



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
STRATEĞI VE BÜTÇE BAŞKANLIĞI

ON İKİNCİ KALKINMA PLANI
(2024-2028)

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

ÇALIŞMA GRUBU RAPORU

ANKARA 2023

ISBN 978-625-8356-67-0

Bu yayının tüm hakları Strateji ve Bütçe Başkanlığına aittir.
Kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir.

İÇİNDEKİLER

TABLolar	iii
ŞEKİLLER	iv
KISALTMALAR	v
KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMA GRUBU KOMİSYON ÜYELERİ	viii
YÖNETİCİ ÖZETİ	x
1. GİRİŞ	1
2. MEVCUT DURUM ANALİZİ	5
2.1 Dünyada Genel Durum	5
2.1.1 Birleşmiş Milletler Tarafından Atılan Stratejik Adımlar	9
2.1.2 Güvenli Sistem Yaklaşımı ve Vizyon Sıfır	18
2.1.3 Bazı Ülke Uygulamaları	20
2.2 Türkiye’de Mevcut Durum	25
2.2.1 Türkiye’deki Motorizasyon Eğilimi ve Karayolu Trafik Güvenliği İlişkisi	25
2.2.2 Türkiye’de Trafik Güvenliği Alanında Atılan Stratejik Adımlar	34
2.2.3 2021-2022 Döneminde Türkiye’de Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır Yaklaşımı Çerçevesinde Müdahale Gerçekleştirilen Alanlar	40
2.3 Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler ve Uluslararası Konum	45
2.4 On Birinci Kalkınma Planı Döneminin Değerlendirilmesi	50
3. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ	56
3.1 Uzun Vadeli Hedefler (2050 Hedefleri)	56
3.2 2030 Hedefleri	57
3.3 Trafik Güvenliği Küresel Çalışmaları ve Gelecek Projeksiyonu	61

3.3.1 Trafik Güvenliği Gelecek Projeksiyonu	61
3.3.2 Birleşmiş Milletler ve Avrupa Birliğinin Temel Dokümanları Çerçevesinde İkinci Aksiyon 10 Yılı Hedefleri	62
3.4 Uluslararası Kuruluşların Tavsiyeleri Çerçevesinde Görüş, Öneri ve Değerlendirmeler.....	65
3.4.1 Genel Hususlar	65
3.4.2 Trafik Güvenliği Yönetimi.....	66
3.4.3 Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi	67
3.4.4 Araç Güvenliği	69
3.4.5 Trafik Güvenliği Eğitimi.....	70
3.4.6 Denetim	71
3.4.7 Kaza Sonrası Müdahale	71
3.5 Temel Amaçlar, Politikalar, Uygulama Stratejileri ve Tedbirler	73
3.5.1 Öncelikli Alanlar	73
3.5.2 Trafik Güvenliği Yönetimi.....	75
3.5.3 Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi	80
3.5.4 Araç Güvenliği	83
3.5.5 Trafik Güvenliği Eğitimi.....	85
3.5.6 Denetim	88
3.5.7 Kaza Sonrası Müdahale	91
4. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME.....	93
KAYNAKÇA.....	96

TABLÖLAR

Tablo 1 Uluslararası Karayolu Koridorları ve Ülkemiz	26
Tablo 2 Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri	37
Tablo 3 Ülkemizde Yaya Can Kayıpları	49
Tablo 4 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı Kapsamında 2021 Yılında Yürütülen Çalışmalar.....	52
Tablo 5 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı Kapsamında 2022 Yılında Yürütülen Çalışmalar.....	53
Tablo 6 2030 Hedefleri Çıktı Göstergeleri	59
Tablo 7 Birleşmiş Milletlerin Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Hedefleri	63
Tablo 8 Kilit Performans Göstergeleri (KPG) Listesi ve Temel Metodoloji	64

ŞEKİLLER

Şekil 1 Gelir Dağılımına Göre Nüfus, Araç ve Trafikteki Ölümler.....	6
Şekil 2 Dünya Genelinde 5-14 Yaş Çocuk Ölümünün Nedenleri	7
Şekil 3 Yıllık Bir Milyon Kişi Başına AB ve Küresel Karayolu Ölümleri.....	8
Şekil 4 Dünyada ve Türkiye’de Trafik Güvenliği Kronolojisi	10
Şekil 5 Güvenli Sistem Yaklaşımı	18
Şekil 6 Karayolu Trafik Güvenliği İçin Yeni Küresel Eylem Planı Çerçevesi.....	20
Şekil 7 Güvenli Okul Yolları	23
Şekil 8 KGM, Karayolu Ağ Durumu Haritası, 2022	27
Şekil 9 Ülkemizde Modlara Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı, 2021	27
Şekil 10 Ülkemizde Taşıt x Km, Ton x Km, Yolcu x Km Değerleri, 2003-2020	28
Şekil 11 Bazı Ülkelerde 1.000 Kişiye Düşen Otomobil ve Taşıt Sayısı.....	29
Şekil 12 Araç-Sürücü ve Nüfus Verileri, (2015-2021)	30
Şekil 13 2015-2021 Ölümlü Kaza Sayıları	30
Şekil 14 2015-2021 Trafik Kazası Ölümleri.....	31
Şekil 15 2015-2021 Yaya Ölümleri	32
Şekil 16 2021 Yılı Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Neden Olan Unsurlar	33
Şekil 17 Kurumsal Yapılar.....	39
Şekil 18 Ülkemizde 100 Bin Kişi Başına Kaza Yeri ve Sonrası Can Kaybı (2010-2020)	45
Şekil 19 Ülkemizde 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı	46
Şekil 20 Bölgelere Göre 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı	47
Şekil 21 AB Üyesi Ülkeler ve Türkiye’de 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı Oranı 2021	47
Şekil 22 Performans Göstergelerinin İlerleme Durumu	54
Şekil 23 İhtisas Gruplarına Göre Performans Göstergelerinin İlerleme Durumu.....	55
Şekil 24 2030 Hedefi-Can Kayıplarının %50 Azaltılması (100 bin kişi başına düşen oran).57	
Şekil 25 2030 Hedefi-Can Kayıplarının %50 Azaltılması (Hastane ölümler dahil can kayıpları sayısı)	58

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ACEA	Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (European Automobile Manufacturers Association)
ADR	Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması
AECS	Kaza Acil Çağrı Sistemleri (Accident Emergency Call Systems)
AFAD	Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AIDS	Edinsel Bağışıklık Yetmezliği Sendromu (Acquired Immune Deficiency Syndrome)
BAC	Kandaki Alkol Konsantrasyonu (Blood Alcohol Concentration)
BM	Birleşmiş Milletler
CARE	Eleştirel Analiz Raporlama Ortamı (Critical Analysis Reporting Environment)
CENELEC	Avrupa Elektronik Standardizasyon Komitesi
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
EBA	Eğitim Bilişim Ağı
EDR	Olay Veri Kaydedici (Event Data Recorder)
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
ETSC	Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (European Transport Safety Council)
Euro NCAP	Avrupa Yeni Otomobil Değerlendirme programı (European New Car Assessment Programme)
GPS	Küresel Konumlama Sistemi (Global Positioning System)
GSMH	Gayri Safi Millî Hâsıla
IHME	Sağlık Ölçüm ve Değerlendirme Enstitüsü (Institute For Health Metrics And Evaluation)

IRAP	Uluslararası Yol Değerlendirme Programı (International Road Assessment Programme)
ITF	Uluslararası Ulaştırma Forumu (International Transport Forum)
İHA	İnsansız Hava Aracı
JAN-NET	Jandarma Bilgi Sistemi
JGK	Jandarma Genel Komutanlığı
JTBS	Jandarma Trafik Bilgi Sistemi
KDİ	Karayolları Denetim İstasyonu
KDİ-NET	Karayolları Denetim İstasyonu Bilgi Sistemi
KPI	Kilit Performans Göstergesi (Key Performance Indicator)
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KGM-NET	Karayolları Genel Müdürlüğü Bilgi Sistemi
KGYS	Kent Güvenlik Yönetim Sistemi
KİTĞİ	Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi
KM	Kilometre
KTGS	Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi
KTK	Karayolları Trafik Kanunu
KTY	Karayolları Trafik Yönetmeliği
MTSK	Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursları
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development)
PG	Performans Göstergesi
PIN	Performans Endeksi (Performance Index)
POL-NET	Polis Bilgi Sistemi
ROPS	Devrilmeye Karşı Koruyucu Yapılar (Roll-Over Protective Structures)
RTÜK	Radyo Televizyon Üst Kurulu

SKA	Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları
SRC	Sürücü-(Mesleki Yeterlilik Belgesi)
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
SWEROAD	İsveç Ulusal Karayolu Danışmanlığı AB (Swedish National Road Consulting AB)
TAÇK	Temel Acil Çağrı Karşılama
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (Trans-European Transport Network)
TİLYAD/TRK	Travma İleri Yaşam Desteği Eğitimi
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TYT	Temel Yeterlilik Testi
TSSB	Travma Sonrası Stres Bozukluğu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UN	Birleşmiş Milletler
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UN DESA	Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı (United Nations Department of Economic and Social Affairs)
UNDP	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Programme)
UNICEF	Birleşmiş Milletler Uluslararası Çocuklara Acil Yardım Fonu (United Nations International Children's Emergency Fund)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)
WRI	Dünya Kaynakları Enstitüsü (World Resources Institute)

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMA GRUBU KOMİSYON ÜYELERİ

Raportörler:

Zeki BAL	Emniyet Genel Müdürlüğü
Ali ARIK	Emniyet Genel Müdürlüğü
Cem YILMAZ	Emniyet Genel Müdürlüğü

Koordinatörler:

Serdar ÇATAKÇI	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Serkan GÖRK	Strateji ve Bütçe Başkanlığı

Çalışma Grubu Üyeleri:

Aziz Bülent ÖNCEL	Karayolları Genel Müdürlüğü
Bahar ÖZ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Bahattin AKBABA	Millî Eğitim Bakanlığı
Canan BACAĞ	Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
Cemalettin DOĞMUŞ	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UHDGM)
Cihan ALKAN	Millî Eğitim Bakanlığı
Ferit TUNCAY	İçişleri Bakanlığı
Hayri ULVİ	Gazi Üniversitesi
Hediye TÜYDEŞ YAMAN	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
İhsan MEMİŞ	Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği
Mehmet Çağatay TAŞKIN	Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
Mehmet Erdem ATILGAN	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UHDGM)
Melike Nur DALER	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Murat BÜYÜK	Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği
Murat KORÇAK	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UHDGM)
Mustafa ILICALI	İstanbul Ticaret Üniversitesi
Mustafa IŞIK	Karayolları Genel Müdürlüğü
Nilgün İNKAYA	Sağlık Bakanlığı

Ömür KAYGISIZ	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Özgür TARHAN	Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği
Özgür HEMDİL	Türkiye İstatistik Kurumu
Recep Çağrı YÜZBAŞIOĞLU	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD)
Salih IRMAK	Ermak Yol, Trafik İş ve İşçi Güvenliği
Selçuk KANSAV	Jandarma Genel Komutanlığı
Serdar ÇATAKÇI	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Serkan GÖRK	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
Doç. Dr. Volkan Hasan KAYA	Millî Eğitim Bakanlığı
Yunus ÖZDEMİR	Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
Yusuf AVAN	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF)
Zeki BAL	Emniyet Genel Müdürlüğü

YÖNETİCİ ÖZETİ

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.

Ülkemizde, Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda Kasım 2022 itibarıyla toplam 68.725 km yol ağı mevcut olup bunun 3.633 km'si (%5) Otoyol, 30.961 km'si (%45) Devlet Yolu, 34.131 km'si ise (%50) İl yolu olarak kullanılmaktadır.

Ülkemizde ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasına paralel olarak son yıllarda araç sahipliği ve yollarımızdaki trafik hacmi de artmaktadır. Motorlu Kara Taşıtları sayısı; 2003 yılında 8.903.843 olup 2021 yılı sonu itibarıyla 25.249.119 adede ulaşmış ve son 19 yılda yaklaşık %184 artmıştır. Söz konusu 25 milyon aracın %54,3'ünü otomobiller oluşturmaktadır. Türkiye'de 2021 sonu itibarıyla 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 162 düzeyindedir.

2015 yılından itibaren; trafiğe kayıtlı araç sayısı, sürücü sayısı ve ülke nüfusunun artmasına karşılık; can kayıplarında, yaralı sayılarında, ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza sayılarında düşüş sağlanmıştır. 2015-2021 dönemi ölümlü kaza sayıları incelendiğinde; toplam ölümlü trafik kazası sayısında %26,3 azalma meydana gelmiştir. 2015-2021 dönemi trafik kazası can kayıpları incelendiğinde; toplam can kaybı sayısında %28,7 azalma olmuştur.

2015 yılında toplam 7.530 can kaybının 1.810'unu yayalar oluşturmaktadır. Bu da toplam can kayıplarının %24'üne karşılık gelmektedir. "Yaya önceliği/Yayalara ilk geçiş hakkını verme" anlayışına uygun olarak 2018 yılında yürürlüğe giren mevzuat değişikliğiyle birlikte yürütülen etkin, sürekli ve yoğun trafik denetimlerinin bilgilendirme faaliyetleriyle desteklenmesi neticesinde yaya can kayıpları 2018 yılından itibaren hızlı bir düşüş trendine girmiş ve 2020 yılında 968 seviyesine kadar düşerek %46,5 oranında bir azalma sağlanmış, yani 842 daha az yaya can kaybı olmuştur.

Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen tüm çalışmaların bir hedefi de, trafik güvenliğinin sağlanamaması nedeniyle ortaya çıkması kesin olan "sosyal maliyetleri" ortadan kaldırmak veya en azından azaltmaktır.

Meydana gelen trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı olarak yol açtığı sosyo-ekonomik kayıpların Gayri Safi Millî Hasıla'nın (GSMH) %2,2'sine tekabül eden bir maliyet ortaya çıkardığı, trafik kazası küresel kayıplarının da dünya GSMH'si ortalaması %1 ile %3 arasında iken, Türkiye'nin bu ortalama da seyrettiği değerlendirilmektedir. 2030 yılına kadarki on yılda can kaybı, yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyeti yaklaşık 550 ile 650 milyar TL arasında olacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca, Uluslararası Yol Değerlendirme Programı (IRAP), trafik güvenliğine yapılan 1 dolarlık yatırımın, 8 dolar olarak geri döndüğüne işaret etmektedir.

Karayolu trafik kazaları bireyler, aileleri ve bir bütün olarak ülkeler için önemli ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Bu kayıplar, tedavi maliyetinin yanı sıra yaraları nedeniyle daha sonradan ölen veya sakat kalanlar için üretkenlik kaybından ve yaralılara bakmak için işten veya okuldan izin alması gereken aile üyelerinden kaynaklanmaktadır. Bu itibarla karayolu trafik kazaları çoğu ülkeye gayri safi yurtiçi hasıllarının %3'üne mâl olmaktadır.

Karayolu trafik kazalarının önlenabilir olması nedeniyle karayolu trafik güvenliğinin bütüncül ele alınması, bunun için de ulaşım, kolluk, sağlık, eğitim gibi hem kamu hem de özel sektör ve sivil toplum örgütleri gibi çok sayıda paydaşın katılımını ve yolların, araçların ve yol kullanıcılarının güvenliğini ele alan eylemlerin müştereken hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 64/255 sayılı kararı çerçevesinde trafik kazalarından kaynaklı ölümlerin %50 azaltılması hedefiyle hazırlanan ve 2012/16 Sayılı Başbakanlık Genelgesi ile yürürlüğe giren Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ile (2011-2020), Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) raporlarındaki verilere göre Ülkemizde 2010 yılında 100 bin kişi başına trafik kazası sonucu can kaybı oranı 13,4 iken 2020 yılı sonu itibarıyla 5,8'e düşürülerek, son on yıldaki can kayıplarında %56 azalma sağlanmıştır.

Avrupa Birliği'nin, 2021 yılında 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı ortalaması 4,5 iken, yürütülen yoğun trafik güvenliği çalışmaları sonucunda Ülkemizde 2021 yılı sonu itibarıyla 6,3 seviyesine indirilmiştir.

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 sürecek ısrarlı çalışmaları zorunlu kılmaktadır. Bu itibarla, ülkemizde 2021 yılsonunda trafik kazaları neticesinde 100 bin kişi başına düşen can kaybı oranı 6,33'ü 2028 yılında 3,46'ya ve 2030 yılına geldiğimizde de 2,91'e düşürmek için hâlihazırda yürütülmekte olan başarılı çalışmaların kararlılıkla devam ettirilmesi gerekmektedir. 2020 yılında, Ülkemizde 4.866 kişi trafik kazasından kaynaklı hayatını kaybetmiştir. Trafik kazalarının konusu insan hayatı olduğu için, buradaki "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 da çalışmalar artarak devam edecektir. Zira 4.866 can kaybı sayısını 2028 yılında 2.795'e ve 2030 yılı sonunda da 2.433'e indirebilme hedefi belirlenmiş ve bu doğrultuda çalışmalar tüm paydaşlarla kararlılıkla yürütülmektedir.

2024-2028 yıllarını kapsayan On İkinci Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanmış olan Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu'nun amacı dünyadaki trafik güvenliği genel durumu ve yine ülkemizdeki trafik güvenliğinin mevcut durumu ile gelişmeler hakkında bilgiler vermek, yıllar içindeki gelişimini incelemek, mevcut kurumsal yapılara değinmek, trafik güvenliğinde yeni yaklaşımlar olan Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır yaklaşımları üzerinde değerlendirmelerde bulunmak, trafik güvenliğini en üst seviyede sağlamak üzere hedefleri belirlemek ve bu hedeflere yönelik stratejilerin hayata geçirilmesi için rehberlik etmektir.

Raporun esasını teşkil eden bu trafik güvenliği anlayışının ana eksenini insan odaklı ve sürdürülebilir trafik güvenliği perspektifi çerçevesinde daha insani ve yaşanabilir bir dünya için ulaşım altyapısı ve modları, akıllı ulaştırma sistemleri, otomotiv, eğitim ve denetim teknolojileri, mobil uygulamalar ve kaza sonrası müdahale ile çeşitlendirilen trafik güvenliği sisteminin bütün yol kullanıcı türlerini kapsayacak şekilde geliştirilerek güçlendirilmesi, çevrenin korunmasının yanı sıra, insan sağlığına ve güvenliğine ilişkin temel göstergelerle birlikte trafik güvenliği seviyesinin de artırılması oluşturmaktadır.

Çok sektörlü, çok disiplinli ve çok paydaşlı olarak, Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır Yaklaşımlarının temel prensiplerine göre, 2030'a kadar trafik kazası can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması ve 2050 yılına kadar da sıfırlanması hedefi çerçevesinde; BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) 3.6 ve 11.2 ile 12 Küresel Trafik Güvenliği

Hedefleri, AB 2021-2030 Trafik Güvenliği Politika ereve Belgesi değerlendirmelerinin yanı sıra 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile oluşturulan kurumsal yapılara göre çalışmaların sürdürölmesi 2030 ve 2053 milli hedeflerimizin başarıya ulaşması açısından vazgeçilmezdir.

1. GİRİŞ

2024-2028 yıllarını kapsayan On İkinci Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanmış olan Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu'nun amacı dünyadaki trafik güvenliği genel durumu ve yine ülkemizdeki trafik güvenliğinin mevcut durumu ve gelişmeler hakkında bilgiler vermek, yıllar içindeki gelişimini incelemek, mevcut kurumsal yapılara değinmek, trafik güvenliğinde yeni yaklaşımlar olan Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır yaklaşımları üzerinde değerlendirmelerde bulunmak, trafik güvenliğini en üst seviyede sağlamak üzere hedefleri belirlemek ve bu hedeflere yönelik stratejilerin hayata geçirilmesi için rehberlik etmektir.

Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı koordinasyonunda iki koordinatör ve üç raportör ile birlikte kamu, üniversite ve sivil toplum kuruluşları (STK) temsilcilerinden oluşmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü DSÖ ve Dünya Bankası Sağlık Ölçütleri ve Değerlendirme Enstitüsü (IHME)'nün 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. Mevcut duruma göre, herhangi bir değişiklik yapılmazsa, trafik kazaları önümüzdeki on yıl içinde tahminen 13 milyon ölüme ve 500 milyon yaralanmaya sebebiyet verecek ve özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde sürdürülebilir kalkınmayı engelleyecektir.

Türkiye'de de hala önemli bir sorun olarak karşımızı çıksa da DSÖ değerlendirmelerine göre ülkemizde 2010 yılında 100 bin kişi başına trafik kazaları sonucu can kaybı oranı 13,4'ten 2020 yılı sonu itibarıyla 5,8'e düşürülerek, son on yıldaki can kayıplarında %56,6 azalma sağlanmıştır. Bu gelişme, trafik güvenliği bağlamında Türkiye'nin 2000'li yılların başından bu yana gösterdiği gelişimin somut sonucu olarak kabul edilmekte ve hem küresel hem de bölgesel rol model özelliğini geliştirmektedir.

Böylelikle, BM nezdinde 2010 yılında ortaya konulan trafik kazası can kayıplarının %50 azaltılması hedefini başarılı bir şekilde gerçekleştiren az sayıdaki ülkeden biri olarak 2011-2020 yılları arasını kapsayan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı başarılı bir şekilde hedefine ulaşmıştır.¹

Her ne kadar dünyanın farklı ülkelerinde trafik güvenliği konusunda başarılı çalışmalar yürütülse de trafik kazaları sonucu yaşamsal ve maddi kayıpların küresel çaptaki yıllık maliyeti

¹ TÜİK ve Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı kayıtları

oldukça büyüktür; bunun 518 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmekte ve bu da ülkelerin yıllık gayri safi yurt içi hâsıla (GSYİH)'larının %1-3'üne tekabül ettiği değerlendirilmektedir.

Trafik kazalarının, dünya genelindeki ölüm sebepleri arasında 8. sırada olduğu, 5-29 yaşları arasındaki genç nüfus ölüm nedenlerinde ise 1. sırada olduğu gerçeğinden hareketle, birey ve toplum üzerinde çok ciddi etkilerinin olduğu muhakkaktır. Ayrıca, dünya genelinde 100 bin kişi başına düşen can kayıplarının yaşlara göre ölüm oranları incelendiğinde 65 yaş ve üzeri yaş grubunun ilk sırada gelen ölüm nedeninin trafik kazaları olduğu görülmektedir.

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 bilinmektedir.

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; 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 da ekonomiye ilave yük getirmektedir. Ayrıca 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.

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 modlarının² (alternatiflerinin) entegre bir şekilde işletimine imkân veren, çevreye zararı en aza indirgeyen, 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 oluşturulması³ 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 tasarlanmış yollar sayesinde ekonomik gelişme desteklenmekte, kazalar sonucu ortaya çıkan kayıplar ile trafik sıkışıklıkları dolayısıyla ortaya çıkan bozulma ve gecikme türü dolaylı masraflar azalmaktadır.

Ülkemiz düne 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 akslarının yanı sıra kuzey-güney akslarını da kapsayacak şekilde yeniden ele alma gereğini gündeme getirmiştir.⁴

Trafik kazalarının tek taraflı çabalar ile önlenmesinin mümkün olmadığı bilimsel olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, hedeflere ulaşılabilmesi için; trafik güvenliğinin paydaşı olan tüm Bakanlık, kurum, kuruluş, sivil toplum örgütleri, medya, sürücüler, motosikletliler, bisikletliler, yayalar kısacası herkesin aynı sorumluluk bilinci ile trafik güvenliği için tüm imkânlarını kullanması, gerekli liderliğin sağlanarak kaliteli verilere dayanan değerlendirmelerin yapılması ve planlamaların hayata geçirilmesi ve akılcı ve faydalı yatırımların yapılması ciddi bir önem arz etmektedir.

Ülkemizde karayolu trafik güvenliğini sağlamak adına, paydaş kurum ve kuruluşların katkıları ve BM ile diğer uluslararası kuruluşların rehber dokümanlarına istinaden Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde tüm trafik güvenliği unsurlarının güçlendirilmesini ve Vizyon Sıfır Yaklaşımı çerçevesinde de trafik kazalarında sıfır can kaybını hedefleyen 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem

² 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, s.37

³ TÜBİTAK, Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu, Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi, 2003 Ankara, s.10

⁴ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, s.25

Planı 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi olarak 03.02.2021 tarihli Resm Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2030 yılında trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması, nihai olarak ise, 2050 yılına kadar hiçbir vatandaşımızın hayatını kaybetmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir trafik güvenliği seviyesini hedefleyen Strateji Belgesi ve Eylem Planı’nda belirlenen 41 amaç, 104 hedef ve 2023 yılına kadar da 441 Performans Göstergesinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi’ne istinaden 2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı 2023 yılı sonuna kadar, 2028-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı da 2027 yılı sonuna kadar hazırlanacaktır.

Bu bağlamda, 2024-2028 yıllarını kapsayan On İkinci Kalkınma Planı döneminde atılacak trafik güvenliği adımlarının yeni hazırlanacak 2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planına fiili olarak yansıtılmasına, mezkûr Genelge ile kurgulanan kurumsal yapılar vasıtasıyla çok disiplinli, çok kültürlü ve çok paydaşlı bir anlayışla ve eşgüdüm halinde izlenmesi 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 mümkün olup, önemli ve kritik hedefe ulaşılması yolunda gerekli sorumluluk bilinciyle hareket etmeleri beklenmektedir.

2. MEVCUT DURUM ANALİZİ

2.1 Dünyada Genel Durum

Hızla artan nüfus ve buna bağlı olarak artan ulaşım isteği trafik kazalarının sayısının da artmasına neden olmuştur. DSÖ ve Dünya Bankası'nın güncel değerlendirmelerine göre; dünyada her yıl trafik kazalarında, 1 milyon 350 bin kişi hayatını kaybetmekte, 78 milyon kişi uzun süreli sakatlıklara maruz kalacak şekilde yaralanmaktadır. Bu veriye göre her 25 saniyede bir insan trafik kazasından yaşamını yitirmektedir. BM ve DSÖ, küresel çapta bu denli büyük çapta ölümlü kazaları azaltmak amacıyla Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansında trafik kazalarını “küresel halk sağlığı sorunu” olarak kabul etmiştir.⁵ Trafik kazalarının yıllık hacminin; küresel boyutta 518 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Dolayısıyla trafik güvenliğinin sağlanamaması nedeniyle can ve mal kayıpları büyük boyutlara ulaşmakta ve trafikte güvenliğin sağlanması büyük önem arz etmektedir.

Küresel durumla mukayese edildiğinde, AB genelinde, ulusal ve yerel düzeyde uygulanan istikrarlı çalışmalar sonunda AB ülkeleri, dünyanın diğer bölgelerine göre daha başarılı bir konumdadır. 2001 ve 2010 yılları arasında, AB’de karayolu ölümlerinin sayısı %43, 2011 ile 2021 arasında ise %31 oranında azalmıştır. Buna rağmen, 2021 yılında AB karayollarında 19.823 can kaybı yaşanmış ve yaklaşık 120.000 kişi ciddi şekilde yaralanmıştır.⁶ AB, dünya çapındaki tahmini 1,35 milyon ölümün sadece %1,5’i ile dünyadaki en güvenli yollara sahiptir. Yapılması gereken çok şey olmasına rağmen, her düzeydeki girişimlerin son on yılda en büyük etkiye sahip olduğu ve Avrupa deneyiminin dünyanın diğer bölgeleri için de yararlı olabileceği üzerinde değerlendirmeler yapılmaktadır.

Trafik kazaları dünyanın her yerinde meydana gelmekle birlikte düşük ve orta gelirli ülkelerdeki can kayıpları, tüm dünyada meydana gelen trafik kazası ölümlerinin %93’ünü oluşturmaktadır. Hâlbuki bu ülkeler dünyadaki araçların %60’ına sahiptir. Bu yönüyle de gelişmiş ülkeler trafik güvenliğini sağlama yönünde daha öncesinden harekete geçerek başarılı olmuş iken, düşük ve orta gelirli ülkeler henüz trafik güvenliğini yeterli seviyede sağlayabilmiş değillerdir. DSÖ tarafından hazırlanan Küresel Karayolu Güvenliği Durum Raporu 2018 başlıklı çalışmaya göre, her 100.000 kişiden ortalama 27,5 kişinin hayatını kaybetmesine neden

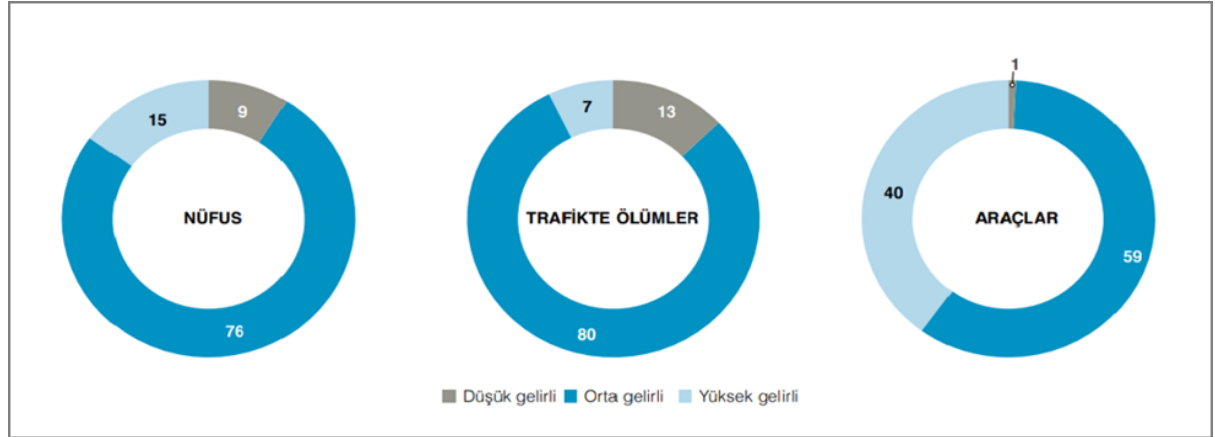
⁵ İçişleri Bakanlığı, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, s.37

⁶ Ranking EU Progress On Road Safety, 16th Road Safety Performance Index Report, 2022, s.42

olan trafik kazalarının düşük gelirli ülkelerde teşkil ettiği risk, her 100.000 kişide ortalama 8,3 ölüm oranına sahip olan yüksek gelirli ülkelerdekinden üç kat daha fazladır.

Yine 2019 yılı verilerine göre, 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı açısından Afrika bölgesi 27,2 ile ilk sırada yer alırken, dünyanın ortalaması 16,7, Avrupa’da ise bu oran 7,4’tür.⁷ Bununla birlikte, ETSC/2022 Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi verilerine göre AB 2021 yılında 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı ortalamasını 4,5’e düşürmüştür. Ayrıca, Şekil 1’de görüldüğü üzere, düşük ve orta gelirli ülkelerde trafik kazaları sonucunda yaşanan ölümlerin neden olduğu yük, ülkenin nüfusuna ve dolaşımdaki araç sayısına kıyasla orantısız şekilde daha yüksektir. Düşük ve orta gelirli ülkelerdeki ağır yaralanmalardan kaynaklanan can kaybı oranlarının, yüksek gelirli ülkelerdeki can kaybı oranlarıyla aynı olması halinde, her yıl trafik kazalarından kaynaklanan yaklaşık 500.000 can kaybının önlenebileceği değerlendirilmektedir.⁸

Şekil 1 Gelir Dağılımına Göre Nüfus, Araç ve Trafikteki Ölümler



Kaynak: DSÖ, Trafik Güvenliği Küresel Durum 2018 Raporu (WHO, Global Status Report on Road Safety 2018)

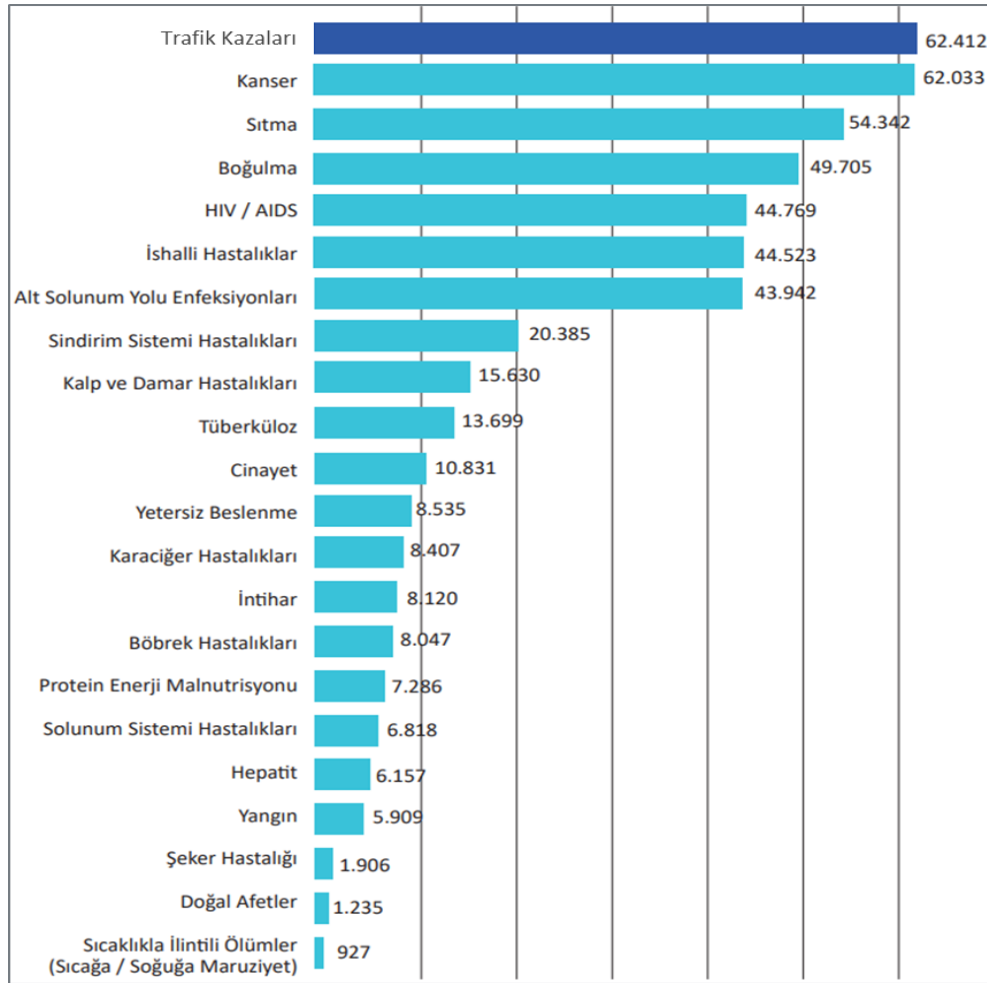
Diğer bir husus ise, artık bir karayolu kullanıcı olarak görülmeye başlanan ve bu açıdan kendilerine değer verilen, incinebilir yol kullanıcıları (yayalar, bisikletliler ve motosikletliler vb.), tüm trafik kazası can kayıplarının yarısına tekabül etmektedir. Trafik kazalarından en çok

⁷ WHO, World Health Statistics 2022, s.35

⁸ Mock C, Joshipura M, Arreola-Risa C et al. An estimate of the number of lives that could be saved through improvements in trauma care globally. World Journal of Surgery, 2012, 36:959-963

çocuklar ve genç yetişkinler etkilenmektedir. Bu olumsuz durum beraberinde sosyal ve ekonomik maliyetleri de getirmektedir. Ülkeler bu olumsuzlukları ele almak için çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır. Trafik yönetimini geliştirmeye ve güvenlik sistemlerini iyileştirmeye odaklanmışlardır. Daha da önemlisi, ülkeler karayolu trafik güvenliğini geliştirmek için tek tek çalışmak yerine ortaklaşa hareket etme inisiyatifi değerlendirilmişlerdir.

Şekil 2 Dünya Geneline 5-14 Yaş Çocuk Ölümlerinin Nedenleri



Kaynak: IHME, Küresel Hastalık Yüğü, 2017 (IHME, Global Burden of Disease, 2017)

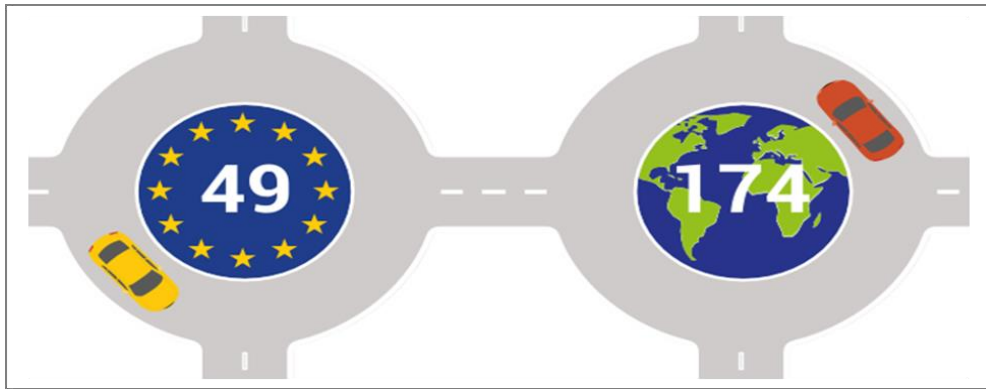
Avrupa'daki devletler tarafından, 1980'lerde, trafik düzeninin daha karmaşık ve incinebilir kullanıcı sayısının yüksek olduğu kentsel alanlarda, hız yönetiminin gerekli olduğu fark edilip, yol kullanıcıların davranışlarını altyapıdan yararlanarak değiştirmeye yönelik yaklaşımlara geçilmiştir.

Hollanda, 1980'lerin başında, fiziksel trafik sakinleştirme uygulamaları barındıran düşük hız bölgelerinin uygulanmasına öncülük etmiştir. Hollanda'nın bu uygulamalarını, 1990'ların başında sırasıyla İsveç'te ve Hollanda'da benimsenen Vizyon Sıfır ve Sürdürülebilir Güvenlik girişimleri takip etmiştir. Bu girişimler sayesinde, trafik güvenliğinde klasik yaklaşımdan insanın korunmasını amaç edinen güvenli sistem yaklaşımına doğru bir dönüşüm yaşanmıştır. Bu yeni yaklaşımda trafik güvenliği sadece bir kurumun sorumluluğundan çıkarak, ulaşım sistemine dâhil olan herkes tarafından üstlenilmesi gereken bir sorumluluk olarak görülmeye başlanmıştır.

Ülkemizde 2020li yılların başından itibaren yapılan çalışmalar sonucu yürürlük kazandırılan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının dayanağı olan Güvenli Sistem Yaklaşımı ve Vizyon Sıfır Yaklaşımı özellikle Avrupa ülkeleri tarafından daha erken dönemde uygulanmaya başlanmıştır.

Avrupa'da trafikteki motorlu araç sayısında üç kat artış meydana gelmesine rağmen, trafik güvenliği son 30 yılda önemli ölçüde iyileşmiştir. AB trafik kazası can kayıpları, yüzyılın başındaki 54.900 sayısından 2021'de 19.823'e düşerek 2001'den bu yana yarıdan fazla azalmıştır. Günümüzde Avrupa'da 2001 yılına göre yaklaşık 60 milyon daha fazla otomobil olmasına rağmen, trafik kazaları önemli ölçüde azalmıştır. AB ayrıca, 2021 yılı verilerine göre bir milyon kişi başına 44,6 can kaybıyla dünyanın en güvenli yollarına sahipken, küresel ortalama 174 civarında seyretmektedir.⁹

Şekil 3 Yıllık Bir Milyon Kişi Başına AB ve Küresel Karayolu Ölümleri



Kaynak: ACEA, Trafik Güvenliği Güvenli Araçlar, Güvenli Sürücüler, Güvenli Yollar (ACEA, Road Safety, Safe Vehicles, Safe Drivers, Safe Roads)

⁹ ETSC, Ranking EU Progress On Road Safety, 16th Road Safety Performance Index Report, 2022, s.44

Mobilite sektöründeki tüm önemli oyuncular, gelecekte trafik kazası can kayıplarının sifıra indirilmesi amacıyla karayolu trafik kazalarının daha da azaltılması gerektiği konusunda hemfikirdir. Bu hedefe ulaşmanın tek yolunun ise, güvenli araçların güvenli yollarda güvenli sürücüler tarafından sürülmesini sağlamak olduğu belirtilmiştir. Gerçekten de karayolu trafik güvenliğinin daha da geliştirilmesi, yalnızca araçların daha fazla güvenlik özelliği ile donatılmasına bağlı değildir. İnsan hatası günümüz kazalarının %90'ının nedenidir. Bu, en son araç teknolojisini geliştirilmiş sürücü davranışı, daha iyi yol tasarımı ve bakımı ve mevcut trafik düzenlemelerinin daha iyi uygulanması ile birleştirmemiz gerektiği anlamına gelmektedir.

Tüm dünya artık Güvenli Sistem Yaklaşımını benimsemektedir. Karayollarındaki araç kullanımının bedelinin önlenebilir ölümler ve ciddi yaralanmalar olmaması gerektiği değerlendirilmektedir. 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

2020 yılı başlangıcı itibarıyla Çin'de ortaya çıkan Kovid-19'un küresel salgına dönüşmesinin ardından dünyada çok sayıda ülke tarafından, virüsün yayılmasının durdurulması için kitlesel hareketliliği azaltmaya yönelik tedbirler alınmıştır. Pandeminin yayılmasının önlenmesi amacıyla tam kapanma durumları nedeniyle karayolları üzerindeki eşya ve yolcu taşımalarının sınırlandırıldığı ve hareketlilik kısıtlamalarının sıklıkla yaşandığı 2020 yılı karayolu trafik güvenliği açısından istisnai bir yıl olmuştur.

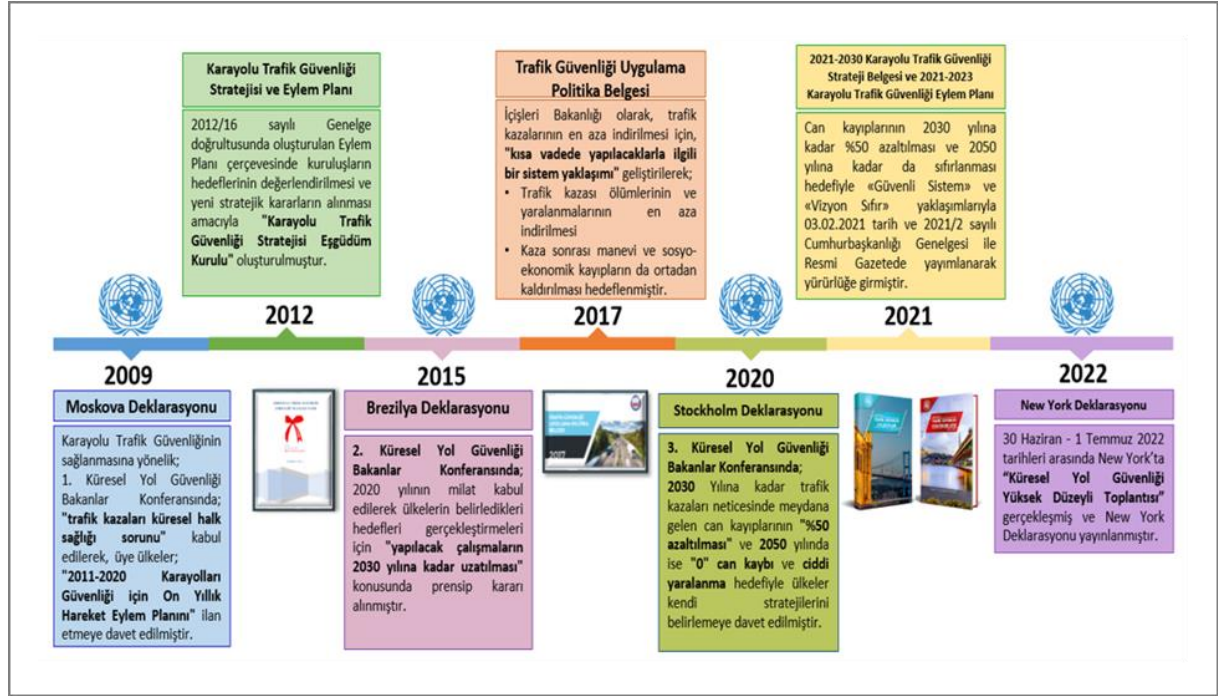
2.1.1 Birleşmiş Milletler Tarafından Atılan Stratejik Adımlar

2004 yılı Dünya Sağlık Günü'nde, DSÖ ve Dünya Bankası tarafından yayımlanan "Karayolu Trafik Yaralanmalarını Önleme Dünya Raporu"¹¹ 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, BM tarafından birçok önemli stratejik adım atılmıştır.

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

¹¹ WHO, World Report On Road Traffic Injury Prevention, ISBN 92 4 156260 9, Geneva, 2004

Şekil 4 Dünyada ve Türkiye’de Trafik Güvenliği Kronolojisi



Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Başkanlığı

i. Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı: “Harekete Geçme Zamanı” Moskova Deklarasyonu (Moskova, 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”¹² olarak adlandırılan konferansta ortaya çıkmıştır. 150 ülkenin bakanları ve kıdemli görevlileri tarafından imzalanmış olan “Moskova Deklarasyonu”¹³, 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.

¹² WHO, First Global Ministerial Conference on Road Safety

¹³ WHO, Moscow Declaration: https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf

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

Küresel boyutta önem kazanan trafik güvenliği konusu, BM Genel Kurulunun 2 Mart 2010 tarihli toplantısında ele alınmıştır. Deklarasyonda beyan edilen uluslararası iradenin harekete geçirilebilmesi amacıyla, BM önderliğinde DSÖ'nün koordinesinde 10 Yıllık Eylem Planı¹⁴ 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, BM 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” yayımlanmıştır.¹⁵ Bu Plan, karayolu güvenliğini geliştirmek için kanıtlanmış, düşük maliyetli çözümleri teşvik etmekte ve karayolu güvenliği yönetimi, daha güvenli karayolları ve hareketliliği, daha güvenli araçlar, karayolu kullanıcılarının daha güvenli olmalarının sağlanması ve gelişmiş kaza sonrası müdahale ve hastane bakımı hususlarını içermektedir.

iii. Birleşmiş Milletler Devlet ve Hükümet Başkanları Konferansı “Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA)” (New York, 2015)

2015 yılında tüm BM üyesi devletler tarafından kabul edilen 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA)¹⁶, diğer bir deyişle Küresel Amaçlar, yoksulluğu ortadan kaldırmak, dünyamızı korumak ve tüm insanların barış ve refah içinde yaşamasını sağlamak için BM tarafından deklare edilen evrensel bir eylem çağrısıdır. Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA), BM Ekonomik ve Sosyal İşler Dairesi¹⁷ (UN DESA) de dâhil olmak üzere, ülkeler ve BM tarafından yapılan çalışmalar neticesinde kabul edilmiştir. BM 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.¹⁸

¹⁴ UN, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020

¹⁵ UN, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

¹⁶ 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.

¹⁷ UN DESA: The United Nations Department of Economic and Social Affairs,

¹⁸ UNDP Türkiye, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, 2019

Trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2020 yılına kadar %50 oranında azaltılması hedefi Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) arasında 3.6 numaralı hedef olarak belirlenmiştir.

Yine, SKA'lardan 11 numaralı amaç kapsamında bulunan 11.2 numaralı hedef ile; 2030'a kadar özellikle incinebilir yol kullanıcısı olan herkesin insanların, kadınların, çocukların, engellilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarına özellikle önem verilerek, trafik güvenliğinin artırılması, başta toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesiyle güvenli, ekonomik erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişiminin sağlanması hedeflenmektedir.

iv. İkinci Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Konferansı: "Sonuç Zamanı" Brezilya Deklarasyonu (Brezilya, 2015)

2015 yılı Kasım ayında Brezilya'da yapılan İkinci Küresel Yüksek Düzey Yol Güvenliği / Bakanlar Konferansı'nda trafik kazaları sebebiyle oluşan küresel kaybın yıllık maliyetinin yaklaşık 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 BM 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,
- Trafik kazalarının azaltılması amacıyla trafik polisliği stratejilerinin ve trafik uygulama önlemlerinin geliştirilmesi, trafik denetimlerinde entegrasyonun teşvik edilmesi de dâhil 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 SKA'lardaki hususların ortak hedef olarak belirlenmesi, kararları verilmiştir.

2015 Brezilya deklarasyonunda 2020 yılının milat kabul edilerek ülkelerin belirledikleri hedefleri gerçekleştirmeleri için yapılacak çalışmaların 2030 yılına kadar uzatılması yönünde prensip kararı alınmıştır.

v. Birleşmiş Milletler Yol Güvenliği İşbirliği (2017)

Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı (2010 – 2020) ilerleme sürecini ölçmek için üye devletlerin katılımı ile 12 küresel yol güvenliği hedefi belirlenmiştir. 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. 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;¹⁹

- 2020'ye kadar bütün ülkelerin kendi ulusal yol güvenliği planlarını tamamlamaları,
- 2030'a kadar bütün ülkelerin BM'nin yol güvenliği ile ilgili bir ya da iki anayasal 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,

¹⁹ United Nations, Discussion Paper: Developing Indicators For Voluntary Global Performance Targets For Road Safety Risk Factors And Service Delivery Mechanisms, 2017

- 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 kazalarının %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 ülkelerin, 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, 2020)

BM Üst Düzey Yol Güvenliği Konferanslarının üçüncüsü 19-20 Şubat 2020 tarihleri arasında İsveç/Stockholm'de düzenlenmiştir. Konferans sonunda yayımlanan deklarasyonda; Trafik güvenliği alanında önemli yapı taşları olan Moskova Deklarasyonu ve Brezilya Deklarasyonu'na atıfta bulunularak, BM Genel Kurulu'nun 70/1 sayılı ve 25 Eylül 2015 tarihli “Dünyamızı değiştirmek; 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Ajandası” başlıklı kararı ve SKA'lar konusundaki kararlılık yinelenikten 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, SKA'lar arasında 3.6 numaralı hedef olarak belirtilen trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerin ve ciddi yaralanmaların 2020 yılına kadar %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılmasının mevcut şartlarda mümkün görülmediği ve bu hedefe ancak daha güçlü ulusal trafik güvenliği yönetimi, küresel işbirliği, kanıta dayalı stratejilerin hayata geçirilmesi, özel sektör dâhil olmak üzere tüm ilgili paydaşların katılımı ve ilave çaba ile gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu beyan edilmiştir.

BM 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;

- SKA'lar 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 ve 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,
- BM 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 incinebilir 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 dâhil hız yönetimine odaklanması, incinebilir 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 Trafik Güvenliği projelerine yatırım yapılması,
- Karayolu Trafik Güvenliği ile ilgili hedeflerin gerçekleştirilmesine ilişkin değerlendirmelerin somut ölçütler üzerinden yapılması,
- DSÖ 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.

vii. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı (New York, 2021)

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı, DSÖ ve BM Bölge Komisyonları tarafından, BM Karayolu Trafik Güvenliği İşbirliği Ortakları ve diğer paydaşlarla işbirliği içinde, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı'nın uygulanmasını desteklemek için ve söz konusu Plan'ın hedefleri doğrultusunda bir rehber belge olarak geliştirilmiştir. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı, bu hedefe ulaşmak için gerekenleri tanımlayarak hükümetler ile paydaşları bütüncül bir Güvenli Sistem Yaklaşımını benimsemeye davet etmektedir.

BM Genel Kurulu, 74/299 sayılı kararı karayolu trafiğine bağlı ölüm ve yaralanmalarda en az %50 azalma hedefiyle 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı'nı ilan etmiştir. Bu plan, bu hedefe ulaşmak için gereken faaliyetleri tanımlamaktadır. Üst düzey politika belirlemeye yönelik olup ulusal ve yerel plan ve hedeflerin geliştirilmesi için kılavuz niteliği görmesi amaçlanmaktadır. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı'na adım atarken; hükümetler ve küresel paydaşlar gidişatı değiştirmek adına ölümlerin sayısını önemli ölçüde azaltmak için yeterli olacağı umuduyla “trafik güvenliğinin sıradan bir konu olduğu” anlayışını terk ederek, 2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planından elde edilen tecrübe ve bilgileri kullanarak cesur ve kararlı bir şekilde hareket etmek arasında bir tercih yapmaya davet edilmiştir.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı “trafik güvenliğinin sıradan bir konu olduğu” anlayışını reddetmekte ve hem hükümetleri hem paydaşları yeni bir yol izlemeye çağırılmaktadır. Bu yolda karayolu trafik güvenliğini

sürdürülebilir kalkınmanın temel itici gücü olarak konumlandırılan bütüncül bir Güvenli Sistem Yaklaşımına öncelik verilmesi ve uygulanması tavsiye edilmektedir. Ayrıca bu plan, dünyada 2030 yılına kadar karayolu trafik kazası can kayıpları ve buna bağlı ağır yaralanmaların sayısında %50'lik bir azalma hedefine ulaşmasına yardımcı olacak faaliyetler için çağrıda bulunmaktadır. Aynı zamanda BM Üye Devletlerine de Karayolu Trafik Güvenliği için İkinci On Yıl olarak 2021-2030 olarak belirlenen aralıkta karayolu trafik ölümlerini en az %50 düşürmek hedefiyle 2030 yılına kadar SKA'larının aynı şekilde devam etmesi çağrısında bulunulmuştur. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği için On Yıllık Eylem Küresel Planı'nın yayımlanmasıyla birlikte, hükümetleri ve diğer paydaşları bir araya getirerek Güvenli Sistem Yaklaşımı'nın hayata geçirilmesine çağrıda bulunulmuştur.

BM Genel Kurulu tarafından 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı'nın ilan edilmesi, üye devletlerin yenilenen siyasi taahhüdü ve 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Küresel Eylem Planı tarafından atılan güçlü temeller ve karayolu trafik güvenliğinin SKA 3.6 ve 11.2 hedeflerine dâhil edilmesi gibi bir dizi güçlü faktör, trafik güvenliğinde hem ilerleme açısından hem de rehber edinme açısından muazzam bir fırsat oluşturmuştur. Ek olarak, üç Küresel Bakanlar Konferansı, BM Genel Sekreterliği tarafından Karayolu Trafik Güvenliği Özel Temsilcisinin atanması ve BM Karayolu Trafik Güvenliği Fonu'nun oluşturulması, karayolu trafik güvenliğine verilen önemi ve bunu küresel olarak geliştirmek adına oluşturulmuş mekanizmaları açıkça göstermektedir.

viii. Küresel Yol Güvenliği Üst Düzey Toplantısı, New York Deklarasyonu (New York, 2022)

BM Genel Kurulunca, Temmuz 2021'de kabul edilen A/RES/75/308'de kabul edildiği üzere, 30 Haziran – 1 Temmuz 2022 tarihinde BM Genel Merkezinde küresel karayolu güvenliğini iyileştirme konusunda üst düzey toplantı gerçekleştirilmiştir. 2030 gündemini içeren toplantıda, özellikle trafik güvenliğini ele alan iki Sürdürülebilir Kalkınma Amacı çerçevesinde konular ele alınmıştır:

- Karayolu trafik kazalarından kaynaklanan küresel ölüm ve yaralanmaların sayısının yarıya indirilmesi için Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi (3.6)'nin takibi,
- Ulaşım sistemlerine erişimin sağlanmasında ve toplu taşımanın geliştirilmesinde yol güvenliğini artırmak için Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi (11.2)'nin uygulamaya konulması.

Toplantı ayrıca, yaşanan zorlukların ele alınması, çok sektörlü ve çok paydaşlı işbirliğinin teşvik edilmesi ve trafik güvenliği ile ilgili SKA'larına ulaşılmasında kaydedilen ilerlemenin değerlendirmesini amaçlamıştır. BM Genel Kurulu'nda gerçekleştirilen toplantıda, 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile yürürlüğe konulan ve çok paydaşlı ve eşgüdümlü bir yapıda uygulamaya konulan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 KTG Eylem Planı katılımcılara tanıtılarak, 2011-2020 döneminde trafik kazası can kayıplarını %50 azaltılması hedefinin gerçekleştirildiği bilgisi katılımcılarla paylaşılmıştır.

2.1.2 Güvenli Sistem Yaklaşımı ve Vizyon Sıfır

“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.

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 tasarlanmasıyla, hızın uygun ve güvenli seviyede kullanımıyla trafik kazasının meydana gelmesi durumunda bile insanların ciddi derecede zarar görmeleri engellenebilecektir.

Şekil 5 Güvenli Sistem Yaklaşımı



Kaynak: Hayat Kurtar Karayolu Güvenliği Teknik Paketi (Save Lives A Road Safety Technical Package, WHO)

Güvenli Sistem Yaklaşımı, insanların hata yapabilecekleri, aynı zamanda da risklere açık oldukları ve devletlerin görevinin de insanların güvenliğini sağlamak olduğundan hareketle, insanın trafikte korunmasına ilişkin görevin sisteme verilmesini ifade etmektedir. Bu yaklaşım, hatalar kaçınılmaz olsa da can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların önlenebileceği fikrinden yola çıkmıştır. Güvenli Sistem Yaklaşımı 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 yüklenilmesi yerine sistem değişikliğine odaklanılmasını ve açıkça tanımlanmış hedefler ile bu hedeflere ulaşılması için alınması gereken tedbirlerin uygulanması sayesinde sıfır can kaybına ulaşmayı ifade etmektedir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı özünde, yolların, araçların ve sisteme dâhil olan her türlü yeni mobilite teknolojisinin insan hatalarını telafi edebilecek şekilde tasarlanmasıyla ilgilidir. Güvenli Sistem ilkeleri, insanların trafikte hata yapabildiğini ve insan vücudunun zarar oluşmadan önce kinetik enerjiyi emme kapasitesinin sınırları olduğunu bilindiğini kabul etmektedir. Güvenli Sistem, trafiğin hızı, araçlar, yol altyapısı ve yol kullanıcısı davranışları arasındaki karmaşık ve dinamik etkileşimin bütünsel bir şekilde anlaşılmasını ve yönetilmesini gerektirmektedir.

Amaç, sistemin tüm unsurlarıyla bir bütün olmasını, bir unsur arızalandığında bile sistemin başka bir unsurunun ağır yaralanmaları önleyeceği daha büyük bir genel güvenlik etkisi yaratabilmesini sağlamaktır. Güvenli Sistemde yol kullanıcıları, trafik kurallarına uymak ve yolları güvenlik açısından dikkatli kullanmakla yükümlüdür. Karayolu sistemini ve araçlarını tasarlamaktan, oluşturmaktan ve işletmekten sorumlu olanlar, güvenli kullanımın teşvik edilmesini ve desteklenmesini, yapısal güvenlik risklerinin ele alınmasını, kullanıcıların yapabileceği hataların tahmin edilmesini ve ciddi zararlara yol açılmamasını sağlamaktan sorumludur. Araçlar, araç kullanıcıları ve karayolu altyapısı arasındaki etkileşimi güvenli bir şekilde yöneten güvenli ve sürdürülebilir bir hız yönetimi ve hız limiti sistemi, güvenli sistemin bir diğer önemli ögesidir. Kazalar meydana gelmeye devam edeceğinden, en ideal acil durum müdahalesinde ve kaza sonrası tedavide bulunmak, yaralanmaların ciddi sağlık sonuçlarına yol

açmasını önlemek ve optimal iyileşmeyi sağlamak da güvenli sistemin bir parçasıdır.²⁰

Şekil 6 Karayolu Trafik Güvenliği İçin Yeni Küresel Eylem Planı Çerçevesi



Kaynak: Birleşmiş Milletler Karayolu Trafik Güvenliği Güven Fonu, Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı Küresel Çerçevesi (United Nations Road Safety Trust Fund, Global Framework Plan of Action for Road Safety)

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

2.1.3 Bazı Ülke Uygulamaları

Başlangıçta İsveç ve Hollanda, Güvenli Sistem yaklaşımına öncülük eden ülkeler olmuşlardır. İsveç’in “Vizyon Sıfır” stratejisi, İsveç Parlamentosu tarafından 1997 yılında kabul edilmiştir. İlgili konuda, “ulaşım sisteminin tasarımı, işlevi ve kullanımının kimsenin hayatını kaybetmeyeceği veya ciddi bir şekilde yaralanmayacağı bir şekilde düzenlenmesi

²⁰ UN, Road Safety Trust Fund, Global Framework Plan of Action for Road Safety, 2018, s.6

gerektiğini” belirtilmiştir. Karayolu kullanıcıları ve yöneticilerinin karşılıklı hak ve yükümlülüklerinin tanınmasıyla birlikte bu zorunluluk, İsveç’in Güvenli Sistem uygulamasının mihenk taşı haline gelmiştir. Benzer bir politika da Hollanda’da “kendiliğinden güvenli karayolu trafiğinin” teşvik edilmesi amacıyla 1990lı yıllarda Hollanda Yol Güvenliği Araştırma Enstitüsü (SWOW) tarafından geliştirilmiştir. Bu vizyon “Sürdürülebilir Güvenlik” olarak adlandırılmıştır. Güvenli sistemin çeşitli varyasyonları daha sonra diğer ülkelerle birlikte Avustralya, Lüksemburg, Yeni Zelanda, Birleşik Krallık ve bölgesel düzeyde de Avrupa Komisyonu tarafından da kabul edilmiştir.²¹

2011-2014 yılları arasında, Kenya’nın Naivasha ve Thika şehirlerindeki 20 ilkokulda okul güvenliğine ilişkin bir proje uygulanmıştır. Bu proje, çocukların güvenli bir şekilde okula gidip gelmelerini sağlamak amacıyla, %49’u kız olan 20.000’in üzerindeki incinebilir okul öğrencisini hedef almıştır. Proje hayata geçirilmeden önceki Ocak 2008’den Temmuz 2011’e kadar olan dönemi kapsayan temel değerlendirmelere göre; okul çevresinde 266 çocuk yaralanmış ve 38 çocuk hayatını kaybetmiştir. Bununla birlikte, karayolu trafik kazalarında yaralanma ve can kaybına uğrama risk düzeyleri, her okul için farklılık göstermiştir; otoyollara ve diğer yollara yakın okullar, incinebilir okul çocukları için daha büyük bir risk faktörü olmuştur. Bu risklere en fazla maruz kalan okulların seçilmesi için katı kriterler belirlenmiştir. Bu doğrultuda, çocukların okula gidip gelirken trafik kazası geçirme riskini azaltmak üzere yüksek etkili müdahale yöntemlerinin uygulanacağı 20 ilkokul (Naivasha’da ve Thika’da onar tane olmak üzere) belirlenmiştir. Bu müdahaleler; okul bölgelerinde hız kontrolünün sağlanmasını hem çocukların hem de yaya geçidi olan alanların görünürlüğünün artırılmasını, çevresel düzenlemeleri, gözetimli yaya geçitleri ile çocuklar, öğretmenler ve veliler için farkındalık yaratma çalışmalarını içermiştir. Projenin uygulandığı dört yıl boyunca, olumlu kazanımların yanı sıra, çok önemli kazanımlar elde edilmiştir: En önemli kazanım, seçilen okul bölgelerinde trafik kazaları ve can kayıplarının düzenli bir şekilde azalması olmuştur. Örneğin, dört yıl öncesine ilişkin rakamlara kıyasla, trafik kazası sayısı Thika’da %37 ve Naivasha’da %49 düşmüştür. Benzer bir şekilde, can kaybı sayıları Naivasha’da %83 ve Thika’da %60 azalmıştır.²²

New York City’de yol güvenliği politikasının on yıldaki evrimi, büyük ve karmaşık bir kentin Güvenli Sistemi nasıl desteklediği ve benimsediği konusunda bir vaka incelemesi

²¹ WRI, Sürdürülebilir&Güvenli, Trafikte Sıfır Can Kaybı İçin Vizyon&Kılavuz, 2018, s.7

²² WHO, Save Lives A Road Safety Technical Package, 2017, s.17

sunmaktadır. Sürdürülebilirlik için geliştirilen şehrin stratejik planının 2007 yılında kabul edilmesi, trafik yönetimi, sokak tasarımı ve yol güvenliği politikasının yeniden gözden geçirilmesine yol açmıştır. NYC Ulaşım Dairesi 2008 stratejik planında, karayolunda yaşanan can kayıplarını 2030'a kadar 270'den 135'e düşürmek için bir hedef belirlemiştir. 2010 yılında kentte yapılan bir araştırma 7000 ciddi yaralanmayı gözden geçirmiş, kaza ve can kayıplarının nasıl, nerede, ne zaman ve neden gerçekleştiğine dair derinlemesine bir analiz yapmıştır. Bu çalışma, sadece kavşak noktalarında değil (çoğu zaman yaralanmaların gerçekleştiği varsayılan yerlerde) koridorlar boyunca güvenliği artırma ihtiyacını vurgulamış ve sokakların blok uzunluğuna kadar yeniden tasarlanmasını talep etmiştir. Sonuç olarak, tadilat yapılan yerlerde can kayıpları %34 düşmüştür. Korunan bisiklet şeritlerini içerecek şekilde yeniden tasarlanan sokaklarda tüm yol kullanıcılarının yaralanmaları %43 oranında azalmıştır. Böylece basit yol güvenliği önlemlerinin ötesine geçen kültürel bir değişim başlamıştır.

2013'te Belediye Başkanı Bill Di Blasio, New York City'in "Vizyon Sıfır" trafik güvenliği stratejisini benimseyeceğini ve 2024 yılına kadar sokaklarında sıfır can kaybı yaşanmasını hedeflediğini duyurmakla bir adım daha ileri gitmiştir. Belediye Başkanı Di Blasio gündemini şu şekilde belirlemiştir: "Vizyon Sıfır"ın temel mesajı şehir sokaklarında can kaybı ve yaralanmaların kabul edilemez bir durum olduğudur, ciddi kazaları artık kaçınılmaz olarak görmeyeceğiz". Kalıcı bir Vizyon Sıfır görev gücü kurulmuştur. Eyalet seviyesindeki başarılı bir yasama kampanyası, New York City'ye öngörülen hız sınırını 25 km/saate düşürme hakkı vermiştir. Reklam kampanyaları ile farkındalık yaratmayı ve riskli sürüş davranışlarının denetlenmesini hedefleyen polis faaliyetleri ile birçok kurumla eşgüdümlü bir çalışma başlatılmıştır. Kesin sonuçlar için çok erken olmakla beraber, New York'un karayollarında sıfır can kaybı yönünde bir ilerleme içerisinde olduğunu teyit eder mahiyetteki işaretler cesaret vericidir. Şehirde karayolu trafik kazalarında yaşanan can kayıpları, 2015 yılında en düşük seviyeye (231) düşmüştür. New York'ta yaya can kayıpları, 2013'te Vizyon Sıfır'ın tanıtımından önceki seviyelere kıyasla %27 düşmüştür. New York'un 2016 Vizyon Sıfır planı, bu ivmeyi korumak adına toplum desteğine dayanmaktadır.²³

²³ <https://www.nyc.gov/html/visionzero/pdf/nyc-vision-zero-action-plan.pdf>

Şekil 7 Güvenli Okul Yolları



Kaynak: Direccion General de Trafico (DGT)

İspanya’da 2022-2023 eğitim öğretim yılı, ilköğretim, ortaokul ve lise öğrencilerinin, Kraliyet Kararnamesi ile okul müfredatına dâhil edilmeleri sayesinde trafik güvenliği konusunda temel eğitim aldıkları ilk yıl olacağı bildirilmiştir. Bu durumun, sadece küçükler arasında aktif, özerk ve sağlıklı hareketlilik alışkanlıkları geliştirmeye değil, aynı zamanda trafik kazalarının önlenmesini etkileyen saygı tutumlarını teşvik etmeye de izin vereceği belirtilmiştir.

Tüm eğitim aşamalarında güvenli ve sürdürülebilir hareketlilikte temel, özel ve zorunlu yetkinlikleri ve içerikleri içeren yukarıda belirtilen Kraliyet Kararnamelerinin yayınlanmasından sonra hem özerk topluluklar hem de okullar, Çevre Bilgisi, Değerlerde Eğitim veya özel bir şekilde Beden Eğitimi farklı konularda enine bir şekilde entegre edilerek bu içeriklerin belirlenmesinden, geliştirilmesinden ve şekillendirilmesinden sorumlu olmuştur.²⁴

İspanya’nın Pontevedra kenti, 2019’da 1. Avrupa Birliği Kentsel Trafik Güvenliği ödülünü kazanan ilk şehir olmuştur. Pontevedra kenti 1999’dan beri karayolu ölümlerini istikrarlı bir şekilde azalttı ki 2011-2018 yılları arasında kaydedilen sıfır karayolu ölümünü

²⁴ <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/la-dgt-disena-recursos-didacticos-de-cara-a-la-llegada-de-la-educacion-vial-a-los-centros-escolares/>

etkileyici bir şekilde elde etmiştir. Şehir, hangi politikaların etkili olduğunu ve hangilerinin güncellenmesi gerektiğini belirlemek için açık ve dikkatli bir izleme stratejisi kullandı ve sonuç olarak yürüyüş ve bisiklete binme gibi aktif hareketlilik şehirde artış gösterdi. Pontevedra'da 6-12 yaş arası çocukların %80'i okula kendi başlarına yürüyerek gitmektedir. Pontevedra hız sınırlarını 10-30 km/s'e düşürmek ve yayalar için daha fazla açık alan oluşturmak da dâhil olmak üzere çok çeşitli önlemleri uygulamıştır. Pontevedra'nın ödülü kazandığı söz konusu seçimde ülkemizden ise Ordu ili 2018 yılında yaralanmalı kazaları %30 azaltması ve ölümlü kaza yaşanmaması ile ikinci finalist olmuştur.²⁵

2020 Karayolu Güvenliği PIN (Karayolu Güvenliği Performans Endeksi) ödülü kazananı Slovenya'da ise, trafik sisteminin üç ana unsuru olan yol kullanıcıları, araçlar ve alt yapı üzerine alınan karmaşık önlemlerin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur. Altyapı, alanında son birkaç yılda, 2+1 yolların inşasına önemli yatırımlar yapıldığı, karşılıklı çarpışma riskini ortadan kaldırmak için 1+1 yollarda merkezi korkuluk ayırma uygulaması yapıldığı belirtilmiştir. Alkol ve trafik kazası arasındaki doğrudan bağlantı açıkça görüldüğünden, denetim sayısı konusunda AB'nin önde gelen ülkelerinden biri haline gelmiştir. 2019 yılında 921.000 alkol denetimi veya sürücü başına yaklaşık 1.42 denetim oranı elde edilmiştir. 2019 yılında mobil hız kameraları da kullanılmaya başlanmıştır. Yine yaya ve bisikletli güvenliği iyileştirmeleri en kayda değer gelişmeler olup, gece vakti şehirlerarası yollarda meydana gelen trafik kazalarının sayısını önemli ölçüde azaltılması başarılmıştır.

Estonya, reflektör kullanımı, daha güvenli yaya geçitleri ve kaldırımlar, modern aydınlatma teknolojileri ve trafiğin sakinleştirilmesi konusunda kamu kampanyaları ve eğitim gibi tüm yararlı önlemleri uygulamıştır. Estonya'nın başarılı olması, bilgiye dayalı politika oluşturma ve karayolu güvenliği yönetimi konusunda etkileyici ilerleme kaydetmesi, yeni ve bilimsel olarak onaylanmış yöntemleri hayata geçirmek için dünyanın her yerinde müdahalelerin etkilerini değerlendiren ve olası riskleri belirleyen araştırma sonuçlarını kullanmasına dayandırılmıştır.²⁶

Norveç, karayolu ölümlerinin yanı sıra karayolu ölümlerini azaltma hızı açısından PIN ülkeleri arasında liderdir. Norveç'te karayolu ölümleri 2010'da 208 iken 2020'de 93'e düşerek %55 oranında azaltılmıştır. 2020'de milyon kişi başına 17 trafik kazası can kaybı gerçekleşmiştir. Yapılan çalışmalara göre, karayolu güvenliği gelişmeleri çok sayıda faktörden

²⁵ <https://mobilityweek.eu/past-awards/urban-road-safety-award/>

²⁶ ETSC, Ranking EU Progress on Road Safety 14th Road Safety Performance Index Report, 2020, s.31

etkilenirken, en önemli üç faktör, düşük ortalama seyir hızı, yol altyapısının iyileştirilmesi ve daha güvenli araçlar olduğu belirtilmiştir. Çalışmaya göre, 2000 yılından bu yana Norveç yollarında ölüm ve ağır yaralanmalarda açıklanabilecek %59'luk azalmaya, %22,2 oranındaki en büyük tahmini katkıyı ortalama hızdaki düşüş sağlamıştır. İkinci en büyük faktör yol iyileştirmeleridir (yeni otoyollar, refüj bariyerli yeni 2+1 yollar, konfor bozucu orta şeritler, yerel yol iyileştirme çalışmaları) ve açıklanan azalmanın %21,2'sine katkıda bulunduğu tahmin edilmektedir. Karayolu trafik güvenliğinin sağlanarak ölüm ve ağır yaralanmaların azaltılmasında üçüncü faktör (%16,5 ile) ise daha güvenli otomobillerin pazara girmesiydi. Katkıda bulunan diğer faktörler arasında, %15,9 ile genç ve yaşlı otomobil yolcuları arasında riskin azaltılması, %7,7 ile emniyet kemeri takma, %7,6 ile mevzuat ve denetimler, %6 ile yaralanan çocukların oranında azalma ve %2,8 ile bisiklet kaskı kullanımındaki artış yer almaktadır. Norveç'te bu başarının yakalanması, hiçbir faktörün baskın bir katkı yapmadığı sonucuna vararak karayolu güvenliğinde uzun vadeli bir iyileşmenin, çoğunlukla küçük veya orta düzeyde katkılarda bulunan çok sayıda faktörün bir araya gelmesi sonucu olduğu gerçeğini doğrulamaktadır.²⁷

2.2 Türkiye'de Mevcut Durum

2.2.1 Türkiye'deki Motorizasyon Eğilimi ve Karayolu Trafik Güvenliği İlişkisi

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.

Uluslararası yayınlarda, Ülkemiz düne kadar doğu-batı aksında “koridor ülkesi” olarak nitelenmekteyken, bugün kuzey-güney akslarının da yer aldığı “üç kıtanın birleştiği, dünyanın en kritik kavşağı” konumuna gelmiştir. Ülkemizin coğrafi konumuna bakıldığında, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktada doğal bir köprü olarak, Asya, Orta Asya, Kafkasya ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır. Ülkemiz, bölgesel ve bölgelerarası karayolu bağlantılarını sağlamaya yönelik birçok uluslararası projede ve organizasyonda yer

²⁷ ETSC, Ranking EU Progress on Road Safety 15th Road Safety Performance Index Report, 2021, s.55

almaktadır. Bu durum, Türkiye'nin ulaşım alt yapısını doğu-batı akslarının yanı sıra kuzey-güney akslarını da kapsayacak şekilde yeniden ele alma gereğini gündeme getirmiştir.²⁸

Tablo 1 Uluslararası Karayolu Koridorları ve Ülkemiz

Uluslararası Karayolu Koridorları	Türkiye Dâhilindeki Uzunluk (km)
Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi	6.940
E-Yolları / Ana Trafik güzergâhları için Avrupa Anlaşması (AGR)	9.353
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı – EİT	9.914
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları	5.663
Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı-KEİ	4.472
Birleşmiş Milletler/Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu	5.268
Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma Kapsamlı Karayolu Ağı/Çekirdek Karayolu Ağı	16.799/9.212

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022 Performans Programı

Ülkemizde Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda Kasım 2022 itibarıyla toplam 68.725 km yol ağı mevcut olup bunun 3.633 km'si (%5) Otoyol, 30.961 km'si (%45) Devlet Yolu, 34.131 km'si ise (%50) İl yolu olarak kullanılmaktadır. Belediyelerin ve İl Özel İdarelerinin envanterinde bulunan yol ağının hacmini belirleme çalışmaları devam etmektedir.

²⁸ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, s.25

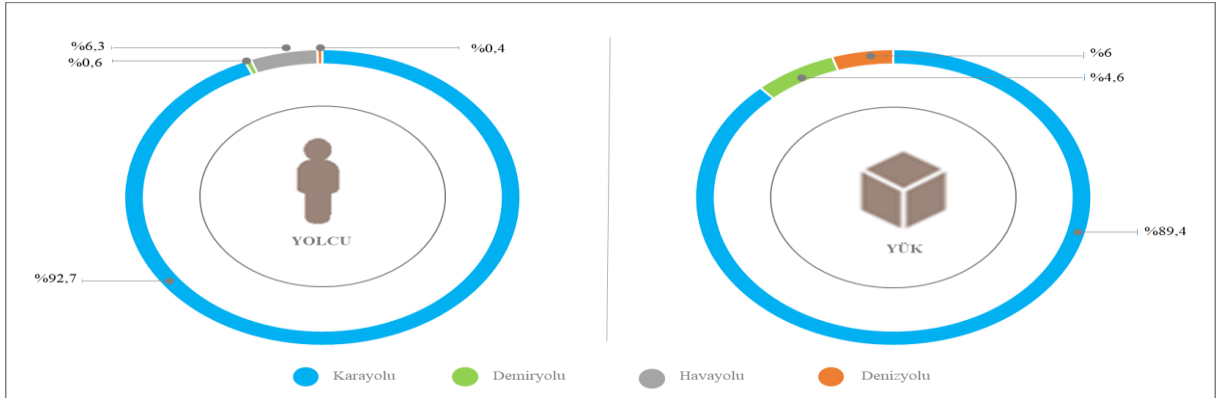
Şekil 8 KGM, Karayolu Ağ Durumu Haritası, 2022



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022 Performans Programı

2021 yılı itibarıyla ülkemizde yük taşımacılığının %89,4'ü ve yolcu taşımacılığının %92,7'si karayolu üzerinden yapılmaktadır.²⁹ Karayolu lehine taşıma talebindeki yükseliş trendi diğer modlara yönlendirilmedikçe ulaşım modları arasındaki dengesizliğin ve dolayısıyla sorunların devam edeceği değerlendirilmektedir.

Şekil 9 Ülkemizde Modlara Göre Yük ve Yolcu Taşımacılığı, 2021

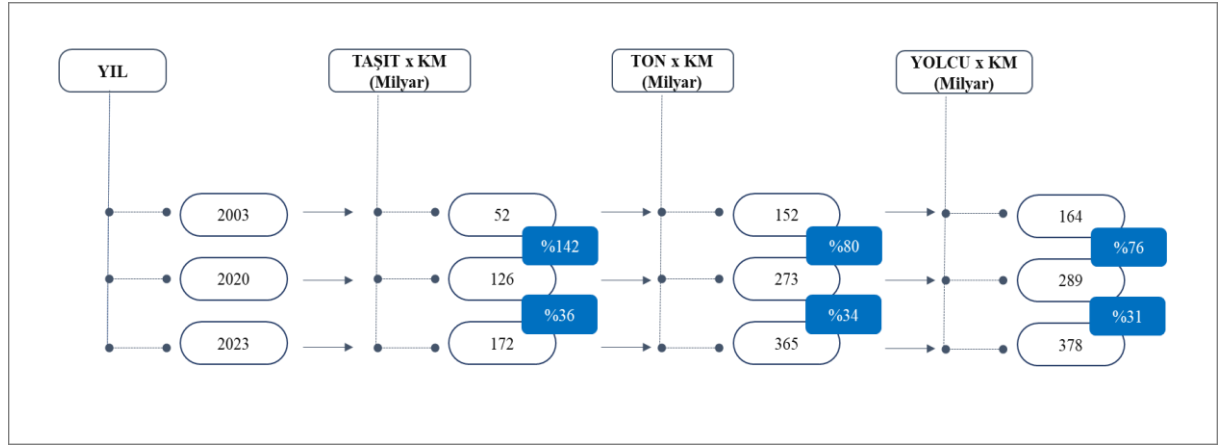


Kaynak: Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2002-2022

²⁹ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2002-2022, s.31

Ülkemizde hızlı kentleşme sürecinde taşıt sahipliğinin hızlı bir artış sürecine girmesi ve dolayısıyla hareketliliğin çoğalması, karayollarındaki taşıt kullanımını da arttırmıştır. KGM yol ağında 2003-2020 yılları arasında Taşıt x Km değeri toplam %142, Ton x Km değeri %80, Yolcu x Km değeri ise %76 oranında artış göstermiştir. 2003 yılında karayollarını kullanan araçların gerçekleştirdiği 52 milyar taşıt x km değeri ile yük ve yolcu taşımada, 152 milyar ton x km ve 164 milyar yolcu x km değerleri; 2020 yılında karayollarını kullanan araçların gerçekleştirdiği 126 milyar taşıt x km değeri ile yük ve yolcu taşımada 273 milyar ton x km ve 289 milyar yolcu x km'ye ulaşılmıştır. Söz konusu değerlerin 2023 yılında 365 milyar ton x km ve 378 milyar yolcu x km değerlerine ulaşması beklenmektedir.³⁰

Şekil 10 Ülkemizde Taşıt x Km, Ton x Km, Yolcu x Km Değerleri, 2003-2020



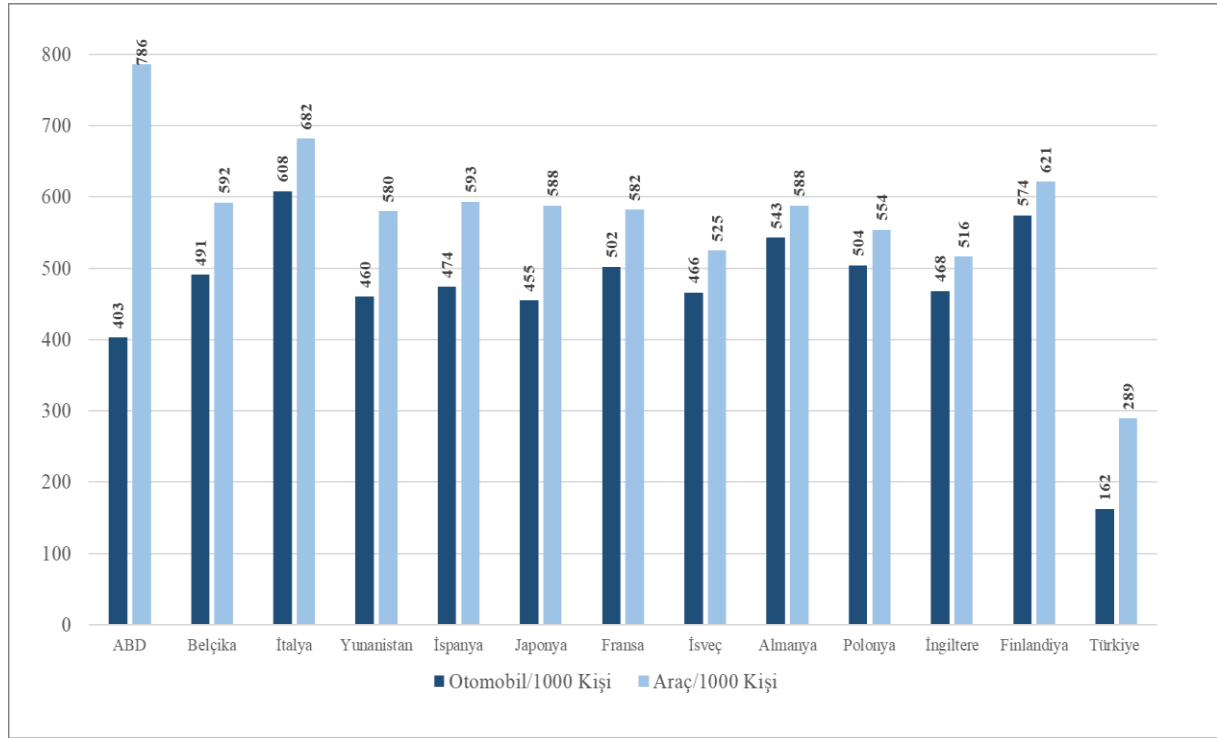
Kaynak: Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2021

Ülkemizdeki ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasına paralel olarak son yıllarda araç sahipliği ve yollarımızdaki trafik hacmi de artmaktadır. Ülkemizdeki Motorlu Kara Taşıtları sayısı; 2003 yılında 8.903.843 olup 2021 yılı sonu itibarıyla 25.249.119 adede ulaşmış ve son 19 yılda yaklaşık %184 artmıştır. Söz konusu 25 milyon aracın %54,3'ünü otomobiller oluşturmaktadır. Türkiye'de 2021 sonu itibarıyla 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı 162 düzeyindedir.³¹

³⁰ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2021, s.20

³¹ <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=89&locale=tr>

Şekil 11 Bazı Ülkelerde 1.000 Kişi Düşen Otomobil ve Taşıt Sayısı



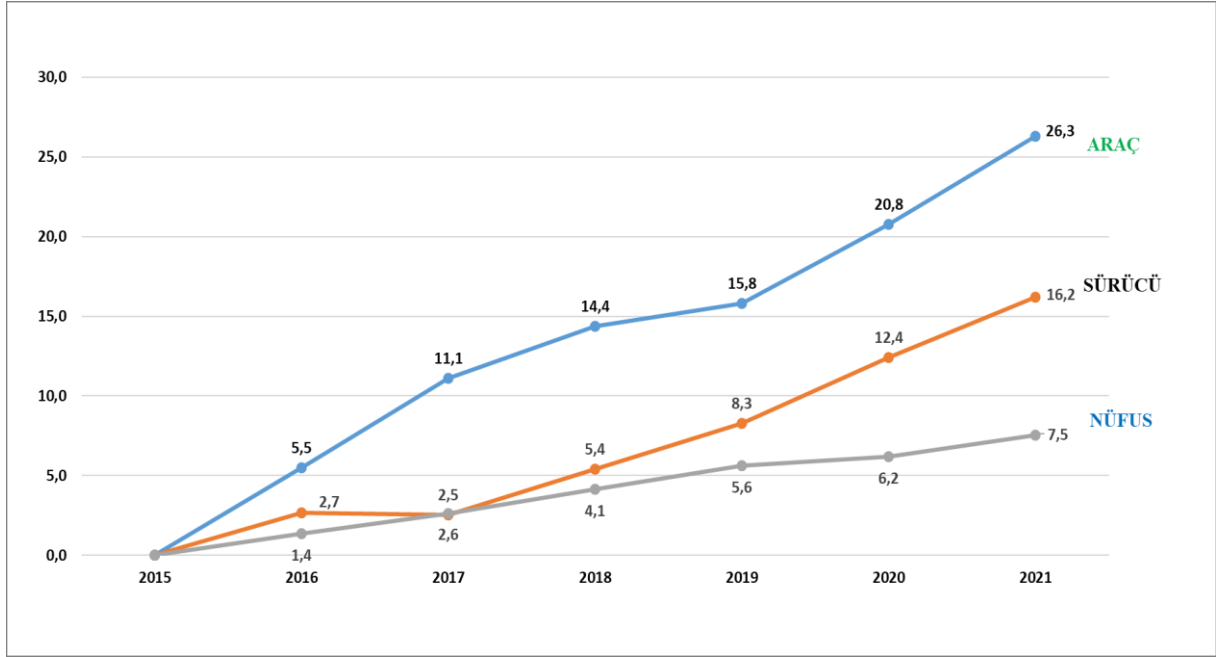
Kaynak: Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2021

Bununla birlikte, karayolları yatırımlarının sosyo-ekonomik etkileri ile ilgili olarak yapılan çalışmaların sonuçları, karayoluna yapılan kamu yatırımlarının oldukça yüksek katma değer yarattığı yönünde olmuştur. Karayollarının sağladığı sosyo-ekonomik faydaların başlıcaları;

- Üretim ve istihdamın artırılması,
- Üretim maliyetinin düşürülmesi,
- Tüm sektörlerde verimliliğin artırılması,
- Yol yapımının ekonomiye doğrudan veya dolaylı etkileri,
- Arazi kullanımı ve bölgesel gelişime olan etkiler,
- İş ve sosyal amaçlı taşımacılık talebinin karşılanması,
- Eğitim, sağlık ve turizm amaçlı seyahat talebinin karşılanması,
- Milli gelirin ülke sathında dengeli dağılımı,
- Alınan vergiler yoluyla ulusal bütçeye olan mali katkılar olarak sıralanabilir.³²

³² Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022 Performans Programı, 2022, s.29

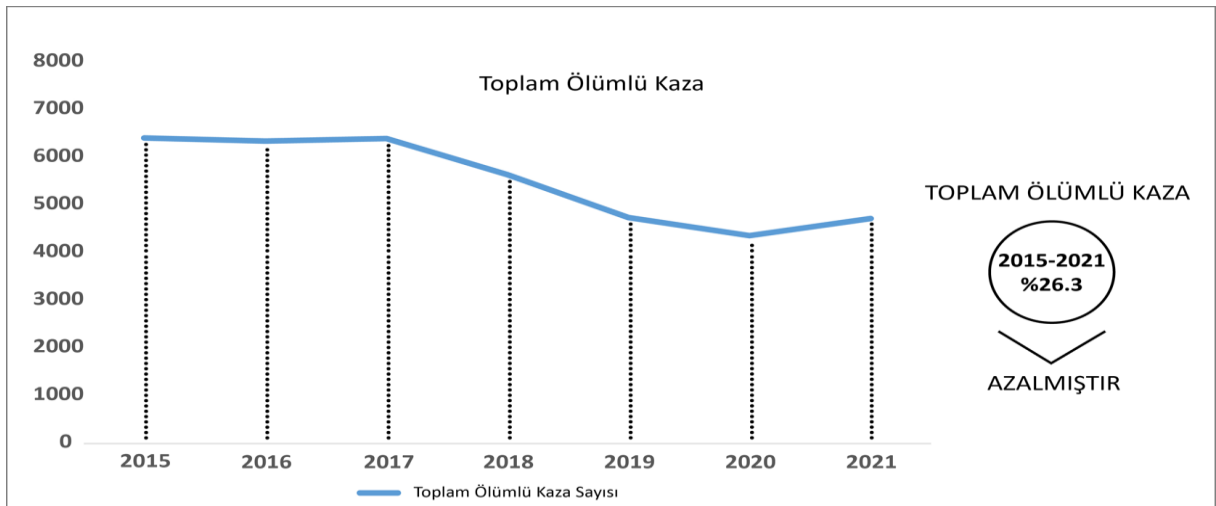
Şekil 12 Araç-Sürücü ve Nüfus Verileri, (2015-2021)



Kaynak: TÜİK Veri Portalı, 2022

Son 7 yıllık dönem için araç, sürücü ve nüfus sayısındaki değişim karşılaştırıldığında (sürücü sayısında 2016 yılına göre 2017 yılındaki düşüş haricinde) hem Türkiye nüfusunda hem de araç ve sürücü sayısındaki değişimin artış eğilimi doğrusal olarak tanımlamak mümkündür.

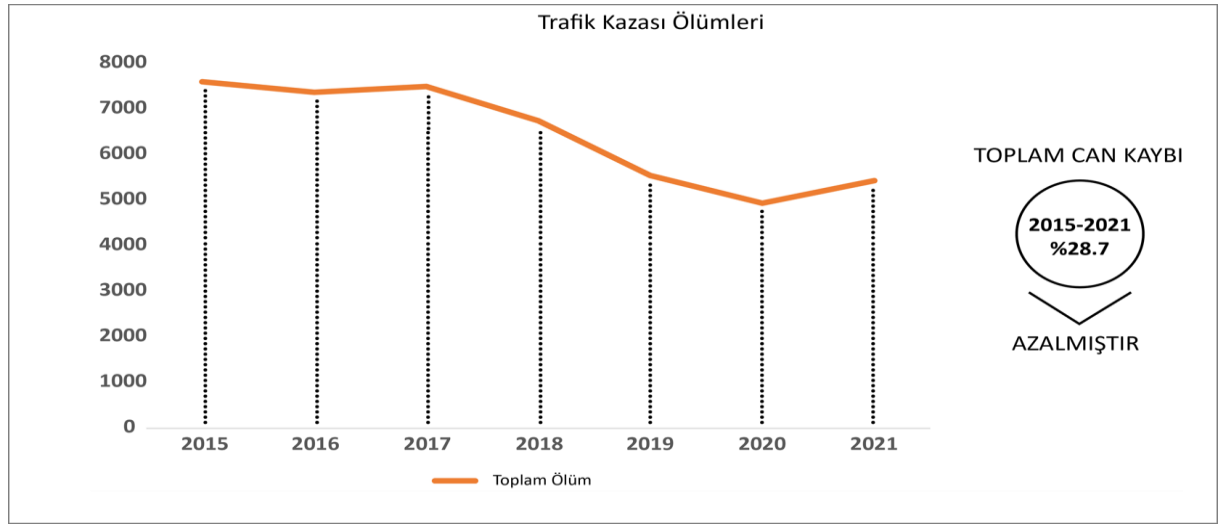
Şekil 13 2015-2021 Ölümlü Kaza Sayıları



Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021

2015 yılından itibaren; trafiğe kayıtlı araç sayısı, sürücü sayısı ve ülke nüfusunun artmasına karşılık; can kayıplarında, yaralı sayılarında, ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza sayılarında düşüş sağlanmıştır. 2015-2021 dönemi ölümlü kaza sayıları incelendiğinde; toplam ölümlü trafik kazası sayısında %26,3 azalma olduğu, 2017-2018 yıllarında %11,8 2018-2019 yıllarında %15,9 ve 2019-2020 yılları arasında %8,0 azalma sağlanmışken pandemi etkisiyle 2021 yılında tam kapanmaların yaşandığı 2020 yılına göre %8,3 artış görülmektedir.

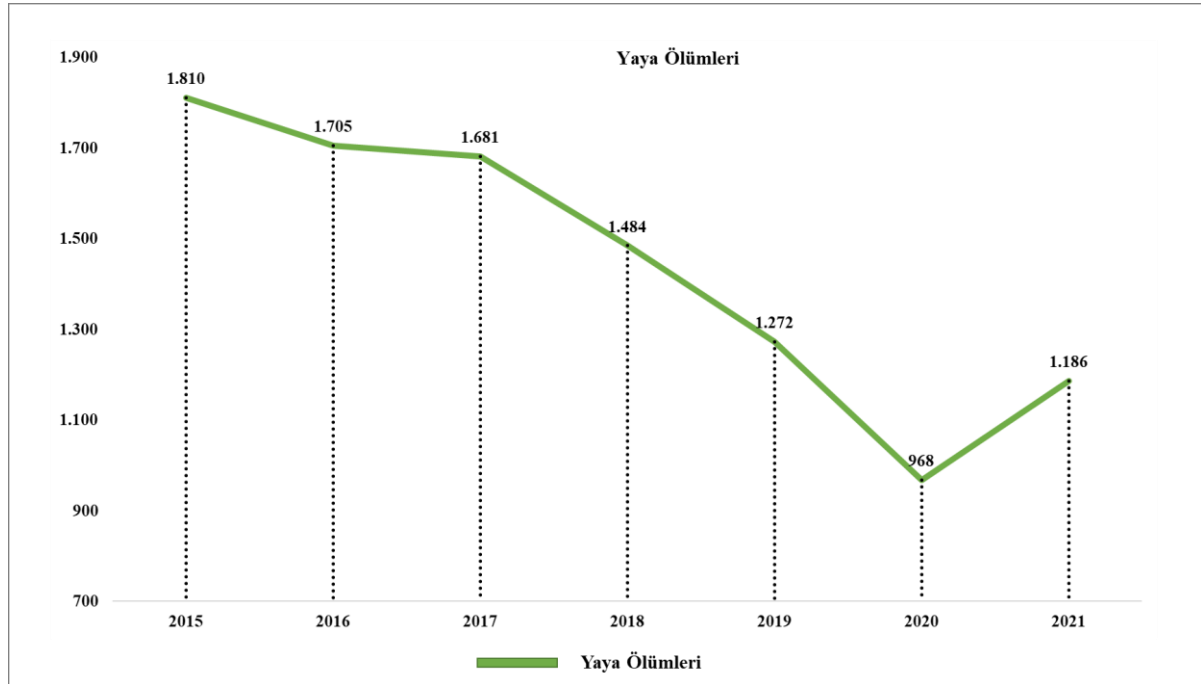
Şekil 14 2015-2021 Trafik Kazası Ölümleri



Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021

2015-2021 dönemi trafik kazası can kayıpları incelendiğinde; toplam can kaybı sayısında %28,7 azalma olduğu, 2017-2018 yıllarında %10,1 2018-2019 yıllarında %18 ve 2019-2020 yılları arasında ise %11,1 azalma sağlanmışken pandemi etkisiyle 2021 yılında tam kapanmaların yaşandığı 2020 yılına göre %10,2 artış görülmektedir.

Şekil 15 2015-2021 Yaya Ölümleri



Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

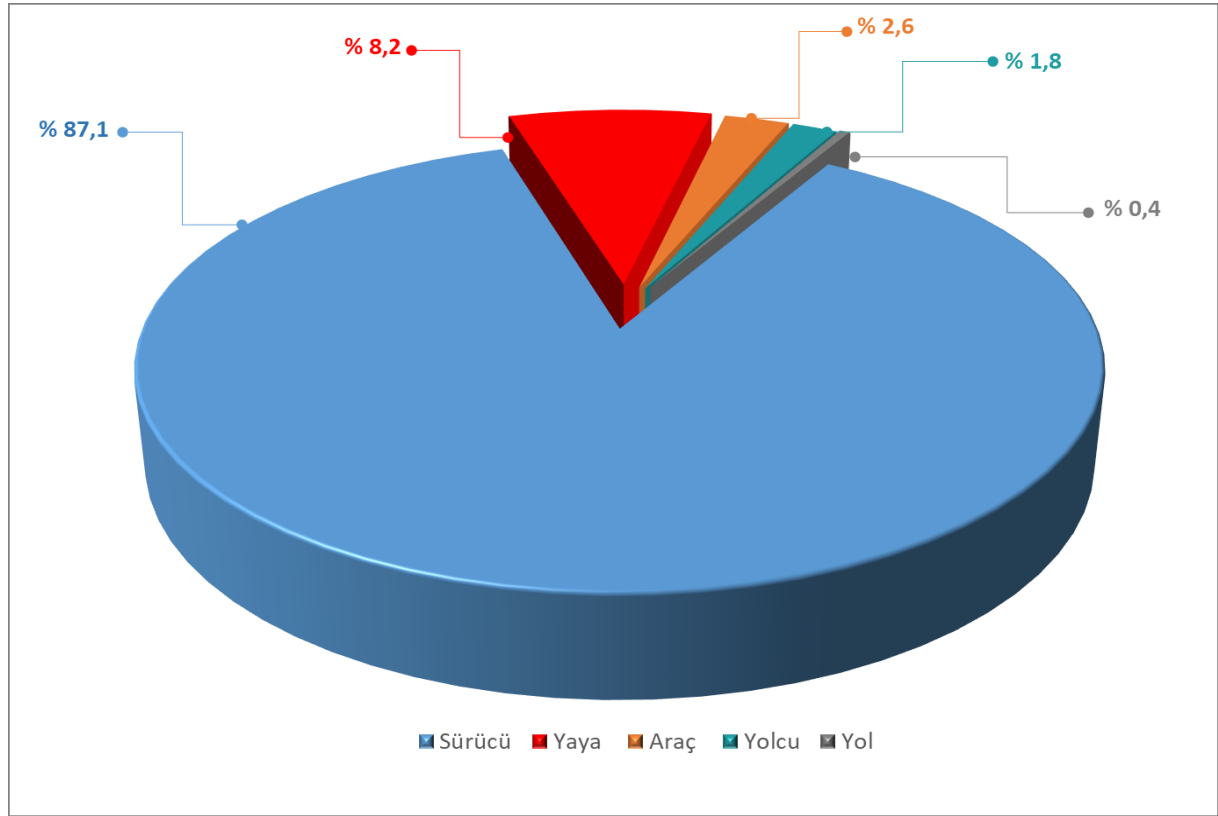
2015 yılında toplam 7.530 can kaybının 1.810'unu yayalar oluşturmaktadır. Bu da toplam can kayıplarının %24'üne karşılık gelmektedir.

“Yaya önceliği/Yayalara ilk geçiş hakkını verme” anlayışına uygun olarak 2018 yılında yürürlüğe giren mevzuat değişikliğiyle birlikte yürütülen etkin, sürekli ve yoğun trafik denetimlerinin bilgilendirme faaliyetleriyle desteklenmesi neticesinde yaya can kayıpları 2018 yılından itibaren hızlı bir düşüş trendine girmiş ve 2020 yılında 968 seviyesine kadar düşerek %46,5 oranında bir azalma sağlanmış, yani 842 daha az yaya can kaybı olmuştur.

2021 yılında ise pandemi sonrası süreçle birlikte, bireysel araç kullanımı ile yaya hareketliliğinin artmasının etkisiyle toplam kazalar ve can kayıplarındaki artışla birlikte yaya can kayıplarında da artış meydana gelmiştir.

Yine, 2015 ve 2020 yılları arasında yaralanmalı trafik kazalarının izlediği eğilim ele alındığında; 6 yılda kaza sayısında %17,4 azalma olduğu, 2020-2021 yılları mukayese edildiğinde ise yaralı sayısında %25,6 artış meydana geldiği görülmektedir. 2020 sonrasında pandemi nedeniyle alınan tedbirlerin kademeli sona erişiyile birlikte, 2020 yılındaki tam kapanma dönemine oranla bu denli artışın meydana gelmesi dünyadaki genel eğilimle aynı doğrultuda bir gelişimdir.

Şekil 16 2021 Yılı Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Neden Olan Unsurlar



Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021

2021 yılında ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına sebep olan unsurlar incelendiğinde; %87,1'inin sürücü, %8,2 'sinin yaya, %2,6 'sının araç, %1,8 'inin yolcu, %0,4 'ünün yoldan kaynaklı olarak meydana geldiği görülmektedir.

Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de pandemi etkisinin sona ermesiyle birlikte bir önceki yıla göre 2021 yılı sonunda ölümlü trafik kazalarında %8,3, can kayıplarında %10,2, yaralanmalı trafik kazalarında %25,6, yaralı sayısında ise %21,4 artış meydana gelmiştir.

Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen tüm çalışmaların bir hedefi de, trafik güvenliğinin sağlanamaması nedeniyle ortaya çıkması kesin olan "sosyal maliyetleri" ortadan kaldırmak veya en azından azaltmaktır.

Meydana gelen trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı olarak yol açtığı sosyo-ekonomik kayıpların GSMH'nın %2,2'sine tekabül eden bir maliyet ortaya çıkardığı, trafik kazası küresel kayıplarının da dünya GSMH'sinin %1 ile %3'ü arasında olduğu, bu durumda Türkiye'nin de küresel eğilimi yansıttığı değerlendirilmektedir. 2030 yılına kadarki on yılda can kaybı,

yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyetinin yaklaşık 550 ile 650 milyar TL arasında olacağı tahmin edilmektedir.³³

Trafik kazalarının tek taraflı çabalar ile önlenmesinin mümkün olmadığı gerçeğinden hareketle 2017 yılında yayımlanan ve kısa vadede bir sistem yaklaşımı çerçevesinde yapılabilecek çalışmaları içeren Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi çerçevesinde yürütülen etkili, sürekli ve yoğun denetimler ile trafik kazası sonucu can kayıplarında ciddi oranda azalma sağlanarak BM Genel Kurulu'nun aldığı tavsiye kararları çerçevesinde; 2011 yılında belirlenen ve 2020 yılında trafik kazası sonucu can kayıplarının %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılması açısından önemli bir gelişme sağlanmıştır.³⁴

Araç, sürücü sayısı ve trafik hareketliliği sürekli artmasına rağmen, sürdürülen yoğun denetimler, eğitimler, kampanyalar ile farkındalık faaliyetleri sayesinde yakalanan bu olumlu ivmenin, uzun vadede daha iyi seviyelere getirilebilmesi için 1996 yılına kadar uzanan ve 31 Temmuz 2012 tarih ve 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile başlatılan trafik güvenliğinin sağlanmasında stratejik yönetim ve planlı eylemler dönemi, 3 Şubat 2021'de yayımlanan 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile devam etmiştir.

2.2.2 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 (KITGİ) Karayolları Genel Müdürlüğü koordinatörlüğünde Emniyet Genel Müdürlüğü, Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi tarafından yürütülmüştür. Projenin, Karayolu İyileştirme Projesi ve Trafik Güvenliği Projesi olmak üzere iki ayağı bulunmaktadır. Projenin sonunda, SWEROAD ile müştereken 2001- 2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir "Ulusal Trafik Güvenliği Programı" hazırlanmıştır.³⁵

³³ Emniyet 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.

³⁴ İçişleri Bakanlığı, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, s.8-9

³⁵ T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu: "Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri", 2008, s.37

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 eğitim, denetim, destek hizmetleri, iletişim, enformasyon, motivasyon ve verimliliğin artırılması faaliyetlerini 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 önlemlerin belirlenmesi ve uygulanması, ayrıca yol kullanıcılarının (sürücü, yaya ve yolcular) trafik kuralları ve karşılaşılabilecekleri riskler konusunda bilgilendirilmesi amaçlanmıştır.

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

BM 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.

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

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.³⁶

³⁶ Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Toplantı Kararları, Trafik Başkanlığı, 2020

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının başlıca hedefi; 2011-2020 yılları arasını 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 sağlanmasıya yönelik önemli yapı taşlarından birisi de 12 Eylül 2017 tarihinde 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.³⁷

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.

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.

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.

³⁷ İçişleri Bakanlığı, Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi, Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı, 12.09.2017, Ankara

On Birinci Kalkınma Planı kapsamında trafik güvenliği ile ilişkili olarak; Elektronik, Otomotiv, Lojistik ve Ulaştırma, Şehirleşme, Kentsel Altyapı, Maliye Politikası, Öncelikli Gelişme Alanları ve Kırsal Kalkınma Başlıkları altında farklı konuların ilişkili olarak ele alındığı görülmektedir.

Tablo 2 Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri

	2018	2023
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km, Kümülatif)	1.213	5.595
Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki	1,3	3,8
Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Anahat	12,4	26,3
Kabotaj Hattında Elleçlenen Yükün Toplam Elleçlenen	12,9	18
Havalimanı Toplam Yolcu Sayısı (Direkt Transit Dâhil)	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.119

vi. Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

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 3 Mart 2020 tarihinde gerçekleşen 5’inci toplantısında “2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı”nın oluşturulmasına yönelik karar alınmıştır.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı’nın hazırlanması kapsamında Eşgüdüm Kurulu üyesi Bakanlık, Kurum ve Kuruluşların temsilcilerinden oluşan Strateji Belgesi Çalışma Grubu oluşturulmuş ve yaklaşık 8 ay devam eden çalışmalar sonucunda belgeler hazırlamada kurumsal görüşler ve katkılar alınmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu’nun 8 Aralık 2020 tarihinde gerçekleşen 6’ncı toplantısında 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının uygulanmasına yönelik karar alınmıştır.

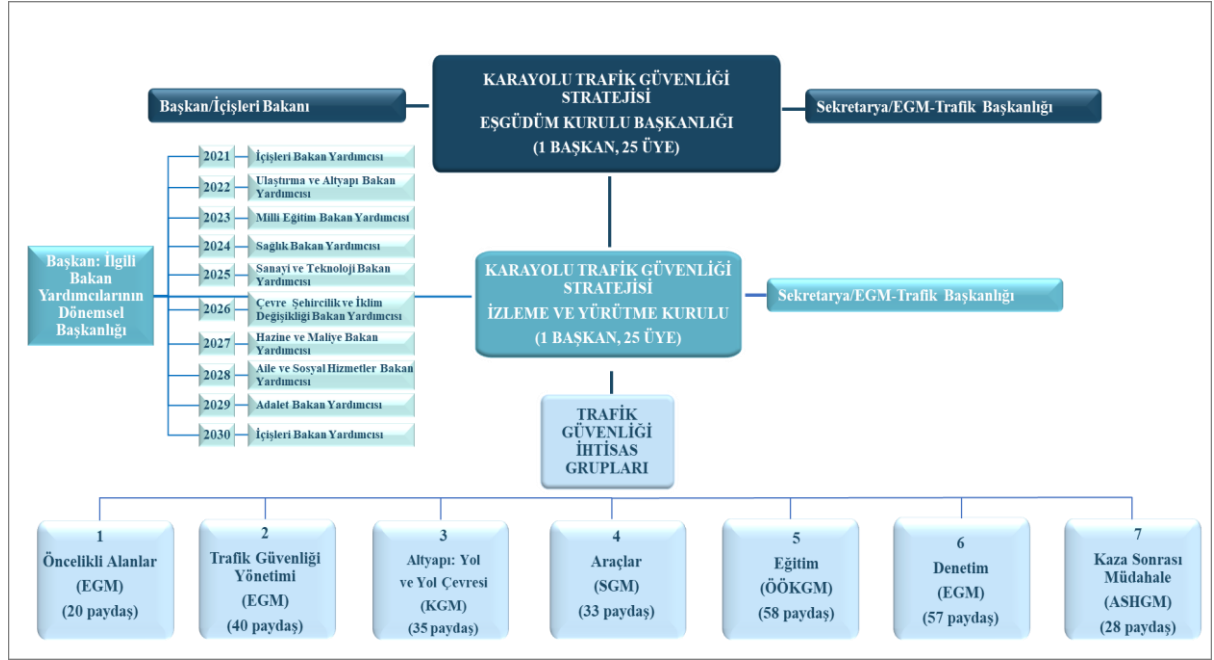
2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın 02.02.2021 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Kongre ve Kùltür Merkezinde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip ERDOĐAN'ın teşrifleriyle düzenlenen program ile tanıtımları yapılmıştır.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın uygulanmasına ilişkin 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi 03.02.2021 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

İçişleri Bakanı başkanlığında; Eşgüdümlü Kurulu, İzleme ve Yürütme Kurulu ile İhtisas Gruplarında görevlendirilen üyelerin katılımıyla 24.06.2021 tarihinde, “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdümlü Kurulu, İzleme ve Yürütme Kurulu ve Trafik Güvenliği İhtisas Grupları Toplantısı” düzenlenmiştir. Toplantıda; Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdümlü Kurulu'nun 1. Toplantı Kararları ile 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi'nin Uygulanmasına ilişkin Usul ve Esaslar kabul edilmiştir.

Genelge doğrultusunda hazırlanan “2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı konulu ve 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi'nin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar” kapsamında; 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın yerine getirilmesi ve faaliyetlerinin yürütülmesinde görevlendirilmek üzere Karayolu Trafik Güvenliği Strateji İzleme ve Yürütme Kurulu ile 7 ayrı Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grubu oluşturulmuştur.

Şekil 17 Kurumsal Yapılar



Kaynak: 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Ek-1

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu ile Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulu'nun trafik güvenliği bağlamında yaptığı çalışmaların tanıtılması, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin vatandaşların dikkatine sunulması, çalışmalara katılım sağlanması ve iyi uygulama örnekleri sunulması görüşlerine başvurulabilmesi, trafik güvenliği farkındalık çalışmalarının yürütülmesi ve gelinen aşama hakkında bilgi verilmesi ve takip edilmesi amacıyla "www.guvenlitrafik.gov.tr" internet adresi 15 Eylül 2021 tarihi itibarıyla erişime açılmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekretaryası, 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile uygulanmasına başlanılan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve bu belgeye bağlı ilk 3 yıllık dönem içerisinde atılacak adımları belirleyen 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nda belirlenen 41 amaç, 104 hedef ve 2023 yılına kadar yerine getirilecek 441 Performans Göstergesinin gerçekleştirilmesi amacıyla yürütülen çalışmaları koordine etmektedir.

2.2.3 2021-2022 Döneminde Türkiye’de Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır Yaklaşımı Çerçevesinde Müdahale Gerçekleştirilen Alanlar

Karayolu trafik kazaları bir dizi temel sebepten kaynaklanmaktadır. Ülkemizde, 2021 yılı itibarıyla insan faktörünün kazaların oluşmasındaki payı %97’dir. Bu nedenle birinci amaç; insanların bu hataları yapmasını önlemek ve trafik güvenliğinin artırılmasıyla ilgili olumlu kültürel davranış değişikliklerinin oluşturularak topluma yerleşmesini sağlamaktır.³⁸

İkinci amaç ise; hata yapsa da insanların hayatını kaybetmesini engellemek ve insandan kaynaklanan hataları affedebilecek önlemleri almaktır. Güvenli Sistem Yaklaşımının dört yol gösterici ilkesi:³⁹

1. İnsanlar kazalara yol açabilecek hatalar yapmaktadır. Ulaşım sisteminin insan hatası ve öngörülemezliği barındırması gerekmektedir.
2. İnsan vücudu belirli bir çarpma kuvvetini tolere edebilecek yeteneğe sahiptir fakat ölümcül ve ciddi yaralanmalar önlenmeli, limitin üstündeki çarpma kuvvetleri engellenmelidir.
3. Ciddi yaralanma veya ölümle sonuçlanan kazaların önlenmesi ve kaza sonrası müdahale için yolları ve araçları tasarlayan, inşa eden, yöneten ve kullananlarla ortak bir sorumluluk içindedirler.
4. Sistemin bir parçasının arızalanması durumunda yol kullanıcılarının hala korunmasını sağlamak için sistemin tüm parçaları bir arada güçlendirilmelidir.

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;⁴⁰

- Daha güvenli yollar,
- Daha güvenli hız,
- Daha güvenli araçlar,
- Daha güvenli yol kullanımıdır.

³⁸ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, Trafik İstatistik Bülteni, 2021

³⁹ ITF (2006), Speed Management, ITF Research Report, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282103784-en>

⁴⁰ 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

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin önemli bir dayanağı olan ve ülkemizde takip edilmeye başlanan *Vizyon Sıfır yaklaşımı* “hiçbir hatanın bedelinin insan hayatı olmaması gerektiği”⁴¹ düşüncesini ifade eden 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 geliştirerek uygulamaya” konulmasıdır. “Vizyon Sıfır Yaklaşımı”, bahsedilen bu yönleri ile karayolu trafik yönetimine modern bir yaklaşım getirmiştir.⁴²

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 ulaşılabilmektedir.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde; Güvenli Sistem Yaklaşımı ile mevcut trafik güvenliği seviyesinin daha üst basamaklara çıkarılması, 2030 yılı hedefi olarak belirlenen trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması, 2050 yılında da hiçbir vatandaşımızın ölmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir ülke hedefinin gerçekleştirilebilmesi için müdahale gerçekleştirilecek alanlar belirlenmiştir. Bu alanlarda tedbirler planlanmıştır. Bu tedbirler;

1. Öncelikli Alanlar,
 - a) Aşırı ve Uygunsuz Hızla Mücadele,
 - b) İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması,
 - c) Kaza Kara Noktalarının İyileştirilmesi ve Etkin, Sürekli, Yoğun Denetimler Yoluyla Can Kayıplarının Önlenmesi
2. Trafik Güvenliği Yönetimi,
3. Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi,

⁴¹ Vision Zero: Hiç kimsenin yaralanmadığı veya hayatını kaybetmediği bir trafik sistemidir.

⁴² 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

4. Araçlar,
5. Eğitim,
6. Denetim,
7. Kaza Sonrası Müdahale, alanlarında müdahaleler gerçekleştirilmektedir.

2.2.3.1 Öncelikli Alanlarda Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

İncinebilir yol kullanıcılarından olan bisikletlileri (e-skuter dâhil) diğer araçların kullandığı yollardan ayırmak amacıyla 2021 ve 2022 yılları içerisinde toplam 1.605,26 km bisiklet yolu yapılmıştır.

Trafikte yaya önceliğinin sürücüler tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla yerleşim yeri bölgelerinde, trafik ışığı bulunmayan noktalarda, karayolu üzerinde, İller İdaresi Genel Müdürlüğü koordinesinde yaya ve okul geçitlerinde “ÖNCE YAYA” uygulaması yapılmıştır.

2022 yılında, kaza kara noktalarının iyileştirilmesi kapsamında; Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluk ağındaki yollarda tespit edilen 28 kaza kara noktasının iyileştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

2.2.3.2 Trafik Güvenliği Yönetimi Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

Trafik güvenliği ile ilgili 18 uluslararası yayının tercümesi tamamlanmıştır. 2022 yılında, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Coğrafi Bilgi Sistemleri Genel Müdürlüğü tarafından kent içi ulaşım için trafik güvenliği platformu olan Trafik Güvenliği Analiz Platformu Projesi başlatılmıştır.

2.2.3.3 Karayolu Altyapısı Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından Dünya standartlarına uygun bisiklet yolları ve bisiklet rotalarının oluşturulması amacıyla 400 km bisiklet yolunun yapımı tamamlanmıştır.

Ülkemizde, 2021-2022 yıllarında Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki Devlet ve İl Yollarında yapımı gerçekleştirilen;

- Bölünmüş yol uzunluğu 664 km,
- Sarsma bandı uzunluğu 1.493 km,
- Yatay işaretleme miktarı 59,6 milyon m²,
- Düşey işaretleme miktarı 261,8 bin m²,

- Otokorkuluk uzunluğu 2.670 km,
- Karayolu Denetim İstasyonu 6 adet,
- Ulaşım etüdü sayısı 8.419 adettir.

Hemzemin geçitlerden mevzuata uygun olmayanların düzeltilmesi ve hemzemin geçit bulunan yol kesimlerinde yol kullanıcılarının trafik güvenliğinin artırılması kapsamında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünce 6 adet alt/üst geçidin yapımı tamamlanmış olup 6 adet hemzemin geçitte ise alt/üst geçit çalışmaları devam etmektedir.

2.2.3.4 Araç Güvenliği Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

Piyasaya arz edilecek yeni araçların gelişmiş güvenlik sistemleri/teknolojileri ile donatılmasına yönelik uluslararası tip onay mevzuatının eş zamanlı olarak yürürlüğe konulması amacıyla Tip Onayı Yönetmeliği (AB/2019/2144) kapsamında M1, M2, M3, N1, N2, N3 kategorisi araçların yeni tiplerinde Temmuz 2022 itibarıyla;

- Sürücü Dalgınlık ve Dikkat Uyarı Sistemi,
- Kör Nokta Bilgi Sistemi,
- Acil Durum Şeritte Tutma Sistemi,
- Yaya ve Bisikletliler İçin Gelişmiş Acil Frenleme Sistemi,
- Gelişmiş Acil Frenleme Sistemi,
- Geri Manevrada Algılama Sistemleri,
- Gelişmiş Emniyet Kemerı Hatırlatıcıları zorunlu hale getirilmiştir.

Mevcut tiplerde ise Temmuz 2024 tarihi itibarıyla zorunluluk şartı bulunmaktadır.

Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından gelişmiş araç sistemlerine sahip ve çevre dostu elektrik motorlu taşıtların ülkemizde geliştirilmesi ve imali için özendirici vergi avantajları getirilmiştir.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından ticari taksilerde en az 1 adet, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan araçlarda da toplam koltuk sayısının 1/10'u kadar sayıda çocuk koltuğu/yükseltici aparat ve emniyet kemeri aparatının kullanıma hazır olarak bulundurulması amacıyla KTY'de değişiklik yapılmasına dair yönetmelik 16.08.2022 tarihinde yayımlanmıştır.

2.2.3.5 Trafik Güvenliği Eğitimi Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 23.03.2022 tarihli ve 25 sayılı kararına istinaden Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu (MTSK) sınavlarında sürücü eğitiminde tehlike algılama yeteneğinin geliştirilmesi konusunda da sorular sorulmaya başlanmıştır.

Temel Eğitim Genel Müdürlüğü tarafından bisiklet sürüş teknikleri eğitimi verilmesi için üç ilimizde (Manisa, Konya, Sakarya) bulunan 10'ar ilkokulda çalışmalar başlamıştır. Proje ile öğrencilerin trafikte güvenli bir şekilde bisiklet kullanımı için gerekli pratik eğitimin verilmesi hedeflenmektedir.

Halk Eğitimi Merkezlerinde uygulanmak üzere Trafik Güvenliği Kurs Programı 03.03.2022 tarihinde onaylanarak eğitim kurs programları arasında kullanıma sunulmuştur.

2.2.3.6 Denetim Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

Ölümlü, yaralanmalı veya maddi hasarlı trafik kazalarının azaltılması amacıyla; Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı tarafından, araç/sürücü, alkol, uyuşturucu, kırmızı ışıkta geçme ve seyir halinde cep telefonu kullanımına yönelik denetimler uygulanmıştır. Ayrıca; emniyet kemeri, çocuk koruma tertibatı, kullanımına yönelik etkin denetim faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.

Yayaların karıştığı kazaların önlenmesine yönelik tedbirlerin alınması kapsamında özel denetimler yapılmış olup motosiklet, motorlu bisiklet, bisiklet ve e-skuter sürücülerinin karıştığı kazaların ise yapılacak olan düzenlemeler ve denetimler yoluyla önlenmesi kapsamında denetimler uygulanmıştır. Diğer yandan agresif sürücüler üzerinde; denetimler yoluyla davranış değişikliği oluşturmak suretiyle trafik güvenliğinin artırılması kapsamında çalışmalar yürütölmüştür.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı Karayolu Denetim İstasyonlarında yorgunluk ve uykusuzluğa bağlı kazaları önlemek amacıyla denetimler gerçekleştirilmektedir. Jandarma Genel Komutanlığı trafik birimleri ise 2002 yılı sonrası üretilen traktörlerde yer alan ve sürücülere yaşam alanı oluşturması için devrilmeye karşı; koruyucu yapıların (ROPS) kullanımı konusunda denetim yapmıştır.

Ülke genelinde "Algılanan Yakalanma Risk Duygusunun" güçlendirilmesi amacıyla kazaların yoğun olduğu yol güzergâhlarına 900 adet maket/model trafik ekip aracı, yanlarına 755 adet maket/model trafik personeli ve 40 adet radar görünümlü model araç yerleştirilmiştir.

2.2.3.7 Kaza Sonrası Müdahale Alanında Alınan Tedbirler ve Sağlanan Gelişmeler

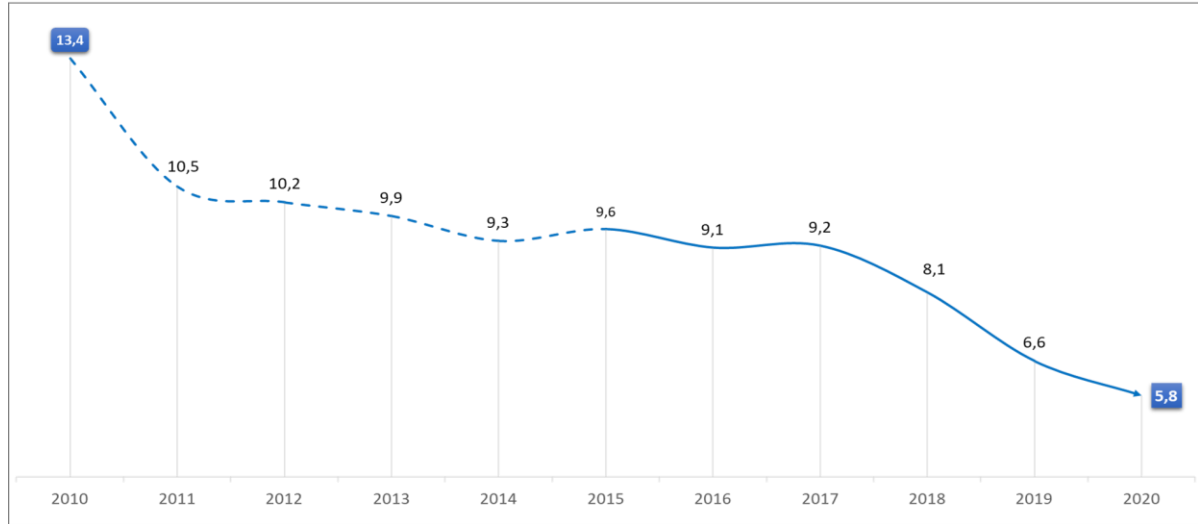
Trafik kazalarına; trafik kolluğu, ambulans, itfaiye ve AFAD tarafından en kısa sürede etkin müdahalenin sağlanması kapsamında acil durum çağrıları Temmuz 2021 yılı itibarıyla tek numara (112) altında toplanmıştır.

Trafik kazası sonrası acil bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin güçlendirilmesi çalışmaları kapsamında ise “Trafik Kazası Yaralılarına Müdahale Protokolü” geliştirilmiştir. Ayrıca trafik kazalarından kaynaklanan can kaybı ve yaralanmaların “Halk Sağlığı Sorunu” olduğu anlayışın geliştirilmesine yönelik farkındalık çalışmaları yürütülmektedir.

2.3 Uluslararası Mukayeseli Olarak Türkiye İçin Temel Göstergeler ve Uluslararası Konum

İnsan hayatının merkezinde yer alan trafik, bir yaşam belirtisi olduğu kadar günümüz dünyasında ne yazık ki insan hayatını da tehdit eden küresel bir sorundur. DSÖ raporlarına göre; ülkemizde 2010 yılında 100 bin kişi başına trafik kazaları sonucu can kaybı oranı 13,4 iken 2020 yılı sonu itibarıyla 5,8'e düşmesi sağlanarak, son on yıldaki can kayıplarında %56,6 azalma sağlanmıştır.

Şekil 18 Ülkemizde 100 Bin Kişi Başına Kaza Yeri ve Sonrası Can Kaybı (2010-2020)



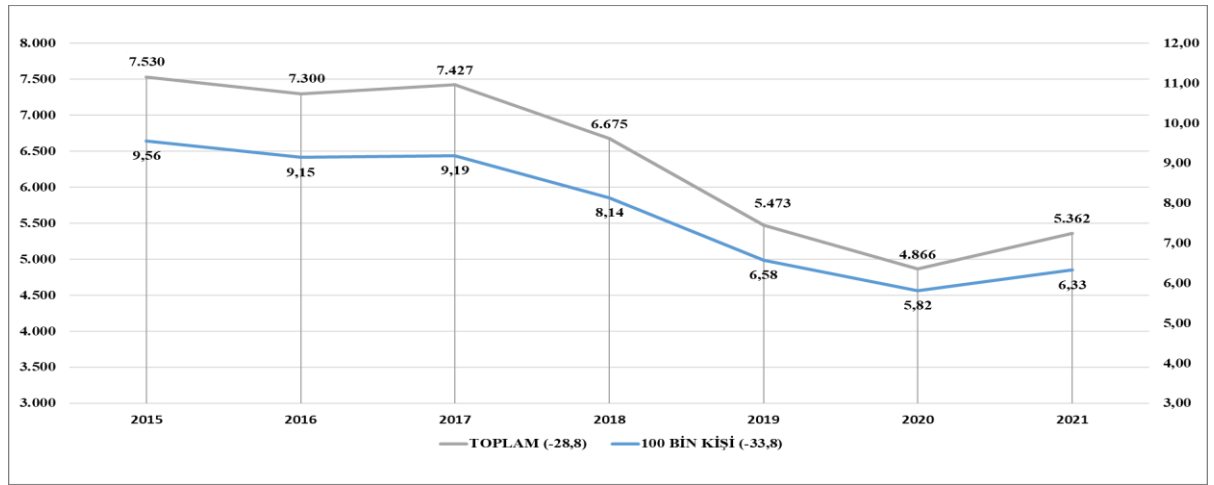
Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

BM nezdinde 2010 yılında ortaya konulan trafik kazası can kayıplarının %50 azaltılması hedefini başarılı bir şekilde gerçekleştiren az sayıdaki ülkeden biri olarak Ülkemiz 2011-2020

yılları arasını kapsayan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı başarılı bir şekilde hedefine ulaşmıştır.⁴³

2015 yılında Ülkemizde trafik kazası can kayıplarına ilişkin tanıtımda, uluslararası kuruluşların tavsiyeleri çerçevesinde değişikliğe gidilerek trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiri ile 30 gün içinde ölenler de tanıtıma dâhil edilmiştir. Bu tanıtıma göre ilgili veriler de güncellenmiş ve 30 gün içinde ölenlere ait istatistikler de üretilmiştir.

Şekil 19 Ülkemizde 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı



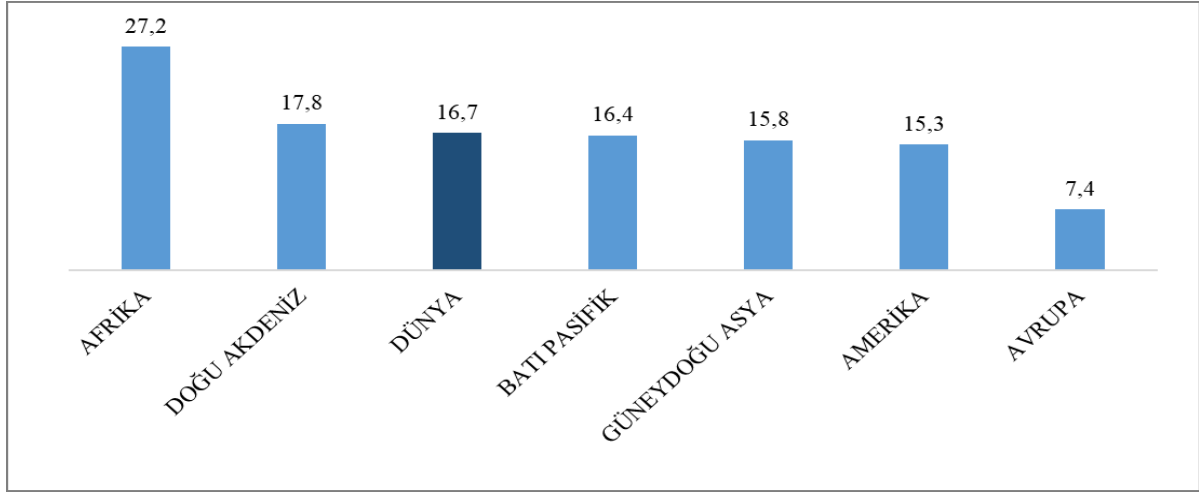
Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

DSÖ 2019 yılı verilerine göre, 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı açısından Afrika bölgesi 27,2 ile ilk sırada yer alırken, dünyanın ortalaması 16,7, Avrupa’da ise bu oran 7,4’tür.⁴⁴ Bununla birlikte, ETSC/2022 Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi verilerine göre AB 2021 yılında 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı ortalamasını 4,5’e düşürmüş durumdadır. Ülkemizde 2021 yılı sonu itibarıyla 100 bin kişiye düşen can kaybı sayısı ise 6,33 seviyesine indirilmiştir.

⁴³ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı kayıtları

⁴⁴ WHO, World Health Statistics 2022, s.35

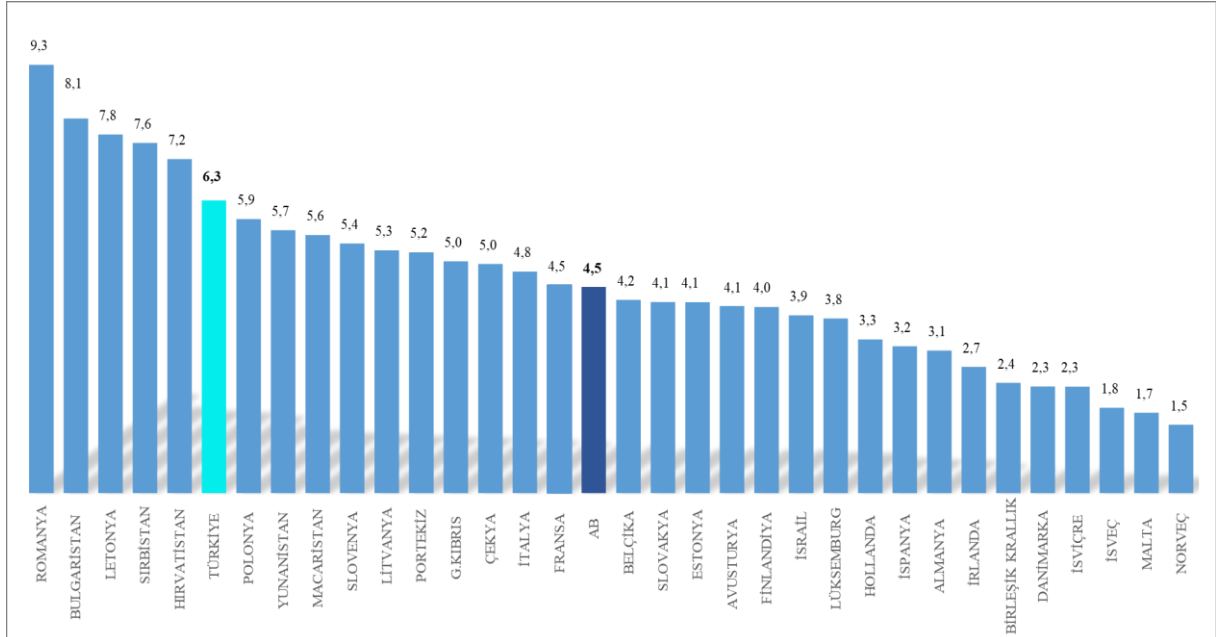
Şekil 20 Bölgelere Göre 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı



Kaynak: Dünya Sağlık İstatistikleri 2022, DSÖ (World Health Statistics 2022, WHO)

Mukayese olması açısından, 2021 verilerine göre AB üyesi ülkelerden, 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı oranı en yüksek ülke Romanya’da 9,3 iken, Ülkemizde bu oran 6,3 olup, AB üyesi ülkelerin ortalaması 2021 yılı için ise 4,5’tir.

Şekil 21 AB Üyesi Ülkeler ve Türkiye’de 100 Bin Kişi Başına Trafikteki Can Kaybı Oranı 2021



Kaynak: ETSC/2022 Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi

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.⁴⁵

Yine DSÖ'nün başka değerlendirmelerine göre⁴⁶ 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 düşürülememesi durumunda, ölüm nedenleri sıralamasında karayolu trafik kazalarının 5'inci sıraya yükseleceği öngörülmektedir.

Trafik kazalarının, dünya genelindeki ölüm sebepleri arasında 8. sırada olduğu, 5-29 yaşları arasındaki genç nüfus ölüm nedenlerinde ise 1'inci sırada olduğu gerçeğinden hareketle, gelinen aşamada BM Genel Kurulu, 2030 yılına kadar karayolu trafik kazalarından kaynaklanan küresel ölüm ve yaralanma sayısını yarıya indirmek gibi iddialı bir hedef belirlemiştir. Ülkemizde de 25-64 yaş arası vatandaşlarımız trafik kazalarından en çok etkilenen grup olup⁴⁷, benzer olarak 2030 yılında trafik kazası sonucu ölümlerin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması hedef olarak belirlenmiş ve bu hedefe dönük çalışmalar adım adım ilerlemektedir.

Tüm karayolu trafik ölümlerinin yarısından fazlasını incinebilir 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 istatistiki veri bulunmamaktadır.⁴⁸

⁴⁵ 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

⁴⁶ WHO, Mobile Phone Use; A Growing Problem of Driver Distraction, 2011 ISBN 978 92 4 1500890.s.5

⁴⁷ TÜİK, Yıllara göre ölü ve yaralı sayılarının yaş gruplarına göre dağılımı, 2022

⁴⁸ 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

İncinebilir yol kullanıcılarının trafikte ölüm riski diğer yol kullanıcılarına oranla 10 kat daha fazladır. OECD Uluslararası Ulaştırma Forumu 2020 verilerine göre ise, şehirlerde trafik kazası nedeni ölümlerin %80'ini incinebilir yol kullanıcıları oluşturmaktadır. Ülkemizde ise, 2021 verilerine göre 1.186 yaya trafik kazalarında hayatını kaybetmiş olup, tüm can kayıplarında oranı %22,1'dir. Ayrıca ülkemiz karayolu ağında 2021 yılında ölümlü yaralanmalı trafik kazasına karışan toplam 308 bin 442 taşıtın da %20,9'unu motosiklet oluşturmuştur.⁴⁹

Tablo 3 Ülkemizde Yaya Can Kayıpları

YILLAR	TOPLAM CAN KAYBI	YAYA CAN KAYBI	TOPLAM CAN KAYBINA ORANI %
2015	7.530	1.810	24,0
2016	7.300	1.705	23,4
2017	7.427	1.681	22,6
2018	6.675	1.484	22,2
2019	5.473	1.272	23,2
2020	4.866	968	19,9
2021	5.362	1.186	22,1

Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı Kayıtları

Meydana gelen trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı olarak yol açtığı sosyo-ekonomik kayıpların GSMH'nın %2,2'sine tekabül eden bir maliyet ortaya çıkardığı, trafik kazası küresel kayıplarının da dünya GSMH'si ortalaması %1 ile %3 arasında iken, Türkiye'nin bu ortalama seyrettiği değerlendirilmektedir. 2030 yılına kadarki on yılda can kaybı, yaralanma ve kazaların ülke ekonomisine maliyeti yaklaşık 550 ile 650 milyar TL arasında olacağı tahmin edilmektedir.⁵⁰ Ayrıca, Uluslararası Yol Değerlendirme Programı (IRAP), trafik güvenliğine yapılan 1 dolarlık yatırımın, 8 dolar olarak geri döndüğüne işaret etmektedir.

Karayolu trafik kazaları bireyler, aileleri ve bir bütün olarak ülkeler için önemli ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Bu kayıplar, tedavi maliyetinin yanı sıra yaraları

⁴⁹ TÜİK, Taşıt cinslerine göre trafiğe kayıtlı ve trafik kazasına karışan taşıtlar, 2022

⁵⁰ Emniyet 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.

nedeniyle daha sonradan ölen veya sakat kalanlar için üretkenlik kaybindan ve yaralılara bakmak için işten veya okuldan izin alması gereken aile üyelerinden kaynaklanmaktadır. Bu itibarla karayolu trafik kazaları çoğu ülkeye gayri safi yurtiçi hasıllarının %3'üne mal olmaktadır.

Karayolu trafik kazalarının önlenabilir olması nedeniyle karayolu trafik güvenliğinin bütüncül ele alınması, bunun için de ulaşım, kolluk, sağlık, eğitim gibi hem kamu hem de özel sektör ve sivil toplum örgütleri gibi çok sayıda paydaşın katılımını ve yolların, araçların ve yol kullanıcılarının güvenliğini ele alan eylemlerin müştereken hayata geçirilmesi gerekmektedir.

2.4 On Birinci Kalkınma Planı Döneminin Değerlendirilmesi

Ülkemizin coğrafi konumuna bakıldığında; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktadadır. Doğal bir köprü olan Ülkemiz Asya, Orta Asya, Kafkas Cumhuriyetleri ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır. Asya ve Avrupa kıtaları arasında geniş bir alanda bulunan Türkiye'ye doğu-batı eksenli bu genişlik önemli bir jeopolitik konum sağlamak ve uluslararası ulaşım koridorları çerçevesindeki çalışmalarda rolümüzün önemini arttırmaktadır.⁵¹

On Birinci Kalkınma Planının hazırlanmasında, ileriye dönük hedefleri belirlemek adına ilk defa Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu'ndan ayrı olarak Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu kurularak çalışmalar yürütmüş ve hazırlanan rapor yayınlanmıştır.

On Birinci Kalkınma Planı'nda, insan odaklı sürdürülebilir karayolu trafik güvenliği perspektifi çerçevesinde BM tarafından dünya genelinde yürütülen Yol Güvenliği için 10 Yıllık Eylem Planı dâhilinde belirlenmiş 5 temel amaç olan “Yol Güvenliği Yönetimi”, “Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik”, “Daha Güvenli Yol Kullanıcıları”, “Daha Güvenli Taşıtlar” ve “Kaza Sonrası Tepki Yönetimi” için hedefler ve bu hedefler doğrultusunda eylemler belirlenmesi gerektiği, trafik güvenliği ile ilgili mevcut yapının yeniden inşa edilerek, Ülkemizin mevcut refah seviyesinin artması hedefinde, karayolu trafik güvenliği için, insan odaklı politikaların yürütülmesi gerektiği tespit edilmiştir.

Bu alanlardan biri olan yol alt yapısı iyileştirmelerinde, Ülkemizde 2003 yılı öncesi mevcut 6.101 km uzunluğundaki bölünmüş yol ağımla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıken,

⁵¹ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, s.146

2003 yılından itibaren 22.715 km yol yapılarak bölünmüş yol ağıımız Kasım 2022 itibarıyla toplamda 28.816 km'ye ulaşmış ve 77 ilimizin birbiri ile bağlantısı sağlanmıştır.⁵² Bu itibarla, bölünmüş yol projeleriyle, trafik güvenliğinin artırılması, mevcut kapasite yetersizliklerini iyileştirerek taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlayıp ekonomiye katkıda bulunulması, yolların fiziki ve geometrik standartlarını yükselterek seyahat konforunu artırmak ve seyahat süresinin kısaltılması hedefi gerçekleştirilmiştir.

Öte yandan, BM Genel Kurulunun 64/255 sayılı kararı çerçevesinde trafik kazalarından kaynaklı ölümlerin %50 azaltılmasının gerçekleştirilmesi hedefiyle hazırlanan ve 2012/16 Sayılı Başbakanlık Genelgesi ile yürürlüğe giren, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ile (2011-2020), DSÖ raporlarına göre; Ülkemizde 2010 yılında 100 bin kişi başına trafik kazası sonucu can kaybı oranı 13,4 iken 2020 yılı sonu itibarıyla 5,8'e düşerek, son on yıldaki can kayıplarında %56 azalma sağlanmıştır.

Böylelikle, trafik kazalarının tek taraflı çabalar ile önlenmesinin mümkün olmadığı gerçeğinden hareketle 2017 yılında yayımlanan ve kısa vadede bir sistem yaklaşımı çerçevesinde yapılabilecek çalışmaları içeren Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi çerçevesinde yürütülen etkili, sürekli ve yoğun denetimler ile trafik kazası sonucu can kayıplarında ciddi oranda azalma sağlanarak BM Genel Kurulu'nun aldığı tavsiye kararları çerçevesinde; 2011 yılında belirlenen ve 2020 yılında trafik kazası sonucu can kayıplarının %50 oranında azaltılması hedefine ulaşılması açısından önemli bir gelişme sağlanmıştır.⁵³

BM ve DSÖ'nün 2030 ve 2050 yılı hedeflerine ulaşılması için insanoğlunun 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 hedefiyle, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı koordinesinde ilgili Bakanlık, kurum ve kuruluşların geniş katkılarıyla hazırlanan "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın uygulanmasına ilişkin 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi 03.02.2021 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Genelge doğrultusunda hazırlanan "2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı konulu ve 2021/2 Sayılı

⁵² Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2002-2022, s.31

⁵³ İçişleri Bakanlığı, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, s.8-9

Cumhurbaşkanlığı Genelgesi'nin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar” kapsamında; 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın izlenmesi ve değerlendirilmesi konusunda görevlendirilmek üzere Karayolu Trafik Güvenliği Strateji İzleme ve Yürütme Kurulu ile 7 ayrı Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grubu oluşturulmuştur. İhtisas Grupları, Plan döneminde (2021-2023) çalışmalarını halihazırda, yeni dönemin yol haritası olan “Güvenli Sistem Yaklaşımı” çerçevesinde 41 amaç 104 hedef ve 441 performans göstergesi doğrultusunda kendisine tahsis edilen yerleşkede paydaşlarıyla birlikte yürütmektedir.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekreteryası koordinesinde 2021 yılında 1.421 kuruluştan 2.076 katılımcının iştiraki ile toplam 47 çalışma gerçekleştirilmiştir. Söz konusu çalışmalar detaylı olarak aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 4 KTG Eylem Planı Kapsamında 2021 Yılında Yürütülen Çalışmalar

2021 YILINDA YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR	Çalışma Sayısı	Kuruluş Sayısı	Katılımcı Sayısı
2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı Lansmanı	1	158	468
İhtisas Grupları Eğitim Toplantıları	3	91	235
KTGS Eşgüdüm Kurulu Toplantısı	1	25	24
KTGS İzleme ve Yürütme Kurulu Toplantıları	3	73	92
Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grup Sorumluları Toplantıları	4	20	37
Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grupları Toplantıları (Ağustos-Aralık 2021 tarihleri arası)	35	1.054	1.220
TOPLAM	47	1.421	2.076

Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekreteryası koordinesinde 2022 yılı içerisinde 2.248 kuruluştan 3.550 katılımcının iştiraki ile toplam 135 çalışma gerçekleştirilmiştir. Söz konusu çalışmalar detaylı olarak aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 5 KTG Eylem Planı Kapsamında 2022 Yılında Yürütülen Çalışmalar

2022 YILINDA YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR	Çalışma Sayısı	Kuruluş Sayısı	Katılımcı Sayısı
2021/2 sayılı KTGS Eşgüdüm Kurulu Toplantısı	1	23	24
KTGS İzleme ve Yürütme Kurulu Toplantıları	3	67	68
İhtisas Grup Sorumluları Toplantıları	6	29	53
7 ayrı İhtisas Gruplarının Toplantıları	84	1.592	1.777
Çözüm Odaklı Değerlendirme Toplantıları (Şubat)	8	65	95
İlerleme Sağlanamayan PG'ler Hakkında Sorumlu Kuruluşlarla Yapılan Koordinasyon Toplantıları (Mart-Kasım)	15	61	155
Eylem Planı'nın İzlenmesi ve Değerlendirilmesi Kapsamında Düzenlenen Toplantıları	4	9	30
DSÖ Temsilcilerinin "Karayolu Trafik Güvenliği" Konulu Ziyareti	3	4	10
Uluslararası ve Çok Taraflı Çalışmalar	11	398	1.338
TOPLAM	135	2.248	3.550

Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

"2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının" Resmî Gazetede yayımından itibaren Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekreteryası koordinesinde;

- 3.669 kuruluştan
- 5.626 katılımcının iştiraki ile
- Toplam 182 farklı çalışma gerçekleştirilmiştir.

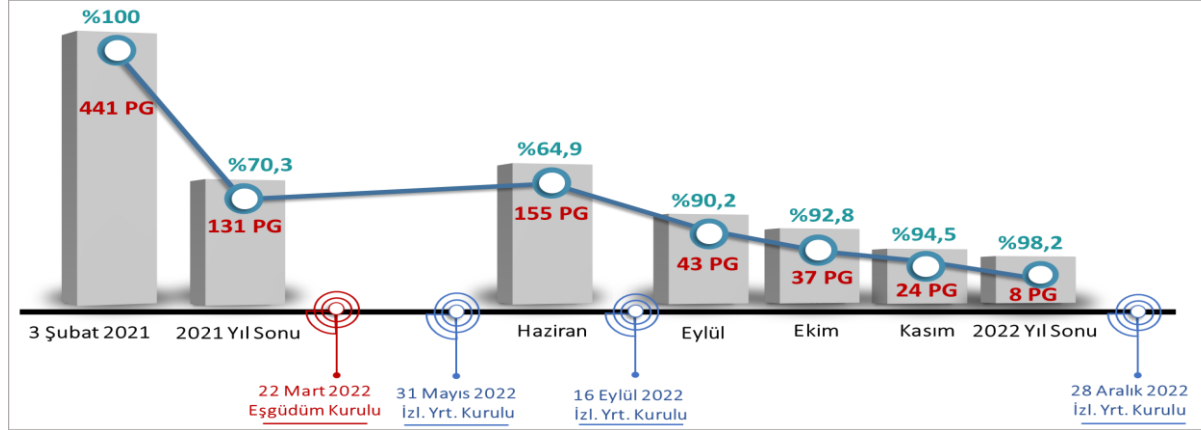
2021 yılı sonu itibarıyla, Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planında bulunan 441 performans göstergesinde paydaşlarla beraber yapılan yoğun ve özverili çalışmalar sonucunda;

- 2021 yılı için hedefi olmayan performans göstergelerinin (59) oranı %13,4,
- İlerleme sağlanamayan performans göstergelerinin (69) oranı %15,6,
- Kısmi ilerleme sağlanan performans göstergelerinin (84) oranı %19,
- Yeterli ilerleme sağlanan performans göstergelerinin (229) oranı ise %51,9 olarak gerçekleşmiştir.

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının (2021-2023) Resmi Gazete'de yayımlandığı 03.02.2021 tarihi itibarıyla 441 performans göstergesinden, 2021 yılı sonu itibarıyla 131 performans göstergesinde ilerleme

sağlanamamış, 22 Mart 2022 tarihinde yapılan Eşgüdüm Kurulu ile 31 Mayıs 2022, 16 Eylül 2022 ve 28 Aralık 2022 tarihlerinde gerçekleştirilen İzleme ve Yürütme Kurulu toplantılarında alınan kararlar neticesinde ilerleme sağlanma oranı 2022 yıl sonu itibarıyla %98,2'ye yükseltilmiştir.

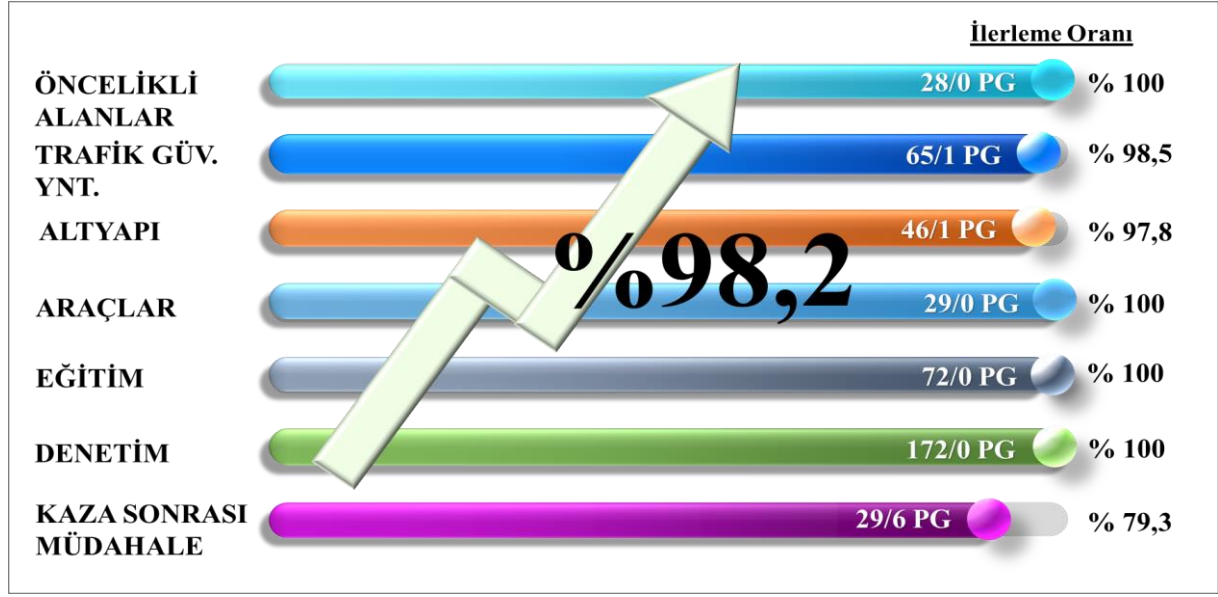
Şekil 22 Performans Göstergelerinin İlerleme Durumu



Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

Gelinen aşama itibarıyla, öncelikli alanlar, araçlar, eğitim, denetim ihtisas gruplarındaki tüm performans göstergelerinde yeterli ilerleme sağlanmıştır. Trafik Güvenliği Yönetimi İhtisas Grubunda 1, Altyapı İhtisas Grubunda 1, Kaza Sonrası Müdahale İhtisas Grubunda da 6 olmak üzere 441 performans göstergesinden 8'inde yeterli ilerleme sağlanamamıştır. 2023 yılında söz konusu faaliyetlerin de başarılı olarak yürütüleceği değerlendirilmekte olup 2022 yılı ilerleme durumu aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.

Şekil 23 İhtisas Gruplarına Göre Performans Göstergelerinin İlerleme Durumu



Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

Ayrıca, Eylem Planı'nda yer alan stratejik amaç, hedef ve performans göstergelerine ait 2021 yılında; altyapıdan araç güvenliğine, eğitimden denetime ve kaza sonrası müdahaleye kadar yürütülen çalışmalar sonucu sağlanan gelişmeleri içeren 2021 Karayolu Trafik Güvenliği Değerlendirme Raporu hazırlanmıştır.

On İkinci Kalkınma Planı aşamasına geline 2022 yıl sonu itibarıyla, BM Yol Güvenliği İşbirliği tarafından belirlenen 12 küresel hedef doğrultusunda, 2030 yılına kadar yaralanma ve ölüm miktarını azaltma hedefi belirlenerek, hedef doğrultusunda uzun ve kısa vadeli, insan odaklı ve sürdürülebilir eylemler ön plana çıkarılması gerektiği hedefi doğrultusunda, trafik güvenliğine yönelik tüm çalışmaların bir bütünlük içerisinde yürütülmesi amacıyla kurulan Karayolu Trafik Güvenliği Eşgüdüm Kurulu, İçişleri Bakanlığının koordinasyonunda, trafik güvenliği alanında 118 paydaşla beraber çalışmalarını yürütmektedir.

3. PLAN DÖNEMİ PERSPEKTİFİ

3.1 Uzun Vadeli Hedefler (2050 Hedefleri)

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. BM 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.⁵⁴

Türkiye, karayolu trafik güvenliğinde karşılaşılan zorlukların farkında olan ve karayolu güvenliğinin artırılmasına en yüksek seviyede siyasi destek sağlayan bir ülkedir.

Karayolu trafiği nedeniyle insanların hayatlarının kaybetmesinin, normal bir durum olarak kabulü mümkün değildir. Bu vizyonla, Ülkemizde, 2050 yılında trafik kazalarında kimsenin ölmediği ve ciddi derecede yaralanmadığı bir trafik ortamının oluşturulması hedefi ancak güvenli sistem yaklaşımıyla mümkündür.

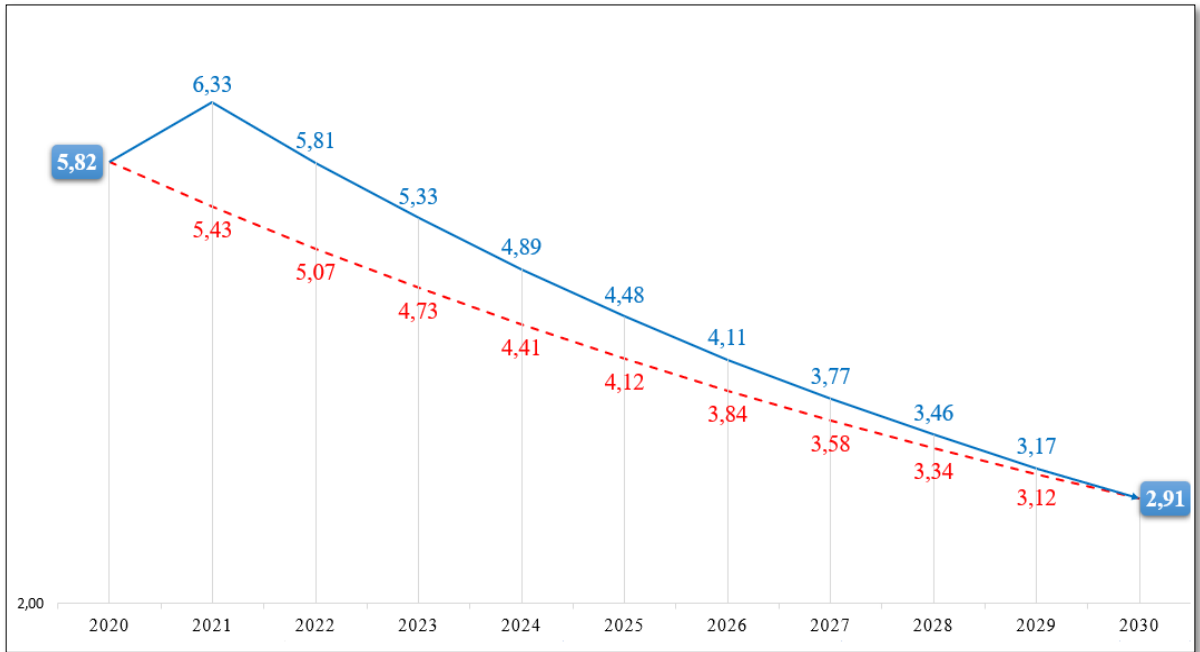
Ülkemiz, Stockholm'de düzenlenen 3'üncü Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansında; 2050 yılında "SIFIR KAZA" hedefiyle ülkelerin kendi stratejilerini belirlemeye davet edilmesi kararı doğrultusunda, can kayıplarının 2030 yılına kadar %50 azaltılması ve 2050 yılında da sıfırlanması hedefiyle "Güvenli Sistem" ve "Vizyon Sıfır" yaklaşımlarıyla, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planını 03.02.2021 tarih ve 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile Resmî Gazetede yayımlamıştır. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve ona bağlı eylem planları hedefleri çerçevesinde ve BM'nin 10 Yıllık Eylem Planı'nın bir parçası olarak Trafik Güvenliği Yönetimi, Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik, Daha Güvenli Yol Kullanıcıları, Daha Güvenli Taşıtlar ve Kaza Sonrası Müdahale alanlarındaki iyileştirme çalışmalarına kararlılıkla devam etmektedir.

⁵⁴ İçişleri Bakanlığı, 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, s.3

3.2 2030 Hedefleri

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 sürecek ısrarlı çalışmaları zorunlu kılmaktadır. Bu itibarla, Ülkemizde 2021 yılsonunda trafik kazaları neticesinde 100 bin kişi başına düşen can kaybı oranı 6,33'ü 2028 yılında 3,46'ya ve 2030 yılına geldiğimizde de 2,91'e düşürmek için hâlihazırda yürütülmekte olan başarılı çalışmaların kararlılıkla devam ettirilmesi gerekmektedir.

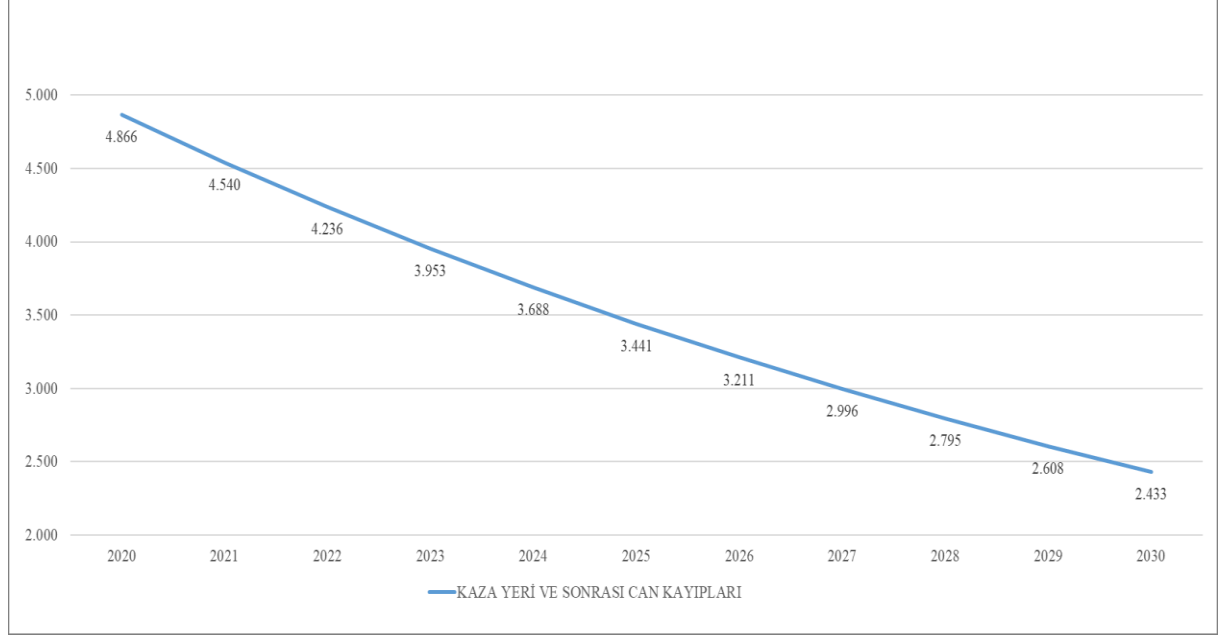
Şekil 24 2030 Hedefi-Can Kayıplarının %50 Azaltılması (100 bin kişi başına düşen oran)



Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

2020 yılında Ülkemizde 4.866 kişi trafik kazasından kaynaklı hayatını kaybetmiştir. Trafik kazalarının konusu insan hayatı olduğu için, buradaki “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 da çalışmalar artarak devam edecektir. Zira 4.866 can kaybı sayısını 2028 yılında 2.795'e ve 2030 yılı sonunda da 2.433'e indirebilme hedefi belirlenmiş ve bu doğrultuda çalışmalar tüm paydaşlarla kararlılıkla yürütülmektedir.

Şekil 25 2030 Hedefi-Can Kayıplarının %50 Azaltılması (Hastane ölümler dâhil can kayıpları sayısı)



Kaynak: EGM, Trafik Başkanlığı

Karayolu trafik güvenliğinde; karayolu altyapısının kalitesi, araç güvenlik teknolojileri ve yol kullanıcılarının davranışları gibi katkıda bulunan faktörleri de dikkate alan geniş bir performans göstergesi seti kullanılmalıdır. Performans göstergelerinin temel amacı, karayolu sisteminin mevcut güvenlik koşullarını yansıtmak, çeşitli güvenlik müdahalelerinin etkisini ölçmek, eğilimleri izlemek ve farklı sistemler arasında mukayese yapmaktır.

Performans göstergelerinin sadece belirlenmesi yeterli değildir. Yol kullanıcı davranışları, araçların kalitesi, kaza sonrası müdahale, vb. gibi katkıda bulunan faktörlerdeki iyileştirmelerin yanı sıra, karayolu sorunlarının azaltılmasına yönelik amaç ve hedeflerin tanımlanması da önemlidir.

Hedeflerin belirlenmesi ve izlenmesinin ivmenin devam etmesine ve etkili müdahalelerin uygulanmasına yardımcı olmaktadır. Hedefler ve ilgili göstergeler, ilerlemenin boyutunu izlemeyi sağlayan bir araçtır ve hedeflere ulaşılması için karayolu trafik güvenliği müdahalelerinin odak noktasını ve ölçeğini ayarlama fırsatı sunmaktadır.

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile ortaya konulan hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla etkili bir izleme ve değerlendirme mekanizmasının tesisi zorunlu olduğundan, Strateji Belgesi ile belirlenen genel amaç ve hedeflerin Eylem Planlarına

yansıtılması, dönemsel hedeflerin gerçekleştirilmesi ve bunların izlenerek hedefe ulaşılması amacıyla gerekli düzenleme ve tedbirlerin alınması önem taşımaktadır. Strateji Belgesinin hedefi olan 2030 yılına kadar trafik kazası ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması hedefinin somutlaştırılmış hali sonuç göstergesidir. Sonuç Göstergelerine ulaşılması için sağlanan davranış değişikliğinin ölçülmesi amacıyla ise çıktı göstergeleri kullanılacaktır.

Tablo 6 2030 Hedefleri Çıktı Göstergeleri

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

Kaynak: 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi

2021 yılı içerisinde; trafik kazalarının %78,6'sı yerleşim yerinde, %21,4'ü ise yerleşim yeri dışında gerçekleşmiştir. Aynı dönem içerisinde can kayıplarının %49,3'ü yerleşim yerinde, %50,7'si ise yerleşim yeri dışında gerçekleşmiştir. Verilerde de görüldüğü üzere kazaların yaklaşık (1/5) beşte biri yerleşim yeri dışında gerçekleşmesine rağmen can kayıplarının yarısından fazlası yerleşim yeri dışında gerçekleşmektedir.

Yine aynı incelemeye göre trafik kaza oluş türüne bakıldığında %32,5'inin yandan çarpma, %16'sının yayaya çarpma şeklinde olduğu, trafik kazalarının oluşumunda sürücü kusurları incelendiğinde ise %38'inin hız ihlali, %15'ini kavşak kurallarına uymama olduğu görülmektedir. Kazaların çoğunlukla yerleşim yerinde kavşak kurallarına uyulmaması,

yerleşim yeri dışında da yasal ve uygun hızlarda araç kullanılmamasından kaynaklandığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır.⁵⁵

Bu çerçevede, yerine getirilmesi planlanan çalışmalarla vatandaşların trafik kurallarına daha fazla riayet etmelerinin, kendilerinin veya başkalarının hayatını tehlikeye atacak riskli davranışlardan kaçınmalarının sağlanması yoluyla, yukarıdaki tabloda belirtilen hedeflere ulaşılması yönünde ilerlemeler kaydedilmesine çalışılacaktır.

Sistem Girdilerine İlişkin Göstergeler:

- a) Hız kazaya en çok neden olan faktörlerinden biri olup, aynı zamanda kazanın sonuçlarına da etki etmektedir.
- b) 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.
- c) Koruyucu kask kullanımı iki tekerlekli araç ve bisiklet sürücü ve yolcuları için (zorunlu olan) önemli bir pasif güvenlik önlemi olarak kabul edilir.
- d) 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.
- e) Alkol ve uyuşturucu madde etkisi altında iken araç kullanmak kazalara neden olan en önemli faktörlerden biri olarak belirtilir.
- f) 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.
- g) 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.
- h) Hedef planlı denetimler karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında rol oynayan en önemli etkenlerden biri trafik denetimlerinin etkin, sürekli ve yoğun olarak bir program çerçevesinde uygulanmasıdır.

⁵⁵ İçişleri Bakanlığı, Trafik Kazalarında Olay Yeri Yönetimi Çalıştayı, Ankara, 21-22 Eylül 2022, s.36-37

- i) Araç güvenliğinin sağlanması bağlamında temel belirleyici, eski araçların, yeni araçlardan daha az güvenlik donanımlarına sahip olmasıdır. 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.
- j) Altyapının güçlendirilmesi çerçevesinde, plan, tasarım ve bakım altyapının “karayolu güvenliği” açısından kalitesini belirleyen unsurlarıdır. Karayolu altyapısı için belirlenen bir güvenlik performans göstergesi ile karayolu kullanıcı davranışından veya araç teknolojilerinden bağımsız olarak karayolu ağının güvenlik kalitesinin nicel bir temsilinin sağlanması amaçlanmıştır.

3.3 Trafik Güvenliği Küresel Çalışmaları ve Gelecek Projeksiyonu

Bu bölümde BM ve AB uzman kuruluşlarınca 2021-2030 dönemine ilişkin geliştirilen DSÖ'nün yayınladığı “Küresel Plan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Eylem Planı”, Avrupa Komisyonunun yayınladığı “2021-2030 AB Karayolu Trafik Güvenliği Politika Çerçevesi “Vizyon Sıfır”a Doğru Atılacak Adımlar” ile “Sürdürülebilir ve Akıllı Mobilite Stratejisi-Gelecek İçin Avrupa'da Ulaşımın Rayına Oturtulması” dokümanları incelenerek analiz edilmiş ayrıca farklı kaynaklardan trafik güvenliği gelecek projeksiyonuna ilişkin değerlendirmeler bir araya getirilerek On İkinci Kalkınma Planına ışık tutması sağlanacaktır.

3.3.1 Trafik Güvenliği Gelecek Projeksiyonu

Trafik güvenliği, çok sayıda paydaşın aynı hedef ve amaçlar doğrultusunda işbirliği içerisinde birlikte çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Alt unsurlarının çokluğu ve çok sektörlü bir yapı göstermesi nedeniyle, teknolojik gelişmeler dâhil olmak üzere birçok faktörden etkilenmektedir. Bu bağlamda, yapılan çalışmalar sonucunda, trafik güvenliğinin önümüzdeki süreçte yönelebileceği istikametler kestirilmeye çalışılmıştır. Uluslararası kuruluşlar tarafından gelecek yıllarda şu hususların trafik güvenliği açısından belirleyici olacağı değerlendirilmektedir;

- Akıllı ulaşım sistemleri, insan-makine etkileşimi ve otonom araçlar,
- Ulaşım modlarının değişimi, daha fazla yaya hareketliliği, bisiklet vb. kullanma talebi,
- Ferdi ulaşım seçenekleri (özel araçların paylaşımı),

- Demografik değişim (nüfus yapılanması) ve sınırlı hareketliliğe sahip bireyler,
- Ticari faaliyetlerde trafik güvenliği,
- İki tekerlekli motorlu araçlar,
- Güvenli kentsel ulaşımın önceliklendirilmesi,
- Sürdürülebilir, çevre dostu ulaşım sistem ve yöntemlerinin geliştirilmesi ve kullanılması.

Bu beklentiler çerçevesinde hazırlıkların yapılması trafik güvenliğinin, başarılı sonuçlar elde etmesi ve 2030 ile 2050 hedeflerinin gerçekleştirilmesi için önem arz etmektedir.

3.3.2 Birleşmiş Milletler ve Avrupa Birliğinin Temel Dokümanları Çerçevesinde İkinci Aksiyon 10 Yılı Hedefleri

İkinci Aksiyon 10 Yılı çerçevesinde (2020-2030 dönemi için) BM tarafından 12 küresel hedef ve AB tarafından da 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Politikası çerçevesinde 8 kilit performans göstergesi ve metodolojisi belirlenmiştir.

3.3.2.1 Birleşmiş Milletlerin Karayolu Trafik Güvenliğine İlişkin 12 Küresel Hedefi

Küresel hedefler ortaya koymak, karayolu trafik güvenliği için ilgili tüm paydaşları dahil ederek, uluslar üstü düzeyde daha güçlü ve koordineli eylemler için farkındalığı artırmaya ve siyasi taahhütleri güçlendirmeye olanak tanımaktadır. Karayolu trafik güvenliğini iyileştirmeyi başaran ülkeler, bölgeler veya yerel yönetimler, hedefler belirlemenin ve bu hedeflere yönelik raporlar oluşturmanın bu iyileşmeye yardımcı olduğunu göstermiştir.

BM 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 Kasım 2017 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Belirlenen küresel hedefler, Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı (2010-2020) dâhilinde belirlenmiş olan 5 temel dayanağı olan; Karayolu Güvenliği Yönetimi, Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik, Daha Güvenli Yol Kullanıcıları, Daha Güvenli Taşıtlar, Kaza Sonrası Müdahale ile uyumlu olarak geliştirilmiştir. Her hedef, küresel hedeflere katkıda bulunmak isteyen ülkelerin ortak çabalarına dayalı olarak küresel düzeyde ulaşılması gereken belirli bir hedefi temsil etmektedir. BM tarafından belirlenmiş olan 12 küresel hedef şunlardır;

Tablo 7 Birleşmiş Milletlerin Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Hedefleri

Birleşmiş Milletler Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Hedefleri		
		Hedef
1	Ulusal eylem planı	2020'ye kadar tüm ülkelerin, zamana bağlı hedefleri olan kapsamlı ve çok-sektörlü bir ulusal karayolu trafik güvenliği eylem planı oluşturması.
2	Mevzuat düzenlemeleri	2030'a kadar, tüm ülkelerin, karayolu trafik güvenliğiyle ilgili temel BM yasal araçlarından bir veya daha fazlasına taraf olması.
3	Yeni yollar	2030'a kadar, tüm yeni yolların tüm yol kullanıcıları açısından karayolu trafik güvenliğini dikkate alan, üç yıldız ya da daha iyi bir derecelendirmeyi karşılayan teknik standartlara ulaşması.
4	Mevcut yollar	2030'a kadar, mevcut yollarda yapılan seyahatlerin %75'inden fazlasının, karayolu trafik güvenliğini dikkate alarak tüm yol kullanıcıları için teknik standartları karşılayan yollarda gerçekleşmesi.
5	Araç standartları	2030'a kadar, yeni (üretilmiş, satılmış veya ithal olarak tanımlanan) ve kullanılmış araçların %100'ünün, önerilen öncelikli BM Düzenlemeleri, Küresel Teknik Düzenlemeler veya eşdeğer kabul gören ulusal performans gereksinimleri gibi yüksek kalite güvenlik standartlarını karşılaması.
6	Hız	2030'a kadar, belirlenen hız sınırını aşan araçların oranının yarıya indirilmesi ve hıza bağlı yaralanma ve ölümlerin azaltılması.
7	Motosiklet kaskı	2030'a kadar, standartlara uyan bir kask kullanan motosiklet sürücülerinin oranının %100'e çıkarılması.
8	Araç Yolcularının Korunması	2030'a kadar, emniyet kemeri kullanan motorlu taşıt kullanıcılarının veya motorlu taşıtlarda çocuk koruma sistemleri bulundurulma oranının %100'e çıkarılması.
9	Alkol/uyuşturucu madde	2030'a kadar, alkollü araç kullanmaya bağlı kazalarda meydana gelen yaralanma ve ölümlerin sayısını yarıya indirmek ve/veya diğer psikoaktif maddelerle ilgili olanları azaltmak.
10	Cep telefonu	2030'a kadar, tüm ülkelerin, sürüş sırasında cep telefonu kullanımını kısıtlayan veya yasaklayan ulusal yasalarının olması.
11	Profesyonel sürücüler	2030'a kadar, tüm ülkelerin, profesyonel sürücüler için sürüş ve dinlenme süreleri düzenlemesi yapması ve/veya bu alanda uluslararası/bölgesel bir düzenlemeye taraf olması.
12	Zamanında ilk yardım	2030'a kadar, tüm ülkelerin, trafik kazasının yaşandığı an ile ilk profesyonel acil müdahalenin sağlanması arasındaki sürenin en aza indirilmesi için ulusal hedefler belirleyerek bu hedeflere ulaşması.

Kaynak: GRSP, Towards The 12 Voluntary Global Targets For Road Safety

3.3.2.2 Avrupa Birliğinin 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Politika erevesi Vizyon Sıfır'a Doğru Atılacak Adımlar

AB yesi ülkeler 2021 ila 2030 dönemi için karayolu trafik güvenliği politika çerçevesini oluşturmuştur. Bu politika erevesi, AB yesi ülkelerin karayollarında 2030 yılına kadar trafik kazalarındaki can kaybı sayısını ve ilk defa olmak üzere, ağır yaralı sayısını yarı yarıya azaltmak için yeni ara hedefler ortaya koymuştur. Bu ereve ayrıca, öncelikli alanlarda mali çözümleriyle birlikte uygulanacak bir dizi kapsamlı tedbiri de öngörmektedir. Kaydedilen ilerlemelerin muhakemesine yönelik önemli performans göstergelerini esas alarak yapılacak denetlemeyi de içeren ereve, AB'nin karayolu trafik güvenliğinin küresel düzeyde iyileştirilmesine ilişkin rolüne de etraflıca değinmektedir.

Tablo 8 Kilit Performans Göstergeleri (KPG) Listesi ve Temel Metodoloji

Gösterge		Tanım
1	Hız	Yasal azami hızı aşmaksızın seyreden araçların yüzdesi
2	Emniyet kemeri	Araç içerisinde emniyet kemeri veya ocuk koruma sistemlerini doğru biçimde kullanan yolcuların yüzdesi
3	Koruyucu ekipman	Koruyucu başlık takan iki tekerlekli motorlu araç ve bisiklet kullanicılarının yüzdesi
4	Alkol	Kandaki alkol konsantrasyonuna ilişkin (BAC) yasal limit dahilinde araç kullanan sürücülerin yüzdesi
5	Dikkat dağınıklığı	Elde taşınabilir bir mobil cihaz kullanmayan sürücülerin yüzdesi
6	Araç güvenliği	EuroNCAP güvenlik derecelendirmesi çerçevesinde, önceden tanımlanmış bir eşiğe denk veya daha yüksek derecede güvenlik derecelendirmesine sahip olan yeni binek otomobillerin yüzdesi
7	Altyapı	Kararlaştırılan bir eşiğin üzerinde bir güvenlik derecesine sahip yollarda kat edilen mesafenin yüzdesi
8	Kaza sonrası müdahale	Fiziksel yaralanmayla sonuçlanan bir kazanın ardından acil durum çağırısı ile acil durum hizmetlerinin kaza mahalline varışı arasında dakika ve saniye olarak geçen süre

Kaynak: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030-Next Steps Towards 'Vision Zero'

3.4 Uluslararası Kuruluşların Tavsiyeleri Çerçevesinde Görüş, Öneri ve Değerlendirmeler

BM ve AB uzman kuruluşlarınca 2021-2030 dönemine ilişkin geliştirilen DSÖ'nün yayınladığı “Küresel Plan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Eylem Planı”, Avrupa Komisyonunun yayınladığı “2021-2030 AB Karayolu Trafik Güvenliği Politika Çerçevesi “Vizyon Sıfır”a Doğru Atılacak Adımlar” ile “Sürdürülebilir ve Akıllı Mobilite Stratejisi-Gelecek İçin Avrupa'da Ulaşımın Rayına Oturtulması” temel dokümanlarından alınan görüş ve öneriler ve değerlendirilerek ülkemizdeki trafik güvenliğinin sağlanması bağlamında öne çıkan kurumlarla birlikte analiz edilmiş ve ilgili başlıklar altında yer verilmiştir.

3.4.1 Genel Hususlar

- 2010-2020 yıllarını kapsayan 1. Aksiyon On Yılında elde edilen, BM ve AB nezdinde de tanınan ve trafik kazası can kayıplarının %50 azaltılması hedefini gerçekleştiren az sayıdaki ülkeden biri olarak Ülkemizde elde edilen bu başarının trafik güvenliğini oluşturan tüm sektörlerde ve alanlarda (yönetim, altyapı, araçlar, eğitim, denetim ve kaza sonrası müdahale) iyi uygulama örneği olarak kabul edilerek, gelecek dönem çalışmalarının aynı azim ve kararlılıkla yürütülmesi,
- 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesiyle 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının (oluşturulan kurumsal yapılar, kurullar ve İhtisas Gruplarıyla birlikte) yürütülmesine devam edilerek, Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır yaklaşımlarıyla trafik kazası can kayıplarının 2030 yılına kadar %50 azaltılması ve 2050 yılında sıfırlanması genel amaçları doğrultusunda çok sektörlü, çok disiplinli ve çok paydaşlı çalışmalara devam edilmesi,
- 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 sunulmasının sağlanması,
- Trafik güvenliği ile ilgili sorumluluğun sektörel esaslar çerçevesinde Güvenli Sistem esasına göre tüm paydaşlar arasında paylaşılması,
- 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ile birlikte insanın hata yapabileceği gerçeğinden hareketle, insan hatalarını olabilecek en düşük seviyeye indirme yönündeki çalışmaların yürütülmesinin yanı sıra, trafikteki olası hataları telafi

- edecek bir sistem geliştirilmesi ve bu sistemi oluşturan tüm unsurların gerekli sorumlulukları yüklenmesi yoluyla sistemin tamamının güçlendirilmesinin sağlanması,
- Trafik güvenliğindeki gelişme ve ilerlemelerin somut verilerle ölçülebilmesi amacıyla izleme ve değerlendirmelerin somut veri seti vasıtasıyla yerine getirilmesi, hedef ve amaçların gerçekleştirilme düzeylerinin bilimsel metodlarla ölçülmesi (Anahtar Performans Göstergesi-KPI-Trafik Güvenliği İzleme ve Değerlendirme Göstergeleri),
 - 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi çerçevesinde planlanan çalışmaların ilgili bütçe planlamalarının yapılması,

3.4.2 Trafik Güvenliği Yönetimi

- Karayolu trafik güvenliğine sürdürülebilir kalkınmanın temel itici gücü olarak konumlandırılan bütüncül bir Güvenli Sistem yaklaşımına öncelik verilmesi,
- Güvenilir kaza verilerine dayalı olarak, kaza riski haritalarının oluşturulması ve uygun görüldüğü takdirde ilgili yol kullanıcılarının gereksinimlerine odaklanarak hedeflenen yol ağı ile ilgili ileriye yönelik güvenlik değerlendirmeleri ve denetlemelerinin yapılması,
- Acemi ve profesyonel sürücüler için özel olarak tanımlanmış hükümlerle alkolün etkisi altında araç kullanmayı (hem alkol hem ilaç etkisi altında sürüş) önlemek amacıyla kandaki alkol konsantrasyonu (BAC) limitlerinin belirlenmesi,
- Büyük ve artan nüfusların güvenli ve verimli mobilitesini kolaylaştırmak amacıyla toplu taşıma sistemlerine yönelik yatırımın bu konunun merkezinde yer almasının sağlanması.
- Hızın azaltılmasını sağlayacak politikaların uygulanması,
- Sürdürülebilir, çevre dostu ulaşım türlerini daha çok kullanılabilir yapma yönünde çalışmaların yapılması, bu kategoriye giren ulaşım türlerinin trafik sistemi içinde tanımlanmasının, gerekli durumlarda mevzuat kapsamında ve uygulamada kendine özgü özellikleri temelinde yer almasının sağlanması. Bu kapsamda yayaların, bisiklet vb. ve toplu taşıma kullanıcılarının ihtiyaçlarına öncelik verilmesi yönünde çalışmalar yapılması,
- Yüksek kapasiteli toplu taşıma hizmetlerine uygun erişimi sağlamak için mümkün olan yerlerde kamu veya diğer iş kollarında çalışanların toplu ikametlerinin ve devlet destekli konutların stratejik olarak konumlandırılmasının sağlanması,
- Büyük toplu taşıma duraklarında, toplu taşıma ve bisiklet paylaşım planları arasında karma ulaşım bağlantısının kurulması ve toplamda yaya ve bisiklet ile yapılan

yolculuklar arasında seyahat süresini azaltan modlar arası ulaşım bağlantılarının oluşturulması,

- Bağlı ve otomatik çok modlu mobilitenin hayata geçirilmesi; bunun sağlanması için inovasyon, veri ve yapay zekâ projelerin üretilmesi,
- Trafik güvenliği verilerinin Strateji Belgesi ve Eylem Planı kapsamında belirlenen amaç, hedef ve performans göstergeleri ile bağlantılı ve uyumlu şekilde daha kapsamlı, kaliteli ve sürekli bir şekilde toplanmasının, çok paydaşlı bir şekilde analiz edilmesinin ve iyileştirme amaçlı yorumlanmasının öncelik haline gelmesi,

3.4.3 Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi

- Affeden yolların ülke sathında yaygınlaştırılması,
- Tüm yollarımızın risk haritalandırılmasının ve güvenlik derecelendirilmesinin yapılması,
- Yatay ve düşey işaretlemelerle ilgili standartlara tam uyumun tüm yollarda sağlanması,
- Yol ağı güvenlik kalite kontrollerinin yapılması (2008/96/EC yönergesi),
- Düzenli bir kent planını teşvik eden politikaların uygulanması,
- Coğrafi arazi kullanımı ve yol güzergâhı düzeyinde her bir yol kullanıcısı grubu için karayollarının işlevsel sınıflandırmalarının ve istenen güvenlik performans standartlarının geliştirilmesi,
- Yolun işlevini, tüm yol kullanıcılarının ihtiyaçlarını ve belirli bölgeleri dikkate alan bir mevzuat ile yerel tasarım standartlarının değerlendirilerek güncellenmesi,
- İstenen hız bölgesine yol kullanıcılarının mantıksal ve sezgisel bir şekilde uyumunu sağlayan altyapı düzenlemelerinin uygulanması,
- Yeni yolların tüm bölgelerinde her bir yol kullanıcılarına özgü teknik bir standardın ve yıldız derecelendirme ile güvenlik performans standardının belirlenerek yol altyapısı karayolu güvenlik kontrollerinin (ön fizibiliteden ayrıntılı tasarıma kadar) yapılması ve tüm yol kullanıcıları için minimum üç yıldız veya daha iyi bir değerlendirme standardını karşılaması açısından bağımsız ve akredite uzmanlar aracılığıyla değerlendirmelerin tamamlanması,
- Yolun niteliğine ilişkin (yaya kaldırımı yapılması) net ölçütler aracılığıyla, denetim sonuçlarına dayalı olarak, her yol kullanıcısı için bir performans hedefinin belirlenmesi,

- Yol altyapısının tüm yol kullanıcılarının ihtiyaçlarına yönelik olmasının ve aşağıdakiler de dâhil olmak üzere güvenli davranışlara teşvik edecek şekilde tasarlanmasının sağlanması:
 - Kolaylıkla algılanabilir yol çizgileri ve yol işaretleri,
 - Dönel kavşaklar ve hız tümsekleri gibi trafiği sakinleştiren tasarımların kullanımı,
 - Korunaklı bisiklet şeritleri ve yalnızca yayalar için ayrılmış alanların kullanımı da dâhil olmak üzere, yol kullanıcılarının fiziki olarak birbirinden ayrılması,
- Yolların işlevi ve türünü göz önüne alarak maksimum hız limitlerinin belirlenmesi,
- Çok modlu ulaşım ve imar planlamalarının yerel koşullara ve iklime uygun yapılması,
- Motorlu araç kullanıcılarına, araçlara ve yol altyapısına yönelik kısıtlamalar getirilerek, trafik yoğunluğu bulunan kentlerde özel araç kullanımının azaltılması ve yerine yürüyüş, bisiklet, otobüs ve tramvay gibi erişilebilir, güvenli ve kullanımı kolay alternatiflerin sağlanması,
- Motorsuz seyahat yöntemlerinin motorlu olanlar kadar güvenli olmasını ve en önemlisi her yaştan insana ve her türlü kabiliyete yönelik seyahat ihtiyacının karşılanmasını sağlamak için ulaşım ağlarının oluşturulması veya mevcut olanların iyileştirilmesi,
- Şehir içi ve kentsel mobilitenin daha sürdürülebilir ve sağlıklı hale getirilmesi,
- Mevcut riskli altyapının güncellenmesi,
- Kentteki yolculuk taleplerinin doğru yönetilmesi; kentlerin toplu ulaşım yatırımlarına yönelik gelişim göstermesi,
- Daha yoğun, karma kullanımlı, günlük ihtiyaçların yürüme mesafesinde karşılanabildiği, karma statülü (sosyal yapısı farklı olan grupların bir arada yaşadığı) kentsel mekanlar oluşturmayı hedefleyen arazi kullanım politikalarının desteklenmesi,
- Kentlerde otomobilsiz ulaşımın iyileştirilmesi amacıyla toplu taşıma öncelikli bir sistem ve bu sisteme entegre sürekliliği olan ve özel olarak tasarlanmış bisiklet ve yaya altyapısı ağı oluşturulması,
- Özellikle meskûn mahallerde dört kollu (+) kavşaklardan, düz ve kavşaklar arası mesafenin uzun olduğu yol ağı tasarımlarından kaçınılması; üç kollu ve modern dönel kavşakların, kavşaklar arası mesafenin kısa olduğu ve kavisli yol ağı tasarımlarının desteklenmesi,
- TOKİ tarafından yapılan konut alanlarının trafik güvenliği öncelikli planlanması,

3.4.4 Araç Güvenliği

- Araç üretim teknolojilerinde Genel Güvenlik Yönetmeliğine tam uyum sağlanması,
- Euro NCAP benzeri yerli ve milli araç değerlendirme standartlarının oluşturulması ve kullanılması,
- Kamu araç kiralama ve alımlarında yerli, milli, çevreci ve güvenlik özellikleri yüksek araçların önceliklendirilmesine yönelik çalışmaların yürütülmesi,
- Bağlantılı ve otonom ulaşım yöntemlerinin desteklenmesi, gerekli hazırlıkların ilgili kuruluşlar tarafından yapılması,
- Yeni üretilen ve kullanılmakta olan motorlu araçlarda; emniyet kemerleri, çocuk koruma sistemleri ve motosiklet kaskları için yüksek kaliteli uyumlaştırılmış güvenlik standartlarının zorunlu kılınması,
- Önden ve yandan gerçekleşen çarpışmalarda yolcuların korunmasını sağlamak için;
 - Üretimde ve montajda tüm araçlara emniyet kemerlerinin yerleştirilmesinin sağlanması, tüm koltuklar için emniyet kemeri ve emniyet kemeri bağlantılarının zorunlu hale getirilmesi,
 - Yanlış kullanımı önlemek amacıyla doğrudan aracın şasesine bağlantı kurulacak şekilde çocuk koruma sistemlerini sabitlemek için ISOFIX çocuk koltuğu bağlantı noktalarının oluşturulması,
 - Arkaya veya yana savrulma durumlarında kaymayı ve kontrol kaybını önlemek için elektronik stabilite kontrolünün hayata geçirilmesi,
 - Çarpışmaları azaltmak için gelişmiş acil durum frenleme sisteminin zorunlu hale getirilmesi,
 - Motorlu araç çarpışmalarının şiddetine karşı yaya koruma standartlarının uygulanması,
 - Uluslararası uyumlaştırılmış standartlara göre onaylanmış motosiklet kasklarının kullanılması,
 - ABS fren sistemleri ve motosikletler için gündüz farlarının zorunlu hale getirilmesi,
 - Sürücülerin hız sınırlarını aşmalarını önlemek amacıyla akıllı hız destek sistemlerinin kullanımının zorunlu hale getirilmesi,
 - Araç içi sensör aracılığıyla acil müdahale çağrısı yapmak için eCall veya Kaza Durumu Acil Çağrı Sistemlerinin (AECS) araçlarda zorunlu kılınması,

- Aracın kullanım ömrü boyunca yüksek kaliteli ve uyumlu güvenlik standartlarının devam etmesini sağlamak amacıyla;
 - Rutin fenni muayenelerin haricinde yeni ve kullanılmakta olan araçlar için belirlenmiş güvenlik gereksinimlerine dayalı zorunlu belgelendirme ve tescil sistemlerinin uygulanması,
 - İthalat ve ihracat noktalarında yapılan denetimler haricinde ikinci el araçların ihracat ve ithalatına ilişkin düzenlemeler ve araçların zorunlu periyodik muayenesinin yapılması,
 - Bağımsız yeni araç güvenliği değerlendirme programları (NCAP) teşvik edilerek daha güvenli araçlar için pazar oluşturulması amacıyla bilinçlendirme çalışmalarının yapılması,
- Söz konusu programa göre, standartlar zorunlu hale getirildikten sonra, bu standartların aracın tüm kullanım süresine yayılması ve bu süre boyunca korunmasının sağlanması,
- AB ve BM uygulama takvimleri de göz önüne alınarak araç güvenliği ve gelişmiş yeni teknolojiler ile ilgili teknik mevzuatın ülkemizdeki uygulama tarihlerinde öteleme yapılmaması,
- Araç muayenelerinde, tip onayı mevzuatının gerekleri de göz önüne alınarak uygulama yapılması ve şubeler arasında uygulama farklılıklarına mahal vermeyecek tedbirlerin alınması,
- Sıfır emisyonlu araçlar, yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlar ve buna bağlı altyapıların pazar payının artırılması için talep edilen araçların artırılmasına yönelik çalışmalar yürütülmesi,

3.4.5 Trafik Güvenliği Eğitimi

- Güvenli yol kullanımının (*hız, alkol ve uyuşturucu etkisinde olmadan araç kullanma, cep telefonu, kulaklık gibi dikkati dağıtan unsurların kullanılmaması, emniyet kemeri, çocuk bağlama sistemleri ve koruma başlığı kullanımı*) hem trafik kazalarının önlenmesi hem de kaza sonrası yaralanma şiddetinin azaltılmasındaki öneminin bilincinde olarak, eğitim, farkındalık kampanyaları ve denetim çalışmalarının bu alanlarda yoğunlaştırılması,
- Sürücü belgelendirme usullerinin güvenli sistem yaklaşımına ve AB Sürücü Belgelendirme Yönetmeliğine uygun olarak güncellenmesi (2006/126/EC),

- Yol kullanıcıları için güvenli davranış kurallarının belirlenmesi, yol kullanıcılarının bu kurallar ve ilgili düzenlemeler hakkında eğitim ve kampanyalar yoluyla bilgilendirilmeleri, bahsi geçen kurallar temelinde düzenli olarak güvenli davranışla ilgili denetim ve ölçümlerin yapılması ve gerekli durumlarda ilgili kuralların güncellenmesi, iyileştirici kampanyalar yürütülmesi,
- Trafik kurallarına ilişkin bilgi ve eğitimlerin her düzeyde verilmesi,
- Sürücüler için azami yaş ve görme yetisi standartlarının belirlenerek uygulama standartlarının oluşturulması,
- Sürücü belgesi için yetkinlik testlerinin uygulanması ve acemi sürücüler için kademeli sürücü belgesi uygulamasının benimsenmesi,

3.4.6 Denetim

- Ceza puanlarının karşılıklı tanınması başta olmak üzere, ülkemizde trafik kusur ve kazalarında taraf olan yabancı sürücülerin tabi oldukları ulusal mevzuata göre bu kusur ve kazadan sorumlu tutulmasının sağlanması,
- Uluslararası uygulamalar çerçevesinde denetim standart ve yöntemlerinin geliştirilmesi:
 - **Güvenli hız:** Aşırı ve uygunsuz hızın düşürülmesi, gerekli olan yerlerde hız sınırının 30 km/s'e düşürülmesi,
 - **Alkol ve uyuşturucu etkisinde araç kullanılması:** Alkol ve uyuşturucu testlerine yeni metotlar geliştirilerek devam edilmesi,
 - **Dikkat dağıtan unsurların kullanılmaması:** Cep telefonlarını ve araca monteli olsun veya olmasın diğer elektronik aletlerin bu kapsamda olduğu göz önünde bulundurularak, denetimlerde ağırlık verilmesi, gerekli olan durumlarda mevzuat düzenlemesinin yapılması,
- Karayolu trafik güvenliği mevzuatının yürürlüğe konması ve uygulanması,
- Elde kullanılan elektronik cihazların sürüş esnasında kullanımının kısıtlanması,
- Profesyonel sürücüler (şoförler) için azami sürüş ve azami dinlenme sürelerinin belirlenmesi ile birlikte düzenli şekilde takip ve denetimin yapılması,
- Motorlu araç operatörleri için mali sorumluluk sigortasının zorunlu hale getirilmesi,

3.4.7 Kaza Sonrası Müdahale

- Kalifiye personel ile en uygun sağlık kuruluşuna hızlı biçimde ulaştırılma da dâhil olmak üzere kaza sonrası etkin tıbbi müdahalenin sağlanması,

- eCall'ın etkisinin değerlendirilmesi ve diğer araç kategorilerine de (ağır vasıtalar, otobüsler ve tur otobüsleri, motosikletler ve traktörler) tatbikinin değerlendirilmesi,
- Karayolu trafik güvenliği yetkilileri ve sağlık sektörü arasında daha yakın temas kurulmasının sağlanması (örneğin kalifiye personel ve uygun tıbbi tesisler, yaralıların acil durum tesislerine nasıl nakledileceği veya tedavinin kaza bölgelerine nasıl daha hızlı ulaştırılacağı, örneğin drone'lar),
- Kazazedeler için rehabilitasyon hizmetlerinin sağlanmasının ve bu hizmetlere erişimi güçlendirecek mekanizmaların uygulamaya geçirilmesi,
- Mağdurlar ve aileleri için kapsamlı destek sistemlerinin de devreye girmesinin sağlanması,
- İlk yardım müdahalesi için koordinasyon mekanizmasının (itfaiye, polis, ambulans) kurulması,
- İkincil dereceden müdahalecilerde (sağlık mesleğinden olmayan görevliler) müdahale kapasitesinin oluşturulması:
 - Taksi ve toplu taşıma sürücüleri, polis, itfaiye gibi sağlık mesleğinde görevli olmayan müdahale görevlileri için ilkyardım eğitiminin sağlanması,
 - Sağlık mesleğinden olmayan sıradan vatandaşlar için Hayırsever Vatandaş Yasasının kabul edilmesi,
- Profesyonel tıbbi tedavinin güçlendirilmesi:
 - Yaralanmanın nedeni ve klinik müdahaleler hakkında bilgi toplamak için hastanelerde travma kayıtlarının tutulması,
 - Hastane öncesi, hastane ve rehabilitasyon tedavi/hizmetleri için kapasite ve sağlık sisteminin her düzeyi için temel bir acil tedavi hizmetleri paketinin oluşturulması,
 - Personeli yeterli, donanımlı ameliyathane ve yoğun bakım hizmetlerine, ödeme gücünden bağımsız olarak 24 saat erişim sağlanması,
 - Kalıcı sakatlığı önlemek adına tedavi ve rehabilitasyon hizmetlerinin sağlanması,
- Kaza sonrası multidisipliner soruşturmanın zorunlu hale getirilmesi:
 - Önleme stratejilerine katkı sağlamak ve mağdurlar ile aileleri için etkili bir adli müdahale yapılması amacıyla ağır ve ölümcül yaralanmalarla sonuçlanan kazalara yönelik soruşturmaların zorunlu kılınması,

- Kaza sonrası inceleme ve ilgili sektörler tarafından veri paylaşımı için koordinasyon mekanizmalarının oluşturulması,
- Yol kullanıcılarına yönelik sigorta planları (örneğin zorunlu üçüncü şahıs sorumluluğu) gibi uygun finansman mekanizmalarının oluşturulması,
- Trafik kazası can kaybı yaşayan ailelere ve kaza mağdurlarına sosyal, hukuki ve duruma göre uygunsa finansal destek sağlanması,
- İncinebilir yol kullanıcılarının korunmasını sağlamak amacıyla, her incinebilir yol kullanıcısı grubu ile ilgili kendilerine özgü özellik ve durumlar temel alınarak çalışmaların yapılması,
- Kaza sonrası müdahale ekiplerinin kendi uzmanlık alanlarına göre güncel ihtiyaç ve gelişmeler temelinde düzenli olarak eğitimler almalarının sağlanması,
- Kaza sonrası müdahaleleri geliştirebilmek amacıyla önceki vaka ve durumların derinlemesine kaza incelemelerinin yapılması.

3.5 Temel Amaçlar, Politikalar, Uygulama Stratejileri ve Tedbirler

03.02.2021 tarih ve 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile uygulamaya konulan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planında 7 farklı ihtisas alanında uygulanmak üzere temel amaç, politika, uygulama stratejisi ve tedbirler belirlenmiştir.

3.5.1 Öncelikli Alanlar

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Aşırı ve Yol/Araç Yapısına Uygun Olmayan Hızla Mücadele Edilerek Can Kayıplarının Önlenmesi, İncinebilir Yol Kullanıcılarının Korunması İçin Gerekli Tedbirlerin Alınması ve Can Kayıplarının Önlenmesi, 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.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

1. Özellikle kentsel karayollarının; 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. Yaya ve bisikletliler dâhil tüm yol kullanıcıları için güvenli trafik ortamı sağlayacak bir yol derecelendirme sisteminin oluşturulması amacıyla çalışmalar yapılması,
4. 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,
5. 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 şehir içinde araç trafiğinin azaltılması çalışmaları şehir içi trafik güvenliğinin önemli bir başlığı haline gelmiştir. Bu amaçla;
 - a) 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,
 - b) Bu kapsamda değerlendirilemeyen faaliyetlerin bir merkezde toplanması ve bu merkez ile yaşam alanları arasında seri, çevreci, ucuz, güvenli ve konforlu toplu taşımacılık ağının kurulması,
 - c) Toplu taşımacılığın tercih edilmesi için özendirici, bireysel araçların ise tercih edilmemesi için tedbirler alınması,
6. Yürüme ve bisiklete binmenin, öncelikle yüksek kapasiteli toplu taşıma hizmetlerine olmak üzere, tüm ulaşım modlarına entegre edilerek, vatandaşlar tarafından tercih edilmesi için gerekli tedbirlerin alınması ve desteklenmesi,
7. Yayalar başta olmak üzere incinebilir yol kullanıcılarının korunması amacıyla geliştirilen “Ön Cam Hava Yastığı” uygulamasının yaygınlaştırılması için gerekli destekte bulunulması,
8. 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,

9. Şehir içi ve şehir dışı karayolu ağındaki kaza kara noktalarının bilimsel yöntemlerle tespitlerinin yapılması ve bu noktalarda gerekli iyileştirme çalışmalarının yapılması,
10. 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,
11. Trafik kazasına neden olan kural ihlallerinin sayısının, aracın cinsi, zamanı ve yere göre bilimsel metotlar kullanılarak tespit edilmesi,
12. Kaza kara noktalarının iyileştirilmesi çalışmalarında uluslararası çalışmalar ve örnek ülke uygulamaları dâhil olmak üzere mukayeseli analizlerin yapılması hedeflenmektedir.

3.5.2 Trafik Güvenliği Yönetimi

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Trafik Güvenliği Yönetiminin Güvenli Sistem Yaklaşımına Uygun ve Çok Boyutlu Olarak Tüm Unsurlarıyla Birlikte Güçlendirilmesi.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

1. 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,
2. Türkiye’de karayolu güvenliği ile ilgili tüm mevzuatın kapsamlı bir şekilde incelenmesi;
 - a. Kanunlar arasındaki tanımların tutarlılığının sağlanması, kanunlar arasındaki olası yorum çatışmalarının ortadan kaldırılması,
 - b. Netliğin ve anlaşılabilirliğin geliştirilmesi,
 - c. Yasanın uygulanmasının basitleştirilmesi,
 - d. Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalardaki yükümlülüklerini yerine getirmesi için şu anda eksik olan hususların ele alınması,
 - e. Son on yılın teknolojik gelişmelerini içerecek şekilde yasal çerçevenin güncellenmesi,

3. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde "Trafik Güvenliği İhtisas Komisyonu" oluşturularak paydaş kurumların yasama alanındaki tasarı ve tekliflerini değerlendirmeleri, AB Mevzuatı ve Uluslararası Yasa ve Anlaşmalar ile uyumunun sağlanması konusunun göz önünde bulundurulması,
4. Trafik güvenliğine ilişkin mevzuatta yapılan tüm düzenleme ve değişikliklerin "Güvenli Sistem Yaklaşımına" uygun olarak ve 2030 ile 2050 hedeflerini gözeterek şekilde yapılması,
5. 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,
6. Karayolu Güvenliği Denetçilerine sertifika vermek üzere, uluslararası standartlara uygun bir birimin kurulması,
7. 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,
8. Kaza kayıtlarının çıkarılmasında, ölüm ve ciddi dereceli yaralanmaların tespit ve takibinde polis ve hastane kayıtlarını karşılıklı karşılaştırıp kontrol edecek mekanizmaların güçlendirilerek geliştirilmesi,
9. 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,
10. Yol kullanıcılarının davranışlarının izlenmesine uygun mekanizmalar geliştirilmesi ve değişimlerin ilgili paydaşlarla paylaşılması, iyi uygulama örneklerine uygun olarak tedbirlerin bu değişimlere göre geliştirilmesi,
11. Araştırma, geliştirme ve inovasyon faaliyetlerine trafik güvenliğinin her aşamasında teknik ve teknolojik gelişmelerin millilik ve yerlilik özelliklerinin ön plana çıkarılarak uygulanması,
12. Bir kurumun sorumlu olduğu her bir karayolu güvenliği faaliyeti için girdi ve çıktıları birbiriyle ilişkilendirmeye yönelik, karayolu güvenliğiyle ilgili performanslarının birbirleriyle karşılaştırılmasına imkân verecek fayda/maliyet analizi yapılmasına yönelik metodoloji oluşturulması,

13. Trafik planlama, karayolu tasarımı, trafik güvenliği analizi, trafik hacmi, trafik istatistikleri, trafik yönetimi, karayolu ekipmanı ve toplu taşıma konularında araştırmalar yapılması,
14. Şehirlerarası karayolu ulaşımında fiziki engellilerin taşınması dâhil, otobüsle taşımacılığın kalitesinin, etkinliğinin ve güvenliğinin geliştirilmesi konusunda araştırmaların yapılması,
15. 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,
16. Kaza oluş nedenlerine ait soruşturmaları yürütmek maksadıyla müfredat geliştirilmesi ve uzman eğiticilerin eğitimine yönelik kapsamlı bir eğitim programı oluşturulması,
17. Üniversitelerde Yol Güvenliği Eğitimi için yüksek lisans bölümlerinin oluşturulması,
18. Karayolu güvenliğinin, özel sektörün kurumsal sosyal sorumluluk projelerine dâhil edilmesi için “Karayolu Güvenliği İşbirliği Programı” geliştirilmesi,
19. Tüm karayolu ağını kapsayacak şekilde “Trafik ve Hareketlilik Araştırması” yapılması,
20. Türkiye’deki tüm karayolu ağındaki yol bölümlerinin güvenliğini derecelendirmek için bir “Güvenlik Sıralaması ve Yönetim Sistemi”nin oluşturulması,
21. Karayolu güvenliği araştırması yapmak için “Trafik Güvenliği Araştırma Fonu” kurularak araştırma faaliyetlerine destek olunması,
22. 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,
23. Türkiye’de trafik kural ihlalleriyle, idari yaptırımların miktarları ve bu yaptırımların caydırıcılık niteliği arasındaki ilişkinin araştırılarak güçlendirilmesi,
24. Trafik kazası neticesinde meydana gelen yaralanma ve ölümlere ilişkin Türk Ceza Kanunu’nda bulunan hükümlerin caydırıcılık niteliğinin araştırılması ve bu niteliğinin güçlendirilmesi,
25. Adalete erişimin ve seri muhakeme esaslarına uygunluğun güçlendirilmesi amacıyla trafik kazası bilirkişilik sisteminin ele alınarak bilirkişi raporlarında standart oluşturulması,
26. 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,

27. Ülke genelinde bağımsız kuruluşlar aracılığıyla düzenli emniyet kemeri sayımları yaptırılması ve emniyet kemeri denetimlerinin bu sayım sonuçlarına göre planlanması,
28. Ülkemizde yürürlükte olan Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planına uygun olarak öncelikle büyükşehirlerin yerel trafik güvenliği uygulama planlarını oluşturması ve uygulaması,
29. Trafikte, ülkemizin yararına çalışmaların yürütülebilmesi için sivil toplum kuruluşlarının da trafik güvenliğinde önemli bir yerinin olduğu ve benzer çalışmalar yürüten STK’ların da desteklenmesi gerektiği çok sektörlü ve çok paydaşlı işbirliğinin teşvik edilmesi,
30. Toplu taşımanın teşvik edilmesi için toplu taşıma araçlarına sinyalizasyon kavşaklarda (zirve saatleri dışında) öncelik verilmesi,
31. Değerlendirmeye tabi trafik parametrelerinin güncellenmesi,
32. Ülkemiz genelindeki hız haritaları, hareketli araç verisi (GPS ile donatılmış yüzbinlerce araçtan alınan veri) kullanılarak anlık ve tarihi olarak analiz edilmesi,
33. UKOME, İl Trafik Komisyonu vb. yapılar içerisinde yerleşim yeri şartlarının olduğu sınırları belirleyen bir yapının oluşturulması ve bu sınırların belirli periyotlarda (yıllık vb.) güncellenmesi,
34. Toplu taşıma kalite ve yönetim sisteminin geliştirilmesi amacıyla ülke genelinde tek kart ödeme sistemine geçilmesi,
 - Toplu taşıma şeritlerinin oluşturularak duraklara zamanında erişimin sağlanması,
 - Bütün toplu taşıma modlarının (otobüs, raylı sistemler, deniz taşıtları vb.) birbirleriyle entegre çalıştırılması,
 - Toplu taşımada (araç içi, araç dışı) akıllı ulaşım sistemlerinin kullanılması,
 - Engelli erişimine imkân veren düzenlemelerin yapılması,
 - Bisiklet yolları ile toplu taşıma duraklarının entegrasyonunun sağlanması, toplu taşıma duraklarında bisiklet park yerleri oluşturulması,
 - Toplu taşıma durak yerlerinin aktivite alanlarına, parklara, alışveriş merkezlerine, stadyumlara vb. yakın bölgelerde planlanması,
 - Talep yönetimi, araç sıklığı ve iyi bir güzergâh planlamasının yapılması,
 - Araçların konforlu ve bakımlı olması,

- Araç içinde ve duraklarda zaman çizelgeleri, diğer toplu taşıma güzergâh ve aktarma istasyonları ile ilgili haritalar ve aracın durağa varış süresi ile ilgili mobil uygulamalarla entegre değişken mesajlı bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması,
- Toplu taşıma araçları için oluşturulan trafik şeritlerinin diğer araçlar tarafından kullanılmasını engellemek için iyi bir denetim yapılması,
- Günlük, haftalık, aylık bilet vb. uygulamalarla fiyatlandırmanın çeşitlendirilmesi, daha uygun düzeylere çekilmesi,
- Toplu taşıma ana istasyonlarında aktivite alanlarına, turistik merkezlere vb. erişim ile ilgili broşür vb. materyaller bulundurulması,
- Biletmatik vb. ödeme sistemlerinin duraklar, aktivite alanları gibi yerlerde tesis edilerek yaygınlaştırılması,

35. Ulaşım ve trafik güvenliği alanında faaliyet gösterecek bir araştırma enstitüsünün kurularak, kuruluşun görevleri arasında;

- Standartlar, el kitapları, rehberler vb. hazırlaması,
- Gerekğinde yerli/yabancı uzmanlardan destek alabilecek bir esneklikte yapılandırılması,
- Eylem planı, strateji belgesi vb. hazırlanmasında katkı sağlaması,
- Karayolu Güvenliği denetçilerine sertifika vermesi,
- Gerekğinde ulaşım ve trafik güvenliği alanlarında eğitimler düzenlemesi,
- Yasal mevzuatın geliştirilmesi/güncellenmesi vb. konularda destek sağlaması,
- Ulaşım ve trafik güvenliği alanında teknolojik gelişmeleri takip ederek önerilerde bulunması,
- Bünyesinde laboratuvar yer alması, AR-GE çalışmaları ve bazı testleri yapabilecek kabiliyette olması (otokorkuluk testleri, hava yastığı, araçların donanımsal özellikleri ile ilgili bazı testler vb.)
- Araştırma raporları yayımlaması,
- Trafik güvenliği alanında detaylı istatistiksel çalışmalar yapması,

36. 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 hedeflenmektedir.

3.5.3 Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Altyapının, Yol ve Yol Çevresinin Güvenlik Standartlarının Yükseltilecek Trafik Güvenliğine Katkı Sağlanması.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

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. Ulaşıma 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. 2008/96/EC sayılı Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konsey direktifi dikkate alınarak AB 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,
10. Yolların ekonomik ve güvenli kullanımı için araçların yük/güç dengesinin AB standartlarına uygun hale getirilmesi,
11. Ülke çapında yolcu ve yük trafik verilerinin toplanıp değerlendirildiği “Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezi”nin kurulması,
12. Büyükşehirlerde şehir içi ulaşım ağında dinamik yolcu, sürücü ve yaya bilgilendirme sistemlerinin kurulması için çalışmaların yapılması,
13. 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,
14. 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, rehber dokümanların yayınlanması,
15. Şehir içi ulaşım sisteminin; tüm vatandaşların (engelli ve engelsiz) erişimini sağlayacak konfor ve çeşitlilikte planlanması,
16. Büyükşehirlerde “Kent Ulaşım Ana Planı”, nüfusu 500 bin ve daha büyük kentlerimizde her şehir için ulaşım ana planı yapılması, uygulanması ve beş yılda bir güncellenmesi,
17. Şehir içi ulaşım regülasyonunun bir meslek olarak algılanıp bu mesleğe uygun vasıfta, yeterli donanıma sahip teknik personel ve yöneticilerin yetiştirilmesi,
18. Akıllı ulaşım sistemlerinin standartlarının oluşturularak kurulması/yaygınlaştırılması, ulaşım türlerinin verimliliği ve etkinliği artırılarak türler arası bütünleşmenin sağlanması,
19. Yüksek riskli yol kesimlerinin tespiti için sistematik ve periyodik olarak karayolu altyapısının teftiş edilmesi,
20. Yüksek riskli yol kesimlerindeki tüm ciddi yaralanmalı ve ölümlü trafik kazalarının derinlemesine analizinin yapılarak iyi uygulama örneklerinin bu yol kesimlerinde uygulanması,

21. 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,
22. Yıllık olarak iyileştirilen yollar ile bu yollarda ne kadar kazanın önlendiğinin rapor halinde kamuoyuna açıklanması,
23. Öğrenci odaklı çözümler, üniversite ve eğitim kurumlarına yönelik özel ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi, pik saatlerde tam zamanında erişim imkânlarını sağlayan çözümlerin uygulanması,
24. 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,
25. Ulaşım araç ve ekipmanlarının muayene, kontrol ve test edildiği merkezlerin her türlü ulaşım aracına yönelik olarak geliştirilmesi,
26. Tehlikeli kavşakların dönel kavşak haline getirilmesi,
27. 1968 tarihli Viyana Yol İşaretleri ve Sinyalleri Sözleşmesi ile uyumlu hız sınırlarını gösteren trafik işaretlerinin karayolu ve otoyollarda yerleştirilmesi için rehberlerin güncellenerek geliştirilmesi,
28. Karayollarında hız sınırlarının işaret levhalarıyla gösterilmesine ilişkin rehberlerin gözden geçirilmesi ve uygulanması için bir programın geliştirilmesi,
29. Elektronik kavşak kontrol programı kurallarının belirlenmesi için mahalli idareler ile müşterek programının oluşturularak pilot uygulamaların gerçekleştirilmesi,
30. Tüm karayollarının güvenli sistem yaklaşımının temel ilkeleri çerçevesinde gözden geçirilmesi ve yeni yapılan yolların da bu yaklaşıma göre dizayn edilmesi,
31. Belediyelerin sorumluluğunda olan yollar dâhil olmak üzere, karayolu işaret ve levhalarının standardize edilmesi ve bu standartlara uygunluğun denetiminin yapılması,
32. Yol yapısındaki şerit çizgilerinin ve diğer yol işaretlerinin “Şeritten Ayrılma Uyarı Sistemlerinin” optimal kullanımına uygun hale getirilmesi,
33. Yol ve trafik güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla,
 - İmar planlarının düzenli, güvenli ve ihtiyacı karşılayacak ulaşım alt yapısı yapılmasına imkân sağlayacak şekilde hazırlanmasını sağlayacak, gerekli ilke ve kurallarının geliştirilmesi,

- Şehir plancılarının eğitim ve öğretim programlarının gözden geçirilmesi, gerekli iyileştirmelerin yapılması,
 - Mevcut imar planlarının düzenli ve güvenli ulaşımın sağlanması yönünde iyileştirilmesi,
34. Karayollarında trafik uyarmalı sinyalizasyon sistemleri ve yeşil dalga uygulamasının yaygınlaştırılması,
 35. Yol kenarındaki binaların deprem performans testlerinin yapılması, yeni planlamalarda yol genişlik-komşu bina mesafesi gibi kriterlerin belirlenmesinde yeni bir standart çalışması yapılması,
 36. Ülkemizdeki sinyalize kavşakta uygulanan sinyal planları gözden geçirilerek özellikle koruma sürelerinin uzatılmasının sağlanması,
 37. Değişken hız limitlemesi (Variable Speed Limitation) uygulamasının mevzuata eklenmesi ve uygulamaya sokulması,
 38. Trafik kontrol merkezleri, trafik yönetim merkezlerine dair standartların oluşturulması ve hem KGM hem de yerel idareler bünyesinde yaygınlaştırılması için teşviklerin artırılması,
 39. İçerisinden şehirlerarası karayolu geçen yerleşim yerlerine özgü trafik güvenliğini arttırıcı önlemler belirlenmesi ve uygulanması, hedeflenmektedir.

3.5.4 Araç Güvenliği

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Araç Güvenliğinin Güçlendirilmesi Suretiyle Trafik Güvenliğine Katkı Sunulması.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

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. Yeni üretilen araçlarda yaya, bacak ve baş korumasına yer verilmesi,

4. Mevcut testlerin arka koltukta oturan yolcuların güvenliğini, arkadan çarpma durumunda ve önden çarpma durumunda aracın üstüne fırlama durumundaki güvenliği sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi,
5. Arka koltukta oturan yolcuların karın bölgesi yaralanmalarının daha iyi anlaşılabilmesi için mevcut testlerde kullanılan insan maketlerinin bu teste uygun olanlarla değiştirilmesi,
6. Tüm koltuklarda ileri emniyet kemeri ikaz sisteminin bulunmasının zorunlu tutulması ve emniyet kemeri gergi ayarıyla uzanım sınırlayıcılarının kullanılması,
7. 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,
8. 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,
9. Alkol kilitlerinin güvenilirliğini en üst düzeyde sağlayacak yasal düzenlemelerin yapılması,
10. Yaya koruma düzenlemelerinin etki değerlendirmesinin yapılması,
11. 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,
12. Hız düşürme teknolojilerinin bir parçası olarak araçlarda Akıllı Hız Yardımı Sistemi bulundurulması uygulamasının desteklenmesi,
13. Karayolu taşımacılık piyasasındaki mevcut âtıl 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,

14. Paylaşımlı mikro mobilite araçlarının kullanımında trafikte riske neden olan unsurların (Örneğin: birden çok kişinin kullanması, izin verilmeyen güzergahta kullanılması gibi) bu araçların yazılımlarında yapılacak iyileştirmelerle önlenmesi,
15. Özellikle ticari yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçların yol kenarı denetim noktalarında anlık muayenelerinin yapılması amacıyla çalışmalar yürütülmesi hedeflenmektedir.

3.5.5 Trafik Güvenliği Eğitimi

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Örgün ve Yaygın Eğitim, Bilgilendirme Çalışmalarıyla Kampanyalar Yoluyla Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

1. İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımının güçlendirilmesi,
2. Trafikte sürdürülebilir eğitim yaklaşımının benimsenmesi,
3. Trafik bilincinin kazandırılması amacıyla müfredatın güncellenmesi ve kademeli olarak örgün eğitimin okul öncesinden yükseköğretime kadar tüm aşamalarında trafik eğitiminin verilmesi,
4. Tüm sürücü sınıflarında yenileme eğitimlerinin verilmesi,
5. Özellikle ticari araç sürücüleri başta olmak üzere sürücülere yönelik “Yaya Önceliği” hakkında konferans, seminer gibi düzenlemelerin yapılması,
6. 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,
7. Çocuk trafik eğitim parklarında uygulanacak eğitim planının hazırlanması, bunun standart hale getirilmesi,
8. 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,
9. Türk Kızılay tarafından Güvenli Davranış ve İlk Yardım Eğitimi Projesi kapsamında farklı konularda çocuklara yönelik animasyonların öğretmen ve öğrencilerin erişimi için EBA’da yayınlanması,

10. Sürücülerin algısını artırmak için okulların önlerindeki yol yüzeyinin farklı bir yapıda veya renkte belirlenmesi,
11. Genel olarak, trafik ile ilgili yürütülmüş ve sonuçlanmış projelerin, sonuçlarının farkındalık düzeyinin artırılması için çeşitli basın yayın araçları yoluyla kamuoyunda paylaşılması,
12. Trafik ve sürücülük eğitimi alanında meslek yüksekokullarının yaygınlaştırılması,
13. Ulaştırma mühendisliğinin inşaat, makine, çevre mühendisleri, şehir ve bölge planlamacılarına yüksek lisans ve doktora düzeyinde verilmesi, ulaştırma mühendisliği alanında bölüm/program açılabilmesi için sektörel istihdam ihtiyaç analizinin yapılması,
14. Öğretmen yetiştiren yükseköğretim programlarında tüm öğretmen adaylarına trafik ve ilk yardım ile trafik adabı konularında formasyon kazandırılması,
15. Karayolları Trafik Yönetmeliği gereği her 5 ve 10 yılda bir sürücü belgelerinin yenilenme işlemleri esnasında, Halk Eğitimi Merkezleri ya da uzaktan eğitim yöntemleriyle trafik güvenliği, değişen ve gelişen mevzuat konularına ilişkin eğitim alma noktasında çalışma yapılması,
16. Toplu taşıma araçlarını, bisiklet kullanmayı ve kısa mesafelere yaya gidilmesini özendirici kampanyaların başlatılması,
17. Sürücü belgesi almak isteyen engelli bireylerin sürücü eğitimi alabilmeleri için özel motorlu taşıt sürücü kurslarında çalışacak personelin yetiştirilmesi, trafik ve direksiyon usta öğreticilik eğitimi için hazırlanması planlanan yeni programın içeriğine engelli bireylerin eğitimiyle ilgili konulara da yer verilmesi,
18. 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),
19. Yayın durdurma cezası alan televizyon kanallarında bu süre içerisinde ilk yardım, trafik adabı, trafik ve çevre bilgisi konularında programlar hazırlanarak yayınlanması,
20. Radyo ve televizyonlarda trafik koluğu, yayalar ve sürücüler arasında ortaya çıkan çelişkiler ve sorunlar konusunda eğitici programlar hazırlanması ve yayınlanması,
21. Radyo ve televizyonlarda; trafik kazaları, kazalarda alınması gereken ilk önlemler, sigorta konuları, kazazede hakları ile yapılması gereken işlemler konusunda aydınlatıcı programların hazırlanması,

22. Kamu spotlarının hazırlanıp yayınlanması, görsel, yazılı ve işitsel medya kanallarının daha etkin ve verimli kullanılması, sosyal medyada trafik güvenliğiyle ilgili farklı konuların işlenmesi,
23. Basın, radyo ve televizyon kuruluşlarınca yolcu ve yayalara yönelik trafik programlarında; toplu taşıma araçlarında uyulması gereken kurallar hususunda eğitici programların ve kamu spotlarının hazırlanması,
24. Trafik düzeni ve güvenliği bakımından karayolunu 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,
25. Trafikte karşılıklı saygı içinde olumlu trafik kültürünün geliştirilmesine katkı sağlayan davranışların ödüllendirilmesi, bu tür faaliyetlerin ilgili meslek odaları, yerel kurum ve kuruluşların katkılarıyla desteklenmesi,
26. Aşırı hızın trafik kazalarının meydana gelmesindeki ağırlıklı rolünün yayınlar, kampanyalar ve tanıtım faaliyetlerinde sürekli olarak işlenmesi,
27. Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarının eğitim ve sınav standartları yükseltilerek, kalitelerinin artırılması,
28. Trafik güvenliği eğitiminde ilkökul ve okul öncesi öğrencilerine etkili iletişim teknikleri ile kalıcı trafik bilinci oluşturmak amacıyla projelerin geliştirilmesi,
29. Trafik güvenliği konusunda üniversitelerce hazırlattırılan yüksek lisans ve doktora tezlerinin teşvik ettirilmesi, trafik güvenliği haftasında bu çalışmaların kamuoyuna duyurularak ilgili öğrenci ve akademisyenlerin ödüllendirilmesi,
30. Trafik denetiminden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü personeli için ulaşım ve trafik güvenliği konusunda eğitim veren üniversitelerin yüksek lisans programlarına kontenjan ayrılması,
31. Zorunlu trafik dersi için üniversitelerin lisans bölümünde trafik öğretmenliği bölümünün açılması,
32. Trafik kazalarında büyük payı olan gençlere yönelik üniversitelerin tüm bölümlerinde trafik güvenliği dersinin seçmeli ders olarak müfredata eklenmesi,
33. Bisiklet kullanımını eğitime daha erken yaşlarda başlanarak bisiklet kullanımını ilkökulda öğrencilere öğretilmesi, artan trafik yoğunluğunun yol açtığı olumsuzlukları en aza indirgeyebilmek için bisiklet kullanımını yaygınlaştırılması hedeflenmektedir.

3.5.6 Denetim

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Güvenli Sistem Yaklaşımı İçerisinde Etkin, Sürekli ve Yoğun Trafik Denetimleri Yoluyla Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

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 metotlarının 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. Mevcut denetim faaliyetlerinin görünürlüğünün artırılması ile algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirme yönünde çalışmalar yapılması, yardımcı ekipmanlardan, malzeme ve taktiklerden faydalanılması,
5. Trafik ihlallerinin tespit edilmesi amacıyla daha fazla teknolojinin trafik denetimlerinde kullanılması,
6. Ülkemizden transit araç geçişine kaynaklık eden komşu ülkeler ile ülkemize çok sayıda turist gönderen ülkelerle ortaklaşa denetim metotlarının geliştirilmesi, kaynak ülkelerdeki hatalı yol kullanıcısı 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,
7. Trafik denetimleri sadece polisin görevi olarak görülmeyle, diğer kurumların görev alanına giren hususların da trafik güvenliğinin bütünlüğü içerisinde ilgili kurumlar tarafından denetlenmesi,
8. Uzun vadeli çalışmalarda araç içi denetim teknolojilerindeki gelişmeler (akıllı hız adaptörü, GPS sistemleri vb.) çerçevesinde trafik kolluğu denetim metotlarının da değişmesi,

9. Özel araçlar hariç, diğer yük ve yolcu taşıyan araçların uzaktan denetimine yönelik (Örneğin: GPS aracılığıyla hız denetimi, kamera aracılığıyla fazla yolcu denetimi gibi) sistem geliştirilmesi,
10. Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde aşağıdaki başlıklarda trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla etkin, sürekli ve yoğun biçimde denetimler yürütülmesi:

a. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “KURAL İHLALI ODAKLI” Trafik Denetimleri

- i. Hız Denetimi
- ii. Alkol Denetimi
- iii. Uyuşturucu ve Uyarıcı Madde Denetimi
- iv. Emniyet Kemer Denetimi
- v. Koruyucu Başlık Denetimi
- vi. Çocuk Koruma Tertibatı Denetimi
- vii. Cep Telefonu ve Diğer Sürücü Dikkati Dağıtan Unsurların Denetimi
- viii. Kırmızı Işık Denetimi
- ix. Yayalar ve Diğer İncinebilir Yol Kullanıcılarını Korumaya Yönelik Denetimi
- x. Agresif Sürücü Davranışlarının (Yakın Takip, Drift, Öndeki Aracı Hatalı Geçme, Trafığı Tehlikeye Düşüren Hareketler gibi) Denetimi
- xi. Sürücülerin Yorgunluk ve Uykusuzluk Denetimi

b. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “ARAÇ ODAKLI” Trafik Denetimleri

- i. Tek Araçlı Kazaların Önlenmesi İçin Yapılacak Denetim
- ii. Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçların Denetimi
 - Yük Taşımacılığı Yapan Ağır Tonajlı Araçların Denetimi
 - Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Otobüslerin Denetimi
 - Tehlikeli Madde Taşıyan Araçların Denetimi (ADR)
 - Şehir içi Servis Araçlarının Denetimi
 - Okul Servis Araçlarının Denetimi
- iii. Motosikletler, Motorlu Bisikletler ve Bisikletlerin Denetimi
- iv. Karayolunu Kullanan Traktörlerin, Diğer Tarım Araçlarının ve Makinalarının Denetimi

c. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “YOL ODAKLI” Trafik Denetimleri

- i. Otoyollarda Trafik Denetimi

- ii. Devlet Karayollarında Trafik Denetimi
 - iii. İl Yollarında Trafik Denetimi
 - iv. Köy Yollarında ve Kırsal Alanlarda Trafik Denetimi
 - v. Şehir içi Cadde ve Sokaklarda Trafik Denetimi
- d. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “ELEKTRONİK SİSTEMLER” ile Trafik Denetimi**
- i. Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) ile Trafik Denetimi
 - ii. Otoyol Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi
 - iii. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Ek 16’ncı Maddesi Kapsamında Elektronik Denetleme Sistemleri ile Trafik Denetimi
- e. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “HAVA ARAÇLARI” ile Trafik Denetimi**
- i. Helikopter ile Trafik Denetimi
 - ii. Drone/İHA ile Trafik Denetimi
- f. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “ARAÇ İÇİ SİSTEMLER” ile Trafik Denetimi**
- i. Takograf Denetimi
 - ii. Araç İçi Kamera Sistemleri ile Trafik Denetimi
 - iii. Alkol Kilitleri (Alcolock) ve Olay Veri Kaydedicileri (EDR) ile benzeri Araç İçi Sistemlerle Trafik Denetimi
- g. Güvenli Sistem Yaklaşımı Çerçevesinde “DENETİME YARDIMCI UNSURLAR”ın Trafik Güvenliğine Katkısı**
- i. Fahri Trafik Müfettişlerinin Trafik Güvenliğine Katkısı
 - ii. Genel Kolluk Görevlilerinin Trafik Güvenliğine Katkısı
 - iii. Maket /Model Trafik Ekip Araçları, Maket/Model Trafik Polis ve Diğer Model Denetleme Unsurlarının Trafik Güvenliğine Katkısı
 - iv. Trafik Güvenliğine Yönelik İhbar ve Şikayetlerin Değerlendirilmesi ile İhlal Tespiti

kapsamında çalışmalar yapılması hedeflenmektedir.

3.5.7 Kaza Sonrası Müdahale

Hedeflere Dönük Temel Amaç ve Politikalar: Trafik Kazası Sonrası Müdahale, Bakım ve Rehabilitasyon Yöntemlerinin Güçlendirilerek Trafik Kazaları Sonucu Can Kayıplarının Önlenmesine Katkı Sunulması.

Temel Amaç ve Politikalara Dönük Uygulama Stratejileri ve Tedbirler:

1. 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,
2. 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,
3. Trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanma vakalarının şiddet derecesinin analiz edilerek ilk ve acil müdahale altyapısının bu çerçevede değerlendirilmesi,
4. İnsan kaynakları, fiziki imkân ve kabiliyetler ile organizasyon yapısı sağlık kuruluşlarının temel bileşenleri olduğundan, bu alanların tamamında gerekli desteğin artırılması,
5. Trafik kazalarının yoğun olarak meydana geldiği ana güzergâh kesimleri başta olmak üzere; şehir dışı alanlarda meydana gelen trafik kazalarına acil ve nitelikli olarak müdahale edilebilmesi amacıyla acil müdahale birimlerinin uygun yerlerde konuşlandırılması,
6. Şehir hastaneleri örneğinde olduğu gibi sağlık kuruluşlarının ilk ve acil sağlık müdahalesi yapılmasına uygun alanlarda konuşlandırılmasına devam edilmesi,
7. İlk ve acil yardım eğitimlerinin, trafik kazasına müdahale ve kaliteli bir ihbar bildiriminin nasıl yapılacağını da içerecek şekilde verilmesi,
8. Trafik kazalarında ilk ve acil müdahale bilincinin tüm vatandaşlarda oluşturulması,
9. 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,

10. 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,
11. Karayolu üzerindeki; inşaat, yapım, bakım ve onarım çalışmaları yapan karayolu işçileri, ticari olarak yük ve yolcu taşımacılığı yapan ve devamlı olarak güzergâhı 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,
12. 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,
13. Kazaya karışmış araçlara veya bozulan araçlara yardım konusunda sürücü adaylarına ve sürücülere eğitimlerin verilmesi hedeflenmektedir.

4. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Ülkemizin küresel bir güç merkezi olması yolunda atılacak adımların stratejik çerçevesini oluşturan 2053 vizyonu doğrultusunda, uzun vadeli hedeflerimizi sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı ile daha da ileriye taşıyacak olan On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028) çerçevesinde Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu kurulmuştur.

Çalışma grubunda yapılan çalışmaların, ifade edilen görüş ve önerilerin yanı sıra; dünyadaki genel durum, Ülkemizdeki motorizasyon eğilimi ve karayolu trafik güvenliği ilişkisi, trafik güvenliği kapsamında atılan stratejik adımlar, uluslararası mukayeseli temel göstergeler ve uluslararası konum, plan dönemi perspektifi, trafik güvenliği küresel çalışmaları ve gelecek projeksiyonu, uluslararası kuruluşların tavsiyeleri çerçevesinde değerlendirmeler, temel amaçlar, politikalar, uygulama stratejileri ve tedbirler başlıklarını içerecek şekilde bu “Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu” hazırlanmıştır.

Çalışma Grubu Raporu’nda, On Birinci Kalkınma Plan dönemi analiz edilmiş, 2021-2030 dönemi için de karayolu kullanıcılarının hata yapabileceğini kabul eden ve trafik güvenliğini trafik sistemindeki tüm paydaşların ortak sorumluluğu olarak gören “Güvenli Sistem Yaklaşımı”na dayalı ve “Sıfır Can Kaybını” hedefleyen yaklaşımla yeni bir strateji benimsenmiştir.

Raporun esasını teşkil eden bu trafik güvenliği anlayışının ana eksenini insan odaklı ve sürdürülebilir trafik güvenliği perspektifi çerçevesinde daha insani ve yaşanabilir bir dünya için ulaşım altyapısı ve modları, akıllı ulaştırma sistemleri, otomotiv, eğitim ve denetim teknolojileri, mobil uygulamalar ve kaza sonrası müdahale ile çeşitlendirilen trafik güvenliği sisteminin bütün yol kullanıcı türlerini kapsayacak şekilde geliştirilerek güçlendirilmesi, çevrenin korunmasının yanı sıra, insan sağlığına ve güvenliğine ilişkin temel göstergelerle birlikte trafik güvenliği seviyesinin de artırılması oluşturmaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen tüm çalışmaların diğer eksenini de trafik kazası can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların azaltılarak muhtemel “sosyal maliyetlerin” ortadan kaldırılmasıdır.

BM ve AB nezdinde 2030 ve 2050 hedefleri Ülkemizce de sıkı bir şekilde takip edilmekte ve hedeflere yönelik uluslararası kuruluşların trafik güvenliği alanındaki tavsiye kararları dikkate alınarak uygulamaya dönük çalışmalar yürütülmektedir.

BM Genel Kurulu'nun 64/255 sayılı kararı çerçevesinde trafik kazalarından kaynaklı ölümlerin %50 azaltılması hedefiyle hazırlanan ve 2012/16 Sayılı Başbakanlık Genelgesi ile yürürlüğe giren Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ile (2011-2020), DSÖ raporlarındaki verilere göre Ülkemizde 2010 yılında 100 bin kişi başına trafik kazası sonucu can kaybı oranı 13,4 iken 2020 yılı sonu itibarıyla 5,8'e düşürülerek, son on yıldaki can kayıplarında %56 azalma sağlanmıştır.

AB'nin 2021 yılında 100 bin kişi başına trafikteki can kaybı ortalaması 4,5 iken, yürütülen yoğun trafik güvenliği çalışmaları sonucunda Ülkemizde 2021 yılı sonu itibarıyla 6,3 seviyesine indirilmiştir. AB ülkeleri arasında trafikteki can kaybı oranı en yüksek ülke olan Romanya'da ise bu oran 9,3'tür. Dolayısıyla Ülkemiz, AB üyesi bazı ülkelere göre trafik güvenliği seviyesi bakımından daha iyi bir konumda olup, AB ortalamasının da altına düşebilmek amacıyla son yıllarda trafik güvenliği alanında yakalanan olumlu yöndeki ivme hız kesmeden devam edecektir.

Ülkemizde 2010-2020 yıllarını kapsayan Birinci Aksiyon On Yılında trafik kazalarının azaltılmasında gösterilen başarının 2021-2030 yıllarını kapsayan İkinci Aksiyon On Yılında da gösterilmesi ve hatta üzerine çıkılması amacıyla uzun vadeli ve ülkemizin potansiyelini harekete geçiren politikalar hayata geçirilmekte, bu sayede sürdürülebilir ve kapsayıcı gelişim hedeflerinin gerçekleştirilmesini sağlayan bütüncül bir anlayışla trafik güvenliğinde sistematik ve yoğun çalışmalar yürütülmektedir.

Bu bağlamda, araç, sürücü sayısı ve trafik hareketliliğinin sürekli artmasına rağmen, altyapı hamleleri, araçların güvenliğinin artırılması, sağlık sektöründeki ilerici adımlarla birlikte sürdürülen yoğun denetimler, eğitimler, kampanyalar ile farkındalık faaliyetleri sayesinde yakalanan bu olumlu ivmenin, uzun vadede daha iyi seviyelere getirilebilmesi için 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile başlatılan trafik güvenliğinin sağlanmasında stratejik yönetim ve planlı eylemler dönemi, 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile devam etmiştir.

Bu yaklaşım çerçevesinde, 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile yürürlüğe giren 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve bu belgeye bağlı 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nda bulunan 441 Performans Göstergesinin hayata geçirilmesinde 2021 sonunda %70,9 ve 2022 sonunda %98,2 oranında sağlanan başarının 2023 yılında da devam ettirilmesi beklenmektedir. 2030'a kadar trafik kazası can kayıplarının ve

ciddi yaralanmaların %50 azaltılması hedefi doğrultusunda Strateji Belgesinin ikinci uygulama adımı olan ve On İkinci Kalkınma Planı döneminde uygulamaya geçirilecek olan 2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın 2023 yılı sonuna kadar hazırlanmasına ve eylem planındaki faaliyetlerin hayata geçirilmesine paydaş kuruluşların gerekli katkıyı sağlaması bu zamana kadar sağlanan başarıların devamı açısından elzem kabul edilmektedir.

Çok sektörlü, çok disiplinli ve çok paydaşlı olarak, Güvenli Sistem ve Vizyon Sıfır Yaklaşımlarının temel prensiplerine göre, 2030'a kadar trafik kazası can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması ve 2050 yılına kadar da sıfırlanması hedefi çerçevesinde; BM SKA 3.6 ve 11.2 ile 12 Küresel Trafik Güvenliği Hedefleri, AB 2021-2030 Trafik Güvenliği Politika Çerçeve Belgesi değerlendirmelerinin yanı sıra 2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile oluşturulan kurumsal yapılara göre tüm çalışmaların;

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 üstün bir gayretle önümüzdeki dönemde de etkin bir şekilde sürdürülmesi 2030 ve 2053 milli hedeflerimizin başarıya ulaşması açısından vazgeçilmezdir.

Ülkemiz, trafik güvenliği alanında insanı merkeze alan bir anlayışla yürütmekte olduğu ve gelecekte hayata geçireceği çalışmalar, takip etmekte olduğu stratejiler ve hayata geçirdiği tedbirler ile bir model olmanın yanı sıra, tecrübe ve bilgi birikimi aktarımı yoluyla küresel ve bölgesel ölçekte liderlik potansiyellerine de sahiptir.

Bu görüş ve değerlendirmelerle; Temmuz 2018 tarihinden itibaren tüm çalışmalara dinamizm kazandıran Cumhurbaşkanlığı hükümet sisteminin sağladığı motivasyonla, Sayın Cumhurbaşkanımız liderliğinde sağlanan kurumsal eşgüdüm ve uyum içerisinde, tüm kurumlarımızın aynı azim ve kararlılıkla trafik güvenliği stratejik amaçlarına ve hedeflerine ulaşmak için gerekli tüm çalışmalarını yürüteceklerine inancımız tamdır.

KAYNAKÇA

- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, *Trafik İstatistik Bülteni*, 2021.
- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, *Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Toplantı Kararları*, 2020.
- ETSC, *Ranking Eu Progress On Road Safety 13th Road Safety Performance Index Report*, 2019.
- ETSC, *Ranking Eu Progress On Road Safety 14th Road Safety Performance Index Report*, 2020.
- ETSC, *Ranking Eu Progress On Road Safety 15th Road Safety Performance Index Report*, 2021.
- ETSC, *Ranking Eu Progress On Road Safety 16th Road Safety Performance Index Report*, 2022.
- <https://www.nyc.gov/html/visionzero/pdf/nyc-vision-zero-action-plan.pdf>
- <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/la-dgt-disena-recursos-didacticos-de-cara-a-la-llegada-de-la-educacion-vial-a-los-centros-escolares/>
- <https://mobilityweek.eu/past-awards/urban-road-safety-award/>
- ITF, Speed Management, *ITF Research Report*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282103784-en>, 2006.
- İçişleri Bakanlığı, *2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi*, 2021.
- İçişleri Bakanlığı, *Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi*, Trafik Güvenliği ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Çalıştayı, Ankara, 12.09.2017.
- İçişleri Bakanlığı, *Trafik Kazalarında Olay Yeri Yönetimi Çalıştayı*, Ankara, 21-22 Eylül 2022.
- Mock C, Joshipura M, Arreola-Risa C et al. An estimate of the number of lives that could be saved through improvements in trauma care globally. *World Journal of Surgery*, 36:959-963, 2012.
- SafetyCube, The Application Of Systems Approach For Road Safety Policy Making, Deliverable 8.1 of the H2020 project. Ref. Ares(2016)6208891, UK, 2016.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu: “*Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri*”, 2008.
- 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.
- TÜBİTAK, *Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu*, Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi, Ankara, 2003.
- TÜİK, *Taahhütlerine göre trafiğe kayıtlı ve trafik kazasına karışan taşıtlar*, 2022
- TÜİK, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=89&locale=t>
- 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.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Akıllı Ulaşım Sistemleri Terimleri Sözlüğü*, “Çok modlu ulaşım/multimodal transport: Yük ve yolcunun tek bir seyahat süresince birden fazla modu kullanarak ulaşımı”, Ankara, 2017.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, 2021.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye*, 2002-2022.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *2022 Performans Programı*, 2022.
- UN, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020.
- UN, Road Safety Trust Fund, *Global Framework Plan of Action for Road Safety*, 2018.

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.

UN 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.

UNDP Türkiye, *Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı*, 2019.

WHO, *First Global Ministerial Conference on Road Safety*, 2009.

WHO, Global Status Report On Road Safety 2018; Summary, WHO/NMH/NVI/18.20, Licence; CC BY-NC-SA 3.0 IGO), Geneva, 2018.

WHO, Mobile Phone Use; A Growing Problem of Driver Distraction, ISBN 978 92 4 1500890, 2011.

WHO, Moscow Declaration: https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf, 2009.

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 Health Statistics*, 2022.

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

WRI, Sürdürülebilir&Güvenli, *Trafikte Sıfır Can Kaybı İçin Vizyon&Kılavuz*, 2018.

www.sbb.gov.tr



TÜRKİYE CUMHURİYETİ CUMHURBAŞKANLIĞI
STRATEJİ VE BÜTÇE BAŞKANLIĞI

YÖNETİM HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
BİLGİ VE BELGE YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Ankara 2023

Necatibey Cad. No: 110/A 06570 Yücetepe - ANKARA
Tel: +90 (312) 294 50 00 • Faks: +90 (312) 294 52 98

ISBN NO: 978-625-8356-67-0

STRATEJİ VE BÜTÇE BAŞKANLIĞI YAYINLARI BEDELSİZDİR, SATILAMAZ.