüler Terminalde Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçlar ve Sürücüler üzerinde yapılan denetimlerin yanında şehirlerarası yolcu taşımacılık faaliyetlerinin arttığı dönemlerde özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

Şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılan otobüslerin karışmış olduğu kazaların önlenmesine yönelik olarak önem arz eden karayolu güzergahlarında 7/24 esasına göre oluşturulan trafik denetim noktalarında yapılan yoğun denetimler ile o güzergahta meydana gelen başta otobüs ve diğer kazaların azaltıldığı görülmüştür.

ŞEHİRLERARASI YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPAN OTOBÜSLERİN DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Otobüslerin Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin, 7/24 esasına göre oluşturulan denetim noktalarının artırılması ve denetimlerin kesintisiz ve kararlı bir şekilde devam ettirilmesi,
2. Terminaller arası ortak altyapı sisteminin kurularak, bilgi kayıt işlemlerinin sürekli güncel tutulması (muayene, sigortalar, şoförlerin tespiti, giriş-çıkış saatleri vs),
3. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin araç plaka ve sürücü bilgilerinin oluşturulacak ortak bir sistem yoluyla izlenerek denetimlerinin yapılması,
4. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin çıkış terminallerinde ve ara terminal noktalarında denetimlerinin yapılması,
5. Terminallerde, kart okuyucular vasıtasıyla sürücü kartı denetimlerinin yapılmasının sağlanması,
6. Şehirlerarası otobüslerde sivil personel görevlendirilerek hareket halinde denetim uygulamasının devam ettirilmesi,
7. Seferde çıkacak araçların muayene geçerlilik süresinin seferin tamamlanma süresinden önce biteceği durumlarda veya seferden önce muayenesinin bittiği durumlarda aracın sefere çıkışını engelleyecek tedbirlerin alınması ile ilgili mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması.



3. Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların Denetimi (ADR)

Karayoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi ve bu faaliyetlerde yer alan gönderenlerin, alıcıların, dolduranların, yükleyenlerin, boşaltanların, paketleyenlerin, tank/konteyner/portatif tank işletmecilerinin, taşımacıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü taşıt sürücülerinin sorumluluk ve yükümlülüklerinin denetlenmesi önem arz etmektedir.

24.04.2019 tarih ve 30754 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkili personeli ile trafik kolluğu ve trafik polisinin görev alanı dışında kalan yerlerde rütbeli jandarma personeli tehlikeli madde taşıyan araçların denetimi ile yetkili kılınmıştır.

Denetim yetkisi Yönetmeliğe göre kurs almış personel tarafından yerine getirilmektedir.

TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN ARAÇLARIN DENETİMİ (ADR)

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların (ADR) Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Tehlikeli madde taşıyan araçların denetiminde görevlendirilmek üzere; ilgili kurum ve kuruluşlardaki yeteri kadar personele eğitim verilerek ortak denetimlerin yapılması,
2. Güzergah üzerinde tehlikeli madde taşıyan araçların denetimine uygun denetleme cepleri ve güvenliği artırılmış park alanları oluşturulmasına yönelik çalışmaların yapılması,
3. Ulusal ve uluslararası mevzuata ve usulüne uygun denetimler yapılarak trafik güvenliği açısından tehlikeli madde taşıyan araçların risk olma kapasitelerinin ortadan kaldırılması.



4.Şehiriçi Servis Araçlarının Denetimi

Şehiriçi kamu ve özel kurum ve kuruluşların personel servis taşımacılığı, özel kişilere ait personel servis taşımacılığı, turizm servis taşımacılığı, firmalara ait ücretsiz servis taşımacılığı gibi birçok iş kolunda çalışmakta olan personelin şehiriçi taşımacılığında servis araçları tarafından taşınmaları yapılmaktadır.

Söz konusu servis araçlarının faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler belediyeler tarafından yapılmaktadır. Ancak trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarla ilgili trafik kolluğunun denetim faaliyetlerinin yerine getirilmesi gerekmektedir.

Şehiriçi ve şehirlerarası karayollarında özel veya kamuya ait işletme, fabrikalara personel, işçi taşıyan araçların trafik kazalarına karışmalarının önlenmesi amacıyla araçların teknik yeterliliklerinin, yetki ve izin belgelerinin kontrolleri yapılmaktadır. Yerleşim yeri içerisinde toplu taşıma araç sürücülerinin, başta seyir halinde cep telefonu kullanımı ile kırmızı ışık ihlali olmak üzere, trafik işaret levhaları ve yer işaretlemeleriyle gösterilen yaya geçitlerinin bulunduğu karayolu kesimlerinde araçlarının hızını düşürmedikleri, yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymadıkları, taşıma sınırı üzerinde yolcu almaları nedeniyle, trafik güvenliğini tehlikeye düşürdükleri gözlemlenmektedir.

Söz konusu araç şoförlerinin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun sırasıyla; 65/1-a, 78/1-a, 58, 73, 47/1-b, 51 maddelerinin ihlal edilmesi yukarıda yer alan tespitleri doğrular niteliktedir. Bu araç sürücülerinin direksiyon hakimiyetini kaybetmesi neticesi "**kaldırılma çarpma, arkadan çarpma, karşı istikamete geçerek çarpışma, durakta bekleyen veya yaya yolu üzerindeki yayalara çarpma vb.**" şekilde trafik kazalarına karıştıkları bilinmektedir.

Bu kapsamda; trafik güvenliğinin sağlanması, trafik kazalarının en aza indirilmesi ve denetim faaliyetleri yoluyla sürücüler üzerindeki algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması amacıyla özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

SERVİS ARAÇLARININ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Servis Araçlarının Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Servis taşımacılığı yapan araçların Karayolları Trafik Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu ve Belediye mevzuatına uygunluklarının denetime tabi tutularak, ihlallere karşı idari yaptırımların uygulanması,
2. Servis taşımacılığı yapan işleten ve hizmete alan kurumlar tarafından iç denetime tabi tutulması,
3. Belediye sınırları içinde veya belediye sınırları dışına yapılan servis taşımacılığında yetkisiz veya amacı dışında taşımacılık yapılması durumunda; yaşanan sorunların ortadan kaldırılması ve yaptırımlarda birlikteliğin, uyumun sağlanması için Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında mevzuat çalışmalarının yapılması.



5. Okul Servis Araçlarının Denetimi

Okul öncesi eğitim ve zorunlu eğitim kapsamında bulunan öğrenciler ile kreş, gündüz bakımevleri ve çocuk kulüplerine devam eden çocukların taşıma faaliyetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartları ile denetim işlemlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla 25.10.2017 tarih ve 30221 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Okul Servis Araçları Yönetmeliği çerçevesinde taşımacılık yapan servis araçlarının denetimleri yerine getirilmektedir.

Okul servis araçlarının denetimi servis denetim komisyonları tarafından yapılmakta olup, bu komisyonlarda valilik ve kaymakamlıklarca Milli Eğitim Bakanlığı, Emniyet, Jandarma, Belediye ve uygun görülen personelin katılımı sağlanmaktadır.

Yönetmeliğin 13'üncü maddesinde denetim ve yaptırımlara yer verilmiş olup, Yönetmelikte verilen denetime ilişkin görevlerin işbirliği ve koordinasyon halinde yerine getirilmesi önem arz etmektedir.

Okul çağındaki çocuklarımızın huzur ve güven içerisinde yolculuk yapmalarının sağlanması, servis araçlarının karışabileceği trafik kazalarının önlenmesi ve taşımacılık faaliyetinin disiplin altında tutulmasını sağlamak amacıyla; her yıl okulların açılmasına yakın trafik tedbirlerine ilişkin hazırlanan talimat ilgili birimlere gönderilmektedir.

Geleceğimizin teminatı olan çocuklarımızın huzur ve güven içerisinde okullarına gidiş ve gelişlerini sağlamak, servis araçlarının karışabileceği trafik kazalarını önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak temel önceliğimizdir. 2020 yılında 179.791 okul servis aracı şoförüne ve rehber personeline eğitim verilmiştir.

Bu kapsamda, okul çağındaki çocuklarımızın huzur ve güven içerisinde yolculuk yapmalarını sağlamak, denetim faaliyetleri yoluyla algılanan yakanma risk duygusunu artırmak ve servis sürücülerinin dikkat ve hassasiyetlerini en üst düzeyde tutarak bu araçların karışabileceği trafik kazalarını önlemek amacıyla;

Ülke çapında Okul Servis Araçlarına yönelik yürütülen genel denetimlerin yanında eğitim öğretim başlamadan ve ara tatiller öncesinde birer haftalık, sonrasında gelişen şartlara göre ara ve özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

OKUL SERVİS ARAÇLARININ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Okul Servis Araçlarının Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Okul servis araçlarından faydalanan öğrencilerin güvenli seyahatlerinin sağlanabilmesine yönelik Okul Servis Araçları mevzuatının belirli periyotlarla gözden geçirilerek düzenlenmesi,
2. Okul servis araçlarının öğrenciler ve diğer yol kullanıcıları açısından güvenli olarak kullanımı konusunda; tüm sorumlu kurum/kuruluşların eşgüdüm halinde süreci yürütmeleri,
3. Okul servis araçlarının yetkili diğer kurum ve kuruluşlar ile işbirliği halinde rutin ve öngörülemez periyotlarla denetimlerinin yapılması.



iii. Motosikletler, Motorlu Bisikletler ve Bisikletlerin Denetimi

Teknolojinin ve teknik ilerlemelerin ulaşım sektörüne ve araçların gelişimine çeşitli şekillerde katkısı olmaktadır. Yakın zamana kadar motosiklet ve bisikletin hakim olduğu iki tekerlekli ulaşım araçları grubu, teknolojiye dayalı olarak değişime uğramış ve çeşitlilik göstermiştir. Elektrikli motorların klasik vasıtalarla adaptasyonu ve elektrik kaynaklı olarak hareket edebilen yeni vasıtaların üretilmesi ile birlikte karayollarımızda görmeye alışık olduğumuzun dışında yeni **"İki Tekerlekli Motorlu Araçlar"** olarak da adlandırılan bir sınıfın popülaritesi artmaya başlamıştır.²¹³

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun tanımların bulunduğu 3'üncü maddesinde bu gelişme çerçevesinde 12.07.2013 tarih ve 6495 sayılı kanunla değişiklik yapılarak bisiklet tanımı ile motorlu bisiklet (moped) tanımı güncellenmiştir;

Bu güncellemeler çerçevesinde tanımlama ya göre, azami sürekli anma gücü 0,25 kW'ı geçmeyen, hızlandıkça gücü düşen ve hızı en fazla 25 km/s ulaşıktan sonra veya pedal çevrilmeye ara verildikten hemen sonra gücü tamamen kesilen motorlu bisikletler de **"Bisiklet"** tanımına dahil edilmiş, aynı şekilde **"Motorlu Bisiklet (Moped)"** tanımı da güncellenerek azami hızı saatte 45 km'yi içten yanmalı motorlu ise silindir hacmi 50 cm³'ü, elektrik motorlu ise azami sürekli nominal güç çıkışı 4 kW'ı geçmeyen iki veya üç tekerlekli taşıtlar ile aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kg'ı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlar olarak tanımlanmış ve elektrik ile çalışanların net ağırlıklarının hesaplanmasında batarya ağırlıklarının dikkate alınmayacağı hükme bağlanmıştır.

Uluslararası literatürde ise yeni bir ulaşım alternatifi oluşturan **"Motorlu İki Tekerlekli"** grubunda insan adale gücüyle hareket eden bisiklet dışında kalan motosikletler, mopedler ve scooter olarak adlandırılan ulaşım vasıtaları ifade edilmektedir. Dünyada henüz söz konusu grupla ilgili oluşturulmuş bir tanım birliği mevcut değildir.

Yakın zamana kadar, iki tekerlekli motorlu araç kullanıcılarının incinebilir yol kullanıcısı olup olmadığına ilişkin tartışmalar süregelmiştir. Bunun altında yatan neden bu gruba giren yol kullanıcılarının da yayalara ve bisikletlilere karşı tehdit oluşturmasıdır. Günümüz literatüründe, Motorlu iki tekerlekli motorlu araçların dahil edildiği durumlarda genel olarak **"Korunmasız Yol Kullanıcıları"** ifadesinin kullanıldığı, sadece yayalar ile bisikletliler kastedildiğinde ise **"İncinebilir Yol Kullanıcıları"** teriminin kullanıldığı görülmektedir. Motosiklet sürücülerinin koruyucu başlık (kask) ve koruyucu kıyafet kullanıyor olmaları bu sürücü grubunu araçlara karşı tam korumalı hale getirmemektedir. Nedeni ise, bu grubun korunması için araç kaportası ve emniyet kemeri gibi araç içindekilerin sahip olduğu koruma tertibatlarının motosikletlerde bulunmaması, buna karşılık kullandıkları motosikletlerin çok yüksek hızlarda hareket etme kapasitesinin bulunması dolayısıyla hayatlarının daha büyük risk altına girmesidir.

²¹³Powered Two-Wheeler

²¹⁴11 dilde şu adreste bulunmaktadır; <http://www.initialridertraining.eu>

²¹⁵Detaylı bilgi için; http://www.eurorap.org/library/pdfs/20081202_Bikers.pdf

İki tekerlekli motorlu araçlar için tip onay çalışmalarına ilişkin süreç devam etmektedir

22.08.2015 tarih ve 29453 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren İki veya Üç Tekerlekli Motorlu Araçların ve Dört Tekerlekli Motosikletlerin Tip Onayı ve Piyasa Gözetimi ve Denetimi Hakkında Yönetmelik (AB/168/2013)" bu alandaki mevzuatı düzenlemektedir.

Sürücülerin sürüş yeteneklerinin artırılması

Motosikletlerin kullanılması ve güvenliği tamamıyla sürücüsünün yeteneklerine, eğitimine, tecrübesine ve sürüş davranışlarına bağlıdır. Bu bakımdan diğer araçlara göre daha riskli olduğu bilinen motosiklet sürücülerinin eğitim ve belgelendirilme aşamalarında hassasiyetle davranılması gerekmektedir. Bu amaçla temel eğitim ve tekrarlama/güncelleme eğitimlerinin motosiklet sürücülerini için uygulanması gerekmektedir. Eğitim içinde derecelendirmeler yapılarak belli bir seviyeye kadar olan eğitim ile sürülebilecek motosikletlerin motor hacmine sınırlandırma getirilmesi gibi uygulamalar tavsiye edilmektedir.

Motosikletlerin görünürlüklerinin yetersiz olması, diğer yol kullanıcılarının motosikletlerin hızı konusunda yeterli algı sahibi olmaması, motosikletlerin çok kısa mesafelerde üst düzeyde hızla ulaşabilmesi ve yüksek hızda yapılan en küçük hatanın ölümcül sonuçlarının olması gibi nedenlerden dolayı motosikletlerin özel usullere tabi tutulması normal karşılanmalıdır.

Eğitimin aşamalara ayrılması konusunda Avrupa Birliği Komisyonu tarafından hazırlanan **"Motosiklet Eğitimi Birinci Seviye Eğitim Kılavuzu"** örnek alınarak benzer çalışmaların yapılması mümkündür.²¹⁴

İki tekerlekli motorlu araçların kullanıcılarına güvenli bir çevrenin sunulması

İki tekerlekli motorlu araçların karıştığı birçok kazada altyapı iyileştirmelerinin gerekli olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu konuda birçok kılavuz ve kaynak çalışması literatürde mevcuttur. Yolun dizaynı, yapımı ve bakımı aşamalarında özellikle kaydırmayan yol yüzeyi tasarımının ve yol kenarı elemanlarının ve yapılarının iki tekerlekli motorlu araçları koruyacak şekilde yapılması önem arz etmektedir.

Avrupa Yol Değerlendirme Programı (EuroRAP)'nın karayollarının değerlendirilmesinde iki tekerlekli motorlu araçlara ilişkin risk değerlendirmelerine ve performans izleme kriterlerine yer vermesi memnuniyetle karşılanmaktadır.²¹⁵

Ülkemizde son yıllarda motosiklet ve motorlu bisiklet sayısı ile kullanımı hızla artmakta olup, bu araçlar tescilli araç sayısının %14.6'sını teşkil etmekte, kazaya karışan araçların ise %18.8'ini bu tür araçlar oluşturmaktadır.

Trafik kazalarının en aza indirilmesi, sürücülerinin trafik kurallarına uyma düzeylerinin daha üst seviyeye çıkarılması ve denetim faaliyetleri yoluyla yol kullanıcıları üzerindeki algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması amacıyla; ülke genelinde Motosiklet ve Motorlu Bisikletlere yönelik yürütülen genel denetimlerin yanında özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir.

Denetimlerde;

1. Geçerli sigorta, fenni muayene, sürücü ve araç tescil belgeleri ile tescil plakalarının mevzuatta belirtilen standartlarda ve araç üzerinde uygunluğu ile çalınma kaydı PolNet bilgisayar kayıtları,
2. Özellikle araç plakalarının görünürlüğü ile üzerinde (silinti, kazıntı, kirletme, kapatma, tahribat) yapılması ve ışık donanımı gibi hususlara,
3. Servis freni, lastikleri ve ışık donanımı başta olmak üzere teknik şartlara uygunluğu (çevreyi rahatsız edecek şekilde abarthe egzoz, harici ses sistemi, vb.)
4. Sürücülerin koruma başlığı (kask) ve gözlüğü yolcuların koruma başlığı (kask) kullanımı, hususları kontrol edilmektedir.

MOTOSİKLETLER, MOTORLU BİSİKLETLER VE BİSİKLETLER

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Motosikletler, Motorlu Bisikletler ve Bisikletlerin Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik kapsamında yapılan karayolu altyapı güvenliği çalışmalarında, motosiklet dostu koruma bariyerlerinin yapılması gibi iki tekerlekli motorlu araçların trafik güvenliğine yönelik ihtiyaçlarının göz önünde bulundurulması,
2. Karayolu yüzeyinin mümkün olan en yüksek oranda tutuş sağlaması ve kaydırmaması için düzenli olarak bakımının yapılması,
3. Virajlar ve kavşaklar başta olmak üzere yol dizaynının motorlu iki tekerlekli kullanıcılarına uygun hale getirilmesi, görüş açısının geniş olmasına ve levhalandırmaya özen gösterilmesi,
4. Karayolu yapısı çevresinde bulunan ve yola taşan cisimlerin motorlu iki tekerlekli yolcuların güvenli olarak kullanımını engellemeyecek duruma getirilmesi,
5. Koruyucu kıyafetler ve donanım için ilgili uluslararası mevzuat çerçevesinde zorunlu asgari şartların getirilmesi,
6. Motosiklet satın alanlara koruyucu başlık takılmasının önemi ve doğru takma şekliyle ilgili bilgi verilmesi, kampanyalar düzenlenmesi,

7. Bu tür taşıtların satışlarında koruyucu başlık alımının zorunlu hale getirilmesi,
8. Motosikletli yol kullanıcıları tarafından koruyucu başlık kullanılmasının ve tescil plakalarının araç üzerinde usulüne uygun takılı olduğunun ve okunabilirliklerinin denetimi,
9. Motorlu iki tekerlekli araçların kullanılmak üzere Akıllı Denge Sisteminin geliştirilmesi için gerekli araştırma çalışmalarının yapılması,
10. Araç ve motosiklet sürücülerinin bu araçları sürme yeteneğinin geliştirilmesi için eğitim çalışmaları yapılması; bu çalışmaların kaza önleme, risk değerlendirme, araç kontrolü konularına, sürücü adaylarının eğitiminin korunmasız yol kullanıcılarının göreceklere zarara odaklanması ve sürüş esnasında **"İncinebilir yol kullanıcılarına dikkat!"** kuralını içselleştirmelerinin sağlanması,
11. Motosiklet sürücülerinin yapmış oldukları trafik ihlallerinde plakalarının arka kısımda takılı olması nedeniyle, bazı denetim türlerinde aracın tescil plakasının tespitindeki sorunların giderilmesi için tescil plakalarının denetleyiciler tarafından görünürlüğünün ve Elektronik Denetleme Sistemleri tarafından algılanarak okunabilmesinin sağlanması,
12. Trafik ekiplerinin; bu tür araçlar üzerinde denetimleri sabit olmakla beraber özellikle seyir halinde ve sivil ekiplerle ortak denetimler yapılması,
13. Kamu hizmetlerinde kullanılan bu tür araçların ve kullanıcılarının tüm kurallara uygun olmalarının sağlanması için kurumları tarafından denetlenerek sorumluluğu paylaşmaları,
14. Motosikletli kuryelerin trafikteki denetimlerinin yanı sıra, bünyelerinde çalıştıkları firmalar nezdinde de denetimlere tabi tutulmaları,
15. Motosikletli kuryelerin iş sağlığı ve güvenliği boyutunun ilgili kurumların mevzuatında düzenlenmesi ve yine ilgili kurumların denetim elemanları tarafından denetimlere tabi tutulması,
16. Motosikletli kuryelerin kullandıkları motosikletlerin alanda ani denetimlerinin çalıştırılmakta oldukları firmaların bünyesinde yapılması ve bu denetimlerde kurye taşımacılığı için sonradan ilave edildiği tespit edilen ve tip onayına uygun olmayan taşıma kutularının aynı zamanda trafik güvenliğine de risk oluşturmaları nedeniyle tedbirlerinin alınmasının sağlanması,
17. Motosiklet ve motorlu bisiklet kazalarıyla ilgili toplumsal bilincin oluşturulması için kamu spotu filmlerinin hazırlanması ve ulusal medyada paylaşılması,
18. Motorlu bisikletlere (moped) zorunlu mali sorumluluk sigortası şartı getirilmesi.



iv. Karayolunu Kullanan Traktörlerin, Diğer Tarım Araçlarının ve Makinelerinin Denetimi

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanan 2004 tarihli Dünya Trafik Güvenliği Raporu ile birlikte, trafik güvenliğinde dikkat çekmeyen birçok risk unsuru detaylı incelemeye tabi tutulmuştur. Trafik kazalarının meydana gelmesinde önemli unsurlardan birisi de mevsim ve bölge şartlarına göre değişen ağırlıkta trafik kazalarının nedenleri arasında bulunan tarım araçlarının ve traktörlerin karayolunu kullanımları sırasında meydana gelen trafik kazalarıdır.

Tarım araçları ve traktörlerin trafik kazasına karışmalarının ana nedenleri; araç, sürücü ve yolun altyapısı başlıklarında ele alınmıştır. Yapılan çalışmalara göre;²¹⁶

Araçtan kaynaklanan unsurlar arasında; traktörlerin ve tarım araçlarının görüş açılarının sınırlı olması, görünürlüklerinin düşük olması, genişliklerinin diğer araçlardan farklı olması ve yapıları gereği yeterince koruyucu unsur bulunmaması ve metal aksamalarının yoğunluğu nedeniyle kaza şiddetinin artmasıdır.

Tarım araçlarının ve traktörlerin kazalara karışmalarının diğer bir nedeni olarak sürücü faktörü öne çıkmaktadır. **Bu araçların sürücüleri genel olarak;** risk algısı ve risklerin kabulü açısından diğer araç sürücüleri ile aynı durumda değildir. Bu araçların sınırlı hızları nedeniyle manevra kabiliyetleri düşük seviyede olup sürücülerinin korunması için yeterli tertibat da traktörlerde ve tarım araçlarında bulunmamaktadır. Ayrıca, bu araçların tasarım hızlarının düşük olması ve boyutları nedeniyle aynı yolu kullanan diğer yol kullanıcıları tarafından hızlarının tahmin edilmesi ve öngörülmesi sürüş yapılması imkanı azalmaktadır.

Tarım araçlarının ve traktörlerin yolun altyapısı bakımından incelenmesinde de; yol dizaynının bu araçlara uygun olmaması nedeniyle yolun yapısına zarar vermeleri sonucu diğer yol kullanıcıları açısından potansiyel risk doğurdıkları değerlendirilmektedir.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE) ve Almanya Sigortalar Birliği'nin (GDV) yaptığı bir araştırmaya göre traktör kazalarının en fazla;

Traktörün dönüş manevrası yaptığı sırada (dönüş kazalarının %75'i sola dönüşlerde), akan trafikte hareket halindeyken, kavşaklarda, duran araçlara çarpma şeklinde, tek taraflı olarak ve yaya kazası sırası ile meydana geldiği değerlendirilmiştir.

Mevsimsel koşullara bağlı olarak, günün ilk saatleri ile akşam saatlerinde kırsal kesimlerde tarımsal faaliyetlerde kullanılan traktörlerin ve diğer tarım araçlarının yoğun bir şekilde karayolunda seyrettiği gözlenmektedir.²¹⁷

Ülkemizdeki araç profiline bakıldığında toplam motorlu taşıtların %8,2'sini traktörlerin oluşturduğu, bunların büyük bir kısmının zorunlu sigortasının ve fenni muayenesinin bulunmadığı bilinen bir gerçektir.

Traktörlerin yılın sadece belirli dönemlerinde trafikte bulunmaları ve çoğunlukla köylerde/kırsal bölgelerde faaliyet yürütmelerine bağlı olarak araç sahiplerinin ve sürücülerinin önceliklerinin farklı olması nedeniyle trafik güvenliğine yeterince önem vermemeleri bu oranların yüksek olmasına neden olmaktadır.

Bu düşünceleri destekler nitelikte traktörlerle yürütülen zirai faaliyetler öncesi ve sonrasında ikamet yerlerine traktörler üzerinde gününbirlik gidip gelindiği, traktör arkasına takılan gereçler ile şehirlerarası karayoluna kontrollü/kontrolsüz giriş-çıkış yapıldığı, başta ışık ve diğer teknik donanımları eksik veya bulunmayan traktörlerin gün bitiminde gece seyrettiği, sonuç olarak eksiklikleri veya yapıları itibarıyla diğer sürücülerce fark edilme ve görülmelerinin sınırlı düzeyde olmaları nedeniyle karayolu trafik güvenliğini olumsuz etkilediği anlaşılmaktadır.

Trafik kazalarının en aza indirilmesi, sürücülerinin trafik kurallarına uyma düzeylerinin daha üst seviyeye çıkarılması ve denetim faaliyetleri yoluyla yol kullanıcıları üzerindeki algılanan yakalanma risk duygusunun artırılması amacıyla; ülke genelinde mevsimsel olarak tarımsal faaliyetlerin arttığı dönemlerde özel denetimler planlanarak gerçekleştirilmektedir. Denetimlerde;

1. Sürücülerin sürücü belgelerinin yanı sıra araçların geçerli fenni muayene ve sigortalarının bulunup bulunmadığı,
2. Ön ve arka ışık donanımları ile Karayolları Trafik Yönetmeliğinin Ek 1 sayılı cetvelde yer alan römork arka işaret levhaları ile flaşörlü, yanıp sönen, sarı ışıklı, dönerli, uyarı lambasının belirtilen standartlarda olup olmadığı,
3. Traktör römorkları ve bağlantı ekipmanlarının mevzuatta yer aldığı üzere uygunsuz şekilde yükleme yapıp yapılmadığı hususları başta olmak üzere titizlikle kontrol edilmektedir.

TRAKTÖR VE DİĞER TARIM ARAÇLARININ DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Traktörlerin, Diğer Tarım Araçlarının ve Makinelerin Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Tarımsal faaliyetlerin yapıldığı bölgelerden geçen karayolu kesimlerinde;
 - i. En sağ şeridin tarım makinelerine ayrılarak bu şeridin tarım makinelerine uygun genişlikte olması,

²¹⁶ DSB (Dutch Safety Board), Road Traffic Accidents With Agricultural And Construction Vehicles, Thematic study, The Hague, 2010, s.187

²¹⁷ Die Deutschen Versicherer, Compact Accident Research, Risk Of Tractors In Road Traffic, GRE-69-02ç, , 2013, s.5-6

- ii. Tarla, köy yolu, şantiye gibi sağa dönüş gerektiren yol kesimlerinde katılım ve ayrılım açılarının geniş olarak yapılması,
 - iii. Bu bölgelerdeki yol kesimlerinin orta refüjlerine traktörlerin kontrol dışı karşıya geçişlerinin önlenmesi için tedbirlerin alınması,
 - iv. Dönüş alanlarında görüşü engelleyen ağaç, çalı, yapı gibi unsurların kaldırılması
2. Turistik amaçlarla, gezi veya seyahat için traktörlerin ve tarım araçlarının yoğun olduğu bölgelerde seyreden yol kullanıcılarının uyarılmaları için gerekli yatay ve düşey işaretlemelerin yapılması,
 3. Tarım araçlarının kullanımından kaynaklı zarar görmesi nedeniyle yol yapısının sık sık kontrol edilerek, diğer yol kullanıcılarının kaza yapmasına potansiyel oluşturanların bakım ve onarımının yapılması,
 4. Tarım araçlarının ve traktörlerin yoğun olduğu bölgelerdeki karayollarının aydınlatmalarının güçlendirilmesi,
 5. Traktörlerin görünürlüğünün artırılması amacıyla; traktörlere ve römorkla çekilir tip uygun elektrik tesisatının yapılması,
 6. Traktörlerde ve traktörlere bağlanan römorklardaki ışıkların ve reflektif parçaları sayısının ve miktarının artırılması suretiyle görünürlüklerinin artırılması,
 7. Diğer çekilebilir tipteki makinelerin traktörle birlikte kullanımı sırasında sürücüler tarafından görülmesini sağlayacak yansıtıcı işaretlerin veya levhaların kullanılması,
 8. Çarpışma şeklinde meydana gelen kazalarda, çarpan otomobilin traktörün ve çekilen römorkun altına girmesinin önlenmesi için, ilgili uluslararası tip onay mevzuatı çerçevesinde traktörün arka kısmına ve römorkun yanlarına ve arka kısmına aparat takılması,

9. Geri gidiş esnasında meydana gelen kazaların önlenmesi için görüntülü veya sesli ikaz aparatlarının adapte edilmesi,
10. Yeni üretilen traktörlerin ciddi hızlara ulaşabilme kapasiteleri bulunduğundan, otomobillerde olduğu gibi bu araçlarda da ilgili uluslararası tip onay mevzuatı çerçevesinde Kilitleme Önleyici Fren Sisteminin (ABS) bulunması,
11. Traktörlerin tarım sezonunun başlamasından önce ve tarım sezonunun bitiminde ışık, reflektör gibi aksamaları bakımından buldukları yerlerde, kasabalarda, köylerde tarım müdürlükleriyle koordineli olarak trafik güvenliğine yönelik bilgilendirme faaliyetleri ile birlikte denetimlerinin yapılarak uygunsuzluklarının giderilmesi,
12. Traktör ve tarım araçlarının yoğun olduğu bölgelerde ve zamanlarda bu araçlara ve sürücülerine yönelik hedef odaklı denetimlerin yapılması,
13. Römorklar takıldığı traktörlerin plakasını taşıyabildiğinden dolayı takıldığı traktörle beraber periyodik muayeneye de tabi tutulmaları,
14. Traktörlerin rutin muayenelerinin yanı sıra, kullanıldıkları köy ve kasabalarda da yılda en az bir defa alanda ani muayenelerinin mahalli birimler, il ve ilçe tarım müdürlükleri, kooperatifler ile birlikte işbirliği halinde yapılması,
15. Özellikle genç traktör sürücülerinin traktör sürme yeteneklerinin geliştirilmesi için köylerde ve kasabalarda güvenli traktör sürme eğitiminin verilmesi.



c. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "YOL ODAKLI" Trafik Denetimleri

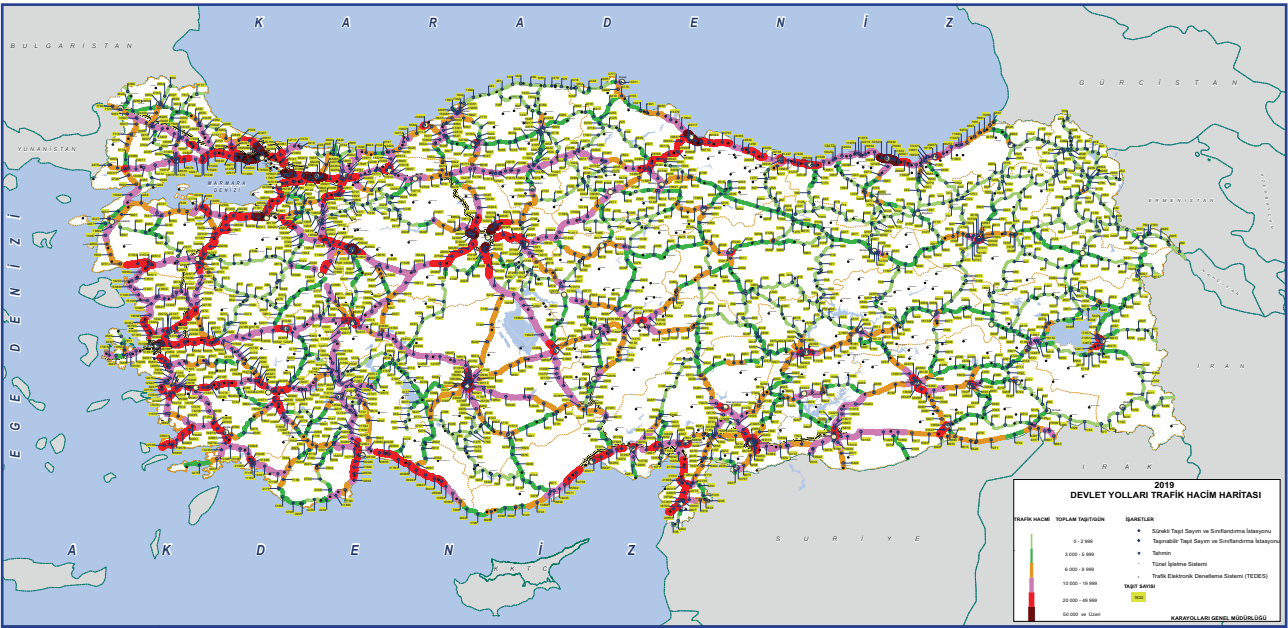
Trafik denetimlerinin başlıca hedefi yol kullanıcılarında uyum davranışının geliştirilmesi olup, insanın maddi varlığına gelebilecek her türlü bedeni zararlar ile malvarlığına tehdit oluşturabilecek her türlü zararlı hareketlerin bertaraf edilmesi gerekmektedir.

Yıllara göre değişim göstermekle birlikte, 2020 yılı itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü envanterinde bulunan;

- 3.060 km otoyol,
- 31.006 km devlet yolu,
- 34.185 km il yolları olmak üzere 68.251 km yol ağı bulunmaktadır. Ayrıca; köy yollarının toplam uzunluğu 182.500 km'dir.

Bu yolların büyük bir kısmı Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri açısından önem arz etmekte olup, 01.01.2020 itibarıyla devlet yollarının trafik hacim haritası aşağıda bulunmaktadır;²¹⁸

Şekil: Devlet Yolları Trafik Hacim Haritası (2019)



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Hacim Haritaları, 2019



²¹⁸Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Sath Cinsine Göre Yol Ağı (Km.), 01.01.2020

i. Otoyollarda Trafik Denetimi

Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol); özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.

Otoyollar, yüksek standartlara sahip, trafik seyirinde asgari hız sınırlaması uygulanan, seyahat hızı yüksek ve üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı karayolları olma özelliğini de taşımaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda 01.01.2020 tarihi itibarıyla 3.060 km otoyol bulunmakta olup, bu miktara Yap-İşlet-Devret ile yapılabilmeye açılan otoyollar dâhildir.

Otoyolların temel özellikleri arasında altyapı ve yol çevresinin belli nitelikleri taşıması, hız alt ve üst limitlerinin bulunması, tüm araç cinslerinin bu yollara girişinin mümkün olmaması, bisiklet ve yayaaların bu yol kesimlerine girişlerinin yasak olması sayılabilir. Ayrıca, en önemli özelliklerinden birisi de belli bir hızda akan trafik ile incinebilir yol kullanıcılarının bir arada bulunmamasıdır. Bu niteliği ile otoyollar trafik güvenliği açısından enterne bir alan oluşturarak azami güvenlik sağlayan yol kesimleridir.

Ülkemizde, yol kenarı trafik denetimleri ile beraber 1 Temmuz 2017 tarihinden itibaren Karayolları Genel Müdürlüğüne ait ücret toplama sistemlerinin kurulu bulunduğu 2.155 km uzunluktaki otoyollarda, araçların otoyollarda giriş yaptığı HGS/OGS noktası ile çıkış yaptığı HGS/OGS noktası arasında kat etmiş olduğu mesafe ve süre bilgilerinden araçların ortalama hızlarının tespit edilmesi suretiyle denetimlere başlanmıştır. Otoyol Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemi ile hızla bağlı trafik kazalarında ciddi oranda düşüş sağlanmıştır.

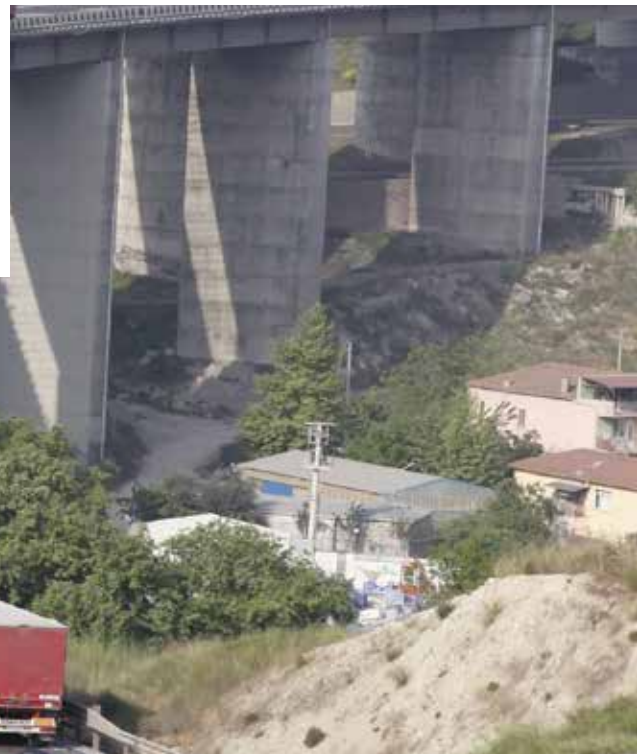
Uluslararası kuruluşlar tarafından yürütülen projelerde, otoyolları yüksek hızda kullanan motosikletlerin yoldan çıkma şeklinde kazalara karışmaları durumunda motosiklette bulunanların kenar bariyerlerine çarparak zarar görmelerinin önlenmesi için çarpma durumunda motosiklette bulunanlara zarar vermeyecek "**Motosiklet Dostu Bariyer**" yapısının kullanımının tavsiye edildiği görülmektedir.

OTOYOLLARDA TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Otoyollarda Etkin, Sürekli ve Yoğun Olarak Trafik Denetimlerinin Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Otoyollar dahil olmak üzere tüm yollarda 2008/96/EC sayılı direktifin uygulamaya konulması,
2. Otoyolların yakın çevresinde, kaza durumunda insanlara zarar vermesi muhtemel tüm fiziki engellerin ortadan kaldırılması ve mümkün olmayan yerlerde ise bu cisimlere erişimi engelleyen bariyerlerin yerleştirilmesi,
3. Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemine göre mevcut otoyollarda kurulu bulunan Elektronik Denetleme Sistemlerinin uygulamasının Yap İşlet Devret (YİD) sistemiyle yapılan diğer otoyollarda da faaliyete geçirilerek hız denetimlerinin yapılması,
4. İyi uygulama örnekleri çerçevesinde ortalama hız denetleme sistemlerinin tüm otoyollarda hizmete sokulması,
5. Motosiklet kazalarının yoğun olduğu bölgelerdeki otoyollarda motosiklet dostu bariyerlerin yapılması,
6. Takip mesafesi denetimlerinin otoyollar ile tünel içlerinde artırılması,
7. Yayaaların ve yaban hayvanlarının otoyollara girmesini engellemek üzere gerekli mühendislik çözümlerinin devreye sokulması.



ii. Devlet Karayollarında Trafik Denetimi

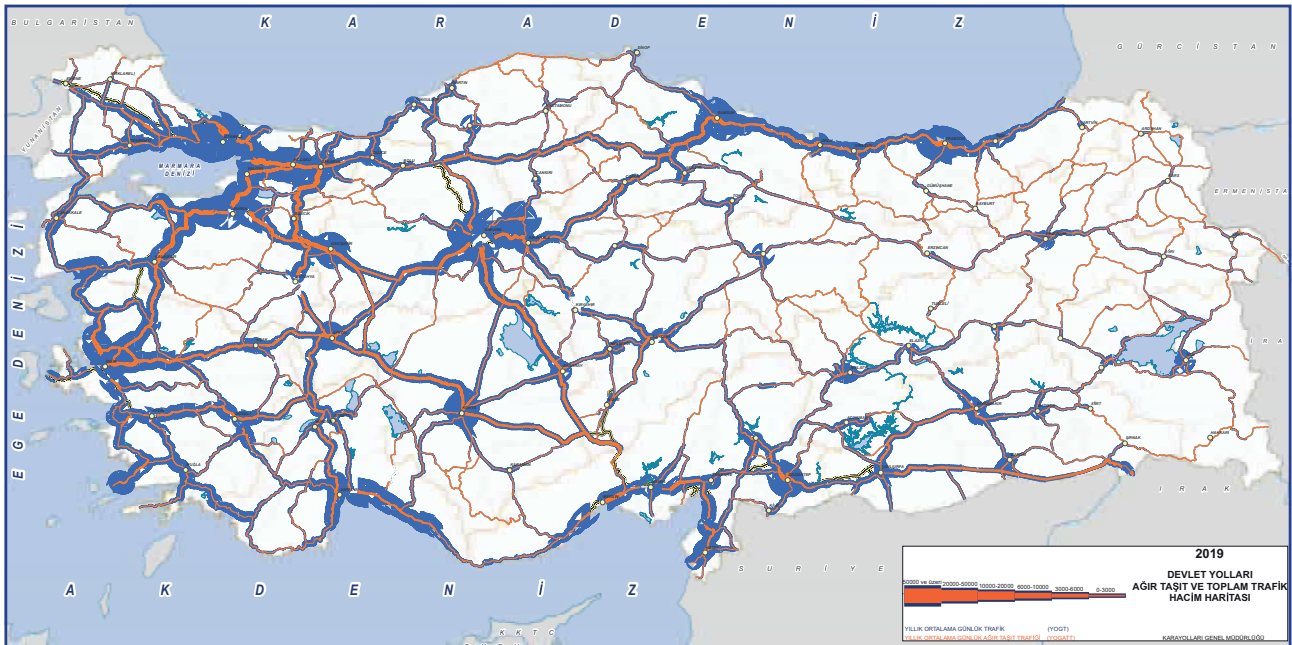
Devlet Yolları; belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan ve transit trafiği illere, limanlara, tersanelere, havaalanlarına, demiryolu istasyonlarına, sınır kapılarına kesintisiz olarak ulaştıran ana karayollarıdır.

Yapılan analizlere göre; ölümlü ve yaralanmalı kazaların yaz mevsiminde kış mevsimine göre önemli ölçüde artış gösterdiği, havaların ısınmaya başlamasıyla birlikte tatil beldelerine yönelen insanların özellikle şehirlerarası yollarda bir trafik yoğunluğu meydana getirdiği, yine mevsim önemi olmaksızın bayramlar gibi uzun süreli tatillerin yapılmasına imkân veren zaman dilimlerinde de özellikle şehirlerarası devlet karayolları üzerinde trafik kazası sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanmalarda artışların meydana geldiği görülmektedir. Bu kazaların önlenmesi amacıyla özellikle denetim birimlerince gece ve gündüz aralıksız olarak hususi ve ticari araçların denetimleri yerine getirilmiş ve trafik kazalarının azaltılmasında ciddi bir mesafe kat edilmiştir.

01.01.2020 tarihi itibarıyla devlet yollarının toplam uzunluğu 31.006 km olup bunun 17.991 km'si asfalt betonu, 12.654 km'si sathi kaplama, 56 km'si parke, 27 km'si stabilize ve 278 km'si de diğer yol durumundadır.²¹⁹ Yine 2019 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki devlet yollarımızdaki Taşıt/km 90 milyar 177 milyon, Yolcu/km 223 milyar 487 milyon ve Ton/km 180 milyar 864 milyon'dur.²²⁰

2019 yılı itibarıyla ülkemizdeki ağır taşıt ve toplam trafik hacim haritası da aşağıda gösterilmiştir;

Harita; Ağır Taşıt ve Toplam Trafik Hacim Haritası 2019



Kaynak: KGM, 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, 2020, s.223

Türkiye'de karayolu trafik güvenliğinde öne çıkan sorunlardan biri de hız yönetimidir. Aşırı hız ve uygun olmayan hız, ülkemizde de birçok ülkede olduğu gibi karayolu güvenliği sorununun başında yer almaktadır. Aşırı hız (hız sınırının aşılması) ya da uygun olmayan hız (şartlara göre hız sınırının altındaki hız) tehlikelidir. Yerleşim yerinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının sürücü kusurlarına göre dağılımı incelendiğinde; araç hızının yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uymamasının ciddi bir oranla birinci kusur olduğu görülmektedir.

Bir diğer çarpıcı istatistik de yerleşim yerinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının yolun geometrik özelliklerine göre dağılımı olup kazaların büyük bir oranı **"Düz Yol"** olarak tanımlanan geometrik özelliklere sahip yol kesimlerinde meydana gelmektedir. Bu istatistik, motorlu taşıt kullanıcılarının geometrik olarak hızlı seyahat etmeye imkân veren düz yol kesimlerinde hız sınırlarının üzerinde hareketlilik göstererek kazalara neden olduklarını ortaya koymaktadır.²²¹

İlirimizi birbirine bağlayarak yük ve yolcu trafiğinin ciddi bir oranının işletimine imkan tanıyan Devlet Yollarımız üzerinde trafik güvenliğinin sağlanması önem arz etmektedir.

²¹⁹ www.kgm.gov.tr

²²⁰ KGM, 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, 2020, s.208

²²¹ EGM Trafik Başkanlığı 2019

İLLER ARASI DEVLET KARAYOLLARINDA TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Devlet Yollarında Sabit/Seyyar Karayolları Denetim İstasyonlarının Teknik Yeterlilik ve Kapasitelerinin Artırılması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Yol üstü denetim planlarının hazırlık aşamasında en iyi denetim stratejisinin hangisinin olacağına önceden karar verilmesi, denetimlerle ilgili personel ve araç-gereç planlamasının yapılması, trafik denetimleri konusunda vatandaşların zaman zaman bilgilendirilmesi,
2. Denetimlerin, kazaların yoğunlukta olduğu noktalarda ve kaza sonuçlarının şiddetli olduğu yerler olan tünel içlerini ve yol yapım çalışmalarının bulunduğu yerleri de kapsayacak şekilde planlanması,
3. Trafiğin yoğun olduğu noktalarda yoğunluğu azaltıcı yapısal düzenlemeler yapılması.
4. Aşağıda belirtilen alanlarda denetimlerin yoğunlaştırılması;
 - i. Aşırı hız,
 - ii. Koruyucu tertibat kullanımı (emniyet kemeri, çocuk koltuğu/tertibatı, koruyucu başlık),
 - iii. Alkol ve/veya uyuşturucu madde tesiri altında araç kullanma,
 - iv. Takip mesafesine uymama,
 - v. Yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler için dinlenme sürelerine uymama,
5. Hız kontrollerinin;
 - i. Aşırı hıza bağlı kazaların yoğunlaştığı noktalarda radar ekipleri tarafından yapılması,
 - ii. Karayolu ağlarının; Kuzey-güney ve doğu-batı akslarını oluşturan devlet yollarında ise Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemlerinin esas alındığı denetim yöntemlerinin uygulanması,

6. Radar ve diğer hız ölçümü yapan sistemlerin yerini tespit etmeye yarayan cihazlarla ilgili denetimlerin yapılması,
7. Takip mesafesi denetimlerinin özellikle ana yollar ile tünel içlerinde artırılması,
8. Tünel içlerindeki trafik güvenliğinin üst düzeyde sağlanabilmesi amacıyla, yol üzeri denetim noktalarında ve otomatik denetleme sistemleriyle gerekli denetimler yapılarak, yük ve yolcu taşıması yapan araçların tünel içlerinde tehlike oluşturmalarının önlenmesi,
9. Yük ve yolcu taşımacılığı yapan ticari araç sürücülerinin uluslararası ve ulusal kurallar çerçevesinde dinlenme sürelerinin denetiminin hem yollar üzerinde oluşturulan güvenli uygulama noktalarında ve hem de taşımacılık firmalarına ait tesislerde, takograf ve benzeri kayıt cihazlarının incelenmesi suretiyle yapılması,
10. Yük taşımacılığı yapan araçların aşırı yüklemelerinin önlenmesi amacıyla x-ray cihazlarının tünel girmeden önce yol üzerine yerleştirilerek bu araçların yol yapısına zarar vermelerinin önlenmesi, motor ve frenler için ısı tespit cihazlarının denetim noktalarında kullanılması için düzenleme yapılması, mevcut kaçış rampalarına ilave olarak ihtiyaç duyulan güzergahlarında tespit edilerek yenilerinin oluşturulması,
11. Koruyucu tertibatlar (emniyet kemeri, çocuk koruma tertibatları) ile koruyucu başlık denetimlerinin;
 - i. Özel bir denetim programına gerek olmaksızın durdurulan her araçta yapılması,
 - ii. Yıl içinde belli periyotlarla yaklaşık birer haftalık özel denetim programlarının düzenlenmesi, bu denetim programlarında diğer ihlallerin de kombine olarak kontrole tabi tutulması,
12. Alkol ve/veya uyuşturucu madde tesiri altında araç kullanımıyla ilgili denetimlerin;
 - i. Özellikle geceleri ve hafta sonları kritik yerlerde ve zamanlarda artırılması,
 - ii. Rastgele bir aracın çevrilmesi suretiyle denetimlerin yapılması ve geliştirilmesi.



iii. İl Yollarında Trafik Denetimi

İl Yolları; belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan, illeri birbirine, devlet yollarına, limanlara, tersanelere, demiryolu istasyonlarına, havaalanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan ve bir il sınırı içinde başlayıp biten karayollarını ifade etmektedir.

01.01.2020 tarihi itibarıyla il yollarının toplam uzunluğu 67.330 km olup 2019 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan yol ağındaki il yollarının Taşıt/km 19 milyar 002 milyon, Yolcu/km 42 milyar 612 milyon, Ton/km 20 milyar 067 milyon'dur.²²³

İl yollarında trafik güvenliğinin sağlanması bağlamında bazı tedbirlerin alınmasının uygun olacağı değerlendirilmekte olup bu tedbirler arasında;²²⁴

- Trafiğin sakinleştirilmesi ve incinebilir yol kullanıcılarının korunmasına yönelik tedbirlerin alınması,
- Gidiş-gelişli olarak kullanılan il yollarında öndeki aracın kontrollü ve güvenli olarak geçilmesine imkan veren ilave şeritlerin veya öndeki aracı geçmeye uygun yol genişliğinin belli bölgelerde sağlanması ve sola dönüşlere imkan veren karşıdan gelen trafikle karşılaşma imkanını ortadan kaldıran yol düzenlemelerinin yapılması
- İki yönlü trafik tarafından kullanılan yollarda, orta çizginin bariyerle ayrılması
- Kavşaklarda ve farklı istikamette seyreden trafiğin karşılaşma ihtimalinin bulunduğu yerlerde aydınlatmanın sağlanması,
- Yatay hizalamaların yapılması,
- Keskin virajlarda levhalarının yapılarak hızın kademeli olarak düşürülmesi,
- Belirli aralıklarla hız levhalarının dikilmesi,
- Sarsma bandı şerit uygulamasının yapılması,
- Yolda meydana gelen çukur, göçük gibi hasarların düzenli olarak kontrolü ve onarımı,
- Yol kenarlarındaki cisimlerin düzenli olarak kontrol edilmesi, görüşü engelleyen ağaç, direk ve çit gibi yapıların yoldan uzaklaştırılması, sayılabilir.

İL YOLLARINDA TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde İl Yollarında Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. İl yollarında meydana gelen trafik kazalarının analiz edilerek mahalli denetim planlarının hazırlanması,

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

2. Denetim planları hazırlanırken "**Sıfır Can Kaybı**" hedefinin gözetilmesi,
3. Denetim planlamalarında yol kullanıcılarına, yaşadıkları bölgenin yol ve çevre özelliklerini öğretme, alışkanlık kazandırma ve kazaların önlenmesi düşüncesiyle hareket edilmesi,
4. Trafik denetimlerinin planlanmasında; hız, alkol, cep telefonu, yorgunluk ve diğer dikkat dağıtan unsurlar ile dikkatsiz ve tecrübesiz sürücüler konularına odaklanması,
5. Yol güzergâhının uygun olan kesimlerinde Ortalama Hız Denetleme Koridorları oluşturularak hız denetimlerinin yapılması,
6. İl yollarının tamamını kapsayacak şekilde seyir halinde, kazaların yoğun olarak meydana geldiği yerlerde ise sabit olarak radarla hız denetimlerinin yapılması,
7. İl yollarında tescilsiz veya tescil plakasız motosiklet kullanma alışkanlığının ortadan kaldırılması için denetimlerin yapılması, tescil plakası takılı olanlarda ise plakanın standartlara uygunluğuna ve görünürlüğüne yönelik tarzda denetimin yapılması,
8. İl yollarında alkollü olarak araç kullanma alışkanlığının önlenmesi amacıyla şüphelenilen tüm araçların durdurulması suretiyle alkol testlerinin yapılması ve yıllık olarak o bölgede tescilli araçların en az 1/5'inin denetimden geçirilmesinin hedeflenmesi,
9. Asayiş uygulamalarında da sürücülerin alkol nefes testlerinin yapılması,
10. Uyuşturucu veya uyarıcı madde etkisinde araç kullanma ile mücadele amacıyla denetimlerin görünür olarak yapılması,
11. Emniyet kemeri denetimlerinin 1-4 hafta sürecek şekilde ve yılda en az 2 defa yoğun bir şekilde yapılması,
12. Yol kesişimlerinin bulunduğu kavşak noktalarından hemen önce sürücülerin denetiminin yapılarak bu noktalarda kontrolsüz olarak yola çıkmamaları konusunda bilgilendirilmeleri ve uyarılmaları,
13. Kırsal alanda beslenen hayvanlar ile yaban hayvanlarının geçit olarak kullandığı yol kesimlerinin denetlenerek levha konulmasının, hız sınırlarının düşürülmesinin, çevre halkının bilgilendirilmesinin, yaban hayvanlarının geçiş yapmasına neden olan şartların ilgili birimlere bildirilerek yaşam alanlarının yola göre yeniden şekillendirilmesinin veya kontrolsüz olarak yola çıkmalarının engellenmesi amacıyla gerekli tedbirlerin alınması.

²²³ KGM, 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, İl Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, 2020, s.226

²²⁴ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention, Main Messages, 2004. ISBN 92 4 1562609 s.115



iv. Köy Yollarında ve Kırsal Alanlarda Trafik Denetimi

Köy Yolu; devlet ve il yolları ağı dışında kalan köyü, köye (belde belediyeleri dahil) ve bağlılarına, il, ilçe ve belde merkezleri ile devlet ve il yollarına bağlayan yollara denilmektedir.

Kırsal yollar ile köy yolları trafik güvenliği bakımından özel ilgi gösterilmesi gereken alanlardır. Bu bölgelerde, yol ve çevre yapısı her zaman optimum şartları yansıtmayabilmektedir. Doğal şartlar, iklim şartları, arazi yapısı ve benzeri nedenler dolayısıyla yol yapısında bozulmaların meydana gelme olasılığı da yüksektir.

Köy yolları, turistik yollar, orman yolları gibi yollar genel olarak kırsal alanda bulunan yollar olup, turistik yolların yapım ve bakımı, Kültür ve Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Köy yolları il Özel İdare Müdürlüklerinin, orman yolları Orman Bakanlığı'nın sorumluluğundadır.²²⁵

Köy yollarının yapım, bakım ve onarımları 22.02.2005 tarihli 5302 sayılı il Özel İdaresi Kanunu kapsamındaki idareler tarafından yerine getirilmektedir.

KÖY YOLLARINDA VE KIRSAL ALANLARDA TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Köy Yollarında ve Kırsal Alanlarda Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Kırsal alanlarda ve köy yollarında meydana gelen trafik kazalarının analiz edilerek mahalli denetim planlarının hazırlanması,
2. Denetim planları hazırlanırken **"Sıfır Can Kaybı"** hedefinin gözetilmesi,
3. Denetim planlamalarında yol kullanıcılarına, yaşadıkları bölgenin yol ve çevre özelliklerini öğretme, alışkanlık kazandırma ve kaza önleme düşüncesiyle hareket edilmesi,
4. Kırsal alanlarda ve köy yollarında sürücü belgesiz, tescilsiz veya tescil plakasız olarak araç kullanımının trafik güvenliğine karşı oluşturduğu tehdidin ortadan kaldırılması amacıyla denetimlerin yapılması,
5. Köy yollarında alkollü olarak araç kullanma alışkanlığının önlenmesi amacıyla şüphelenilen tüm araçların durdurulması suretiyle alkol testlerinin yapılması ve yıllık olarak o bölgede tescilli araçların en az 1/5'inin denetimden geçirilmesinin hedeflenmesi,
6. Köy yollarında tescilsiz veya tescil plakasız motosiklet kullanma alışkanlığının ortadan kaldırılması için denetimlerin yapılması, tescil plakası takılı olanlarda ise plakanın standartlara uygunluğuna ve görünürlüğüne yönelik tarzda denetimin yapılması,

7. Traktör, iş makinesi gibi araçların karayolunu kullanmaları esnasında diğer yol kullanıcılarına azami dikkat ve özen göstermelerinin sağlanması amacıyla; sürücüler üzerinde sabit ve seyir halinde denetimlerin yapılması,
8. Traktör, iş makinesi gibi araçların karayolunu kullanmaları esnasında diğer sürücüler tarafından görünür olabilmeleri için gerekli denetimlerinin buldukları mahalde yapılması,
9. Köy yollarının ve kırsal alandaki yolların rutin kontrollerinin yapılarak yol yapısında meydana gelen çökme, yarıma gibi fiziki olumsuzluklar ile yol çevresinde meydana gelen ve yol kullanıcılarını riske atan çevresel faktörlerin ortadan kaldırılmasının sağlanması.



v. Şehirçi Cadde ve Sokaklarda Trafik Denetimi

BM'nin Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri içerisinde kentsel yaşam kalitesini doğrudan ilgilendiren 11 no'lu hedefinde; **"Sürdürülebilir şehirler ve topluluklar yaratarak kentleri ve yerleşim yerlerini kapsayıcı, güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir hale getirmeyi hedefleyen bir sürdürülebilir kalkınma planı"** oluşturulması önerilmektedir. Bu hedef doğrultusunda belirlenen alt hedeflerde özellikle kadınlar, çocuklar, yaşlılar ve engelliler için güvenli, kapsayıcı ve ulaşılabilir, yeşil ve kamusal alanlara genel erişim, temel kamu hizmetlerine erişebilirlik, sürdürülebilir ulaşım, ödenebilir konut arzı, hava ve çevre kalitesinin iyileştirilmesi, doğal ve kültürel mirasın korunması gibi kentsel yaşam kalitesini oluşturmada önemli olan öncelikler bulunmaktadır.

Ülkemizdeki nüfus artışı ile birlikte meydana gelen hızlı şehirleşme ve bunun sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunları ile taşıt ve sürücü sayısındaki artışlar trafik sorununu da beraberinde getirmiş olup, *söz konusu şehirçi trafik sorunlarına çözüm üretilmesi amacıyla*,²²⁶

1. Toplu taşıma hizmetleri,
2. Engelli düzenlemeleri,
3. Yaya kaldırımları ve yaya geçitleri,
4. Bisiklet yolu,
5. Yayalaştırma,
6. Park-otoparklar,
7. Okul ve personel servis araçları,
8. Taşıma ve araç cinslerine ilişkin kısıtlamalar,
9. Karayolu yapısında ve kenarında yapılan yol çalışmaları,
10. Altyapı, karayolu ve trafik işaretlemeleri,
11. Semt pazarları, galeriler, seyyar satıcılar vb. ticari faaliyetler ile
12. Trafik kural ihlalleri,

alanlarında çalışmaların yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.²²⁷

İçişleri Bakanlığınca yapılan çalışmalarda, şehirçide meydana gelen incinebilir yol kullanıcılarının karıştığı trafik kazalarının sebepleri irdelendiğinde;

- *Yayaların;* yola birden çıkmak, duran taşıtların ön ve arkasından yola çıkmak, yolda oynamak ve kırmızı ışıkta geçmek gibi temel trafik kurallarını ihlal ettikleri,
- *Sürücülerin ise;* yayalara ilk geçiş hakkını vermemek,²²⁸ yaya geçitlerinde hız, kırmızı ışık ve şerit ihlali olmak üzere Karayolları Trafik Kanununda belirtilen kurallara uymadıkları, tespit edilmiştir.

ŞEHİRÇİ CADDE VE SOKAKLARDA TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Şehirçi Cadde ve Sokaklarda Etkin, Sürekli ve Yoğun Denetimler ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Kentlimizin yol ve trafik durumu ile trafik kazalarına ait sonuçları dikkatle değerlendirilerek; özellikle okul, hastane ve alışveriş merkezlerinin yoğun olduğu yerlerdeki yollarda, güvenli hız sınırlarına uyulmasını sağlamaya yönelik yatay ve düşey işaretlemeler ile standartlara uygun fiziki tedbirlerin (Yol Sathı Hız Kontrol Elemanları-Tümsekler-Kasisler) alınıp, etkin bir şekilde uygulanması,
2. Şehirçi trafik kazalarının yoğun olduğu noktalarda kaza nedenlerinin analiz edilerek elektronik sistemler ile kazaların önlenmesi amaçlı denetimlerin yapılması,
3. Trafik kontrol programlarına uygun olarak, radar araçları ile şehirçi hız kontrollerine ağırlık verilerek, belirlenen hız sınırlarına uyulması ve yayaların geçiş hakkına riayet etmeleri konularında sürücülere alışkanlık kazandırılmasının sağlanması,
4. Bulvar ve caddeler üzerinde sık aralıklarla yapılmış olan kontrolsüz yaya geçitlerinin yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşlar tarafından gözden geçirilmesi,
5. Kontrolsüz kavşaklardaki yaya geçitlerinde, sürücülerin dikkatini çekecek gerekli yatay ve düşey görsel işaretlemeler yapılması,
6. Yayaların karşıdan karşıya geçişlerinde yaya geçitlerini kullanmalarına yönelik eğitim ve denetim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması,
7. Önem arz eden ve yaya kazalarının yoğun olarak meydana geldiği güzergâh ve kavşaklarda yeteri kadar (yaya, motorize ve ekip) personel görevlendirilmesi,
8. Araçların; kavşak yaklaşımlarına ve içine, trafik işaret, levha ve ışıklarının önüne, yaya ve okul geçitlerine, kaldırımlara, engelli rampalarına ve toplu taşıma araçlarının duraklarına park etmelerinin önlenmesi,
9. Toplu taşıma araçlarının belirlenmiş güzergâh ve duraklar dışında yolcu indirme ve bindirme yapmalarına izin verilmemesi.

²²⁶ Kalkınma Bakanlığı, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Kapsamında Türkiye'nin Mevcut Durum Analizi Projesi, Mevcut Durum Analizi Raporu, Ankara, 2017

²²⁷ TBMM Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı, "Şehir Merkezlerindeki İşlek Caddelerin Trafik Sorunlarının Araştırılması ve Alınabilecek Önlemlerin Belirlenmesi Hakkında Karar", Karar No; 21, Karar Tarihi;08/05/2018, s.12-20

²²⁸ İçişleri Bakanlığımız tarafından 2019 yılı "Yaya Öncelikli Trafik Yılı" olarak ilan edilerek "Öncelik Hayatın Öncelik Yayanın" sloganıyla ülke genelinde yaya öncelikli trafik kampanyası başlatılmıştır.

d. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Elektronik Sistemler" ile Trafik Denetimi

Trafik güvenliğinin sağlanmasında temel fonksiyonlardan birisi olan "**Denetim**" faaliyetlerinin Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde uygulama alanlarından birini **Elektronik Denetleme Sistemleri** teşkil etmekte olup, bu sistemlerin kurulumu ile insan kaynaklı hatalarının ortadan kaldırılarak daha güvenilir sonuçlara ulaşılması, insan emeği gerektiren ve daha uzun zaman alan çalışmaların teknolojik yöntemlerle daha kısa sürede gerçekleşmesi sağlanmaktadır.

Elektronik Denetleme Sistemleri "**Karayollarında trafik düzenini ve güvenliğini sağlamak ve trafik kural ihlallerini tespit etmek amacı ile kullanılan elektronik, dijital cihaz veya cihazlar bütününden oluşan, sabit veya taşınabilir denetim sistemleri**"dir.²²⁹

Hız kameraları ile kırmızı ışık kameralarının sistemli olarak trafik denetimlerinde kullanılmaya başlandığı 1990'lardan sonra ortalama hızda ve hıza bağlı olarak meydana gelen yaralanma ve ölüm oranlarında ciddi düşüş elde edilmiş olup ölüm oranındaki düşüş %35 olarak gerçekleşmiştir. 1997 yılında yapılan bir çalışmada, hız denetim kameraları, tüm kazaları %19, yaralanmalı kazaları %17 ve ölümlü kazaları da %14 azalttığı sonucuna varılmış²³⁰daha sonraki yıllarda yapılan çalışmalarda da aynı yüzdelik değişimlerle uyumlu sonuçlara ulaşılmıştır.²³¹

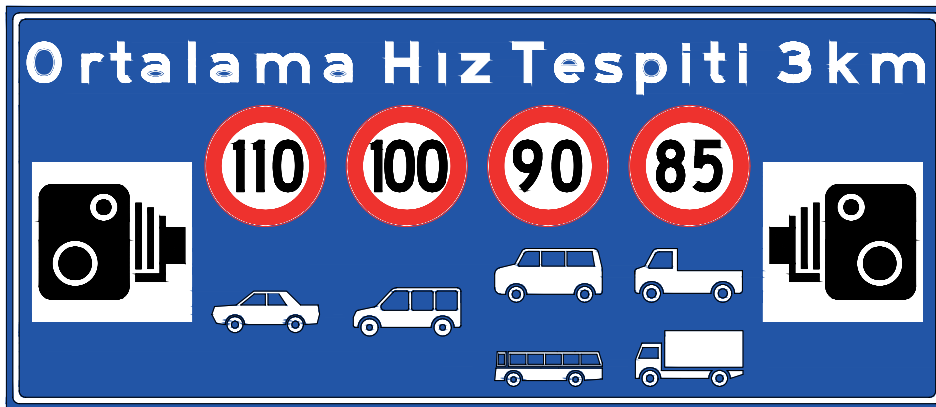
Tablo: Elektronik Denetleme Sistemlerinin Trafik Kazalarına Etkisi

Yaralanma Seviyesi	Kazaların Yüzde Değişim Oranı		
	Kaza Türü	Ortalama Değişim Oranı	Güven Aralığı (%95)
Tümü	Tümü	-19	(-20; - 18)
Can Kaybı	Tümü	-17	(-19; - 16)
Tümü	Yerleşim yeri kazaları	-28	(-31; -26)
Tümü	Yerleşim yeri dışı kazaları	-4	(-6; - 2)

Kaynak: The Escape Project, The Impact Of Enforcement On Accidents, 2002, s.20

Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği, Dünya Sağlık Örgütü ve ilgili diğer uluslararası kuruluşlar tarafından trafik denetimlerinde kullanılmaları tavsiye edilen ve 2000'li yılların başından itibaren de gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanılmaya başlanan elektronik denetleme sistemleri; son yıllarda ülkemizde de trafik denetimlerinde kullanılmaya başlanılmış olup, Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından;

- Otoyol Elektronik Denetleme Sistemleri,
- Kent Güvenlik Yönetim Sistemi üzerinden yürütülen PTS-EDS projesi,
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 16'ncı maddesi kapsamında kurulan Elektronik Denetleme Sistemleri ile denetim faaliyetleri yerine getirilmektedir.



²²⁹ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge, Ankara 2016, Md. 4

²³⁰ Edinburgh Napier University, The Effect of Police Enforcement on Road Traffic Accidents, 2010, s.13

²³¹ Escape Project, The Impact Of Enforcement On Accidents, Project Contract N°: RO-98-RS.3047, Deliverable 3 (WP2), 2002, s.20

i. Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) ile Trafik Denetimi

Elektronik Denetleme Sistemleri insan kaynağını en az seviyede en fazla alanda kullanarak, tüm zaman dilimlerinde trafik kontrolünün yapılmasını sağlamak için geliştirilmiştir. Gelişmiş ülkelerde de kullanılan ve ülke trafik sorununa etkili bir çözüm sağlayan bu sistemler ülkemizin çeşitli yerlerinde de kurulmuş olup denetim yapmaktadır.

Trafik denetimlerinde Elektronik Denetleme Sistemlerinin (EDS) devreye alınması, yol kullanıcıları olan sürücülerin araçlarını yasal hız sınırlarında kullanmasını sağlayarak, trafiğin sakinleştirilmesinde ve trafik kazalarının önlenmesinde etkin bir yol olarak kabul edilmektedir.

Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) kamu düzeni ve güvenliği ile kişilerin can ve mal emniyetinin korunması, suç işlenmesinin önlenmesi, trafik güvenliği ve kontrolünün sağlanması amaçlarıyla, meydan, karayolları, cadde, sokak ve park gibi kamuya açık alanlarda 5442 sayılı İl idaresi Kanunu'nun 11/h maddesi uyarınca kurulan ve işletilen sistemlerdir.

Kent Güvenlik Yönetim Sistemleri;

- Görüntüleme sistemi ile
- Plaka Tanıma Sistemleri'nden oluşmaktadır.

Savunma Sanayi Başkanlığı (SSB) ile ortak yürütülen Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) Projesi kapsamında 699 ilçemizde kurulumlar tamamlanmış olup 222 ilçedeki çalışmalara devam edilmektedir.²³²

2020 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programının Tedbir 512.5 numaralı "**Elektronik Denetleme Sistemlerinde anlık hız denetimi yerine ortalama hız denetimleri esas alınacaktır**" tedbirine göre; "**Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki devlet ve il yolları ağında ortalama hız denetimlerinin esas alındığı Elektronik Denetleme Sistemi kurulabilecek öncelikli güzergahlar tespit edilecek ve belirlenecek asgari iki güzergahta sistem hayata geçirilecektir**" hedefi yer almaktadır. Bu hedef doğrultusunda devlet karayolları üzerinde Emniyet Genel Müdürlüğümüz tarafından kurulan Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) Plaka Tanıma Sistemlerine (PTS) ait mevcut yazılım ve donanımlar kullanılarak PTS noktaları arasında hız koridorları oluşturulması planlanmıştır.

KGYS Projesi kapsamında ana aksları oluşturan devlet karayolları üzerinde PTS-EDS Projesinin uygulamaya geçirilmesi, PTS noktaları arasının Ortalama Hız Koridorları haline getirilmesi ile;

1. Ülkemizin iller arası yük ve yolcu taşımacılığındaki ana güzergâhlarını oluşturan ve son yıllardaki altyapı düzenlemeleri ile büyük bir kısmı bölünmüş yol durumuna getirilen, doğu-batı ve kuzey-güney istikametlerindeki devlet karayollarının ana aksları üzerinde ortalama hız koridorları ile seyir hızının düşürülmesi,

can ve mal kayıplarının önlenmesi, trafik kazalarından kaynaklanan sosyo-ekonomik masrafların azaltılması, çevresel gürültünün ve zararlı emisyonun düşürülmesi ve altyapı sisteminin daha az zarar görmesinin sağlanacağı,

2. Halihazırda bütçe imkânlarımızla kurulmuş olan ve ülke çapında yaygınlık gösteren, milli güvenliğimiz ile emniyet ve asayiş hizmetlerimizin sağlıklı olarak yerine getirilmesi açısından hayati öneme sahip olan Kent Güvenlik Yönetim Sistemi altındaki Plaka Tanıma Sistemlerine ilave yetenek kazandırılacağından düşük masrafla ülkemize yüksek miktarda sosyo-ekonomik fayda ve katma değer getirisi sağlanacağı,
3. İnsan gücüne dayalı denetimlerin oransal olarak azaltılabileceği, teknolojik yöntemlerin denetimlerde artan oranda kullanılması ile insan unsurundan kaynaklanan uygulamadaki hataların ortadan kaldırılmasının sağlanacağı, değerlendirilmektedir.

Proje kapsamında öncelikli olarak Ankara ilinde yer tespit çalışmaları başlatılmış ve 12 adet Ortalama Hız Koridoru oluşturularak test çalışmaları akabinde ülke genelinde yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

KENT GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİ (KGYS) İLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) ile Trafik Denetimleri Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Ülkemizin iller arası yük ve yolcu taşımacılığındaki ana güzergâhlarını oluşturan ve son yıllardaki altyapı düzenlemeleri ile büyük bir kısmı bölünmüş yol durumuna getirilen, doğu-batı ve kuzey-güney istikametlerindeki devlet karayolları üzerinde KGYS alt bileşenlerinin kullanılarak "**Ortalama Hız Koridorları**"nın oluşturulması,
2. Şehirlerarası yollarda Elektronik Denetleme Sistemi ile Ortalama Hız Koridoru uygulamasının yaygınlaştırılması,
3. Yaya kazalarının yoğun olarak gerçekleştiği kontrolsüz kavşaklar ile yaya/okul geçitlerinde KGYS ve alt bileşenleri kullanılarak araç sürücülerini üzerinde denetimler yapılması.

²³² Emniyet Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2018, s:11

ii. Otoyol Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi

31.07.2012 tarihli ve 2012/16 nolu Başbakanlık Genelgesi ile Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023) ve Eki Eylem Planı (2014-2016) kapsamında, "**Otobanlarda ücret toplanması amacıyla kurulu bulunan sistemlerin kullanılarak veya bu sistemlere yazılım ilave edip, otoban giriş ve çıkış noktaları arasını bir hız koridoru şeklinde düşünerek, Hız=Yol(km)/Zaman hesabı ile araçların ilgili kanunda belirlenen hız sınırlarına uymasını sağlayıp, otoyollarda ek yatırım yapmadan EDS'lerin kurulmasının sağlanabileceği ve 2020 yılına kadar trafik kazalarındaki ölümleri en az %50 azaltma hedefinin yakalanabileceği değerlendirilmektedir.**" denilmiştir.

2015 yılında yapılan fizibilite çalışmaları ve Karayolları Genel Müdürlüğü ile Emniyet Genel Müdürlüğü arasında 26/04/2016 tarihinde "**Karayolları Genel Müdürlüğüne ait Ücret Toplama Sistemleri Veri Tabanlarının Emniyet Genel Müdürlüğü ile Paylaşılmasına İlişkin Protokol**"ü imzalanmıştır. Protokolün imzalanmasıyla 2.155 km uzunluktaki Otoyollarda bulunan 97 adet ücret toplama istasyonunda yer alan OGS ve HGS gişeleri arası Ortalama Hız Koridoruna dönüştürülmüştür. Sistemlere ait doğrulama ve test aşaması gerçekleştirildikten sonra 1 Temmuz 2017 tarihi itibarıyla otoyollarda üretilen hız ihlalleri yaptırıma dönüştürülmeye başlanmıştır.

Otoyollarımızda Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemleri kapsamında 97 adet Ücret Toplama İstasyonu, 331 adet giriş gişesi ve 382 adet çıkış gişesinde toplam 1189 kamera bulunmaktadır. Ücret toplama sistemlerinden faydalanarak otoyollarda hız denetimleri etkin bir şekilde yürütülmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen bir proje kapsamında 2017 yılında hazırlanan raporda son yıllarda Avrupa ülkelerinde faaliyette bulunan Ortalama Hız Denetleme Sistemlerinin etkinliği incelenmiş olup, bu çalışmada elde edilen bilgiler aşağıdaki tabloda sunulmuştur;

Tablo: Ortalama Hız Koridorlarının Trafik Kazalarına Etkisi

Araştırmacı ve Ülke	Değişkenin ve Çıktının Türü	Güzergah Tanımı	Tahmini Etki (%95)	Trafik Güvenliğine Etkisi
Høye, 2014 (metaanaliz), Çok sayıda ülke (4 araştırma dahil edilmiştir)	Yaralanmalı kazalar ve yaralanmanın derecesi belli olmayan kazalar	-	%- 30	+
	Ölümlü ve Ciddi Yaralanmalı Kazalar	-	%- 56	+
Høye, 2015, Norveç	Yaralanmalı Kazalar	Uygulama güzergâhı	%-12	-
		Hale Etkisinin taşıdığı güzergâh	%-46	+
	Ölümlü ve Ciddi Yaralanmalı Kazalar	Uygulama güzergâhı	%-49	+
		Hale Etkisinin taşıdığı güzergâh	%+30	-
Lahrmann, Brassøe, Johansen, Madsen, 2016, Birleşik Krallık	Yaralanmalı kazalar	-	%-33	+
Montella, Imbriani, Marzano, Mauriello, 2015, İtalya	Tüm Kazalar	Uygulama güzergâhı	%-32	+
	Maddi hasarlı kazalar		%-21.6	+
	Yaralanmalı kazalar		%-36.8	+
	Tüm Kazalar	Hale Etkisinin taşıdığı güzergâh	%-20.8	+
	Maddi hasarlı kazalar		%-12.0	+
	Yaralanmalı kazalar		%-25.7	+

Kaynak: European Commission: Innovation and Networks Executive Agency (INEA), Installation Of Section Control & Speed Cameras, SafetyCube, 2017, s.6-7

Bu tabloya göre; ortalama hız koridorları kurulmak suretiyle yapılan hız denetimleri gerek sistemin kurulduğu güzergâhta, gerekse mesafe hale etkisinin görüldüğü bitişik güzergâhlarda tüm trafik kazaları üzerinde azalma yönünde %12 ile %56 arasında etkili bulunmuştur.

Trafik kazalarından kaynaklı ölüm ve yaralanmaların önüne geçebilmek için otoyollarda ortalama hız koridoru şeklinde kurulan Otoyol Elektronik Denetleme Sistemlerinin faaliyette bulunduğu; 2017 yılı ile 2019 tarihleri karşılaştırıldığında bu sistemin kullanıldığı otoyollarda ölümlü kazalarda %33, can kayıplarında ise %30 oranında azalma olduğu görülmüştür.

Aynı tarihler arasında otoyolu kullanan araç sayılarında ise %26 artış olduğu Karayolları Genel Müdürlüğü verilerinden tespit edilmiştir.²³³

OTOYOL ELEKTRONİK DENETLEME SİSTEMLERİ İLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Otoyol Elektronik Trafik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimleri Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Ortalama Hız İhlal Tespit Sistemine göre mevcut otoyollarda kurulu olan Elektronik Denetleme Sistemlerinin Yap İşlet Devret modeline göre yapımı tamamlanarak işleme açılan tüm otoyollarda kurulmasının sağlanması,
2. Otoyollarda kurulu bulunan Ortalama Hız İhlal Tespit sistemlerinin trafik güvenliğinin sağlanması noktasında sistemlerin sürekli, açık, çalışır vaziyette tutulabilmesi için yolun bakım ve onarımından sorumlu kurumla işbirliği içerisinde çalışmaların yürütülmesi.



²³³EGM Trafik Başkanlığı kayırlarına göre hazırlanmıştır.(2020)

iii. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Ek 16'ncı Madde Kapsamında Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi

25.02.2011 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 16'ncı maddesi kapsamında belediyelere "**Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS)**" kurma yetkisi verilmiştir. Söz konusu yasal dayanağa istinaden, Elektronik Denetleme Sistemleri maddede belirtilen şartlara bağlı olarak belediyelerce kurulmaktadır.

Elektronik Denetleme Sistemleri; polis trafik sorumluluk bölgesinde, belediye teşkilatı bulunan ve belediyenin hizmet götürdüğü sınırlar içerisindeki yerlerde kurulmakta olup bu sistemlerin kurulacağı il, ilçe ve beldelerin belirlenmesinde kayıtlı sürücü ve araç sayıları, trafik kazaları ve sonuçları göz önünde bulundurularak, kazaların yoğunlaştığı yerlerde kurulması ve trafiğin düzenlenmesine katkı sunması ile karayollarından geçen yıllık ortalama araç sayıları esas alınmaktadır.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 16'ncı Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar ile eki Teknik Gereklilikler Dokümanına uygun olarak kurulan ve işletilen EDS'ler tarafından hukuka uygun olarak tespit edilen ihlaller, mahalli emniyet birimi tarafından yaptırıma dönüştürülerek trafik güvenliğine katkı sağlanmaktadır.

2918 KARAYOLU TRAFİK KANUNU EK 16'NCI MADDE KAPSAMINDA KURULAN ELEKTRONİK DENETLEME SİSTEMLERİ İLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Karayolları Trafik Kanunu Ek Madde 16 Kapsamındaki Elektronik Trafik Denetleme Sistemlerinin Etkinliğinin Artırılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Elektronik Denetleme Sistemleri ile etkili denetimler yapılarak "**Algılanan Yakalanma Risk Duygusu**"nun artırılması,
2. Elektronik Denetleme Sistemlerinde "**anlık hız tespiti**" yerine "**ortalama hız tespit sistemiyle**" yapılan denetimlerin esas alınması,
3. Yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarının yoğunlaştığı kesimlerde Elektronik Denetleme Sistemlerinin öncelikli olarak kurulması,
4. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 16'ncı maddesi kapsamında oluşturulan usul ve esaslar ile teknik gereklilikler dokümanının gelişen teknolojilere ve şartlara göre güncellenmesi,
5. Elektronik Denetleme Sistemlerinin kurulu olduğu yollarda, sürücülerin ortalama hız denetimi yapıldığı konusunda önceden bilgilendirilmesi amacıyla yatay ve düşey işaret levhalarının konulması.



e. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Hava Araçları" ile Trafik Denetimi

Teknik ve teknolojik gelişmelerin trafik denetimlerine adapte edilmesiyle öne çıkan denetleme yöntemlerinin başında havadan trafik denetimleri gelmektedir. Sürücülere yönelik algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirilmesi, uygunsuz şerit kullanımı, hatalı şerit değiştirme, araçla uygunsuz yerde bekleme, geçme kuralları, yanlış duraklama ve park etme gibi ihlallerin önlenmesi için özellikle trafiğin yoğun olduğu kavşak ve yollarda, kent trafiğinin en üst seviyelerde seyrettiği sabah, akşam mesai başlama, bitiş saatlerinde ve haftanın değişik günlerinde ağırlıklı olmak üzere helikopter ve drone kullanılarak "**havadan trafik denetimleri**" yapılmaktadır.

Havadan yapılan trafik denetimleriyle şehirlerarası karayollarında sağ şeritte veya bankette bekleme, ağır taşıtların uygunsuz şerit kullanımı, tehlikeli şerit değiştirme, şehiriçinde ardi ardına tehlikeli olarak şerit değiştirme, kırmızı ışık, cep telefonu kullanma, emniyet kemeri kullanmama, yakın takip, duraklamak/park etmek gibi ihlallerin önlenmesi amacıyla denetimler yapılmaktadır.

Havadan trafik denetimlerinin başladığı 5 Ekim 2018-26 Ekim 2020 tarihleri arasında; helikopterle 2.930 saat, drone ile 28 bin 025 saat uçuş yapılarak toplam 195 bin 598 ihlal tespit edilmiştir.



i. Helikopter ile Trafik Denetimi

Helikopterlerin trafik denetimlerinde kullanılması, yeni bir uygulama olmamakla birlikte, hedef odaklı ve düzenli olarak son birkaç yıldır helikopterlerin trafik denetimlerinde kullanımı yaygınlaştırılmıştır. Trafik denetimlerinde kullanılan helikopterler, trafik kazalarının azaltılmasında etkili oldukları kadar, acil durumlarda esnek müdahale yeteneği de sağlamaktadır.

ABD'de 2009 yılında yayınlanan bir raporda; 604'ü helikopter olmak üzere, kanun uygulama birimlerinde toplam 899 adet hava aracının bulunduğu ve bu hava araçlarının yaklaşık 2/3'ünü oluşturan helikopterlerin %47'sinin havadan trafik denetimlerinde kullanıldığı, uçuş süresinin de yaklaşık olarak %40'ında hız denetimlerinin yapıldığı belirtilmektedir.²³⁴

Başka bir rapordan da²³⁵ trafik denetimi amacıyla kullanılan helikopterlerin yıllık ortalama 1350 saat uçuş yaptıkları ve ortalama yıllık 200-250 trafik kazasına da müdahale ettikleri anlaşılmaktadır. Uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan başka raporlarda da havadan helikopterle trafik denetimlerinin yaygınlaştırılması tavsiye edilmektedir.²³⁶

HELİKOPTER İLE TRAFİK DENETİMİ
AMAÇ VE HEDEFLER

STRATEJİK AMAÇ: Etkin, Sürekli ve Yoğun Helikopter Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Başta ağır tonajlı araçlar olmak üzere otoyollar ve şehirlerarası karayollarında zorunlu haller dışında emniyet şeridi/banketler, şerit üzerinde duraklama yapan, park eden, şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymayan araçların ihlallerini önlemeye yönelik havadan denetimlerin yapılması,
2. Helikopterler vasıtasıyla, otoyollar ve iller arası devlet karayolları başta olmak üzere yük ve yolcu taşımacılığının yoğun olarak yapıldığı güzergâhlarda yapılan trafik denetimlerinin artırılması,
3. Havadan trafik denetimi yapılan il sayılarının ve güzergahlarının genişletilerek yıllık uçuş süresinin artırılması.



²³⁴ U. S. Department of Justice, Office of Justice Programs, Bureau of Justice Statistics Special Report, NCJ 226672, 2009, s.7-12

²³⁵ British Columbia, Road Safety Enhanced Enforcement Program, 2010 Annual Report, Ministry of Public Safety and Solicitor General, Police Services Division, Canada, 2011, s.11

²³⁶ ETSC: European Transport Safety Council, Traffic Law Enforcement Across the EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011, s.8

ii. Drone/İHA ile Trafik Denetimi

Trafik denetimi yöntemlerinde her geçen yıl çok sayıda teknolojik yenilik devreye alınmaktadır. Trafik denetimleri için geliştirilen droneler böyle bir çözüme emsal teşkil etmektedir. Trafik droneleri yüksek riskli sürüş davranışı gösteren sürücülerin tespitinde, bu tespit kayda alınıp cezaya dönüştürülmesinde ve hatta ilave teknolojik çözümlerle aşırı ve uygunsuz hız gibi tehlikeli kural ihlalleri durumunda sürücünün ışık veya sesli uyarısı yapılması suretiyle durdurularak riskli davranışından vazgeçirilmesinde etkin olarak kullanılabilir. ²³⁷

Droneler üzerine yerleştirilen radar ile hız denetimlerinin yapıldığı ülkeler olduğu gibi, radar tespit cihazlarının yasak olmadığı bazı ülkelerde de droneler ile güzergâh üzerine radar sinyalleri gönderilerek radar tespit cihazı olan araçların kazaların yoğun olarak meydana geldiği yol kesimlerinde kendiliklerinden yavaşlamaları sağlanmaktadır. ²³⁸

Hız denetimleri haricinde kırmızı ışık, drift atma, cep telefonu kulanma, emniyet kemeri ve diğer koruyucu tertibatları kullanmama, motosiklette koruyucu başlık takmama gibi ihlaller de droneler ile tespit edilebilmektedir.

Dronelerin kullanılabilceği diğer bir alan ise, trafik denetimlerinin yapıldığı esnada denetim yapan personelin çevre emniyetinin alınması veya denetim noktasına doğru dikkatsiz veya aşırı hızlı olarak gelen araçların önceden tespit edilerek denetimde görevli personelin güvenliğinin sağlanmasıdır.

DRONE/İHA İLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Etkin, Sürekli ve Yoğun Drone/İHA ile Trafik Denetimleri Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Şehirlerarası karayollarının kaza riski yüksek kesimlerinde; geçme ve şerit izleme kuralının ihlali, zorunlu haller dışında duraklama ve park etme gibi ihlallerin tespiti başta olmak üzere drone ile denetimlerin artırılması,
2. Drone ile trafik denetimi yapılan il sayılarının ve güzergahlarının genişletilerek yıllık uçuş süresinin artırılması,
3. Drone/İHA ile kırmızı ışık, drift atma, cep telefonu kulanma, emniyet kemeri ve diğer koruyucu tertibatları kullanmama, motosiklette koruyucu başlık takmama gibi ihlallerin tespiti amacıyla trafik denetimlerinin yapılması.



²³⁷ Accident Analysis & Prevention, Are drivers ready for traffic enforcement drones?, Volume 122, 2019, s.199-206

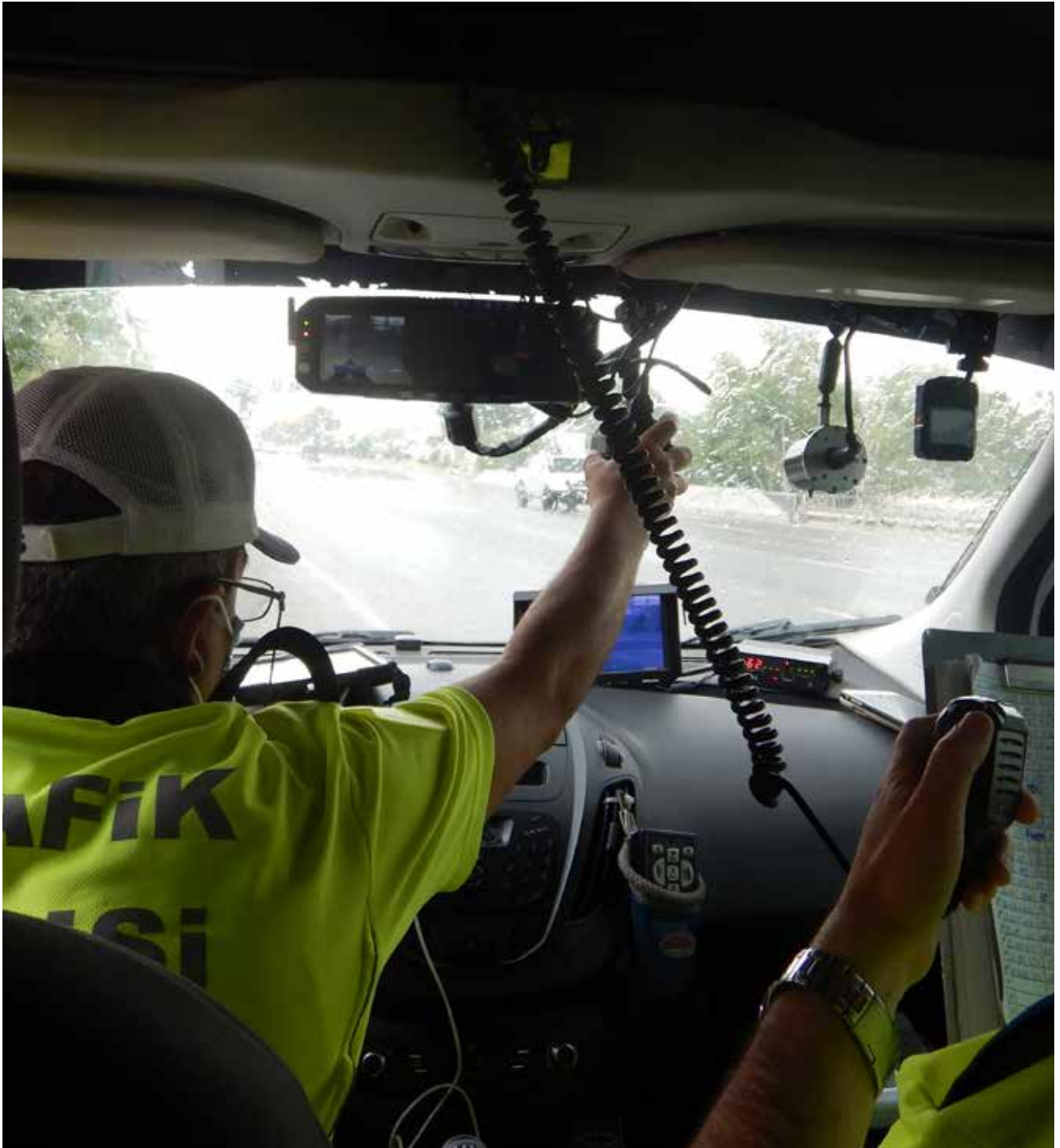
²³⁸ US Department of Transportation, Speed Enforcement Program Guideline, DOT HS 810 915 Washington DC, 2008, s.18

f. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Araç İçi Sistemler" ile Trafik Denetimi

Trafik denetim yöntemleri ile ilgili olarak uluslararası çalışmalar incelendiğinde, sürücü davranışlarının değiştirilmesini amaçlayan denetim yöntemleri arasında klasik denetim (trafik ekipleri tarafından yapılan denetim), elektronik sistemlerle denetim ve araç içi cihazlarla trafik denetimi olmak üzere üç farklı trafik kolluğu denetleme yönteminin mevcut olduğu görülmektedir.

Araç içi sistemler, araç sürücüsünün trafik kurallarına uyumunu kolaylaştıran veya artıran teknolojik uygulamalardır. Bazı araç içi sistemler, Akıllı Ulaşım Sistemlerine entegre olarak kullanılmaya uygun olarak tasarlanmışlardır. Bu sistemler, araç ve sürücüsüne çevresel koşullar hakkında bilgilendirmeler yaparak trafik kazası olasılığını azaltma amacına hizmet etmektedirler.

Takograf ve araç içi kamera sistemlerinin yanı sıra, araç içi akıllı sistemler arasında; Akıllı Hız Yardım (ISA) Sistemi, Takip Mesafesi Uyarı Sistemi, Emniyet Kemer Uyarı Sistemi, Arkadan Çarpma Uyarı Sistemi ve Adaptif Cruise Kontrol (ACC) Sistemi gibi sistemler bulunmaktadır. Bu sistemlerin her biri riskli sürücü davranışlarından bir veya birkaçının önlenmesini amaçlamaktadır. Bu sistemlerin bazılarının ise trafik denetimlerinde kullanılabilmesi mümkün olup, teknik ve teknolojik gelişmeler çerçevesinde geliştirilmeleri ve çeşitlendirilmeleri mümkündür.



i. Takograf Denetimi

Mekanik takograflar; belirli tipteki kâğıt formu üzerine aracın hızını, toplam seyahat mesafesini, durma ile duraklamaları ve dinlenme periyotlarını kaydetmekte olup, profesyonel sürücüler tarafından birçok ülkede halen kullanılmaktadır. Polis ve filo yönetimi firmaları tarafından, ortalama hızın, hız aşımı olup olmadığının ve dinlenme sürelerine riayet edilip edilmediğinin tespiti amaçlarıyla denetimi yapılmaktadır. Manipülasyon yapılması imkânı nedeniyle güvenilirlikleri tartışmaya açıktır.

Dijital takograflar ise; ticari araçlarda artan oranda kullanılmaya başlanılmıştır. Hızın tespiti, çalışma ve dinlenme sürelerine uyulup uyulmadığının kontrolü amaçlarıyla kullanılmaktadır. Güvenilirliklerinin daha yüksek olması, dijital olarak bilgi transferine ve denetime açık olması nedeniyle son zamanlarda tercih edilme oranı artmaktadır.

Dijital takograflar, AB ülkelerinde trafik kazalarının azaltılmasında %20-30 civarında etkili olduğuna ilişkin çalışmalar mevcut olup AB ülkelerinde elektronik takograf kullanımı 3.5 tondan fazla yük taşıyan araçlar ile 9 kişiden fazla yolcu taşıyan araçlar için zorunludur.²³⁹

30.06.2014 tarihinden itibaren yurt içinde taşımacılık yapan ve takograf kullanması zorunlu olan araçlardan ilk defa tescil edilerek trafiğe çıkacak araçlar ile 1996 model ve sonrası olup ilk defa takograf cihazı takılacak araçlarda dijital takograf cihazı bulundurulması zorunludur.

Yine, 30.06.2014 tarihinden itibaren 1996 model ve sonrası araçlarda kullanılan analog takograf cihazlarının aşağıda belirtilen takvim çerçevesinde ilk araç muayenesinden önce dijital takograf ile değiştirilmesi zorunludur. Buna göre;

- 1996-1998 model araçlar 31.12.2015,
- 1999-2001 model araçlar 31.12.2016,
- 2002-2004 model araçlar 31.12.2017,
- 2005-2007 model araçlar 31.12.2018,
- 2008 ve sonrası model araçlar 31.12.2019

tarihlerine kadar takograflarını dijital takograf ile yenilemeleri; Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının Takograf Cihazları Muayene ve Damgalama Yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile 2008 ve sonrası model araçlarda kullanılan analog veya elektronik takograf cihazlarının 01.10.2020 tarihinden sonraki ilk araç muayenesinden önce dijital takograf ile değiştirilmesi zorunluluğu getirilmiştir.

Takograf cihazları ile ilgili olarak Karayolları Trafik Kanununda 31'inci ve 49'uncu maddelerinden ceza işlem uygulanmaktadır;

- 31/1-b maddesi kapsamında kamyon, çekici ve otobüslerde takograf cihazı bulundurmayan, kullanmayan ve kullanılabilir şekilde bulundurmayan sürücülere,
- 31/2 maddesi kapsamında takograf cihazlarının bozulmasına vasıta olan ve bu cihazları araçlarında kullanan sorumlulara,

- 49/3 maddesi kapsamında taşıt kullanma sürelerine aykırı taşıt kullanılması veya kullandırılması durumunda da sürücüyü, araç sahibine ve işleyen veya teşebbüse, ayrı ayrı idari yaptırım uygulanmaktadır.

TAKOGRAF DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Etkin, Sürekli ve Yoğun Takograf Denetimleri ile Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçların hızının, sürücünün hız aşımı yapıp yapmadığının, çalışma ve dinlenme sürelerine riayet edip etmediğinin tespiti amacıyla dijital takograf kullanımının gecikmeksizin ve araç ayrımı olmaksızın zorunlu hale getirilmesi,
 2. Sorumlu birim tarafından kişi, firma ve araç bazlı olarak takip yapılmasına imkân veren sistemlerin kurulması sağlanarak;
 - i. Hız ve süre ihlalleri yapılıp yapılmadığının tespiti bakımından trafik kolluğu,
 - ii. Çalışma ve dinlenme sürelerine uyulup uyulmadığının tespiti bakımından iş sağlığı ve güvenliği, sorumlu birimleriyle ilgili sosyal güvenlik birimleri,
 - iii. Güzergâh kullanımı ile yük ve yolcu hareketlerinin takibi bakımından ilgili ulaştırma birimlerinin,
 - iv. Vergi takibi açısından ilgili maliye birimleri ile ilişkili olabileceği değerlendirilen diğer birimlerin,
- erişimine ve takibine açılmasıyla denetimlerin yapılması.



ii. Araç İçi Kamera Sistemleri ile Trafik Denetimleri

Günümüzde kamera ve görüntü sistemlerinin teknoloji eksenli olarak gelişmesi ve çok daha gelişmiş nitelikler kazanması ile birlikte hayatın her anına giren kameralar araç içi sistemler olarak da kullanılmaya başlanmıştır. Araç içi kamera sistemlerini zorunlu hale getirerek trafik güvenliği başta olmak üzere birçok alanda değerlendirilmesini sağlayan ülke uygulamaları mevcuttur.

Hususi araçlarda kullanılan araç içi kameralar araç sahibinin talepleri doğrultusunda serbest piyasa şartlarına göre gelişim göstermektedir. Ancak ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığı yapan veya kamu hizmeti olarak taşımacılık faaliyeti yapan araçlarda araç içi kamera sistemleri ile GPS türü coğrafi konum sistemlerinin kullanılması bu araçların güvenliğini artırmakta, trafik güvenliği bakımından sürücünün ve bu araçlarda bulunan diğer kişilerin davranışlarının trafik kurallarına uygunluğunu temin etmekte, meydana gelen kazalarda delil toplanmasına ve kaza ile ilgili kusur tespitine yardımcı olmaktadır.

Söz konusu kamera sistemlerinin GPS türü coğrafi konumlandırma sistemleri ile birlikte kullanılmasının ise sayısız faydaları bulunmaktadır. Bunlar;

- Trafik yoğunluk haritalarının çıkarılması,
- Trafik kural ihlallerinin tespiti,
- Zorunlu güzergâh uygulamasının takibinin sağlanması,
- Yalnız başına trafikte hareket halinde olan sürücülerin planlama dışı durma ve duraklamalarının tespiti ile
- Ağır kaza geçirerek haber alınamayan sürücülerin yerinin tespit edilmesi,
- Araçların ortalama hızlarının tespiti,
- Kamu taşımacılığı yapan araçlarda sürücü davranışlarının kurallara uygunluğunun sağlanması,
- Sürücüye yönelik haksız isnatların önlenmesi gibi bir çok faydası bulunmaktadır.

Ayrıca, yürütülen bazı bilimsel çalışmalara göre,²⁴⁰ araç içi kamera sistemlerinin başka ekipmanlarla kombine halde kullanılması ile sürücünün yorgun, uykusuz, sinirli veya dikkati dağılmış olup olmadığının ve sürüşe uygunluğunun tespiti de mümkün hale gelmiştir.

İlerleyen dönemde geliştirileceği düşünülen **“uyku dedektörü”** türü uygulamaların alt yapısının oluşturulması bakımından araç içi kamera sistemlerinin kamu araçları ile ticari olarak yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlarda kullanımı önem arz etmektedir.

ARAÇ İÇİ KAMERA SİSTEMLERİ İLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Araç İçi Kamera Sistemleriyle Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlara araç içi kamera sistemlerinin zorunlu hale getirilerek, kural ihlallerinin bu kameralar tarafından yapılan kayıtlardan tespit edilmesi,
2. Araç içi kameraların kullanımının yaygınlaştırılmasıyla tüm ticari araç sürücülerinin algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirilerek kural ihlali yapmalarının önlenmesi,
3. Oluşabilecek trafik kazası sonrası kaza analizinin ve kusur tespitinin daha sağlıklı yapılabileceği tedbirlerin alınabilmesine imkan sağlanması.



²⁴⁰ The DRIVE-SAFE Project: Signal Processing and Advanced Information Technologies for Improving Driving Prudence and Accidents, OTAM Automotive Research Center, 2013

iii. Alkol Kilitleri (Alcolock) ve Olay Veri Kaydedicileri (EDR) ile benzeri Araç İçi Sistemlerle Trafik Denetimi

Araç içi akıllı sistemler arasında; Olay Veri Kaydedici, Akıllı Hız Yardım (ISA) Sistemi, Takip Mesafesi Uyarı Sistemi, Emniyet Kemeri Uyarı Sistemi, Arkadan Çarpma Uyarı Sistemi ve Adaptif Cruise Kontrol (ACC) Sistemi gibi sistemler bulunmaktadır. Bu sistemlerin her biri riskli sürücü davranışlarından bir veya birkaçının önlenmesini amaçlamaktadır.

Ancak bu sistemlerden bazıları, sürücü davranışlarının denetimi için kullanılabilir. Denetim işlevi yapan araç içi sistemlerin en başında alkol kilitleri ve olay veri kaydediciler gelmektedir;

Alkol kilit sistemleri (Alcolock), aracın kontak anahtarına bağlı olan ve alkolölçerlerdeki benzeyen bir üfleme aparatı ile nefesten alkol ölçümü yaparak, sürücü belirlenen alkol limitinin üzerinde alkol almışsa motorun çalışmasına engel olan sistemlerdir. Alkol etkisi altında sürücülüğün önlenmesi amacıyla yürütülen başlıca iki program mevcut olup, ilk program türünde; daha önce alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücülerin kural ihlali alışkanlığının ortadan kaldırılması amacıyla araç içi alkol kilit sistemlerinin kullanılmasıdır. Bu programlar daha önce geçici olarak sürücü belgesi geri alınmış olan sürücülerin araçlarına monte edilmekte ve alkollü olarak araç kullanılması teşebbüsünde sürücü belgesinin iptaline kadar gidebilmektedir. Bazı ülkelerde ise; ticari olarak yük ve yolcu taşımacılığı yapan araç sürücülerine yönelik olarak kullanılmaktadır. Bunlar arasında, profesyonel sürücüler ile toplu taşıma araçları, otobüsler, çocuk/ okul servis araçlarının sürücülerini, kamyon sürücülerini, taksi sürücülerini, tehlikeli madde taşıyan araçların sürücülerini bulunmaktadır.²⁴¹

Olay veri kaydedici (EDR) cihazlar, araç performans ve hareketi hakkında güvenilir ve anlık bilgileri kaydeden cihazlar olup başka bir deyişle araçlarda "kara kutu" özelliği taşımaktadır.

Olay veri kaydediciler, olay bilgilerini kazadan belli bir süre önce (saniye), kaza esnasında ve kazadan belli bir süre sonra (saniye) kaydedebilen ve araçlara monte edilen cihazlardır. Olay veri kaydedicileriyle;

- Kaza öncesi araç dinamiği ve sistem durumu,
- Sürücü bilgileri,
- Kaza oluş bilgileri,
- Kaza öncesi koruma tedbirlerinin kullanımı,
- Kaza sonrası verileri

kaydedilerek kazanın oluş şeklinin net olarak anlaşılmasını sağlamaktadır. Olay veri kaydedicileri, devamlı surette ses veya görüntü kaydı yapmamakta kazaya ilişkin alarm göstergeleri tetkik edilerek otomatik devreye girmektedir.²⁴²

Yapılan bazı araştırmalara göre, olay veri kaydedicilerin trafik kazalarının önlenmesinde %20 etkili olduğu değerlendirilmekte olup, teknolojik gelişmeler çerçevesinde kullanımının artacağı değerlendirilmektedir.²⁴³

ALKOL KİLİTLERİ (ALCOLOCK) VE OLAY VERİ KAYDEDİCİLERİ (EDR) İLE BENZERİ ARAÇ İÇİ SİSTEMLERLE TRAFİK DENETİMİ

STRATEJİK AMAÇ: Alkol Kilitleri (Alcolock) ve Olay Veri Kaydedicileri (EDR) gibi Araç İçi Sistemler ile Yapılan Trafik Denetimlerinde Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Alkol kilitleri (alcolock) ve olay veri kaydedicileri (EDR) ile benzeri araç içi sistemler vasıtasıyla trafik denetimi yapılabilmesi amacıyla gerekli çalışmaların yapılması,
2. Mükerrer olarak alkol etkisinde araç kullanan sürücüler için araç içi alkol kilitlerinin kullanımının zorunlu hale getirilmesi.
3. Alkol kilitlerinin ve olay veri kaydedicilerinin yasal zemininin oluşturulması ve teknik gereklilik standartlarının hazır hale getirilmesi,
4. Alkol kilitlerinin kısa vadede ticari araçlarda ve akabinde tüm araçlarda kullanılmaları için gerekli düzenlemelerin yapılması.



²⁴¹ Ecorys, Swov, Adv, Study On The Prevention Of Drinkdriving By The Use Of Alcohol Interlock Devices Final Report, Client: European Commission, DG for Mobility and Transport, 2014, s.39

²⁴² National Highway Traffic Safety Administration, Analysis of Event Data Recorder Data for Vehicle Safety Improvement, DOT HS 810 935,2008

²⁴³ EC, Mobility and Transport, Road Safety, Black boxes/in-vehicle data recorders: www.ec.europa.eu

g. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde "Denetime Yardımcı Unsurlar" ın Trafik Güvenliğine Katkısı

Trafik denetimleri, kazaya maruz kalma riskini azaltma, kazaları önleme, önlenemeyen kazalar sonucu ortaya çıkan zararın derecesini azaltmaya odaklanmaktadır. Denetim faaliyetleri; güvenlik düzenlemelerini, araç, altyapı ve çevre dizaynını, standartlarının belirlenerek kontrolünü ve bütüncül olarak trafik kurallarının denetimini kapsamaktadır. Belirtilen bu kurallara ve düzenlemelere uyumun kontrolü, denetleme faaliyetlerinin yanı sıra bilgilendirme ve kampanya çalışmaları ile de desteklenmektedir.

Trafiğin denetimi boyutunda güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde "denetime yardımcı unsurlar" ın trafik güvenliğine katkısı incelenirken şu hususlar başlıklar halinde ele alınmaktadır.

- i. Fahri Trafik Müfettişleri,
- ii. Genel Kolluk Görevlileri,
- iii. Model Araçlar ve Diğer Model Denetleme Unsurları,
- iv. Trafik Güvenliğine Yönelik İhbar ve Şikayetlerin Değerlendirilmesi.



İ. Fahri Trafik Müfettişlerinin Trafik Güvenliğine Katkısı

Yapılan araştırmalara göre, yol kullanıcı davranışlarının değiştirilmesi bağlamında, trafik koluğuna yakalanma riski, denetimin etkililiğinin sağlanması bakımından en önemli denetim unsurudur. Sosyal yaptırım gücü olarak toplumda suç işleyen yakalandığı konusundaki hissiyatın etkisi, bireyin yakalanmasından kaynaklanan etkisinden daha üst seviyededir.²⁴⁴

Fahri Trafik Müfettişliği; 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bağlı Tüzüğü'nün 5'inci maddesinde görevleri sayılan trafik koluğuna yardımcı olmak üzere, Merkez Trafik Komisyonunun 06.04.1966 tarihli kararı sonrasında, 09 Nisan 1966 tarihinde Bakanlık tasarrufu ile uygulamaya konulmuş, 21.06.1971 tarihine kadar belli şekil ve şartlara bağlı olmadan yürütülmüştür.

21 Haziran 1971 tarihinde Emniyet Genel Müdürü onayı ile görev ve yetkilerine dair şartları belirlenerek "**Fahri Trafik Müfettişliği Talimatı**" olarak yürürlüğe konulmuş ve 28 ilde 873 fahri trafik müfettişi görevlendirilmiştir. 20 Haziran 1972 tarihinde fahri trafik müfettişliği uygulaması İçişleri Bakanı telsiz emri ile Kanuni dayanağı olmadığı gerekçesiyle kaldırılmış, ancak polise yardımcı olarak kurulan bu müessesenin yararlı sonuçlarından bahisle Kanuni hale getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 6'ncı maddesi hükmüne istinaden; trafik güvenliğini sağlamak, denetim hizmetlerinde görevli personele yardımcı olmak, sürücülere her zaman ve her yerde denetlendikleri duygusunu yerleştirmek ve vatandaşlarımızın doğrudan denetime katılımını sağlamak amacıyla gönüllülük esasına dayalı fahri trafik müfettişliği müessesesi kurulmuş, 01.05.1997 tarih ve 22976 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "**Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği**" ile de görev, yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir. 1997 yılında tekrar hayata geçirilen uygulama kapsamında 34.296 fahri trafik müfettişi görev yapmaktadır.

Düzenli ve güvenli bir trafik ortamı sağlanarak can ve mal kayıplarının en aza indirilmesinde denetimin bir parçası olan fahri trafik müfettişliği uygulaması ile sürücülerde trafik koluğu dışında da her zaman ve her yerde denetlendiği algısı oluşturularak "**Algılanan Yakalanma Risk Duygusunun**" geliştirilmesi ve canlı tutulmasıyla trafik güvenliğine olan katkısı en üst düzeyde sağlanmaktadır.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre, sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere (polis ve jandarma) yardımcı olmak üzere Emniyet Genel Müdürü'nün teklifi ve İçişleri Bakanı'nın onayı ile uygun görülen kişilere, valiliklerce Fahri Trafik Müfettişliği görevi verilebilmektedir.

Fahri trafik müfettişleri tamamen gönüllülük esasına göre bu görevi yerine getirmektedirler.

Tespit ettikleri kural ihlallerine karşı tutanak tutabilmekte, bu tutanakları elden trafik birimlerine ya da elektronik ortamda Emniyet Genel Müdürlüğüne 7 gün içerisinde teslim etmektedirler.

Fahri trafik müfettişleri yer ve zaman kısıtlaması olmadan sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan polis/jandarma trafik koluğuna yardımcı olmak üzere görev yapabilmekte, trafik güvenliğiyle ilgili görüş ve önerilerde bulunabilmektedir. Ancak bu müfettişlerin araç durdurma, sürücülerle muhatap olma, belge ve evrak kontrolü yapma yetkileri bulunmamaktadır.

16 Temmuz 2019 tarihi itibarıyla fahri trafik müfettişlerince tespit edilen trafik kural ihlallerinin elektronik ortamda mobil uygulama üzerinden düzenlenerek trafik kuruluşlarına gönderilmeye başlanmasıyla birlikte; iş gücü ve zaman kaybı ortadan kaldırılarak fahri trafik müfettişlerinin trafik güvenliğine katkılarında artış sağlanmıştır.

FAHRİ TRAFİK MÜFETTİŞLERİNİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE KATKISI

STRATEJİK AMAÇ: Fahri Trafik Müfettişleri ve Genel Koluğun Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Katkısının Artırılması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Toplumun trafik kurallarına uyma konusunda algılanan yakalanma riskinin yükseltilecek trafik kültürünün oluşturulması,
2. Trafik kazalarına ilişkin istatistik verilerin fahri trafik müfettişlerimize, sms, e-mail vb. iletişim kanalları yoluyla bildirilerek katkılarının artırılmasına çalışılması,
3. Fahri trafik müfettişlerinin hizmetiçi eğitimler yoluyla niteliklerinin artırılarak trafik güvenliğine daha fazla katkıda bulunmalarının sağlanması,
4. Fahri trafik müfettişleriyle ilgili trafik güvenliğine katkısının anlatılacağı ulusal düzeyde kamu spotunun hazırlanması.



²⁴⁴ Great Britain, Home Office-Department of Transport, Road Traffic Law Review report, ISBN:0115508546, London, H.M.S.O., 1988, s. 2

ii. Genel Kolluk Görevlilerinin Trafik Güvenliğine Katkısı

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İçişleri Bakanlığının Trafik Görevlerinin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik uyarınca; vatandaşlar nezdinde kolluk gücünün etkinliğinin artırılması için trafik kolluğu dışında genel zabitanın da karşılaşmış olduğu trafik kural ihlalleri ile ilgili tutanak düzenlemeleri ve ihlal yapan sürücüye müdahale etmesi hüküm altına alınmıştır.

Bu kapsamda, mevzuatın kolluğa verdiği yetki çerçevesinde 2012 yılı Bakanlık Genelgesi ile genel kolluk personeline tespit ettikleri trafik kural ihlalleri için kural ihlali tespit tutanağı düzenleme yetkisi verilmiş 22.08.2019 tarihli ve 142580 sayılı Bakanlık talimatıyla da trafik sorunuyla ve ihlalleriyle adeta bir seferberlik ruhuyla mücadele edilmesi noktasında tüm kolluk birimleri ile birlikte etkin bir mücadele içine girilmiştir.

Özellikle trafik güvenliğini tehlikeye düşürmenin yanı sıra kazaların ve can kayıplarının artmasının başlıca nedenlerinden olan seyir halinde cep telefonu ile görüşme, trafiği tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirme, emniyet kemeri kullanmama ve yayalara ilk geçiş hakkını vermeme ihlallerinin önüne geçilmesi ve sürücülerde algılanan yakalanma risk duygusu oluşturulması için kampanyalar ve denetimler gerçekleştirilmiştir.

Birçok ülkede uygulanan trafik, polis merkezi veya önleyici ekip ayırımı yapılmadan her ekibin kusurlu sürücülere veya yayalara trafik idari yaptırım tutanağı düzenleyebilme yetkisinin ülkemizde de tanınması kolluğun caydırıcılığını ve trafik güvenliğine olan katkısını artırmıştır.

GENEL KOLLUK GÖREVLİLERİNİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE SAĞLANMASINA KATKISININ ARTIRILMASI

STRATEJİK AMAÇ: Genel Kolluğun Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Katkısının Artırılması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Kolluk temel eğitim kurumlarında verilen temel trafik eğitim müfredatına genel kolluğa verilen trafik kural ihlal tespit eğitiminin eklenmesi ve bu derslerin trafik eğitimcileri tarafından verilmesi,
2. Genel kolluk personelinin "**Trafik Kural İhlal Tespit Tutanağı**" düzenleme yetkisinin trafik güvenliğine olan katkısının artırılması amacıyla eğitimlerinin düzenli olarak yapılması,
3. Fahri trafik müfettişleri için geliştirilen mobil uygulamanın genel kolluk görevlileri için de geliştirilmesi.





İŞLERİ TOPLANTISI





iii. Maket/Model Trafik Ekip Araçları, Maket/Model Trafik Polis ve Diğer Model Denetleme Unsurlarının Trafik Güvenliğine Katkısı

Etkili bir polis denetiminin altında yatan temel düşünce algılanan yakalanma riskini yükseltmek olmalıdır. Bunun da birçok yöntemi mevcut olup bunlar arasında;²⁴⁵

- Trafik kolluğu denetimlerinin yeterince halka duyurulması (kampanyalar, basın, medya vb),
- Trafik denetimlerinin görünürlüğünün yüksek olması,
- Rastgele yapılan uygulamaların yaygınlaştırılarak, polisin her zaman her yerde olduğu düşüncesinin yaratılması,
- Kural ihlali yapanların yakalanma ihtimalinin yüksek olduğu yer, zaman ve durumlar ile belli bir tip kural ihlalinin belli tür kazalara neden olduğu yerlerde hedef odaklı (belli bir ihlal türü, örnek; alkol, hız denetimi vb) denetimlerin yapılması,
- Denetimden yol kullanıcılarının kaçamaması için gerekli tedbirlerin alınması ve denetimin sürekli yapılması başta gelmektedir.

Trafik ekiplerinin görünürlüğünü artırmak ve sürücülerde bir algı oluşturmak amacıyla ülke genelinde kazaların yoğun olarak meydana geldiği tespit edilen güzergahlara maket/model trafik ekip araçlarının yerleştirilmesi ile trafik kazalarının önlenmesi bağlamında ciddi bir mesafe kat edilmiştir.

Görünürlüğün ve farkındalığın artırılması için geliştirilen yeni yöntemlerden birisi de maket/model trafik ekip araçları olmuştur. Bu maket/model araçlar beklentileri karşılamış ve 2018 yılına göre 2019 yılında buldukları yerlerin 3 km yarıçapındaki alanlarda kaza sayısında %11, ölümlü kaza sayısında %17.5, bu kazalardaki can kayıplarında ise %26.4 azalış elde edilmiştir.

Polis ve Jandarma tarafından çok sayıda maket/model trafik ekip aracı ve maket/model trafik kolluğu güzergahlara yerleştirilmiş olup, bu sayının kaza noktalarına göre yer değiştirmesi ve sayılarının güncellenmesine devam edilmektedir.

Ayrıca, maket/model trafik ekip araçlarının yanı sıra, benzeri diğer uygulamalar ile algılanan yakalanma riskinin artırılması yönünde çalışmalar devam etmektedir. Bu uygulamanın güzel örneklerinden birisi, başka ülkelerde de kullanılmakta olan özel caydırıcılık eksenli maket/model kamera (boş kamera kutusu) uygulamasıdır.

MAKET /MODEL TRAFİK EKİP ARAÇLARI VE DİĞER MODEL DENETLEME UNSURLARININ TRAFİK GÜVENLİĞİNE KATKISI

STRATEJİK AMAÇ: Maket/Model Trafik Ekip Araçları/ Personeli gibi Model Denetleme Unsurlarının Kullanımı ile Trafik Güvenliğine Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Maket/model trafik araçlarının yerlerinin kaza istatistikleri çerçevesinde ve algılanan yakalanma riskini artıracak şekilde güncellenmesi,
2. Maket/model araçlarla birlikte diğer maket/model denetleme unsurlarının kullanımının yaygınlaştırılması,
3. Maket/model trafik araçlarına hız kameraları konularak radar aracı görünümü verilmesi.

²⁴⁵ SWOV Institute for Road Safety Research, The Enforcement Chain: Traffic Law Enforcement And Road Safety Targets, Project number: 75.922, 2000, s.10

iv. Trafik Güvenliğine Yönelik İhbar ve Şikayetlerin Değerlendirilmesi ile İhlal Tespiti

Trafik denetimiyle görevli personelin her zaman ve her yerde denetleme yapmasının imkanı yoktur. Trafik kurallarına uyum yönünde yol kullanıcılarında davranış değişikliği oluşturulmasının temel koşullarından birisi Algılanan Yakalanma Risk duygusunun güçlendirilerek trafik kurallarının devlet tarafından her zaman ve her yerde denetlendiği izleniminin verilmesidir. Bu şekilde etkili, yoğun ve sürekli denetleme çalışmaları sonucunda trafik kültürünün olumlu yönde değişimi sağlanabilmektedir.

Yol kullanıcısı davranışlarının uyum yönünde etkilenmesinin önemli unsurlarından birisi de vatandaşların şahit oldukları trafik kuralı ihlalinin ilgili birimlere ihbar etmelerinin sağlanmasıdır.

Ancak trafik ihlallerinin geçmişe dönük araştırılmasında;

- Çoğunlukla ani fiillerden meydana gelmeleri,
- Kısa süreli olarak belli bir yerde başlayarak bitmeleri,
- Art niyetli ihbar girişimlerine açık olmaları,
- Mevzuat kısıtlamaları ve nihayetinde trafik kural ihlallerinin kabahat nevinden fiilleri oluşturması,
- Geçmişe dönük araştırmaya konu edilmelerinin kişisel verilerin korunması, hak ve hürriyetlerin muhafazası gibi nedenlerle adli soruşturmalar kapsamında verilen yetkilerden farklılıklar göstermesi ile benzeri nedenlerle zorluklar yaşanmaktadır.

Herhangi bir trafik ihlaline şahit olan vatandaşların bu konuda ihbarda bulunabilmelerini ve bu ihbarların gerçeği yansıtıp yansıtmadığının araştırıldıktan sonra doğruluğu teyit edilenler hakkında idari yaptırım uygulanması önem arz etmektedir.

TRAFİK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK İHBAR VE ŞİKÂyetLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ İLE İHLAL TESPİTİ

STRATEJİK AMAÇ: Trafik Kuralı İhbar ve Şikayetlerine İlişkin Trafik Kolluğunun Araştırma Kapasitesinin Güçlendirilmesi

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Herhangi bir trafik ihlaline şahit olan vatandaşların bu konuda ihbarda bulunabilmelerini ve bu ihbarların gerçeği yansıtıp yansıtmadığının araştırıldıktan sonra doğruluğu teyit edilenler hakkında idari yaptırım uygulanabilmesi amacıyla gerekli mevzuat düzenlemelerinin yapılması.





6. KAZA SONRASI MÜDAHALE, BAKIM VE REHABİLİTASYON

Trafik kazasına bağlı yaralanmalarda sağlık hizmetlerinin maliyetleri bazı düşük ve orta gelirli ülkelerde GSYİH'nın %5'ine denk gelen bir miktarda ekonomik hacme sahiptir. Trafik kazası mağdurlarına dikkat çekilmesi amacıyla 2005 BM Genel Kurul toplantısında alınan karar ile her yıl Kasım ayının 3. Pazar günü "**Dünya Trafik Kazası Mağdurları Günü**"²⁴⁶ olarak kabul edilmiştir.

Kazanın meydana geldiği saat ile hastaneye intikal arasında geçen sürede yapılan her türlü acil ve ilk yardım ile kurtarma amaçlı müdahaleler bu kapsamda değerlendirilmektedir. Vatandaşlar tarafından yapılan insani yardım ve müdahaleler, polis, itfaiye, AFAD personeli ile medikal ilk yardım personelinin yaptığı müdahaleler olmak üzere kaynak ve yöntemi itibarıyla çeşitlere ayrılmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından düşük ve orta gelirli ülkede yapılan bir araştırma sonucuna göre, trafik kazalarında yaralılara verilen uygun ve yeterli acil sağlık hizmeti, trafik kazası ölümlerini %25 oranında azaltabilmektedir. Yine uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan araştırmalara göre, dünyadaki tüm ülkelerin yaklaşık %40'ında trafik kazalarında ciddi derecede yaralanan mağdurların yarısından az bir kısmı ambulans ile hastaneye nakledilmekte, ülkelerin dörtte birinde ise trafik kazalarında ciddi olarak yaralanan insanların ancak %10 veya daha az bir kesimi ambulansla hastaneye intikal ettirilmektedir. Geriye kalan insanların hangi koşullarda intikalinin sağlandığı ve hangi ilk yardımı aldıkları konusunda ise net bir bilgi mevcut değildir.²⁴⁷

Trafik kazası sonrasında yapılması gereken çalışmalar konusunda "**Trafik Kazası Mağdurları Avrupa Federasyonu**" tarafından yayınlanan bir çalışmaya göre, trafik kazalarından sonra;²⁴⁸

- Kaza araştırması,
- Adli soruşturma,
- Hukuki tazminat,
- Mağdur hakları

konularında hukuki çalışma yapılması, bu dört unsurdan birinin eksik kalması halinde kaza sonrasında adaletin sağlanmasının mümkün olamayacağı belirtilmektedir.

Güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde ele alındığında, kaza yerinden hastaneye intikale kadar geçen sürede yapılacak doğru müdahaleler ile birçok insanın ölümünün engellenebileceği öngörülmektedir.

Ayrıca ilk yardım müdahalesi, tedavi edici sağlık hizmetlerinin ilk basamağını oluşturması itibarıyla de hayati öneme sahiptir. Kaza sonrası sağlık hizmetleri;²⁴⁹

- Yaralının veya çevredeki diğer kişilerin yaptıkları yardım ve müdahaleler,
- Kaza haberinin medikal acil müdahale sistemine intikali,
- İlk yardım sağlık personeli tarafından olay yerinde ve ambulansla verilen sağlık hizmeti,
- Hastane acil servisinde verilen sağlık hizmeti,
- Hastane polikliniklerinde verilen tedavi edici sağlık hizmetleri,
- Psikolojik rehabilitasyon hizmeti olarak basamaklar halinde incelenmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından belirlenen olayın meydana gelmesinden hastane tedavi süreçleri dahil travma tedavi zincirine ait iş adımları aşağıda sunulmuştur;



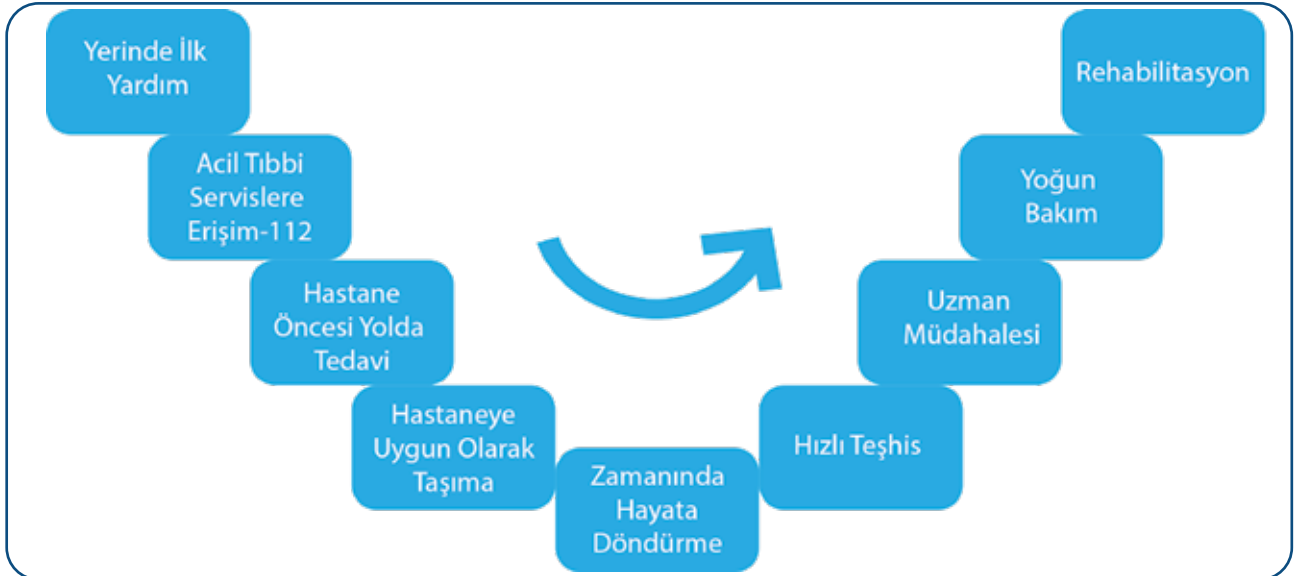
²⁴⁶ WHO, Road Traffic Injury Prevention: Training Manual, Geneva, 2006

²⁴⁷ WHO, Post-Crash Response: Supporting Those Affected By Road Traffic Crashes, Geneva, 2016, s.2,3,18

²⁴⁸ FEVR: European Federation Of Road Traffic Victims, Justice and the PostCrash Response in the UN Decade of Action for Road Safety, Second Global High-Level Conference on Road Safety in Brasilia, 2015, s.2

²⁴⁹WHO, Pedestrian Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013, s.88

Şekil: Travma Tedavi Zinciri



Kaynak: WHO, Pedestrian safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013, s.86

Trafik kazalarının topluma etkileri arasında ise;²⁵⁰ yaralananlar için yapılan sosyal güvenlik harcamaları, acil bakım ve travma tedavisinin yanı sıra sürece yayılan rehabilitasyon ve psikolojik destek süreci, tedavi süresince kullanılan ve bir çoğu yurtdışından ithal edilen ilaç, protez, ameliyat malzemelerinin ciddi meblağlara ulaşması, doktor ve diğer sağlık personeli başına düşen hasta sayısındaki artışın verimliliği etkilemesi ile trafik kazalarının sağlık alanında ekstra maliyet yaratması gibi etkiler bulunmaktadır.



²⁵⁰ Okul Servis Şoförleri Eğitici Eğitimi Semineri, Trafikte Hak İhlalleri Sonucu Birey, Toplum ve Çevreye Verilen Zararlar Sunumu, Antalya, 2015, s.8-29

1. İLK VE ACİL MÜDAHALE

Devletin temel görevi, toplumun can ve mal güvenliğini sağlamaktır. Bu amaçla devletler acil yardım hizmetleri sunmakta veya sunulmasını sağlamaktadır. Bu acil yardım sistemi genel olarak 3 grup aracılığıyla verilmektedir; polis, itfaiye ve ambulanstır. Her ülke bu sistemleri farklı yapılarla ve yönetim kademelerinde yapılandırmaktadır. Ancak ortak hedef, hızlı harekete geçebilmeleri ve ülkenin tamamına ulaştırılabilirleridir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanan raporlarda, trafik kazalarından kaynaklı ölümlerin çoğunluğunun, yaralı hastaneye ulaşmadan önce meydana geldiği belirtilmektedir. Trafik kazası sonucu yaralanan kişilere hastane öncesi uygulanan ilk ve acil müdahale, yaralının hastaneye ulaşana kadarki bakımı ve uygun bir sağlık tesisi veya travma merkezine zamanında ulaşımının sağlanması yaralının hayatta kalması veya sakat kalıp kalmayacağını belirlemesi bakımından önem taşımaktadır.²⁵¹

Trafik kazasına müdahale süreçleri:

Kaza sonrası kazaya ilişkin tüm bilgilerin uygun bir iletişim vasıtasıyla alınması, olay yerinde ilk yardım ekipleri gelene kadar durumu uygun olan diğer kazazedeler veya kazayı gören diğer insanlar tarafından doğru yöntemlerle ilk müdahalenin yapılması, acil müdahale ekiplerinin kaza yerine en hızlı ve uygun şekilde intikallerinin sağlanması, bu ekiplerin personel, araç ve gereç bakımından yeterli olarak kaza yerine ulaşmalarının sağlanması, kaza yerindeki şartların değerlendirilerek araçta sıkışan, kaza neticesinde başka fiziki yapıların altında kalan veya bu yapılara sıkışan yaralıların kurtarılması ve eş zamanlı acil tıbbi müdahalenin yapılması, kurtarılan yaralıların tıbbi destek ve müdahale altında en yakın ve yeterli imkanları bulunan sağlık kuruluşuna sevkinin sağlanması, en yakın ve uygun sağlık kuruluşunun acil müdahale bölümünde gerekli müdahalenin yapılması, acil müdahale sonrası durumda düzelleme ve iyileşme yönünde gelişme kaydedilen yaralının travma ünitelerinde bakım ve tedavilerinin devam ettirilmesi, tedavi sonunda iyileşen, sakat kalan veya trafik kazasında yakınına kaybeden insanların rehabilite edilerek toplumun parçası olarak hayatlarına devam etmelerinin sağlanarak sosyal hayata, ekonomiye ve topluma yeniden katılımlarının sağlanması adımlarından oluşmaktadır.

Trafik kazalarına müdahale zinciri:

Trafik kazalarında can kaybı önlenebilir bir durum olup, ölümlerin büyük bir kısmının kaza yeri ile hastane arasındaki süreçte meydana geldiği bilim çevrelerince kabul edilen bir gerçektir.

Kazazedelere yapılması gereken sağlık müdahalelerinin şu zincirlerden oluştuğu değerlendirilmektedir;²⁵²

- Kaza mahallinde kazazedelerin kendi kendilerine veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ilk müdahale,
- Kaza bilgisinin ilk ve acil yardım bilgi sistemine intikali,
- İlk yardım görevlileri tarafından yaralılara yapılan tıbbi müdahaleler,
- Ambulansta yapılan tıbbi müdahale,
- Hastanede travma tedavisi,
- Rehabilitasyon amaçlı psikolojik destek.

Trafik kazası ve yaralı takip sisteminin kurulması:

Trafik kazalarının analiz edilmesi ve yaralıların takibine ilişkin sistemlerin kurulmasının birçok faydası bulunmaktadır.

Bu nedenle sistemin şu hususları karşılamasının uygun olacağı değerlendirilmektedir;²⁵³

- Sadece sağlık sektöründeki paydaşların değil, ulaşım ve kolluk başta olmak üzere trafik güvenliğiyle ilgili faaliyet gösteren tüm paydaşların görüş, öneri ve taleplerinin göz önünde bulundurulması,
- İzleme sistemi kurulurken trafik kazası yaralanmalarının tanımlamalarının yapılması, tüm paydaşların aynı tanımlamaları kullanması,
- Ulaşım, mühendislik, sağlık, polis ve diğer paydaşlar tarafından, mesleki uzmanlıkları gereği aynı olayın birbirinden farklı tanımlanmış olması mümkün olduğundan, trafik kazasının ortaklaşa bir tanımının yapılması,
- Bilgi ve veri kaynaklarının tespit edilerek hangi tür verilerin sisteme dahil edileceğinin önceden belirlenmesi, periyodik olarak veri setlerinin güncellenmesi,
- Sistemin kurulması öncesinde eldeki mevcut personelin, eğitim durumlarının, yeni yazılım veya donanım ihtiyacı olup olmadığının, yaralılardan ve yakınlarından bilgi alma esnasında imkanlar çerçevesinde en iyi ortamın sağlanarak bilgi alma işleminin gerçekleştirilmesinin kararlaştırılması,
- Tüm paydaşların uygulamanın her aşamasına dahil olmalarının sağlanması,

²⁵¹ WHO, Pedestrian Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013, s.86

²⁵² ibid s.35

²⁵³ WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006, s.45-46

- İhtiyaçların tespit edilmesi, hangi bilgilerin sisteme kaydedileceğinin belirlenmesi,
- Bilgi toplanması esnasında, ilgili paydaşın kendisine ait olan adımla ilgili bilgileri doğru olarak giriş yapmasının ve mükerrer bilgi girişi zaman kaybına neden olacağından, her paydaşın kendi alanına ilişkin kayıtları sisteme girmesinin sağlanması,
- Kurumlar arası profesyonel bir yazılım üzerinden veri işleme sisteminin kurulması,
- Analiz edilen veriler üzerinden hazırlanan raporların ilgili paydaşlara yılda dört defa olmak üzere periyodik olarak dağıtımının yapılması,
- Sistem hakkında personelin eğitilmesi ve veri girişi, analiz ve raporlama konularında sorun yaşamadan çalışmalarının sağlanması,
- Sistemin işletilmesi, takibinin yapılması ve değerlendirilmesi,

Tüm bu çalışmaların eşgüdümlü ve planlı olarak yerine getirilmesi gerekmektedir.

Trafik kazası tek başına bir etkenin sonucu olarak meydana gelmemekte, birçok faktörün etkileşimi sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle doğrudan ve dolaylı etkenlerin araştırılması gereklidir. Halk sağlığı yaklaşımı hem trafik kazalarının analizinde hem de çözümünde anahtar rol oynamaktadır.

Trafik kazalarına ve sonuçlarına etki eden ana risk faktörleri dört grupta ele alınabilmektedir;

- Demografik ve ekonomik faktörler, motorizasyon seviyesi ve arazi planlamaları gibi trafik kazasına maruz kalma riskini belirleyen faktörler,
- Aşırı ve uygun olmayan hız, alkollü araç kullanma, güvenli olmayan yol yapısı, etkin olmayan kanunlar ve denetimler gibi trafik kazasına karışmaya etki eden faktörler,
- Emniyet kemeri, çocuk koruma tertibatlarının veya koruyucu başlığın takılmaması, aracın içindekileri kaza sırasında koruması gereken araç içi koruyucuların yetersiz olması, yayalara çarpma durumunda yayaların zarar görmesini önleyici araç dışı aksamı ve alkolün bulunması gibi kaza ve yaralanmanın şiddetini artıran faktörler,
- Kaza hakkında geç bilgi alınması, cankurtaran müdahalelerinin geç sunulması ve psikolojik destek gibi kaza sonrası yaralıların tedavisine etki eden faktörler, olarak gruplanmaktadır.



a. Ambulans

Trafik kazalarının ölümcül sonuçlarının azaltılması için yapılması gerekenler arasında acil ve ilk yardım hizmetlerinin güçlendirilmesinin önemi büyüktür. İlk ve acil müdahale sisteminin travma tıbbi bakım ve tedavi ile rehabilitasyon aşamalarıyla desteklenmesi gerekmektedir. Kazanın meydana geldiği yerde yapılan hastane öncesi müdahaleler, yaralının hayatta kalmasında belirleyici olabilmektedir. Ambulans can kurtaran hizmetlerinin yeterli eğitime sahip uygun sayıda personel, araç, gereç, malzeme ve tıbbi ekipman ile sağlanması durumunda birçok yaralının hafif zararlarla trafik kazalarını atlattığı mümkün olmaktadır.²⁵⁴

Çocuklarda İleri Yaşam Desteği (ÇİLYAD) eğitimleri verilmekte olup ayrıca ambulanslarda çocuklar için gerekli olabilecek malzeme ve ekipman mevcut bulundurulmaktadır. Bu malzemeler arasında havayolu tüpleri, servikal bağlar, kan basıncı ölçme ekipmanı ve benzerleri başta gelmektedir. Ayrıca, ambulanslarda görevlendirilen personele acil durumlarda çocuklara nasıl müdahale edilmesi gerektiği konusunda eğitimler verilmektedir.

Acil servise ulaşımın uzak olduğu alanlarda yaşayan vatandaşlara acil tıbbi müdahalenin esasları hakkında bilgi ve eğitim verilmesinin hayat kurtarmada etkili olduğuna ilişkin ülke örnekleri de mevcuttur. Bu eğitimler Kızılay gibi gönüllü kuruluşların desteği ile verilebilmektedir.

Trafik yoğunluğu yüksek olan yol kesimlerine yakın yerleşimlerde kapasitesi yüksek acil servislerin bulunmasının trafik kazalarında can kurtarmak açısından etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Ambulans araçlarının ekipmanlara uygun olması, yaralının yatırılarak taşınmasına ve varsa yaralının bir yakınının da yaralı ile taşınmasına imkan verir nitelikte olması önem taşımaktadır. Ambulansların olay yerine hızlı intikali, yaralıyı olay yerinden alarak en yakın acil bakım ünitesine mümkün olan en kısa sürede intikal ettirmesi, yaralıların hayatının korunması için önem taşımaktadır. Ancak burada **"Hızlı Hareket Etme Sorunu"** ortaya çıkmakta ve ambulans çalışanlarının hayatını riske atmaktadır.

Ambulans sürücülere kaza ihbarı alındığında olabildiğince hızlı araç kullanmak zorunda kalmaktadır. Ekip, her durumda hız sınırlamalarına, kırmızı ışık gibi kurallara uyulması, geçiş üstünlüğünü ancak diğer araçların yol vermesi halinde riske etmeden kullanabileceğini hiçbir zaman unutmamalıdır.

Bu nedenle; ambulansların güven içinde hareket etmelerine elverişli bir trafik kültürünün oluşturulması, ambulansların hareketine uygun şerit genişliklerinin yapılması, ambulans araçlarının yeterli güvenlik önlemleriyle donatılması, ambulansların geçişini kolaylaştıracak düzenlemelerin yapılmış olması önem taşımaktadır.



²⁵⁴ WHO, Youth and Road Safety, ISBN 92 4 159511 6, Geneva, 2007, s.35-36

b. İtfaiye

Bir kişiyi veya malı tehlikeden uzaklaştırma işlemine "**Kurtarma**" adı verilmektedir. Kazazedenin sağlık durumunu muhafaza ederek, ileri tıbbi destek sağlamak sureti ile iyileştirme sağlanarak sağlık merkezine ambulansla ulaştırılması işlemlerinin tamamına ise "**Gelişmiş Kurtarma**" denilmekte olup, kaza sonrasında araç aksamaları arasına ya da yol çevresinde bulunan diğer fiziki yapıların arasına sıkışan kazazedelerin kurtarılması, aracın kaza neticesinde farklı pozisyonlarda kalması sonucu aracın altında kalan kazazedelerin zarar görmeden kurtarılması hayati önem taşımaktadır.

21.10.2006 tarih ve 26326 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Belediye İtfaiye Yönetmeliği'nin 6'ncı maddesine göre yangınların yanı sıra "**her türlü kaza**" çökme, patlama, mahsur kalma ve benzeri durumlarda teknik kurtarma gerektiren olaylara müdahale etmek ve ilk yardım hizmetlerini yürütmek; arazide, su üstü ve su altında her türlü arama ve kurtarma çalışmalarını yapmak görevi itfaiye teşkilatlarına verilmiştir.

Bu nedenle ambulans ile birlikte trafik kazalarına müdahale etmeye uygun araç ve ekipmana sahip itfaiye ekiplerinin bulunmasının ve en uygun şartlarda trafik kazalarına müdahale etmelerinin sağlanmasının trafik kazalarında yaralıların kurtarılmasında hayati önemi bulunmaktadır. Yönetmeliğin 42'nci maddesiyle asgari araç sayısı, ilgili TSE veya EN standartlarına uygun olarak belirlenmiş olup, nüfusu 10.000'den fazla olan yerlerde en az 1 adet acil kurtarma aracının bulundurulması şartı getirilmiştir. Söz konusu kurtarma araçlarının kazaların yoğunlukla meydana geldiği karayolu kesimlerine yakın ve harekete hazır olarak bulundurulmasının trafik kazalarına acil müdahalede hayati önemi mevcuttur.

İtfaiye ekiplerinin trafik kazalarına müdahale amacıyla merkezden ayrıldığı andan itibaren tüm çalışmaları sistematik olarak yedi ana başlık altında toplanabilmektedir;

- Bilgi edinme (İhbar, Bilgilendirme, Bilgi toplama),
- Güvenlik çalışmaları,
- Kazanın oluş şekline yönelik olarak yapılan değerlendirme,
- Sıkışmaların değerlendirilmesi,
- Araçtan çıkarma seçeneğinin belirlenmesi,
- Araçtan çıkarma,
- İlk yardım ve Triaaj,

Bu aşamaların tamamında iyi organize edilmiş, yeterli eğitimi almış ve ekipmana sahip personelin trafik kazalarına müdahale etmesi can kurtarmada çok önemlidir. Bu nedenle, tüm itfaiye teşkilatlarının trafik kazalarında aynı standartta ve iyi eğitim almış personel ile müdahale etmesinin trafik kazası sonrası can kayıplarının azaltılması bakımından büyük önemi bulunmaktadır.

c. AFAD

Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılması, afetlere müdahale edilmesi ve afet sonrasındaki iyileştirme çalışmalarının süratle tamamlanması amacıyla gereken faaliyetlerin planlanması, yönlendirilmesi, desteklenmesi, koordine edilmesi ve etkin uygulanması için ülkenin tüm kurum ve kuruluşları arasında işbirliğini sağlayan, çok yönlü, çok aktörlü, bu alanda kaynakların rasyonel kullanılmasını gözeten, faaliyetlerinde disiplinler arası çalışmayı esas alan iş odaklı, esnek ve dinamik yapıda teşkil edilmiş bir kurumdur.

Bu çerçevede; ülkemizde yeni bir afet yönetim modeli uygulamaya konulmuş olup, getirilen bu model ile öncelik "**Kriz Yönetimi**"nden "**Risk Yönetimi**"ne verilmiştir. Günümüzde "**Bütünleşik Afet Yönetimi Sistemi**" olarak adlandırılan bu model, afet ve acil durumların sebep olduğu zararların önlenmesi için tehlike ve risklerin önceden tespitini, afet olmadan önce meydana gelebilecek zararları önleyecek veya en aza indirecek önlemlerin alınmasını, etkin müdahale ve koordinasyonun sağlanmasını ve afet sonrasında iyileştirme çalışmalarının bir bütünlük içerisinde yürütülmesini öngörmektedir.

AFAD Başkanlığı, illerde doğrudan Valiye bağlı İl Afet ve Acil Durum Müdürlükleri ve 11 ilde bulunan Afet ve Acil Durum Arama ve Kurtarma Birlik Müdürlükleri vasıtasıyla çalışmalarını yürütmektedir.

Afet ve Acil Durum Başkanlığı'nca yapılan sınıflandırmaya göre taşımacılık kazaları, insan kaynaklı afetler arasında ve ulaşım kazaları da teknolojik afetler arasında sayılmakta olup,²⁵⁵trafik kazaları hakkında eşgüdüm içerisinde çalışmalar yapılması büyük önem taşımaktadır.



²⁵⁵İçişleri Bakanlığı, Afet ve Acil Durum Başkanlığı, 2019, <https://www.afad.gov.tr/afet-turleri>



2. ACIL BAKIM ÜNİTELERİ

11.05.2000 tarih ve 24046 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Acil Sağlık Hizmetleri Yönetmeliği'nin 4'üncü maddesine göre; Acil Servis "**Sağlık hizmeti sunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel hukuk tüzel kişileri ve gerçek kişiler tarafından kurulmuş yataklı tedavi kuruluşları bünyesinde yer alan acil servisleri**", Acil Sağlık Hizmetleri ise "**Acil hastalık ve yaralanma hallerinde, konusunda özel eğitim almış ekipler tarafından, tıbbi araç ve gereç desteği ile olay yerinde, nakil sırasında, sağlık kurum ve kuruluşlarında sunulan tüm sağlık hizmetlerini**" ifade etmektedir.

Trafik kazası sonucu yaralanan kazazedelerin tedavilerinin sağlanması amacıyla yeterli donanım ve yeterli personele sahip acil bakım ünitelerine intikallerinin sağlanması önem taşımaktadır. Yaralının durumunun kaza yerinde tespitinin acil olarak yapılması, ambulansla etkili müdahalelerde bulunularak durumunun gidilecek acil servise bildirilerek burada gerekli hazırlıkların yapılması trafik kazası mağdurunun hayatta tutulabilmesi için önceliklidir. Trafik kazalarında genel olarak yaralılar "**Politravma**" olarak adlandırılan durumda bulunmakta olup, yaralıların bu tür yaralanmalar konusunda uzmanlaşan tam kapasiteli acil müdahale merkezlerinde acil müdahalelerinin yapılması durumunda daha iyi sonuçlar elde edilmektedir.

Hastaneler ile diğer sağlık kurum ve kuruluşlarında acil tıbbi tedaviye ihtiyacı olanlara sunulan hizmetlerin bütünü "**Acil Tedavi**" olarak tanımlanmakta olup, ikinci ve üçüncü basamak resmi ve özel sağlık kurum ve kuruluşları bünyesinde acil sağlık hizmeti verilen birimler de hastane acil servisleri olarak adlandırılmaktadır. Bu servis ve birimler kendilerine doğrudan başvuran veya il ambulans servisi başhekimliğine bağlı ekipler tarafından getirilen acil hasta ve yaralıları acil tıbbi müdahale yapmak, verilen hizmet ile ilgili kayıt tutmak ve gerektiğinde doğrudan veya bağlı oldukları kurum ve kuruluşları aracılığı ile merkeze geri bildirim yapmak zorundadır.



3. TRAVMA ÜNİTELERİ

Travmatoloji, yaralar, kırıklar, yanıklar, ezikler, çıkıklar gibi travmatik lezyonlarla ilgilenen tıp dalı olup, hasarlı ve yaralanmalı hareket sistemi elemanlarının (kemik, eklemler) eski işlevlerine kavuşmasını ve yaralının hayatını kurtarmayı amaçlamaktadır. Öte yandan travmatoloji; üst ekstremite kırıkları, alt ekstremite kırıkları, psödoartroz ve mallar, travmatoloji radyolojisi, cerrahi tedavi gerektiren kırıklar, vertebra kırıkları, pelvis kırıkları, asetabulum kırıkları, çocuk kırıkları, çıkıklar gibi konuları kapsamaktadır.

Bilimsel çalışmalarda, kafa travması kaynaklı yaralanma nedeniyle acil servislere intikal eden olguların ortalama yarısının trafik kazası kaynaklı olduğu, hastaneye kafa travmasıyla yatırılan hastaların da en sık başvuru sebebinin trafik kazası olduğu ifade edilmektedir.

Travma birimleri, kaza geçiren ya da yaralanmalara maruz kalan çocuk ve erişkin hastaların tedavi ve müdahalelerinin yapıldığı birimler olup, ambulans ve ayaktan gelen hastaların sarı alanda doktor kontrolünden geçerek küçük ve büyük çaplı cerrahi girişimlerin ve alçı atel uygulamalarının yapılmasına olanak sağlayan bölümlerdir.

Travma ünitelerinde majör travma, hayata döndürme, dekontaminasyon ve alçı odası gibi bölümlerin olduğu, gelişmiş tıbbi cihazlarla donatılmış, hastaya küçük çaplı cerrahi girişimlerin uygulanmasına olanak sağlayacak yapıda oksijen, vakum, aspirasyon gibi tüm gereksinimleri karşılayacak şekilde hazırlanmaktadır.²⁵⁶ Travma ünitelerinde, travmada profesyonelleşmiş sağlık personeli görev yapmaktadır.²⁵⁷

(TRK) Travma ve Resüsitasyon Kurs Kitabı'na göre olay sonrası safha için şu iki alanda tedbir alınmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir;²⁵⁸

1. Oluşan hasar ve yaralanma ile mücadele edilmesi (ulusal acil yardım hizmetlerinin ve hastane öncesi travma bakımının geliştirilmesi, felakete müdahale yeteneği olan birimlerin kurulması vb.)
2. Oluşan hasarın tedavisi (travma merkezleri, rehabilitasyon kurumları vb.) Travmadan korunma konusunda pay sahibi olan sektörler ile bu alanda geliştirilmesi gereken politika aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.

Şekil: Travmadan Korunmaya Yönelik Politikaların Geliştirilmesinde Önem Taşıyan Faktörler



Kaynak: (TRK) Travma ve Resüsitasyon Kurs Kitabı, s.231

Kaza ve diğer nedenlere bağlı olarak acil servislere müracaat eden hastalara müdahale edilebilmesi amacıyla Acil ve Travmatoloji Servislerinin sayılarının artırılması, trafik kazalarının yoğun olarak meydana geldiği yerlerde mümkün olması halinde Acil ve Travmatoloji Hastanelerinin artırılmasının, trafik kazası ölümlerini azaltacağı değerlendirilmektedir.²⁵⁹

²⁵⁶ Ankara Üniversitesi, Acil Tıp Anabilim Dalı, Tanıtım-Travma Ünitesi, 2020

²⁵⁷ Sağlık Bakanlığı, Balıkesir İl Sağlık Müdürlüğü, Atatürk Şehir Hastanesi, Travma Ünitesi, 2020

²⁵⁸ Ulusal Travma ve Acil Cerrahi Derneği, (TRK) Travma ve Resüsitasyon Kurs Kitabı, s.230

²⁵⁹ Dicle Üniversitesi Tıp Fakültesi, Türkiye'de Model Olan Acil Travmatoloji Hastanesi, 2020

4. REHABİLİTASYON VE TOPLUMA YENİDEN KAZANDIRMA

Trafik kazalarının, Dünya genelindeki ölüm sebepleri arasında sekizinci sırada olduğu, 15-29 yaşları arasındaki genç nüfus ölüm nedenlerinde ise birinci sırada olduğu gerçeğinden hareketle, birey ve toplum üzerinde çok ciddi etkilerinin olduğu muhakkaktır.

Bu bağlamda trafik kazalarının birey ve topluma etkileri incelendiğinde; yaralanmalara, ölümlere, ülke ekonomisini ve refahını önemli derecede etkileyen sosyo-ekonomik kayıplara, kaza mağdurları ve onların yakınlarının yaşamlarında psikolojik ve fizyolojik olmak üzere pek çok rahatsızlıklara neden olduğu anlaşılmaktadır.

Trafik kazalarının bireye verdiği zararlar arasında; bireyin maruz kaldığı organ hasarları (kafa travmaları sonucunda kırıklar ve travmatik beyin hasarı-tbh, boyun zedelenmeleri-whiplash, omurga ve göğüs kafesi hasarlanmaları), bireyin maruz kaldığı psikolojik hasarlar (Travma Sonrası Stres Bozukluğu-TSSB) ve bireyin sosyo-ekonomik kayıpları başta gelmektedir.

Travmatik olaylar arasında sayılan trafik kazalarının pek çok fiziksel, psikolojik ve sosyal etkinin oluşmasına neden olduğu söylenebilmektedir. Özellikle ölüm ve ciddi yaralanma ile sonuçlanan kazalarda, aracı kullanan bireyde suçluluk, seyahat kaygısı, kendine ve dünya görüşüne yönelik felsefede olumsuz değişimler görülmekte ve bunlar bireyin sosyal ilişkilerinden, meslek ve eğitim hayatından kopmasına neden olabilmektedir.

Travmatik olaylardan biri olarak ifade edilen trafik kazası sonrasında yaralanmalara bağlı olarak fiziksel ve ruhsal yeti yitimleri görülebilmektedir. Yaralanmalardan hayatta kalanların çoğu kendi hareketliliğini ve işlevini sınırlayan fiziksel engelli hale gelirler. Bu sonuçlardan çoğunun önlenmesi ve erken, çok disiplinli rehabilitasyon hizmetleri ile en aza indirilebilmesi mümkündür.

Dünya Sağlık Örgütü ve ilgili diğer kurumların tavsiyeleri çerçevesinde trafik kazası sonrasında ilk ve acil müdahalenin yapılması, olay yerinde, hastaneye intikal esnasında, hastane acil servisinde veya travma ünitelerinde yapılan müdahaleler ile poliklinik müdahaleleri, tedavi esnasında ve sonrasında sunulması gereken rehabilitasyon hizmetleri konusunda çeşitli tavsiyelerde bulunmaktadır.^{260,261,262}

KAZA SONRASI MÜDAHALE, BAKIM VE REHABİLİTASYON

STRATEJİK AMAÇ: Trafik Kazası Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon Yöntemlerinin Güçlendirilerek Trafik Kazaları Sonucu Can Kayıplarının Önlenmesine Katkı Sunulması

KILAVUZ STRATEJİLER VE ÖNERİLER

1. Trafik kazası ihbarlarının alınması, değerlendirilmesi ve ilk müdahale birimlerine iletilmesi konusunda iyi ve hızlı işleyen iletişim sistemlerinin kurulması,
2. Trafik kaza ihbarının alınmasından ilgili paydaşların kaza yerine sevki, eşgüdüm ve koordinasyon içerisinde çalışmaları, etkin müdahalede bulunabilmeleri, kaza mahallinden yaralıların salimen sağlık kuruluşuna nakillerinin sağlanabilmesi, kaza sonrası karayolunun trafiğe uygun şartlarda ve mümkün olan en kısa sürede açılmasının sağlanması amacıyla etkili koordinasyon mekanizmalarının geliştirilmesi,
3. Trafik kazası sonrasında yaralılara ilk ve acil müdahalenin temel gerekleri arasında olan; acil ve kaza bilgisinin doğru iletilmesi ve birimler arasında koordine kurularak olay yerine ve hastaneye intikal esnasında gerekli acil müdahalenin yapılması ve yaralının hayatta tutulması,
4. Trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanma vakalarının şiddet derecesinin analiz edilerek ilk ve acil müdahale altyapısının bu çerçevede değerlendirilmesi,
5. İnsan kaynakları, fiziki imkân ve kabiliyetler ile organizasyon yapısı sağlık kuruluşlarının temel bileşenleri olduğundan, bu alanların tamamında gerekli desteğin artırılması,
6. Acil çağrı sistemi olarak adlandırılan 112'nin tüm illerde yaygınlaştırılması,
7. Trafik kazalarının yoğun olarak meydana geldiği ana güzergâh kesimleri başta olmak üzere; şehirdışı alanlarda meydana gelen trafik kazalarına acil ve nitelikli olarak müdahale edilebilmesi amacıyla acil müdahale birimlerinin uygun yerlerde konuşlandırılması,
8. Şehir hastaneleri örneğinde olduğu gibi sağlık kuruluşlarının ilk ve acil sağlık müdahalesi yapılmasına uygun alanlarda konuşlandırılmasına devam edilmesi,

²⁶⁰ WHO, Prehospital Trauma Care Systems, Geneva, 2005, s.5-53

²⁶¹ WHO, Data Systems: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, Geneva, 2010, s.17

²⁶² State of New South Wales, NSW Road Safety Strategy 2012-2021, Directorate General of Transport for NSW, 2012

9. Reaksiyon sürelerini izlemek için sistemler geliştirilmesi ve uygulanması,
10. Çağrı alma ile ambulansın olay yerine yönlendirilmesi arasındaki sürenin 30 saniye veya daha kısa bir dilime indirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ve uygulanması,
11. İlk ve acil yardım eğitimlerinin, trafik kazasına müdahale ve kaliteli bir ihbar bildirimini nasıl yapılacağını da içerecek şekilde verilmesi,
12. Trafik kazalarına ilk ve acil müdahalenin önemi hakkında tüm sağlık çalışanlarının eğitimden geçirilmesi,
13. İlk yardım ekiplerinin travma bakımı konusunda eğitilmesi ve kaza yerinde sağlanan travma bakımının kalitesinin artırılması için program geliştirilmesi,
14. Trafik kazalarında ilk ve acil müdahale bilincinin tüm vatandaşlarda oluşturulması,
15. Trafik kazalarında ilk ve acil müdahalenin önemi ve hayat kurtarmadaki önceliği konusunda tüm kurum ve kuruluşlar ile özel sektör teşebbüslerinin her seviyede bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi,
16. Tüm arama kurtarma ve acil cankurtaran ekiplerinin trafik kazalarına müdahale yöntemleri konusunda standart eğitim almalarının, uygun araç, gereç ve malzeme ile donatılmalarının, belirli zamanlarda gerçek senaryolara göre ortak ve eşgüdümlü tatbikatlar yapmalarının sağlanması,
17. Karayolu üzerindeki; inşaat, yapım, bakım ve onarım çalışmaları yapan karayolu işçileri, ticari olarak yük ve yolcu taşımacılığı yapan ve devamlı olarak güzergahı kullanan otobüs, kamyon ve çekici, servis aracı, taksi, kargo araçlarının sürücüleri ile posta dağıtıcıları gibi devamlı olarak sahada olan meslek grupları ile AFAD, itfaiye, polis gibi görevleri gereği olay yerine ilk gitmesi gereken kamu personeline ilk ve acil yardım eğitimlerinin verilmesi,
18. Yerleşim yeri dışında meydana gelen trafik kazalarında dikkat edilmesi gereken hususlar ile ortaya çıkan ilave riskler konusunda; sürücü kurslarında sürücü adaylarına bilgi verilmesi, bu bilgilerin de hayat boyu öğrenme metodolojisi içerisinde bilgilendirme kampanyalarıyla sürücülere verilmesine devam edilmesi,

19. Kazaya karışmış araçlara veya bozulan araçlara yardım konusunda sürücü adaylarına ve sürücülere eğitimlerin verilmesi,
20. Yaralıların tedavi süreçlerinin yönetimi ve yaralanmaların iyileştirilmesi aşamasındaki etkinliğin değerlendirilmesi, travma sonrası bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin tedavi sonrası sağlık hizmetlerinin ayrılmaz bir parçası kabul edilerek buna yönelik etkili bir plan hazırlanması,
21. Trafik kazası sonrası uzuv kaybı yaşayan bireylerle yapılan grup odaklı sosyal hizmet uygulamalarının artırılması, müdahale planlarına sosyal işlevsellik, istihdam, girişimcilik ve günlük aktivitelerin yerine getirilmesini kolaylaştırıcı çalışmaların eklenmesi,
22. Toplumun trafik kazalarından korunması birinci önceliğe sahip olmakla birlikte, trafik kazası sonrasında ortaya çıkan bireysel ve toplumsal olumsuz etkilerin de ortadan kaldırılması amacıyla çalışmaların yapılması.



BÖLÜM 08

TRAFİK GÜVENLİĞİNİN GELECEĞİ

Özet

Trafik güvenliği, çok sayıda paydaşın aynı hedef ve amaçlar doğrultusunda işbirliği içerisinde birlikte çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Alt unsurlarının çokluğu ve multisektörlü bir yapı göstermesi nedeniyle, teknolojik gelişmeler dâhil olmak üzere birçok faktörden etkilenmektedir. Bu bağlamda, yapılan çalışmalar sonucunda, trafik güvenliğinin önümüzdeki süreçte hareketinin yöneleceği istikametler kestirilmeye çalışılmıştır. Uluslararası kuruluşlar tarafından gelecek yıllarda şu hususların trafik güvenliği açısından belirleyici olması beklenmektedir;

- Akıllı Ulaşım Sistemleri, İnsan-Makine Etkileşimi ve Otonom Araçlar
- Ulaşım modlarının değişimi; daha fazla yaya hareketliliği ve bisiklet kullanma talebi
- Ferdi ulaşım seçenekleri (özel araçların paylaşımı)
- Demografik değişim ve sınırlı hareketliliğe sahip insanlar
- Ticari faaliyetlerle ilgili trafik güvenliği
- İki tekerlekli motorlu araçlar
- Güvenli Trafik Şehri Ödülü

Bu beklentiler çerçevesinde hazırlıkların yapılması trafik güvenliğinin başarılı sonuçlar elde etmesi ve 2030 ile 2050 hedeflerinin gerçekleştirilmesi için önem arz etmektedir.



TRAFİK GÜVENLİĞİNDE GELECEK BEKLENTİLERİ

1. AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ, İNSAN-MAKİNE ETKİLEŞİMİ VE OTONOM ARAÇLAR

Akıllı ulaşım sistemlerinin trafik güvenliği açısından yeni fırsatlar sunma potansiyeli bulunmaktadır

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin ulaşım sektörüne adapte edilmesi sonucunda ortaya çıkan Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamalarında genel olarak yolcu, yol ve araç arasında gerekli haberleşmeyi sağlayan teknolojiler kullanılmaktadır. Son yıllarda motor ve güvenlik teknolojilerindeki gelişmeler çerçevesinde, akıllı ulaşım sistemleri bir adım daha öteye taşınarak mekanik ve teknik otomotiv altyapısı ile ulaşım sistemlerinin bilişim sektöründen beslenmesi sonucunda **"Bağlantılı Araçlar"** (Connected Car) teknolojisi ve **"İşbirlikçi Akıllı Ulaşım Sistemleri"** (Cooperative Intelligent Transport Systems C-ITS) ortaya çıkmıştır.²⁶³

Akıllı ulaşım sistemlerinden beklenen çok sayıda doğrudan ve dolaylı fayda arasında;

1. Trafik kazalarının azaltılması, yolların, sürücülerin ve yayaların güvenlik ve emniyetinin artırılması,
2. Ulaşım sisteminin performansının iyileştirilmesi ve trafik sıklığının azaltılması,
3. Trafikğin izlenmesi, yönlendirilmesi ve gerçek zamanlı yönetiminin sağlanması,
4. Ulaşım sürelerinin optimizasyonu ve ulaşım maliyetlerinin azaltılarak ekonomiye katkıda bulunulması,
5. Hizmet kalitesinin ve verimliliğin artırılması,
6. Kişisel mobilite ve rahatlığın artırılması,
7. Çevreye verilen zararın asgariye indirilmesi ve enerji tasarrufunun sağlanması

sayılmaktadır.²⁶⁴

Bu gelişmeler çerçevesinde, dünyada akıllı ulaşım sistemleri altındaki; uydularla konum belirleme sistemleri (global navigation satellite systems-GNSS), kablosuz ağlar, mobil iletişim araçları, kızıl ötesi iletişim (infrared), kapalı devre televizyon (CCTV closed circuit television), yakın mesafe iletişim teknolojileri, algılama teknolojileri ve benzeri teknolojik gelişmeler ulaşım alanına adapte edilmekte ve ilerleyen zamanlarda, alışıla gelen ulaşım sistemlerinin dışında gelişmelerin yaşanması beklenmektedir.²⁶⁵

²⁶³ TÜBİTAK, Bilgem, Akıllı Şehir Broşürü, 171212,

²⁶⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023) ve ki Eylem Planı (2014-2016)*, UAB Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2014, s.15

²⁶⁵ ibid, s.16-17

²⁶⁶ European Commission, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, Next Steps towards "Vision Zero"., 2019,

Bu teknolojilerin araç güvenliğine adapte edilmesi ile araç içi hız sınırlama, denetleme ve izleme sistemleri, acil durum fren ışık sistemleri, yol çalışması ikaz sistemi, hava şartlarının bildirilmesi, kavşak güvenliği ve incinebilir yol kullanıcılarının korunması alanlarında gelişmeler sağlanabilecektir. Bu nedenlerden dolayı, başta araçtan araca bilgi transferi (V2V) ve etkileşim öngören teknolojiler olmak üzere gelişmelerin takip edilerek hukuki ve idari olarak düzenlemeler yapılması ve gelişmelere göre trafik güvenliğine katkısı olacağı değerlendirilen teknolojilerin mevcut araçlarda ve yeni üretilecek araçlarda kullanımının kolaylaştırılması gerekecektir.

İnsan ve makine arasındaki etkileşim, teknolojinin artan kullanımı nedeniyle üzerinde düşünülmesi gereken alanlardan birisi olacaktır

Akıllı telefonlar ve hatta akıllı ev aletlerinin piyasaya sürülmesi ile başlayan gelişmeler şüphesiz ulaşım ve otomotiv sektöründe de kendisini göstermektedir. Trafik güvenliğinin üst seviyeye taşınabilmesi için, insan dostu teknolojik uygulamaların akıllı araçlara ve akıllı yollara adapte edilmesi ile kullanımı kolay ve insanın vücut bütünlüğünü koruyan uygulamalar piyasada yerini alacaktır.

Bu açıdan bakıldığında, uluslararası ortak etik değerlerin geliştirilerek insanı öne çıkaran çalışmaların yapılması, sürücü destek sistemlerinin, akıllı ulaşım sistemlerinin, otomatik ve otonom sürüş sistemlerinin insan hayatını koruyacak şekilde üretilmesi gerekmektedir. Tüm bu gelişmelerin etik değerler ve insan psikolojisi açısından değerlendirilmesi ve teknoloji bağımlılığı oluşturmayacak bir denge ile sunulması önem taşımaktadır.

Otonom araç teknolojisi iyi takip edilerek trafik güvenliği açısından değerlendirilmelidir

Otonom araç teknolojilerinde güvenlik en önemli kriterlerden birisi olup tip onaylarının alınmasında ilgili kurum ve kuruluşların dikkat etmesi gereken hususların başında gelmektedir. Bu konuda halen Avrupa Birliği çapında bir eylem planının hazırlıkları devam etmektedir.²⁶⁶

Otonom araçlar konusunda sorunlu olarak görülen alanların başında, aynı karayolu üzerindeki diğer yol kullanıcıları ile etkileşim, yapay zeka çözümleri ve otonom araçların filo halinde kullanımı gelmektedir.

Otonom araçların yaygın olarak kullanılmaya başlaması ile birlikte yasal mevzuatta değişikliklerin yapılması, sürücü belgesi alma şartlarının ve sürücü eğitimlerinin değiştirilmesi, araçlara uygun altyapının tesis edilmesi ve bu araçları ticari amaçla kullanan sürücülerin çalışma saatlerine ilişkin düzenlemelerin gözden geçirilmesi gerekecektir. Bu çerçevede, Birleşmiş Milletler Cenevre ve Viyana Konvansiyonlarında tadilat yapılması ile trafik kurallarının yeniden belirlenmesi gerekecektir.

Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC)'nin raporlarına göre, bazı ülkelerin 2022 yılında otonom araçlarla ilgili yasal düzenlemeleri şimdiden uygulamaya koymaları beklenmekte²⁶⁷ olup, bu çerçevede, Sürücü Belgeleri hakkındaki 2006/126 sayılı AB direktifinin, sürücü adaylarının tüm yeni çıkan yarı ve tam otonom araçları sürebilmelerini kapsayacak şekilde genişletilmesi gerekecektir.²⁶⁸



²⁶⁷ ETSC Letter: Improving the Transparency of the Exemption Procedure for the Type Approval of New Vehicle Technologies, 2018,

²⁶⁸ ETSC, Maximising the Potential of Automated Driving in Europe, 2016,

2. ULAŞIM MODLARININ DEĞİŞİMİ; DAHA FAZLA YAYA HAREKETLİLİĞİ VE BİSİKLET KULLANMA TALEBİ

Son dönemde sağlık, çevrenin korunması, trafik tıkanıklıklarından etkilenmemesi gibi nedenlerden dolayı yaya hareketliliği ve bisiklet kullanımı daha fazla talep edilir hale gelmiştir. Bu nedenle, özellikle şehiriçi ulaşımında insanlardaki bu talep değişiminin göz önünde bulundurularak daha yaşanabilir çevre ile birleştirilmesi uygun olacaktır.

Yaya ve bisikletli olarak seyahat edilmesi yönündeki talebin karşılanması önündeki en büyük engellerden birisi altyapı yetersizlikleri ve incinebilir yol kullanıcıları grubunu oluşturan bu kesimin trafikte zarar görme kapasitesinin yüksek olmasıdır.

Bu nedenle önümüzdeki yıllarda incinebilir yol kullanıcılarının daha az zarar görmeleri için politikalar uygulamaya konulmalıdır. Bu gelişmeler, altyapı, araç teknolojisi ve yol kullanıcıları davranışları başlıklarında sağlanmalıdır. Avrupa Birliği 2008/96 sayılı Altyapı Güvenliği Direktifi ile şehiriçi ve şehirdışı ana yollardaki incinebilir yol kullanıcılarının güvenliği konusu ele alınmıştır.

Yol kullanıcıları davranışlarının incinebilir kesimlere zarar vermesinin önlenmesi bakımından en önemli başlığı hız denetimleri oluşturmaktadır. Ayrıca, denetimlerin eğitim ve kampanyalar ile desteklenmesi gerekmektedir.

İncinebilir yol kullanıcılarının korunmasına yönelik alınması gereken tedbirler arasında;

1. İncinebilir yol kullanıcılarının can kayıplarının önlenmesi için sayısal hedeflerin belirlenmesi
2. Şehiriçi yollar öncelikli olmak üzere incinebilir yol kullanıcılarının yoğunlukta olduğu alanlarda hız denetimlerinin koordineli olarak artırılması
3. Avrupa Birliği 2008/96 sayılı Altyapı Güvenliği Direktifi'nin kapsadığı yol alanının geliştirilmesi
4. Yayalar, bisikletler ve iki tekerlekli motorlu araçlar için ayrı yolların yapılması
5. İncinebilir yol kullanıcılarının korunması için asgari güvenlik standartlarının oluşturulması ve Şehiriçi Ulaşım Planlarında bu standartların gösterilmesi
6. Güvenli Trafik Şehri uygulamasının hayata geçirilmesi
7. TEN-T karayolu ağının bir parçası olarak EuroVelo bisiklet ağının adapte edilmesi
8. Şehiriçi yollarda ve yayalar ile bisikletlilerin yoğun olarak bulunduğu alanlarda azami hız sınırının 30 km/s olarak belirlenmesi
9. İncinebilir yol kullanıcılarının karıştığı trafik kazalarının bazı durumlarda sağlık kuruluşlarına intikal etmemesi nedeniyle, tam olarak hacimlerinin belirlenmesi mümkün olmamaktadır.

Tam olarak kaza analizlerinin yapılabilmesi, önleme stratejilerinin geliştirilebilmesi için tam bir fotoğrafın görülmesi gerekmektedir. Ayrıca, kaza tespit tutanaklarında motorlu bisiklet çeşitlerinin açıkça belirtilmesi

10. Üretim hızı 25 km/s aşmayacak ve pedal destekli olarak kullanıldığında devamlı çıktısı 250 W olan, maksimum hızı çıktığında güç üretimi otomatik olarak kesilen iki tekerlekli araçların elektrikli bisiklet olarak tanımlanmalarına devam edilmesi
11. 45 km/s kadar hıza ulaşabilen motorlu bisikletler için özel eğitim ve sınav yapılmasının değerlendirilmesi
12. Bisikletlerde kullanılan koruyucu başlıkların standartlarının yükseltilmesi ve bisiklet kullanmanın azaltılması olarak algılanmayacak şekilde bisikletlerde koruyucu başlık kullanımının özendirilmesi,

önerilmektedir.²⁶⁹



²⁶⁹ ETSC Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030, 2018, <https://bit.ly/2LuTDBW>

3. FERDİ ULAŞIM SEÇENEKLERİ (ÖZEL ARAÇLARIN PAYLAŞIMI)

Son birkaç yıldır Avrupa'nın birçok şehrinde yeni bir ulaşım türü olan, hususi bir aracın birkaç kişi tarafından ortaklaşa kullanımı (aynı işyerinde çalışanların tek araçla gidip gelmeleri gibi) sıkça görülmeye başlanmıştır. Bazı durumlarda otomobillerin yanı sıra motosikletlerin, motorlu bisikletlerin ve scooter türü basit ulaşım araçlarının bile iki kişi tarafından ortaklaşa kullanıldığı gözlemlenmektedir. Hatta bu yöntemlerin kurye, kargo ve dağıtım sektöründe de artarak kullanılmaya başlandığı değerlendirilmektedir.

Özellikle bu modların ticari maksatlı olarak kargo ve kurye taşımacılığında kullanılmasında şehrin her yerine ulaşma zorunluluğu dolayısıyla, daha çok spor ve boş vakitleri değerlendirme amacıyla yapılan yürüyüş yollarının ve bisiklet yollarının ortaya çıkan yeni ihtiyacı karşılamakta zorlanacağı, söz konusu ulaşım modlarının araç trafiği tarafından kullanılan yol kesimine taşmasının ise başka güvenlik risklerini beraberinde getireceği değerlendirilmektedir. Bu bağlamda;²⁷⁰

- Motorlu ve klasik bisikletlerin güvenli kullanımı için iyi uygulama örneklerine göre uygulama birliğinin sağlanması,
- Bu ulaşım modlarına uygun güvenli altyapı gerekliliklerinin tespit edilerek, altyapı düzenlemelerinde kullanılması,
- CARE veri tabanının bu ulaşım modlarında meydana gelen kazaları içerecek şekilde genişletilmesi, tavsiye edilmektedir.



4. DEMOGRAFİK DEĞİŞİM VE SINIRLI HAREKETLİLİĞE SAHİP İNSANLAR

Dünyadaki nüfusun yaş ortalamasının giderek arttığı gerçeğinden hareketle, sınırlı hareketliliğe sahip engelli bireyler ile yaşlıların trafikte güvenliklerinin sağlanması önemli bir başlık haline gelmiştir. Bu amaçla;

- Toplu taşıma araçlarının dizayn edilmesi, sınırlı hareketliliğe sahip engelli bireyler ile yaşlıların kullanımını kolaylaştıracak şekilde yapılması,
- Yeni üretilen araçların yaşlıların kullanımını kolaylaştıracak şekilde üretilmesi
- Karayolu altyapısında görevli mühendislere ve yol müfettişlerine engelli ve yaşlıların ihtiyaçları hakkında eğitimlerin verilmesi, değerlendirilmelidir.

5. TİCARİ FAALİYETLERLE İLGİLİ TRAFİK GÜVENLİĞİ

Ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığında; karayolu yapısında tadilat, tamirat ve inşaat çalışmalarının yapılması sırasında trafik güvenliğinin sağlanması da önemli bir konudur. Bunun için;

- Taşımacılık sektöründe çalışan insanların ve karayolu altyapı projelerinde görevlendirilen personelin can güvenliğinin sağlanması için ihale yüklenicileri ile taşımacılık firmalarının, bu konunun bir iş sağlığı ve güvenliği konusu olduğunu göz önünde bulundurarak gerekli tedbirleri almaları,
- İşde Çalışanların Sağlık ve Güvenliklerini İyileştirmeye Yönelik Tedbirler Alınmasına İlişkin 12 Haziran 1989 Tarih Ve 89/391/EEC Sayılı Konsey Direktifi çerçevesinde ulaşım sektöründe ve altyapı çalışmalarında görevlendirilen ihale yüklenicileri dâhil personelin korunması için alınması gereken tedbirlerin yerine getirilmesi, tavsiye edilmektedir.

²⁷⁰ ETSC PIN Report, Safer Roads, Safer Cities How to improve Urban Road Safety in the EU, 2019

6. İKİ TEKERLEKLİ MOTORLU ARAÇLAR²⁷¹

İki tekerlekli motorlu araçların toplam araç sayısına göre oranl oldukça az olmasına rağmen trafik kazası ölümlerinde ciddi bir payları bulunmaktadır. Ancak, bazı ülkelerde bu oranın değiştiği de görülmektedir.

Altyapı Güvenliği konusunda 2008/96 sayılı direktif kapsamında iki tekerlekli motorlu araçların da güvenliğinin göz önünde bulundurulması, koruyucu sistemler ve güçlendirilmiş altyapı seçenekleri konusunda bir kılavuz kitap hazırlanarak ilgili kurum ve kuruluşlara dağıtımının yapılması gerekmektedir. Bu çerçevede şu hususlar önem kazanmaktadır;²⁷²

Koruyucu başlık ve koruyucu kıyafet konusunda tüketicilerin bilgilendirilmesi için zorunlu standartların belirlenmesi ve bu standartta koruyucu ekipmanların dayanma ömrü ve bakım/temizliği konusuna da yer verilmesi;

1. İki tekerlekli motorlu araçların görünürlüklerinin artırılma yollarının aranması, günün saati önemli olmaksızın otomatik olarak yanan ve dikine aydınlatma ışıklarının kullanımı,
2. Motosikletlere İptal Edilebilir Akıllı Hız Destek Sistemi'nin uygulanması ve Kilitleme Önleyici Fren Sisteminin tüm motosiklet kategorilerine adapte edilmesi
3. Cep telefonları başta olmak üzere yeni teknoloji ürünlerinin sürücü dikkatini dağıtma özelliğinin ölçülmesi ve buna karşılık tedbir geliştirilmesi,
4. İki tekerlekli motorlu araçların riskleri hakkında diğer yol kullanıcılarının bilgilendirilmesi ve kampanyalar yapılması
5. Motosikletlerin yola uygunluklarının daha sık denetlenmesi,
6. Sürücü belgesi eğitimlerine tehlike algısı eğitimlerinin dâhil edilmesi, araç sürüş tekniğinin ve stilinin sürücü kursunda kazandırılması, sürüş yeteneğinin kursta oluşturulması,
7. Sürücü kurslarında görevli eğiticiler için eğitici eğitimlerinin standardının belirlenmesi ve periyodik olarak genel geliştirme ve güncelleme eğitime tabi tutulmaları, sürücü eğitmenlerinin risk algılama eğitimine tabi tutulmaları,
8. Teorik ve uygulamalı eğitim ile uygulamalı sınavın motosiklet sürücü kurslarında zorunlu olması,
9. İki tekerlekli motorlu araçların güvenliği konusunda bilimsel araştırmaların yapılması, önerilmektedir.²⁷³

7. GÜVENLİ TRAFİK ŞEHİRİ ÖDÜLÜ

Şehirlerimiz arasında;

- Trafik güvenliği bakımından üretilen projeler, altyapı ve çevre düzenlemeleri, yol yapısı iyileştirmeleri, kaza kara noktalarının iyileştirilmesi, alternatif ulaşım modları ile karayolu trafiğinin konforunun yükseltilmesi, tüm paydaşların koordineli çalışmaları sonucunda ölümlü ve ciddi yaralanmalı kazalarda 2030 ve 2050 hedefleri bağlamında önemli ölçüde başarı kazanılması ve iyi uygulama örneği geliştirilerek diğer şehirlere öneri getirilmesi konusunda başarılı çalışması olan şehirlerimizin bir yıllık faaliyetlerinin bağımsız bir jüri tarafından değerlendirilerek, makamın himayelerinde o yılın trafik haftası etkinlikleri kapsamında **"Güvenli Trafik Şehri Ödülü"**nün dereceye giren şehrimize veya şehirlerimize verilmesi,
- Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'ne uygun, 2030 ve 2050 hedefleri ile uyum içinde şehirlerimizin kendi strateji belgesi ve eylem planlarını hazırlamaları, bunlarla mahalli trafik güvenliği hedeflerinin belirlenmesi, şehiriçi ulaşımın geliştirilmesi, altyapı tedbirleri, incinebilir yol kullanıcılarının korunması, yeterli bütçenin ayrılması ve izleme mekanizmalarının oluşturulması ve başarılı olan şehre **"Güvenli Trafik Şehri Ödülü"**nü temsil eden sembolü kullanma hakkının verilmesi,
- Şehirlerde yürütülecek projeler için yeterli kaynağın ayrılması ve projeler arasında yayalaştırma ve hız sınırının 30 km/s azami hıza indirilmesine ilişkin çalışmaların öncelikli olması,
- Trafik güvenliği hedefleri ile uyumlu **"Sürdürülebilir Şehir Ulaşım Planı Kılavuzunun"** yapılması²⁷⁴,
- Şehir planlamalarında ve lojistik planlamalarında trafik güvenliğinin göz önünde bulundurulması.
- Şehir Ulaşım Aksiyon planlarında, trafiği sakinleştirme tedbirleri, fiziki tedbirler ile yolların birbirinden ayrılması, Bağlantılı Akıllı Ulaşım Sistemlerinin geliştirilmesi ve 30 km/s hız sınırlarının bulunduğu alanların belirlenmesi ile birlikte bu tedbirlerin koordineli olarak uygulanması²⁷⁵, tavsiye edilmektedir.

²⁷¹ Powered Two Wheelers (PTWs)

²⁷² ETSC, PIN Report "Making Walking and Cycling on Europe's Roads Safer", 2015, <http://goo.gl/FVDAZW>

²⁷³ European Commission, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next Steps towards "Vision Zero", 2019

²⁷⁴ ETSC, Integrating safety into the EU's urban transport policy. ETSC's reponse to the EC's Urban Mobility package, 2014, <https://bit.ly/2I7J1dQ>

²⁷⁵ ETSC, Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030, 2018, <https://bit.ly/2LuTDBW>

BÖLÜM 09

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Özet

2030 hedeflerine ulaşılabilmesi için düzenli olarak ölçme ve değerlendirmelerin yapılması kilit öneme sahiptir. 2030 yılına kadar trafik kazası ölümlerini ve ciddi yaralanmaları %50 azaltma hedefinin belirlenmiş olması planlı, programlı, yoğun ve ısrarlı bir çalışma temposu gerektirmektedir. 2050 yılında trafik kazalarında kimsenin ölmediği veya zarar görmediği bir ülke hedefi ise on yıllar sürecektir ısrarlı çalışmaları zorunlu kılmaktadır.

Bu nedenle, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile ortaya konulan hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla etkili bir izleme ve değerlendirme mekanizmasının tesisi zorunlu olarak görülmektedir. Strateji Belgesi ile belirlenen genel amaç ve hedeflerin Eylem Planlarına yansıtılması, dönemsel hedeflerin gerçekleştirilmesi ve bunların izlenerek hedefe ulaşılması amacıyla gerekli düzeltme işlemlerinin yapılması ve tedbirlerin alınması önem taşımaktadır.

Strateji belgesi ile görev verilen paydaş kurumların faaliyetlerini düzenli olarak raporlamaları ve Eşgüdüm Kuruluna bilgi vermeleri önemli bir izleme mekanizması olarak kabul edilmektedir.

- **Yıllık Değerlendirme ve İzleme Mekanizması:** Strateji Belgesi'ne istinaden hazırlanan Eylem Planlarında belirtilen Hedef Kartlarında i amaçlar çerçevesinde yıllık hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla yıllık değerlendirme toplantıları yapılacaktır. Takip eden takvim yılının başında yapılacak yıllık değerlendirme toplantılarında yıllık değerlendirme raporu tartışılarak, raporun tüm paydaşlara dağıtılması sağlanarak, paydaş kurumların gerçekleştirme durumlarının eşgüdüm ve koordinasyon içinde izlenmesi hedeflenmektedir.
- **Ara Dönem Değerlendirmeleri:** 6 aylık dönemler halinde Eşgüdüm Kurulu toplanarak geçen 6 ayın faaliyetleri incelenecek ve gelecek 6 aya ilişkin faaliyetler masaya yatırılarak ara dönem hedefleri izlenecektir. Bu nedenle İçişleri Bakanlığı'nın koordinesinde yapılacak olan bu izleme mekanizmasında aksaklık yaşanmaması Strateji Belgesinin amaçlarına ulaşması bakımından önem arz etmektedir.
- **Çeyrek Dönem Değerlendirmeleri:** 6 aylık toplantılar arasında 3'er aylık dönemi kapsayacak raporlamaların Eşgüdüm Kuruluna ulaştırılması, çeyrek dönem raporları ile hedeflerin ve faaliyetlerin canlı tutulması öngörülmektedir. Eşgüdüm Kurulu adına sekreteryaya görevini yerine getiren EGM Trafik Başkanlığı tarafından, paydaş kurumlar tarafından gönderilen "**Üç Aylık Çeyrek Dönem Değerlendirme Raporları**" tek bir rapor haline getirilerek, Eylem Planları ve Strateji Belgesi çerçevesinde raporlanarak ilgili tüm kuruluşların bilgisine sunulacaktır.

TRAFİK GÜVENLİĞİNDE BAŞARININ ÖLÇÜLMESİ

Strateji Belgesine göre ortaya konulması beklenen çıktıların kalitesi, trafik güvenliği gelişiminin göstergesi olacaktır

Amaç ve hedeflere ulaşılması, 2030 yılında trafik kazası sonucu ölümler ile ciddi yaralanmaların %50 azaltılması için Strateji Belgesinde trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla alınacak tedbirler ve yapılacak çalışmalar 9 alt grupta düzenlenerek, her bir grupta müdahale ve tedbirlerin uygulanması öngörülmüştür.

A. Öncelikli Alanlar:

Bu alanda hâlihazırda trafik kazalarının meydana gelmesinde ana etken olarak değerlendirilen ve diğer müdahale alanlarına göre can kayıplarında etkili olduğu değerlendirilen 3 ana müdahale alanı tespit edilmiştir;

1. Aşırı ve Uygunuz Hızla Mücadele,
2. İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması,
3. Tespit Edilen Kaza Kara Noktalarının iyileştirilmesi ve Etkin, Sürekli, Yoğun Denetimler Yoluyla Kaza Kara Noktalarındaki Can Kayıplarının Önlenmesi.

B. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde Müdahale Gerçekleştirilecek Alanlar:

Bu alandaki müdahaleler ve alınması gereken tedbirler bilimsel çalışmalarda belirlenen yöntemler ile ülkemizde meydana gelen kazaların analizine dayalı olarak belirlenmiş ve 6 alt başlıkta müdahale ve tedbirler ele alınmıştır;

1. Trafik Güvenliği Yönetimi,
2. Altyapı: Yol ve Yol Çevresi,
3. Araçlar,
4. Yol Kullanıcılarına Yönelik Eğitimler, Bilgilendirme Çalışmaları İle Kampanyalar,
5. Trafik Denetimleri,
6. Kaza Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon.

Trafik güvenliğinde gelişimin ölçülmesi amacıyla bu alt başlıklarda tespit edilen ölçülebilir ve sürdürülebilir hedeflerin, kurumsal ve sektörel performansın izlenmesi gerekmektedir. Strateji Belgesinin adım adım uygulanabilir olmasının temel şartları arasında ciddi, planlı ve düzenli bir izleme mekanizmasının kurulmasının önemli olduğu değerlendirilmiştir.

Bu amaçla 2012/16 sayılı Genelge ile yayımlanan 2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ile tesis edilmiş olan Eşgüdüm Kurulu'nun aynı şartlarda görevine devam etmesi, trafik güvenliği paydaşı olan kurum ve kuruluşların

faaliyetlerinin strateji belgesi ve eylem planları çerçevesinde, bu paydaşlar tarafından yürütülen faaliyetlerin bildirim, izlenmesi, raporlanması ve değerlendirilmesi bakımından Eşgüdüm Kurulu'nun aktif olarak görevlerini yerine getirmesi önem arz etmektedir.

Trafik güvenliği performansının ölçülmesi bakımından periyodik izleme mekanizması öngörülmüş olup, Strateji Belgesi ile bağlı Eylem Planlarındaki kurumsal ve sektörel gelişimin izlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla, Strateji Belgesi ile görev verilen paydaş kurumların faaliyetlerini düzenli olarak raporlamaları ve Eşgüdüm Kuruluna bilgi vermeleri önemli bir izleme mekanizması olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda;

1. Yıllık Değerlendirme ve İzleme Mekanizması:

Strateji Belgesi'ne istinaden hazırlanan Eylem Planlarında belirtilen Hedef Kartlarındaki amaçlar çerçevesinde; yıllık hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla yıllık değerlendirme toplantıları yapılacaktır. Takip eden takvim yılının başında yapılacak yıllık değerlendirme toplantılarında değerlendirme raporu tartışılarak, raporun tüm paydaşlara dağıtılması sağlanarak gerçekleştirme durumlarının eşgüdüm ve koordinasyon içinde izlenmesi hedeflenmektedir.

2. Ara Dönem Değerlendirmeleri:

6 aylık dönemler halinde Eşgüdüm Kurulu toplanarak geçen 6 ayın faaliyetleri incelenecek ve gelecek 6 aya ilişkin yapılacak faaliyetler değerlendirilerek ara dönem hedefleri izlenecektir. Bu nedenle İçişleri Bakanlığı'nın koordinesinde yapılacak olan bu izleme mekanizmasında aksaklık yaşanmaması Strateji Belgesinin amaçlarına ulaşması bakımından önem arz etmektedir.

3. Çeyrek Dönem Değerlendirmeleri:

6 aylık toplantılar arasında 3'er aylık dönemi kapsayacak raporlamaların Eşgüdüm Kuruluna ulaştırılması, çeyrek dönem raporları ile hedeflerin ve faaliyetlerin canlı tutulması öngörülmektedir. Eşgüdüm Kurulu adına sekreteryaya görevini yerine getiren EGM Trafik Başkanlığı tarafından, paydaş kurumlar tarafından gönderilen "**Üç Aylık Çeyrek Dönem Değerlendirme Raporları**" tek bir rapor haline getirilerek, Eylem Planları ve Strateji Belgesi çerçevesinde raporlanarak ilgili tüm kuruluşların bilgisine sunulacaktır.

BÖLÜM 10

TRAFİK GÜVENLİĞİ İZLEME VE DEĞERLENDİRME GÖSTERGELERİ

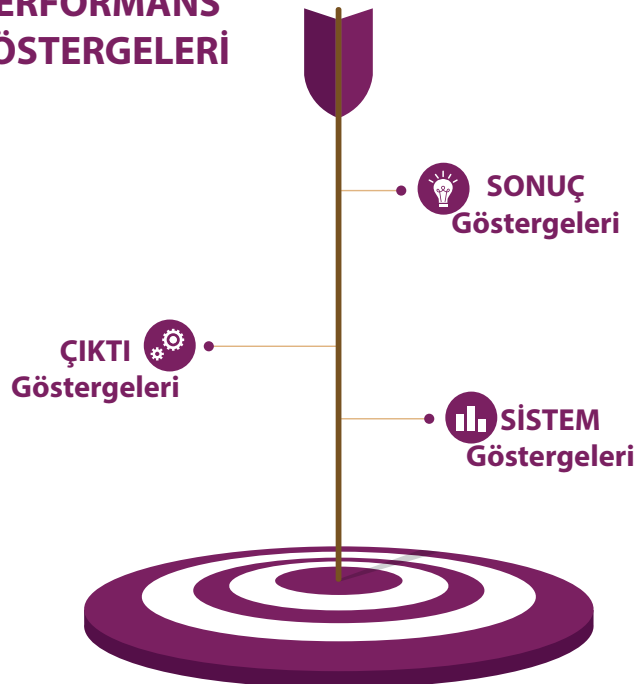
Trafik Güvenliği Stratejisi 2030 hedeflerine ulaşılması amacıyla kaydedilen ilerlemenin izlenmesi ve politika müdahale performansının değerlendirilmesi, trafik güvenliği idare kapasitesi için önemli bir sorumluluktur.

Strateji Belgesi ile paydaş kurumlara verilen görevlerin eşgüdüm içinde yürütülmesinin izlenmesi amacıyla, oluşturulan Eşgüdüm Kurulu'nun İçişleri Bakanı başkanlığında toplanması, sekretaryasının Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı tarafından yerine getirilerek 6 aylık değerlendirmelerle birlikte yıllık performans izleme toplantılarının yapılarak raporlama mekanizmalarının geliştirilmiş olması, Strateji Belgesinin sağlıklı olarak yürütülmesi izleme aracı olarak önem taşımaktadır.

Strateji Belgesi kapsamında hayata geçirilen faaliyetlerin izlenmesi için 3 tür gösterge kullanılacaktır;²⁷⁶

1. Sonuç göstergeleri,
2. Çıktı göstergeleri,
3. Sistem girdileri.

PERFORMANS GÖSTERGELERİ



²⁷⁶ Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Faaliyet: 1.2 Karayolu Güvenliği Stratejisi (2021-2030) ve Beraberindeki Eylem Planı ve Yatırım Planı, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020, s.41-54

TRAFİK GÜVENLİĞİ GÖSTERGELERİ

Trafik güvenliği göstergeleri olarak; Sonuç göstergeleri, sistem göstergeleri ve çıktı göstergeleri 3 grupta değerlendirilecektir. Bu göstergeler;

1. Sonuç göstergeleri:

Politika, amaç ve hedefler açısından nerede olduğumuzu gösterecektir.

2. Çıktı göstergeleri:

Türkiye'de karayolu güvenliği için ana risk faktörleri konusundaki performansımızı gösterecektir. Trafik güvenliğini artırmaya yönelik söz konusu risk faktörlerini etkileme çabalarımızın ne kadar iyi olduğunu göstermesi beklenmektedir.

3. Sistem girdilerine ilişkin göstergeler:

Belirli bir politika müdahalesinin uygulanmasında ne kadar ilerleme kaydettiğimizi gösterecektir.

1. SONUÇ GÖSTERGELERİ

Kurgulanan trafik güvenliği sistemi, alınan tedbirler ve eşgüdümlü çalışmalar sonucunda elde edilecek somut sonuçların sayısal olarak ifade edilmesidir.

Strateji Belgesinin hedefi olan 2030 yılına kadar trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması ve 2050 yılı genel hedefi olan sıfır can kaybı ve ciddi yaralanma hedefinin somutlaştırılmış halidir.

Alt çalışma grupları tarafından üçer aylık değerlendirmelere ilişkin raporların, yılda iki defa toplanan Eşgüdüm Kurulu tarafından görüşülerek, iyileşmeler ve gelişmelerin değerlendirilmesiyle raporlanacaktır. Raporlama dönemlerindeki;

1. Can kaybı sayısı,²⁷⁷
2. Ciddi yaralanma sayısı,²⁷⁸
3. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısı, bir önceki dönem ile gelişimin tespitine yarayacak diğer göstergelerle birlikte mukayese edilecektir.

İzleme döneminde yukarıdaki 3 başlıkta iyi yönde azalma sağlanamamış olması başarısızlık olarak değerlendirilmeyecek ve girdiler ile sistem göstergeleri incelemeye alınarak, gelecek dönem için yapılması gerekli olan kılavuz stratejiler belirlenecektir.

²⁷⁷ Can kaybı sayısı, DSÖ'nün "Trafik Kazalarından Kaynaklanan Ölümler" tanımına dayanarak kaydedilecektir.

²⁷⁸ Ciddi yaralanma sayısı "Maksimum Kısıtlanmış Yaralanma Ölçeği (MAIS)" tanımlamasına uygun olarak kaydedilecektir.

2. ÇIKTI GÖSTERGELERİ

Toplam 10 çıktı göstergesi bulunmakta olup, çıktı göstergeleri Sonuç Göstergelerine ulaşılması için sağlanan davranış değişikliğinin ölçülmesi amacıyla kullanılacaktır.

ÇIKTI GÖSTERGELERİ	2030 HEDEFLERİ
1. Hız sınırlarına uyan araçların oranı	%95
2. Emniyet kemeri kullanım oranı	%100
3. Koruyucu başlık (kask) kullanım oranı	%100
4. Çocuk koruma sistemlerinin kullanım oranı	%100
5. Alkol ve uyuşturucu madde etkisinde araç kullanmayan sürücülerin oranı	%95
6. Araç kullanırken cep telefonu kullanmayan sürücülerin oranı	%95
7. Hedef planlı denetimlerin gerçekleşme oranı	%100
8. Kaza bildirimini ile ambulansın olay mahalline varışı arasında geçen süre	8 dakika veya daha az
9. Trafikteki beş yaşından büyük araçların yüzdesi	%60
10. Altyapı güvenlik teftişine tabi tutulan karayollarının kendi içindeki oranı (Türkiye-Trans-Avrupa karayolu ağı)	%90

Bu Strateji Belgesi çerçevesinde yerine getirilmesi planlanan çalışmalarla vatandaşların trafik kurallarına daha fazla riayet etmeleri, kendilerinin veya başkalarının hayatını tehlikeye atacak riskli davranışlardan kaçınmaları, yukarıdaki tabloda belirtilen hedeflere ulaşılmasında katkıları alınmaya çalışılacaktır.

EGM Trafik Başkanlığı kayıtlarında yapılan incelemeye göre;

2019 yılında ülkemiz genelinde ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan kazaların %76'sı yerleşim yerlerinin içinde meydana gelmesine rağmen, işletme hızı yüksek olan otoyollar, devlet ve il yollarındaki aşırı hıza bağlı kazalar nedeniyle can kayıplarının %68'lik bölümü yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir.

Yine aynı incelemeye göre meydana gelen can kayıplarının yaklaşık;

- %66'sının yerleşim yerlerinin dışında olduğu,
- %13'üne yandan çarpmalı kazaların neden olduğu,
- %16'sının yayaları içerdiği,
- %40'ının gece veya alacakaranlıkta olduğu,
- %20'sinin kavşaklarda gerçekleştiği,
- %60'ının ise tek araçlı kaza şeklinde olduğu görülmektedir.

Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının önemli oranda azaltılabilmesi için; can kayıplarının yaklaşık %40'ının sebebi olarak görülen "**aşırı ve uygunsuz hızla**" etkin şekilde mücadele edilmesi ve yukarıda tablo halinde sunulan çıktı göstergelerinin yerine getirilmesi gerekmektedir.

3. SİSTEM GİRDİLERİNE İLİŞKİN GÖSTERGELER

Bu göstergeler, trafik güvenliğinin sağlanması ve 2030 ile 2050 hedeflerine ulaşılması için paydaş kurumlar tarafından gösterilecek çabanın ve sunulacak katkının anlaşılması amacıyla belirlenen göstergelerdir. Bu göstergelerin her biri, Eşgüdüm Kurulu tarafından, ilgili ve sorumlu paydaş kurumların raporlarına istinaden 6 aylık periyotlar ve yıllık ilerleme raporları ile sürekli olarak izlenecektir.

Sistem girdilerine ilişkin göstergeler kapsamında;

1. Hız
2. Emniyet Kemerli
3. Koruyucu Başlık
4. Çocuk koruma sistemi
5. Alkol / uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanma
6. Cep telefonu
7. Hedef planlı denetimler
8. Trafik kazası sonrası bakım ve tedavi
9. Araç güvenliği
10. Altyapı, alanlarında tespit edilen her bir girdi göstergesinin tanımı, gerekçesi ve gereklilikleri aşağıda tablolar halinde verilmiştir:

HIZ

Gerekçe: Hız, kazaya en çok neden olan faktörlerinden biri olup, aynı zamanda kazanın sonuçlarına da etki etmektedir.

Tanım: Hız sınırına uyan araçların yüzdesi

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Yol türü kapsamı	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü (Sonuçlar her araç için ayrı ayrı sunulmalıdır)	<ul style="list-style-type: none">• Binek araçlar,• Minibüsler,• Otobüsler,• 3,5 T'den ağır kamyonlar,• Kamyonetler,• Motorlu iki tekerlekli
Lokasyon	Ölçümler sabit ve mobil kameralardan uzakta yapılmalıdır. Ölçüm yerinin seçimi, yol ağının yol bölümlerinin rastgele örneklenmesine dayanmalı ve yol bölümlerinin örneği yol türüne göre sınıflandırılmalıdır.
Gün içindeki zaman dilimi	Ölçümler hem gece hem de gündüz yapılmalıdır. Ölçümler akan trafik koşullarında olmalıdır.
Haftanın günü	Ölçümler Salı, Çarşamba veya Perşembe günleri yapılacaktır. Haftasonu ölçümleri ayrı bir tablo halinde gösterilmelidir.
Hava Koşulları	Ölçümler kötü hava koşullarında (örneğin şiddetli yağmur, kar, buz, kuvvetli rüzgâr veya sis) yapılmamalıdır.
Tolerans	Ölçüm cihazının hata payının ötesinde tolerans gösterilmemeli, kaydedilen değerler ölçülen değerlere eşit olmalıdır.

EMNİYET KEMERİ

Gerekeç: Emniyet kemeri kullanımı pasif güvenliğin önemli bir unsurudur. Ölümcül veya ciddi şekilde yaralanmayla sonuçlanan bir kazaya karışan araç yolcularının önemli bir kısmı emniyet kemeri kullanmamaktadır.

Tanım: Emniyet kemerini kullanan sürücü ve yolcuların yüzdesi

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Doğrudan gözlem veya mümkünse kamera kullanılarak
Yol türü kapsamı	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü (Sonuçlar her araç için ayrı ayrı sunulmalıdır)	<ul style="list-style-type: none"> • Binek araçlar, • Minibüsler, • Otobüsler, • 3,5 T'den ağır kamyonlar, • Kamyonetler,
Ön ve arka koltuklar	Binek otomobillerde, sonuçlar ön ve arka koltuklar için ayrı ayrı sunulmalıdır.
Lokasyon	Şehrin farklı noktalarında farklı zamanlarda rastgele örnekleme
Gün içindeki zaman dilimi	Gündüz ve gece saatlerinde gözlemler
Haftanın günü	Haftaiçi ve haftasonu için ayrı gözlemler yapılır ve veriler ayrı ayrı gösterilir

KORUYUCU BAŞLIK

Gerekeç: Koruyucu kask kullanımı iki tekerlekli araç ve bisiklet sürücü ve yolcuları için (zorunlu olan) ve bisikletliler için önemli bir pasif güvenlik önlemi olarak kabul edilir.

Tanım: Koruyucu kask takan iki tekerlekli araç ve bisiklet sürücü ve yolcularının yüzdesi

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Doğrudan gözlem veya mümkünse kamera kullanılarak
Yol türü kapsamı (Sonuçlar 4 farklı yol türü için ayrı ayrı sunulmalıdır)	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü (Sonuçlar sürücü ve yolcular için ayrıştırılmalıdır)	Gösterge, elektrikli iki tekerlekli araç sürücülerini ve yolcularını içermelidir.
Lokasyon	Şehrin farklı noktalarında farklı zamanlarda rastgele örnekleme
Gün içindeki zaman dilimi	Gündüz ve gece saatlerinde gözlemler
Haftanın günü	Haftaiçi ve haftasonu için ayrı gözlemler yapılır ve veriler ayrı ayrı gösterilir.

ÇOCUK KORUMA SİSTEMİ

Gerekçe: Çocuk koruma sistemlerinin kullanılması pasif güvenliğin önemli bir unsurudur. Ölümcül veya ciddi şekilde yaralanan araç yolcularının önemli bir bölümü çocuk koruma sistemlerini doğru şekilde kullanmamıştır.

Tanım: Çocuk koruma sistemlerini doğru kullanan araç yolcularının yüzdesi

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Doğrudan gözlem veya mümkünse kamera kullanılarak
Yol türü kapsamı (Sonuçlar 4 farklı yol türü için ayrı ayrı sunulmalıdır)	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü	Binek otomobiller
Ön ve arka koltuklar	Tespitler ayrı ayrı yapılmalıdır
Emniyet kemeri ve çocuk koruma sistemleri	Veri toplamada emniyet kemeri (çocuklar için) ve çocuk koruma sistemlerine ilişkin veriler birbiriyle ayrıştırılmalıdır
Lokasyon	Şehrin farklı noktalarında farklı zamanlarda rastgele örnekleme
Gün içindeki zaman dilimi	Gündüz saatlerinde gözlemler
Haftanın günü	Haftaiçi ve haftasonu için ayrı gözlemler yapılır ve veriler ayrı ayrı gösterilir

ALKOL / UYUŞTURUCU MADDE ETKİSİ ALTINDA ARAÇ KULLANMA

Gerekçe: Alkol ve uyuşturucu madde etkisi altında iken araç kullanmak sıklıkla kazalara neden olan en önemli faktörlerden biri olarak belirtilir.

Tanım: Kandaki alkol içeriği (BAC) yasal sınırı dâhilinde araç kullanan sürücülerin yüzdesi.

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Nefes testi ile denetim faaliyetleri
Yol türü kapsamı (Sonuçlar 4 farklı yol türü için ayrı ayrı sunulmalıdır)	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü (Sonuçlar her araç için ayrı ayrı sunulmalıdır)	<ul style="list-style-type: none"> • Binek araçlar, • Minibüsler, • Otobüsler, • 3,5 T'den ağır kamyonlar, • Kamyonetler, • Motorlu iki tekerlekli.
Lokasyon	Şehrin farklı noktalarında farklı zamanlarda rastgele örnekleme
Gün içindeki zaman dilimi	Test için herhangi bir zaman dilimi
Haftanın günü	Haftaiçi ve haftasonu için ayrı gözlemler yapılır ve veriler ayrı ayrı gösterilir.
Tolerans	Cihazın kalibrasyon ayarı
Örnekleme Yöntemleri	Şüpheli araç sürücüleri veya bir yol kesiminden geçen araç sürücülerinin tümü
Örnek boyutu	Her coğrafi bölge için genelleme yapılabilecek şekilde belirlenecektir.

CEP TELEFONU

Gerekçe: Sürücünün dikkatinin dağılması, başta akıllı telefonlar olmak üzere mobil cihazların artan kullanımı nedeniyle son dönemde bir kaza faktörü olarak kabul edilmektedir. Son yıllarda sosyal medya ve mesajlaşma uygulamalarının yaygın kullanımı cep telefonlarının trafik güvenliğine olumsuz etkisini artırmıştır. Bu nedenle sürüş sırasında elde taşınır bir mobil cihaz kullanılması, sürücünün dikkatinin dağılması sorununu değerlendirmek için temsili olarak önerilmektedir.

Tanım: Elde taşınır bir mobil cihaz kullanmayan sürücülerin yüzdesi

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Yol kenarında veya hareketli araçlardan eğitimli gözlemciler tarafından doğrudan gözlem, varsa başka alternatifler de kullanılabilir. Örneğin: Elektronik Sistemler.
Yol türü kapsamı (Sonuçlar 4 farklı yol türü için ayrı ayrı sunulmalıdır)	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç/kullanıcı türü (Sonuçlar her araç için ayrı ayrı sunulmalıdır.)	<ul style="list-style-type: none"> • Binek araçlar, • Minibüsler, • Otobüsler, • 3,5 T'den ağır kamyonlar, • Kamyonetler, • Motorlu iki tekerlekli.
Lokasyon	Şehrin farklı noktalarında farklı zamanlarda rastgele örnekleme
Gün içindeki zaman dilimi	Gündüz ve gece saatlerinde gözlemler
Haftanın günleri	Haftaiçi ve haftasonu için ayrı gözlemler yapılır ve veriler ayrı ayrı gösterilir.

TRAFİK KAZASI SONRASI BAKIM VE TEDAVİ

Gerekçe: Kaza sonrası bakım ve travma yönetimi, kaza yerinde, sağlık birimine nakil sırasında veya daha sonrasında kazanın hemen ardından verilen ilk tıbbi tedaviyi ifade eder. Kaza oluş anı ile ilk tıbbi müdahale arasında geçen süre ve yapılan ilk tedavinin kalitesi genellikle kazanın sonuçlarını en aza indirmek bakımından önemli bir role sahiptir.

Tanım: Bedensel yaralanma ile sonuçlanan bir kazanın sonrasında yapılan acil durum çağırısı ile acil durum hizmet aracının kaza mahalline intikali arasında geçen, dakika ve saniye ile ifade edilen süredir.

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza yerindeki veriler kullanılacaktır.
Yol türü kapsamı (Sonuçlar 4 farklı yol türü için ayrı ayrı sunulmalıdır)	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar
Kaza türü	Herhangi bir aracın dâhil olduğu ölüm/yaralanma ile sonuçlanan kazalar
Lokasyon	Yol güzergahının farklı noktaları

HEDEF PLANLI DENETİMLER

Gereke: Karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında rol oynayan en önemli etkenlerden biri trafik denetimlerinin etkin, sürekli ve yoğun olarak bir program çerçevesinde uygulanmasıdır.

Tanım: Trafik denetimlerinin etkin sürekli ve yoğun olarak belirli bir program dâhilinde uygulanması

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Yol türü kapsamı	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar.
Araç türü (Sonuçlar her araç için ayrı ayrı sunulmalıdır)	<ul style="list-style-type: none">• Binek araçlar,• Minibüsler,• Otobüsler,• 3,5 T'dan ağır kamyonlar,• Kamyonetler,• Motorlu iki tekerlekli
Lokasyon	Ülke genelindeki uygun denetim noktalarında gerçekleştirilecektir
Gün içindeki zaman dilimi	Denetimler gündüz ve geceleyin ışıklandırılmış noktalarda icra edilecektir.
Haftanın günü	Denetimler hafta içi ve hafta sonu araç yoğunluğuna göre belirli denetim türlerinde yoğunlaştırılarak uygulanacaktır.
Hava Koşulları	Denetimler hava koşullarına göre sabit, seyir halinde uygulanabilecektir.

ARAÇ GÜVENLİĞİ

Gereke: Eski araçlar, yeni araçlardan daha az güvenlik donanımlarına sahiptir. Emniyet kemerleri, hava yastıkları ve araçların yola elverişlilikleri, ABS, ESC, gelişmiş acil durum frenleme, akıllı hız yardımı veya şeritten ayrılma uyarısı gibi daha yeni araçlardaki güvenlik donanımları hem kaza yapma olasılığını, hem de kazanın şiddetini azaltmaya yardımcı unsurlardır.

Tanım: Tescilli 5 yaşından büyük araçların yüzdesi.

Metodolojik Boyut	
Boyut	Öneriler
Veri toplama yöntemi	Tescil ve son yıla ait muayeneye göre araçların yaşı
Araç türü	<ul style="list-style-type: none">• Binek araçlar,• Minibüsler,• Otobüsler,• 3,5 T'dan ağır kamyonlar,• Kamyonetler,• Motorlu iki tekerlekli
Örnekleme boyutu	Binek araçlar

ALTYAPI

Gereke: Plan, tasarım ve bakım; altyapının “*karayolu güvenliği*” açısından kalitesini belirleyen unsurlardır. Karayolu altyapısı için belirlenen bir güvenlik performans göstergesi ile karayolu kullanıcı davranışından veya araç teknolojisinden bağımsız olarak karayolu ağının güvenlik kalitesinin nicel bir temsilinin sağlanması amaçlanmıştır.

Tanım: Belirli bir eşiğin üzerinde güvenlik derecesine sahip olan yollarda kat edilen mesafenin yüzdesi.

Metodolojik Boyut	
Boyut	Asgari Gereksinimler
Veri toplama yöntemi	Karayolu Güvenlik Teftişleri*
Yol türü kapsamı	Otoyollar, devlet/il yolları, kentsel ve kırsal yollar
Araç türü	Kapsam dışı
Lokasyon	Tüm karayolu ağı
Gün içindeki zaman dilimi	Kapsam dışı
Haftanın günü	Kapsam dışı
Ay	Kapsam dışı
Tolerans	Kapsam dışı
Örnekleme yöntemleri	Kapsam dışı
Örnekleme boyutu	Kapsam dışı

* Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik Kapsamında.

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADR	Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Anlaşması (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)
AGR	Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşması (European Agreement on Main International Traffic Arteries)
AETR	Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport Convention)
AK	Avrupa Komisyonu (European Commission-EC)
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
ATP	Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Bu Taşımacılık Faaliyetinde Kullanılacak Özel Ekipmana İlişkin Anlaşma
ATYM	Ana Trafik Yönetim Merkezi
ATYSM	Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezi
AUS	Akıllı Ulaşım Sistemleri
BM	Birleşmiş Milletler
BSK	Bitümlü Sıcak Karışım
CBT	Coğrafi Bilgi Teknolojileri
EDS	Elektronik Denetleme Sistemleri
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
EIT	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
ETSC	Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GPS	Küresel Konum Belirleme Sistemi
ICT	Bilgi ve İletişim Teknolojileri (Information and Communication Technologies)
IPA	Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance)
IRTAD	Uluslararası Trafik Güvenliği Bilgi ve Analiz Grubu
ITF	Uluslararası Ulaşım Forumu
ITS	Akıllı Ulaşım Sistemleri (Intelligent Transportation Systems)
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KGYS	Kent Güvenliği Yönetim Sistemleri
KTK	Karayolları Trafik Kanunu
KTY	Karayolları Trafik Yönetmeliği
Md.	madde
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organization for Economic Co-operation and Development)
PTS	Plaka Tanıma Sistemi
TEN-T	Trans Avrupa Ulaşım Ağı (Trans-European Transport Network)
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus- Asia)
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu(United Nations Economic Commission for Europe)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü
YİD	Yap İşlet Devret

KAYNAKÇA

- Accident Analysis and Prevention, Are Drivers Ready For Traffic Enforcement Drones?, Volume 122, 2019
- Accident Analysis and Prevention, Classifying Urban Crashes for Countermeasure Development, 1995
- Accident Analysis and Prevention, Personality and Behavioural Predictors of Traffic Accidents: Testing A Contextual Mediated Model, Volume 35, Issue 6, 2003
- Accident Analysis and Prevention, Personality and behavioural predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model, ScienceDirect, Volume 35, Issue 6, 2003
- Accident Analysis and Prevention, Speed Cameras, Section Control, And Kangaroo Jumps-A Meta-Analysis, 2014
- Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni, 2019
- Akıllı Ulaşım Sistemleri Terimleri Sözlüğü, "Çok modlu ulaşım/multimodal transport: Yük ve yolcunun tek bir seyahat süresince birden fazla modu kullanarak ulaşımı", Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2017
- Anadolu Ajansı: AA, Otoyollardaki Hız Koridoru Uygulaması Sonuç Verdi, Ankara, 11.08.2017
- Ankara Üniversitesi, Acil Tıp Anabilim Dalı, Tanıtım-Travma Ünitesi, 2020
- ASCE, International Conference on Sustainable Design, Engineering, and Construction, ICSDEC, The Role of Transportation in Sustainable Development, 2012, , DOI: 10.1061/9780784412688.053, 2013
- Austroroads, Balance Between Harm Reduction And Mobility In Setting Speed Limits: A Feasibility Study, report AP-R272/05. Austroroads, Sydney, 2005
- Avrupa Komisyonu, "Araçlar 1 Kasım 2012'den itibaren Daha Güvenli", Basın Açıklaması, 2016
- Avrupa Komisyonu, Avrupa İçin Dijital Ajanda, "eCall: Zaman Tasarrufu=Hayatların Korunması",2019
- Avrupa Komisyonu, Hareketlilik ve Ulaştırma, Akıllı Ulaşım Sistemleri, 2019
- British Columbia, Road Safety Enhanced Enforcement Program, 2010 Annual Report, Ministry of Public Safety and Solicitor General, Police Services Division, Canada, 2011,
- Commission Recommendation of 6 April 2004 on "Enforcement In The Field Of Road Safety", Official Journal of the European Union L 111/75, (2004/345/EC), Recommendation:8
- Critical Issues in Driver Interactions with Intelligent Transport Systems, Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: comfort through satisficing, Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments: ISBN: 978-1-84628-617-9, 1-84628-617-4 London, 2007
- DaCoTA, Deliverable 2.5, Final Report on the Pan-European In-Depth Accident Investigations Network, 2012, <https://goo.gl/d3OUuK>
- DaCoTa, Final Report on the Pan-European In-Depth Accident Investigations Network, Deliverable 2.5, 2012
- Dicle üniversitesi Tıp Fakültesi, Türkiye'de Model Olan Acil Travmatoloji Hastanesi, 2020
- Die Deutschen Versicherer, Compact Accident Research, Risk Of Tractors In Road Traffic, GRE-69-02, 2013
- DSB (Dutch Safety Board), Road Traffic Accidents With Agricultural And Construction Vehicles, Thematic study, The Hague, 2010
- Ecorys, Swov, Adv, Study On The Prevention Of Drinkdriving By The Use Of Alcohol Interlock Devices Final Report, Client: European Commission, DG for Mobility and Transport, 2014
- Edinburgh Napier University, The Effect of Police Enforcement on Road Traffic Accidents, 2010
- EMBARQ Türkiye, Yol Güvenliği Laboratuvarı (Rslab) Proje Raporu, 2015
- EMCDDA, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe: Findings from the DRUID Project, 2012
- EMCDDA, Mercek Altındaki Uyuşturucular, Avrupa'da Uyuşturucu Etkisinde Araba Kullanmaya Tepki Verilmesi, Avrupa Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığını İzleme Merkezi Brifingi 20, ISSN 1725-4450, Lüksemburg, 2009
- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge, Ankara 2016, Md. 4

Emniyet Genel Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2018

Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Toplantı Kararları, Trafik Başkanlığı, 2020

Escape, The Impact Of Enforcement On Accidents, Project Contract N°: RO-98-RS.3047, Deliverable 3 (WP2), 2002

ETSC (European Transport Safety Council), A methodological Approach to National Road Safety Policies, 2006

ETSC (European Transport Safety Council), Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030, 2018,

ETSC (European Transport Safety Council), Letter: Improving the Transparency of the Exemption Procedure for the Type Approval of New Vehicle Technologies, 2018

ETSC (European Transport Safety Council), PIN Report, Safer Roads, Safer Cities How to improve Urban Road Safety in the EU, 2019

ETSC (European Transport Safety Council), Integrating safety into the EU's urban transport policy. ETSC's reponse to the EC's Urban Mobility package, 2014,

ETSC (European Transport Safety Council), Maximising the Potential of Automated Driving in Europe, 2016

ETSC (European Transport Safety Council), PIN Report "Making Walking and Cycling on Europe's Roads Safer", 2015, <http://goo.gl/FVDAZW>

ETSC (European Transport Safety Council), Ranking EU Progress On Road Safety, 13th Road Safety Performance Index Report, 2019

ETSC (European Transport Safety Council), Reducing Deaths In Single Vehicle Collisions, PIN Flash Report 32, 2017

ETSC (European Transport Safety Council), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe, 2019

ETSC (European Transport Safety Council), Police Enforcement Strategies To Reduce Traffic Casualties in Europe, ISBN: 90-76024-06-05, 1999

ETSC (European Transport Safety Council), European Transport Safety Council, Traffic Law Enforcement Across the EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011

ETSC (European Transport Safety Council), How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads, Pin Flash Report 31, 2016

ETSC (European Transport Safety Council), Traffic Law Enforcement Across The EU, Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, Brussels, 2011

European Commission, Eldersafe-Risks And Countermeasures For Road Traffic Of The Elderly In Europe, Final report, N° MOVE/C4/2014-244, 2015

European Commission, Mobility And Transport, Road Safety, Physical Policing David M. Zaidel, Total Speeding Management (TSM) - A Different Way For Controlling Speeding, Paper presented at the 13th ICTCT Workshop, 2000

European Commission, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next Steps towards "Vision Zero", 2019

European Commission, Traffic Enforcement in Europe: Effects, Measures, Needs And Future, Final report of the ESCAPE consortium, The "Escape" Project Contract N°: RO-98-RS.3047, 2003

European Commission, Innovation and Networks Executive Agency (INEA), Installation Of Section Control & Speed Cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube, Grant number 633485, 2017

European Commission, Commission Staff Working Document, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero, SWD(2019) 283 final, 2019

European Commission, Commission Staff Working Document, White Paper Supplement - Roadmap For A European Transport Area - Towards A Transport System With Competitive And Efficient Resources, SEC (2011) 391 Final, SEC (2011) 358 Final, SEC (2011) 359 Final, COM (2011) 144 Final, Brussels, 2011

European Commission, Mobility and Transport, Professional Drivers, 06.06.2020

European Commission, Mobility and Transport, Work-Related Road Safety, 06.06.2020

- European Commission, Mobility and Transport, Road Safety, Black boxes/in-vehicle data recorders
- European Commission, Road Safety Planning, Good Practice Examples From National Road Safety Strategies in the EU, 2015
- EuroRap, Roads that cars can read, A Quality Standard for Road Markings and Traffic Signs on Major Rural Roads, Proposals for Consultation, 2013
- Federal Highway Administration, Pedestrian Safety Campaign, FHWA-SA-03-006, 2008
- Federal Office of Road Safety, Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis, Report CR 118, Department of Transport and Communications, Australia.1993
- FEVR: European Federation Of Road Traffic Victims, Justice and the PostCrash Response in the UN Decade of Action for Road Safety, Second Global High-Level Conference on Road Safety in Brasilia, 2015
- Global Road Safety Partnership, Road Safety Best Practices: Examples And Recommendation, Switzerland, 2005
- Great Britain, Home Office-Department of Transport, Road Traffic Law Review report, ISBN:0115508546, London, H.M.S.O., 1988
- Handbook of Traffic Psychology, Academic Press, Elsevier, USA, 2011
- Human Factors, Energy Damage And The Ten Countermeasure Strategies, 1973, C.15
- Institute for Road Safety Research SWOV, Speed Limits And Enforcement, 1973-2E., Voorburg, 1973
- Institute of Road Economics, Black Spot Management and Safety Analysis or Road Networks, ISBN 978-82-480-0810-1, TOI Report, Oslo, 2007
- Institute of Transport Economics, Improving road safety in Sweden, Internal report. Oslo, 1999: ESCAPE EU Project, Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement, Working paper WP1 28.2.2000 SM/1116, 2000.
- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety
- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety, ISBN: 978-2-940395-01-9, Switzerland, 2007
- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Global Road Safety Partnership, Practical Guide On Road Safety, Switzerland, 2007
- IRAP, Road Safety Toolkit, Car Occupants, 2010
- ISO Focus on the Road Safety, Safe System Approach, ISO PC/241 N55, ISO/CD 3 390001, 2011
- İçişleri Bakanlığı, Afet ve Acil Durum Başkanlığı, 2019, <https://www.afad.gov.tr/afet-turleri>
- İçişleri Bakanlığı, Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi, Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı, 12.09.2017, Ankara
- İçişleri Bakanlığı, Türkiye'de Yaşam Rehberi, Göç İdaresi Genel Müdürlüğü, Uyum ve İletişim Dairesi Başkanlığı, 2019
- Kalkınma Bakanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu, Ankara 2018
- Kalkınma Bakanlığı, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Kapsamında Türkiye'nin Mevcut Durum Analizi Projesi, Mevcut Durum Analizi Raporu, Ankara, 2017
- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Faaliyet: 1.2 Karayolu Güvenliği Stratejisi (2021-2030) ve Beraberindeki Eylem Planı ve Yatırım Planı, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020
- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Faaliyet: 2.3, Sürücü Eğitimi ve Sürücü Belgelendirme Uygulamalarının Değerlendirilmesine İlişkin Rehber ve İki Pilot İl için Yapılan Değerlendirme, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020
- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, Faaliyet: 1.3 Türkiye için Yol Güvenliği Alanında Kurumsal Çerçeve Önerisi Raporu, 2020
- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Faaliyet: 2.1 Trafik Kazalarının Fayda-Maliyet Analizi, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020
- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Faaliyet: 2.3 Bağış Kurumları Planlaması, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, 2020

- Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam, Proje Kimlik No: Europeaid/138069/IH/SER/TR, Faaliyet: 4.1 & 4.2, İletişim, Halkla İlişkiler ve Savunuculuk Stratejisi, 2020
- KfV, ROSE25, Inventory And Compiling Of A European Good Practice Guide On Road Safety Education Targeted At Young People, TREN/E3/47-2003, European Commission, 2005
- Malatest International, "Travel Time Savings And Speed: Action And Perceived" NZ Transport Agency, Research Report, ISBN 978-0-478-44508-4, Wellington, 2017
- Milli Eğitim Bakanlığı, 2023 Eğitim Vizyonu
- Millî Eğitim Bakanlığı, Trafik Adabı, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığı, 2018
- Milli Eğitim Bakanlığı, Trafik Genel Eğitim Planı, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, 2018
- N.Y.Acad. Sci., Structural Magnetic Resonance Imaging Of The Adolescent Brain, 1021, DOI: 10.1196/annals.1308.009, 2004
- National Highway Traffic Safety Administration, Analysis of Event Data Recorder Data for Vehicle Safety Improvement, DOT HS 810 935,2008
- OECD/ECMT, Speed Management, ISBN 92-821-0377-3 OECD Publishing, 2006
- OECD/Keeping Children Safe In Traffic, ISBN-92-64-10629-4, 2004
- OECD/ECMT Transport Research Centre, Young drivers: the Road to Safety, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Paris, 2006
- OECD/ECMT, Speed Management, ISBN 92-821-0377-3, Paris, 2006
- OECD/ITF, Towards Zero Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, ISBN 978-92-821-0195-7, 2008
- OECD/ITF, Zero Road Deaths and Serious Injuries Leading a Paradigm Shift to a Safe System Research Report, ISBN 978-92-82-10805-5, OECD Publishing, Paris, 2016
- Okul Servis Şoförleri Eğitici Eğitimi Semineri, Trafikte Hak İhlalleri Sonucu Birey, Toplum ve Çevreye Verilen Zararlar Sunumu, Antalya, 2015
- Organization of Islamic Cooperation (COMCEC), Standing Committee for Economic and Commercial Cooperation, Improving Road Safety in the OIC Member States, Comcec Coordination Office, Ankara, 2016
- Physica A, Statistical Mechanics and Its Applications, "Failure of classical traffic flow theories: Stochastic highway capacity and automatic driving" Doi: 1601.025852016
- RAC Report on Motoring 2018, The Frustrated Motorist, London, 2019
- Regional Science and Urban Economics, "Traffic calming and neighborhood livability: Evidence from housing prices in Portland", ISSN 0166-0462, c.74
- RoSaCe, Road Safety Cities in Europe, Towards a Street Safety Education Model, Methodological Guidelines, 2009
- Rule-following In BGUG campaign "Risk out" background paper, Frankfurt, 2009
- SafetyCube, The Application Of Systems Approach For Road Safety Policy Making, Deliverable 8.1 of the H2020 project. Ref. Ares(2016)6208891, 2016, UK
- Sağlık Bakanlığı, Balıkesir İl Sağlık Müdürlüğü, Atatürk Şehir Hastanesi, Travma Ünitesi, 2020
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi
- Science ABC, The History And Evolution Of Traffic Lights, Amazon.com, Inc. 2019
- State of New South Wales, NSW Road Safety Strategy 2012-2021, Directorate General of Transport for NSW, 2012
- Suç ve Ceza, Türkiye Barolar Birliği Yayınları:261, ISBN: 978-605-5316-98-3, Tercüme Eden ve Yayına Hazırlayan: Tuğrul Veli, İstanbul, 2014
- Summary And Publication Of Best Practices In Road Safety In The Member States, Part F1 Thematic Report: Education And Campaigns, ISBN: 978-605-378-146-2, 2007
- SUPREME Project, AB Üyesi Ülkelerde Karayolu Güvenliğinde En İyi Uygulamaların Özeti ve Yayını Konulu

- Rapor: Eğitim Ve Kampanyalar, Ser-Tren/E3-2005-Supreme-S07.53754, 2007
- Swedish National Road Administration, Young Novice Drivers, Driver Education And Training, Literature review, VTI rapport 491A, 2003
- Swedish National Road and Transport Research Institute, Evaluation Of 2+1 Roads With Cable Barrier, VTI Report 636 A, 2009
- SWEROAD, Türkiye Cumhuriyeti Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTGi) Projesi, Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, Ana Rapor, 2001
- SWOV, Institute for Road Safety Research, Efficient Police Surveillance Of Alcohol In Traffic: Annual Report Experiment In The Leiden Sub-Region. Leidschendam, Report: 91-46, 1991
- SWOV, Institute for Road Safety Research, The Enforcement Chain: Traffic Law Enforcement And Road Safety Targets, D-2000-11, Road Safety Workshop, 27 - 28 September 1999, Project number SWOV: 75.922, the Netherlands, 2000
- SWOV, Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020, Leidschendam, 2006
- SWOV, Post-Licence Training For Novice Drivers, Fact sheet, Leidschendam, the Netherlands, 2009
- SWOV, Principles For Safe Road Design. SWOV-factsheet, The Hague, 2017
- SWOV, Processes And Patterns, The Utilisation Of Knowledge in Dutch Road Safety Policy, ISBN: 978-90-73946-00-2, Leidschendam, 2011
- TBMM Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı, "Şehir Merkezlerindeki İşlek Caddelerin Trafik Sorunlarının Araştırılması ve Alınabilecek Önlemlerin Belirlenmesi Hakkında Karar", Karar No: 21, Karar Tarihi:08/05/2018
- The DRIVE-SAFE Project, Signal Processing and Advanced Information Technologies for Improving Driving Prudence and Accidents, OTAM Automotive Research Center, 2013
- The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, The Effectiveness of Stationary versus Moving Police Vehicles on Compliance with Speed Limit, Volume: 28 issue:3, 1986
- The Sage Dictionary of Crime, Social Control Theory, Ed. Eugene McLaughlin, John Muncie, London, Sage Publication, 2001
- The Swedish Transport Administration, Renewed Commitment to Vision Zero Intensified efforts for transport safety in Sweden, Production: Ministry of Enterprise and Innovation Item no: N2016.34, 2016
- The World Bank Global Road Safety Facility, Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, 2009
- TOI, Effects Of Information Campaigns On Behaviour And Road Accidents-Conditions, Evaluation And Cost Effectiveness, TOI report 727/2004, Oslo, Norway, 2004
- Traffic Safety and Health, Traffic Safety In Planning - A Multi-Dimensional Model For The Zero Vision, Proc. In Transportation, New Mobility, Second International Conference, ISBN 3-540-67443-8. Berlin, 2000
- Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi-TUAD, Profesyonel Sürücülerde Mesleki Stres ve Sapkın Sürücü Davranışları İlişkisinde Tükenmişlik Seviyesinin Aracı Rolü, 1(1), ISSN 2667-8071, Ankara, 2018
- Transport Research Arena, Network Safety Management-A French-German Cooperation, TRA2006, Göteborg, 2006
- Transportation Research Record, Journal of the Transportation Research Board, An analysis of the effects of speed limit enforcement cameras with differentiation by road type and catchment area, Doi: 10.3141/1865-05, Volume: 1865 issue: 1, 2004
- TRL, How can we produce safer new drivers? A review of the effects of experience, training and limiting exposure on the collision risk of new drivers, Insight Report INS005, ISBN 978-1-84608-827-8, 2010
- TRL, Review Of The Road Safety Of Disabled Children And Adults, Prepared for Road Safety Division, Department for Transport, TRL Report TRL559, ISSN 0968-4107, 2002
- TRL, Transport Research Laboratory, The Safety Of Fleet Car Drivers: A Review Prepared For Road Safety Division, Department Of The Environment, Transport and the Regions, ISSN 0968-4107, TRL REPORT 390, 1999
- TRL, Transport for London, How Methods And Levels Of Policing Affect Road Casualty Rates, Report: 637,

2005

TÜBİTAK, Bilgem, Akıllı Şehir Broşürü, 171212

TÜBİTAK, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi, 2003 Ankara

TÜİK, İstatistik Bülteni Sayı: 33712, İstatistiklerle Yaşlılar, Hayat İstatistikleri, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi İstatistikleri (2014-2019), 2020

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Temmuz 2019

Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı, Karayolu Güvenliği – Trafikte %100 Yaşam Projesi, Yönetici Özeti

Türkiye Ulusal Programı 2013-Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı, Karayolu Güvenliği-Trafikte %100 Yaşam Projesi,1.2. Mevcut Stratejinin Ara Dönem Değerlendirilmesi, 2020

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Satış Cinsine Göre Yol Ağı (Km.), 01.01.2020

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, İl Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, 2020

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, 2020

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019-2023 Stratejik Planı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023, Ankara, 2010

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023) ve ki Eylem Planı (2014-2016), UAB Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2014

Ulusal Travma ve Acil Cerrahi Derneği, (TRK) Travma ve Resüsitasyon Kurs Kitabı

Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi, Kamusal Düzenleme Olarak Sürücü Belgesi Verilmesinin (Trafik Eğitiminin) Özel Kuruluşlara Devrinin Sosyo-Ekonomik Maliyetleri, ISSN: 2147-80600, Yıl: 3, Cilt: 3, Sayı: 1, 2017

UNCTAD, United Nations Conference On Trade And Development, Road Safety-Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development, Transport And Trade Facilitation Series No 10, 2017

UNDP Türkiye, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, 2019

UNECE, Aggressive Driving Behaviour (Background Paper), Fourth Road Safety Week, 2004

UNECE, Inland Transport Committee, Consolidated Resolution On Road Traffic, ECE/TRANS/211, New York and Geneva, 2010

UNECE, Inland Transport Committee, Consolidated Resolution On Road Traffic, ECE/TRANS/211, New York and Geneva, 2010

United Nations, Convention on the Rights of Persons with Disabilities, Resolution A/RES/61/106, CRPD/C/GC/6, Treaty Series, vol. 2515, New York, 2006

United Nations, DESA: The United Nations Department of Economic and Social Affairs

United Nations, Discussion Paper: Developing Indicators For Voluntary Global Performance Targets For Road Safety Risk Factors And Service Delivery Mechanisms, 2017

United Nations, General Assembly, Resolution adopted by the General Assembly, 64/255. Improving Global Road Safety, Sixty-fourth session Agenda item 46, 09-47713, 2010

United Nations, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020

University of Otago, Factsheet 44, Work Related Fatal Injury Study-3: Work-related Road Traffic Fatalities 1999-2014, Injury Prevention Unit, 2019

University of Leeds, European Transport Safety Council, Study On The Regulatory Situation In The Member States Regarding Brought-In (I.E. Nomadic) Devices And Their Use: In Vehicles, Study tendered by the European Commission (SMART 2009/0065) Final Report, IGES, University of Leeds, ETSC, EU, 2010

- U.S. Department of Transportation, Driver Behavior and Legal Sanctions, In Driver Behavior-Cause and Effect, 1968
- U.S. Department of Transportation, Speed Enforcement Program Guideline, DOT HS 810 915 Washington DC, 2008
- U.S. Department of Justice, Office of Justice Programs, Bureau of Justice Statistics Special Report, NCJ 226672, 2009
- U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration, The Economic and Societal Impact of Motor Vehicle Crashes, 2010 (Revised), DOT HS 812 013, Washington DC, 2015
- WHO, Strengthening Road Safety Legislation: A Practice And Resource Manual For Countries, ISBN: : 978-605-149-542-2, 2013
- WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention, ISBN 92 4 156260 9, , Geneva, 2004
- WHO, Advocating For Road Safety And Road Traffic Injury Victims: A Guide For Nongovernmental Organizations, ISBN 978 92 4 150332 7, 2012
- WHO, Data Systems: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN: 978-605-149-693-1, Geneva, 2010
- WHO, Developing Policies To Prevent Injuries And Violence: Guidelines For Policy-Makers And Planners, Geneva, World Health Organization, 2006.
- WHO, Enforcement of Traffic Laws, 2 pages flyer, Save Lives Technical Pack
- WHO, First Global Ministerial Conference on Road Safety
- WHO, Global Status Report on Road Safety 2018 ve The World Bank, Transport for Health: The Global Burden of Disease from Motorized Road Transport. Seattle, WA: IHME: Health Organization, Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit, ISBN 978-92-4-151179-7, 2016
- WHO, Global Status Report On Road Safety 2018: Summary, Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO). WHO/NMH/NVI/18.20
- WHO, Global Status Report On Road Safety 2018: Summary, WHO/NMH/NVI/18.20, Geneva, 2018
- WHO, Global Status Report On Road Safety, ISBN 978-92-4-156568-4 © World Health Organization, Geneva 27 Switzerland 2018
- WHO, Mobile Phone Use: A Growing Problem of Driver Distraction, 2011 ISBN 978 92 4 1500890.
- WHO, Pedestrian Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, Geneva, 2013
- WHO, Pedestrian Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978 92 4 150535 2, Geneva, 2013
- WHO, Post-Crash Response: Supporting Those Affected By Road Traffic Crashes, Geneva, 2016
- WHO, Powered Two- And Three-Wheeler Safety: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, ISBN 978-92-4-151192-6, Geneva, 2017
- WHO, Prehospital Trauma Care Systems, Geneva, 2005
- WHO, Road Traffic Injury Prevention Training Manual, ISBN 92 4 154675 1, 2006
- WHO, Save Lives - A Road Safety Technical Package, ISBN 978-92-4-151170-4, 2017
- WHO, Speed Management: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners, Geneva, 2008
- WHO, Strengthening Road Safety Legislation: A Practice And Resource Manual For Countries, ISBN: 978-605-149-542-2, 2013
- WHO, Trafik Güvenliği Çalışmaları Avrupa ve Türkiye'de Can Kaybını Önleme Sunumu, Program Yönetimi, Şiddet & Yaralanma Önleme, DSÖ, Dünya Trafik Kazası Mağdurlarını Anma Günü İstanbul, 2018
- WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention, ISBN 92 4 156260 9, Geneva, 2004
- WHO, Youth and Road Safety, ISBN 92 4 159511 6, Geneva, 2007
- World Resources Institute, Sürdürülebilir & Güvenli Trafikte Sıfır Can Kaybı için Vizyon & Kılavuz, Washington DC, ISBN 978-1-56973-927-7, 2018
- Worldbank-Embarq-World Resources Institute-Global Road Safety Facility, Sustainable & Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths, ISBN 978-1-56973-927-7, Washington DC, 2018

Yer Altı Kaynakları Dergisi/MTBilimsel, İş Sağlığı ve Güvenliğinde Kaza Zinciri Teorisinin Önemi ile Açık İşletmelerdeki Tehlikeli Hareket ve Tehlikeli Durumlar, ISSN 2146-943, Yıl:2 Sayı: 3, 2013

YOURS-Youth for Road Safety, Youth for Road Safety Action Kit, ISBN 978-90-9026297-0, Amsterdam, 2012

STRATEJİ BELGESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLEN STRATEJİ BELGESİ HAZIRLAMA REFERANS DOKÜMANLARI VE PAYDAŞ KURUMLARIN STRATEJİ BELGELERİ

a. Strateji Belgesi Hazırlama Kılavuzları

- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2020-2022 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi
- Kalkınma Bakanlığı (mülga) Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu 3. Sürüm (2018)
- Maliye Bakanlığı Performans Programı Hazırlama Rehberi (2009)

b. Paydaş Kurumların Strateji Belgeleri ve Eylem Planları

- Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığını 2019-2023 Stratejik Planı
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (mülga) Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı 2010-2023
- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (mülga) Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2016-2019)
- Çevre ve Orman Bakanlığı AB Entegre Çevre Uyum Stratejisi
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Plan
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı 2020
- Emniyet Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı
- İçişleri Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı
- İçişleri Bakanlığı Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi (2017)
- Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)
- KENTGES Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (2010-2023)
- Milli Eğitim Bakanlığı 2023 Eğitim Vizyonu
- Milli Eğitim Bakanlığı Trafik Genel Eğitim Planı (2018)
- Radyo Televizyon Üst Kurulu 2019-2023 Stratejik Planı
- Sağlık Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2023 Sanayi ve Teknoloji Stratejisi
- Tarım ve Orman Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı
- Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi (2017)
- Türk Kızılay Stratejik Planı 2016-2020
- Türk Standartları Enstitüsü Stratejik Planı 2019-2023
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Stratejik Plan 2019-2023
- Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2016-2019)
- Ulaştırma Bakanlığı (mülga) Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Plan 2019-2023
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023)
- Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları 2003-2023 Strateji Belgesi
- Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi 2010-2020

**ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI (2019-2023) HAZIRLIKLARI KAPSAMINDA OLUŞTURULAN
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONLARI İLE ÇALIŞMA GRUPLARININ RAPORLARI**

- Adalet Hizmetlerinde Etkinlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Ar-Ge ve Yenilik Ekosisteminin Güçlendirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Bilgi ve İletişim Teknolojileri Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Büyüme Dinamikleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Çevre ve Doğal Kaynakların Sürdürülebilir Yönetimi Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Çocuk ve Gençlik Özel İhtisas Komisyonu Çocuk Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Çocuk ve Gençlik Özel İhtisas Komisyonu Gençlik Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Eğitim Sisteminde Kalitenin Artırılması Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Güvenlik Hizmetlerinde Etkinlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- İş Sağlığı Ve Güvenliği Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Mesleki Eğitimde Niteliğin Artırılması Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Sağlıklı Yaşam Ve Bağımlılıkla Mücadele Çalışma Grubu Sağlıklı Yaşam Alt Çalışma Grubu Raporu (2018)
- Sosyal Güvenlik Sisteminin Sürdürülebilirliği Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Yaşlanma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)
- Yerel Yönetimler Ve Hizmet Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2018)

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ VE 2021-2023 EYLEM PLANI'NIN HAZIRLANMASI KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLEN ULUSLARARASI STRATEJİ BELGESİ HAZIRLAMA REFERANS DOKÜMANLARI

a. Birleşmiş Milletler

- BM Genel Kurulu'nun 18 Nisan 2018 tarihli "Karayolu Trafik Güvenliği" konulu kararı
- BM Genel Kurulu'nun 2 Mayıs 2016 tarihli "Küresel Karayolu Trafik Güvenliğinin Güçlendirilmesi" konulu kararı
- BM Genel Kurulu'nun 21 Ekim 2015 tarihli "Sürdürülebilir Kalkınma 2030 Ajandası" konulu kararı
- BM ve DSÖ tarafından yayınlanan 19 Kasım 2015 tarihli Brezilya Deklarasyonu
- BM ve DSÖ tarafından yayınlanan 20 Şubat 2020 tarihli Stocholm Deklarasyonu
- BM'nin 14.08.2009 tarihli Economic Commission For Europe, Ece/Trans/Wp.1/123, Consolidated Resolution On Road Traffic konulu dokümanı
- BM'nin 21.11.2018 tarihli United Nations Road Safety Trust Fund, Global Framework Plan of Action for Road Safety konulu dokümanı

b. Avrupa Birliği

- AB Komisyonu'nun 13.10.2014 tarihli Road Safety Planning: Good Practice Examples From National Road Safety Strategies In The EU konulu dokümanı
- AB Komisyonu'nun 17.5.2018 tarih ve COM(2018) 293 final sayılı Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions Europe On The Move, Sustainable Mobility For Europe: Safe, Connected And Clean
- AB Komisyonu'nun Towards A European Road Safety Area Policy Orientations On Road Safety 2011-2020 konulu dokümanı
- AB Konseyi'nin 17 Mayıs 2018 tarihli "Avrupa İçin Sürdürülebilir Hareketlilik: Güvenli, Bağlantılı ve Temiz" konulu kararı
- AB Konseyi'nin 19 Haziran 2019 tarihli "AB Trafik Güvenliği Politika Çerçevesi 2021-2030 "Vizyon Sıfır"a Doğru Gelecek Adımları" konulu kararı.
- AB Konseyi'nin 8 Haziran 2017 tarihli "Valetta Deklarasyonu" konulu kararı

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ VE 2021-2023 EYLEM PLANI'NIN HAZIRLANMASI KAPSAMINDA İNCELENEN BAZI ÜLKELERİN TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGELERİ VE EYLEM PLANLARI

Avustralya	Ulusal Yol Güvenliği Stratejisi (2011-2020)
Birleşik Krallık	Güvenli Yol Güvenliğinin İnşası İçin Müşterek Çalışma-İngiliz Yol Güvenliği Strateji Belgesi
Hollanda	Yol Güvenliği Strateji Planı (2008-2020)
Norveç	Yol Güvenliği Aksiyonu Ulusal Planı (2018-2021)
Yeni Zelanda	Yol Güvenliği Stratejisi (2020-2030) ve Yol Güvenliği Aksiyon Planı (2020-2022)

3 MART 2020 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI

5. EŞGÜDÜM KURULU KATILIMCILARI

S.N.	KURUM ADI	KATILIMCI ADI SOYADI	ÜNVANI
1	Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı	Doç. Dr. Mehmet Zahid SOBACI	Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkan Yardımcısı
2	Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı	Emin Sadık AYDIN	Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürü
3	Adalet Bakanlığı		
	Ceza İşleri Genel Müdürlüğü	Ali ÖZTÜRKMEN	Genel Müdür Yardımcısı
4	Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı		
		Dr. Mehmet Selim BAĞLI	Bakan Yardımcısı
	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı		
	Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü	Nazan ÖZYÜREK	Genel Müdür Yardımcısı V.
5	ÇED, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü	Sn. Ahmet Talha TÜRKOĞLU	Genel Müdür Yardımcısı
	Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü	Mehmet ÖZTÜRK	Genel Müdür Yardımcısı
	Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü	Kemalettin SAKİN	Genel Müdür Yardımcısı
6	Hazine ve Maliye Bakanlığı		
	Sigortacılık Genel Müdürlüğü	Dr. Ahmet GENÇ	Genel Müdür V.
	İçişleri Bakanlığı		
		Süleyman SOYLU	Bakan
		Muhterem İNCE	Bakan Yardımcısı
7	Emniyet Genel Müdürlüğü	Mehmet AKTAŞ	Emniyet Genel Müdürü/ Vali
		Mehmet YAVUZ	Trafik Başkanı
		Ümit MUTLU	Trafik Başkan Yardımcısı
		Zeki BAL	Trafik Başkan Yardımcısı V.
		Tolga HAKAN	2. Sınıf Emniyet Müdürü
	İller İdaresi Genel Müdürlüğü	Ali ÇELİK	Genel Müdür
	Jandarma Genel Komutanlığı	Orgeneral Arif ÇETİN	Jandarma Genel Komutanı
		Tümgeneral Fuat GÜNEY	Asayiş Başkanı
		Albay Özgür Ecevit TAŞCI	Trafik Hizmetleri Daire Başkanı
8	Milli Eğitim Bakanlığı		
		Prof. Dr. Mustafa SAFRAN	Bakan Yardımcısı
9	Sağlık Bakanlığı		
		Dr. Şuayip BİRİNCİ	Bakan Yardımcısı
10	Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı		
		Mehmet Fatih KACIR	Bakan Yardımcısı
11	Tarım ve Orman Bakanlığı		
	Bitkisel Üretim Genel Müdürlüğü	Burhan DEMİROK	Genel Müdür Yardımcısı
12	Ticaret Bakanlığı		
	Gümrükler Genel Müdürlüğü	Yakup SEFER	Genel Müdür Yardımcısı

13	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı		
		Enver İSKURT	Bakan Yardımcısı
	Karayolları Genel Müdürlüğü	Abdülkadir URALOĞLU	Genel Müdür
	Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü	Mahmut GÜRSES	Genel Müdür V.
14	Türkiye Radyo-Televizyon Kurumu Genel Müdürlüğü	Neslihan MUMCU	Kamu Koordinasyon Müşavirliği
15	Türk Kızılay Genel Müdürlüğü	Dr.İbrahim ALTAN	Genel Müdür
16	Türk Standartları Enstitüsü	Prof.Dr. Adem ŞAHİN	Türk Standartları Enstitü Başkanı
17	Radyo ve Televizyon Üst Kurulu	İbrahim USLU	Başkan Yardımcısı
18	Egis International (Karayolu Güvenliği Trafikte %100 Yaşam Projesi)	Adnan RAHMAN	AB Projesi Takım Lideri
		Sevinç YAMAN	AB Projesi Takım Lider Yardımcısı

8 ARALIK 2020 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI

6. EŞGÜDÜM KURULU KATILIMCILARI

S.N.	KURUM ADI	KATILIMCI ADI SOYADI	ÜNVANI
1	Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı	Prof. Dr. Mehmet Zahid SOBACI	Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkan Yardımcısı
2	Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı	Faruk CİRİT	Ulaştırma ve Lojistik Dairesi Başkanı
Adalet Bakanlığı			
3		Şaban YILMAZ	Bakan Yardımcısı
	Ceza İşleri Genel Müdürlüğü	Yakup MOĞUL	Genel Müdür
Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı			
4		Dr. Mehmet Selim BAĞLI	Bakan Yardımcısı
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı			
5		Hasan SUVER	Bakan Yardımcısı
	Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü	Nazan ÖZYÜREK	Hava Yönetimi Dairesi Başkanı
	Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü	Turan KONAK	Genel Müdür
Hazine ve Maliye Bakanlığı			
6		Dr. Nureddin NEBATİ	Bakan Yardımcısı
	Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düz. ve Dnt. Kurumu	Mete GÜLER	Başkan Yardımcısı
İçişleri Bakanlığı			
7		Süleyman SOYLU	Bakan
		Muhterem İNCE	Bakan Yardımcısı
	Emniyet Genel Müdürlüğü	Mehmet AKTAŞ	Emniyet Genel Müdürü/ Vali
		Mehmet YAVUZ	Trafik Başkanı
		Ümit MUTLU	Trafik Başkan Yardımcısı
		Zeki BAL	Trafik Başkan Yardımcısı V.
		Tolga HAKAN	2. Sınıf Emniyet Müdürü
	İller İdaresi Genel Müdürlüğü	H.Kürşat KIRBIYIK	Genel Müdür
	Jandarma Genel Komutanlığı	Orgeneral Arif ÇETİN	Jandarma Genel Komutanı
		Albay Özgür Ecevit TAŞÇI	Trafik Hizmetleri Daire Başkanı
Milli Eğitim Bakanlığı			
8	Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü	Dr. Muammer YILDIZ	Genel Müdür
Sağlık Bakanlığı			
9		Dr. Şuayip BİRİNCİ	Bakan Yardımcısı
	Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü	Uzm. Dr. Eren USUL	Acil Sağlık Hizmetleri Daire Başkanı
Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı			
10		Hasan BÜYÜKDEDE	Bakan Yardımcısı
	Sanayi Genel Müdürlüğü	Dr. Halil İbrahim ÇETİN	Genel Müdür
Tarım ve Orman Bakanlığı			
11	Bitkisel Üretim Genel Müdürlüğü	Sabahat GÜLLÜOĞLU	Bitki Besleme ve Teknoloji Geliştirme Daire Bşk.
Ticaret Bakanlığı			
12		Rıza Tuna TURAGAY	Bakan Yardımcısı
	Gümrükler Genel Müdürlüğü	Yakup SEFER	Genel Müdür Yardımcısı

13	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı		
		Enver İSKURT	Bakan Yardımcısı
	Karayolları Genel Müdürlüğü	Abdülkadir URALOĞLU	Genel Müdür
	Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü	Murat BAŞTOR	Genel Müdür
14	Türkiye Radyo-Televizyon Kurumu Genel Müdürlüğü	Muhsin YILDIRIM	Genel Müdür Müşaviri
15	Türk Kızılay Genel Müdürlüğü	Dr.İbrahim ALTAN	Genel Müdür
16	Türk Standartları Enstitüsü	Prof.Dr. Adem ŞAHİN	Türk Standartları Enstitü Başkanı
17	Radyo ve Televizyon Üst Kurulu	Murat ELLİALTI	RTÜK İzleme ve Değerlendirme Daire Başkanı
18	Dünya Sağlık Örgütü Türkiye Ofisi	Prof. Dr.Toker ERGÜDER	Program Yöneticisi

TRAFİKTE
**HER YIL
DAHA
İYİYE**



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI**



Emniyet
Genel Müdürlüğü



Jandarma
Genel Komutanlığı