

Dünya Sağlık Örgütü bakış açısıyla Avrupa Bölgesi'nde ve Türkiye'de karayolu güvenliği

Yavuz Mehmet Konaş



1958 yılında Trabzon'da doğdu. Öğrenimine Ankara-Bahçelievler ilk ve ortaokulunda başladı, lise öğrenimini Cumhuriyet Lisesinde tamamladı. 1982 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyoloji Bölümünden ve 1992 yılında Nottingham Üniversitesi Sosyal Kalkınma Politikaları Bölümünden mezun oldu. 1986-2008 yıllarında Devlet Planlama Teşkilatı, Sosyal Planlama Genel Müdürlüğünde planlama uzmanı ve Daire Başkanı olarak çalıştı. 2002-2004 yılları arasında Birleşmiş Milletler Türkiye Ofisinde HIV/AIDS danışmanı ve 2004-2016 yılları arasında Dünya Sağlık Örgütü Türkiye Ofisi Başkanı ve Türkiye Temsilci Yardımcısı olarak çalıştı. Emeklidir.

Ülkemizin de aralarında yer aldığı 53 üye ülkeyi içine alan Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa Bölgesi'ndeki yollarda her 6 dakikada bir kişi, her gün 230 kişi, her yıl 83.000 kişi trafik kazaları sebebiyle hayatını kaybetmektedir (1). Trafik kazaları sebebiyle ölümler, 5-14 yaş arası nüfus için birinci ve 15-29 yaş arası ölümlerin ikinci önde gelen nedendir. Avrupa Bölgesi'nde ölenlerin neredeyse yüzde 40'ını yayalar, bisikletliler ve motosikletliler gibi korunması az yol kullanıcıları oluşturmaktadır. Trafik kazası geçirip hayatta kalan milyonlarca insan ise çeşitli derecelerde yaralanmakta ve çoğu yaşam boyu bu yaralanmanın sonuçlarını yaşamaktadır. Avrupa Bölgesi'nde karayolu trafik kazalarının sayısında ve kazalardaki ölüm oranlarında 2010-2021 döneminde yüzde 5'lik bir azalma görülmüştür (2). Bu düşüşün bir kısmının COVID-19 pandemisinden kaynaklandığı düşünülse de sözü edilen dönemde küresel nüfusun yaklaşık 1 milyar veya kabaca yüzde 13 arttığı dikkate alındığında düşüşün anlamlı olduğu söylenebilir. Trafik kazalarının sebep olduğu ölüm oranlarının 2010'da yaklaşık 100.000 kişi başına 18 iken, bu oranın 2021'de 15'e düştüğü tahmin edilmektedir. Başka bir ifadeyle, 2010'dan bu yana karayolu

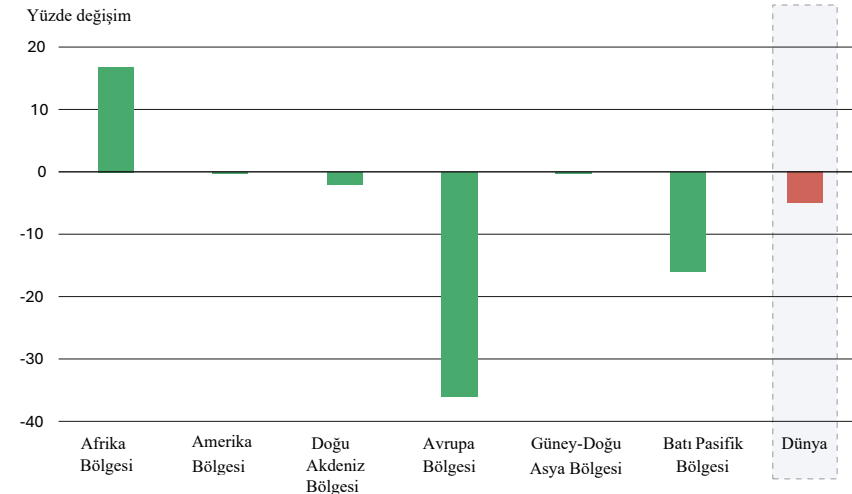
trafik kazaları kaynaklı ölüm oranında yüzde 16'lık bir düşüş sağlanmıştır. Söz konusu düşüş, Afrika Bölgesi hariç tüm bölgelerde gerçekleşmiştir.

Avrupa Bölgesi'nde karayolu trafik kazaları sebebiyle ölümlerdeki düşüş büyük ölçüde alınan yol güvenliği tedbirleri ile gerçekleşmişse de bölge ülkeleri arasında büyük farklılıklar dikkat çekmektedir. Örneğin eski Sovyet ülkeleri veya Bağımsız Devletler Top-

luluğu ülkelerinin karayolu trafiğinde ölüm oranı Avrupa Birliği'ne üye ülkelere göre iki kat daha yüksektir (3).

Karayolu trafik kazaları kaynaklı ölüm Avrupa Bölgesi ülkelerinde her 100.000 nüfusta 7,4; Avrupa Birliği ülkelerinde 5,6; Güney-Doğu Avrupa ülkelerinde ise 8,7'dir. Rusya, Avrupa Bölgesi'nde karayolu trafik kazaları kaynaklı ölüm oranı bakımından her 100.000 nüfusta 12 kişi ile en yüksek

Grafik 1 - 2010-2021 Yılları Arasında DSÖ'nün Hizmet Bölgelerinde Karayolu Ölümlerindeki Tahmini Değişim



Kaynak: DSÖ, Yol Güvenliği Küresel Durum Raporu, 2023



orana sahip ülkedir (4). Türkiye'nin trafik kazaları kaynaklı ölüm oranı ise aynı dönem için 100.000 nüfusta 6,7'dir (5).

Grafik 3'te görüldüğü gibi, Avrupa Bölgesi'nde ve Avrupa Birliği ülkelerinde ölümlü trafik kazalarında ciddi bir düşüş eğilimi gözlenmiş olmakla birlikte, hedeflenen değerlere ulaşılamamıştır.

2022 yılı itibarıyla Avrupa Birliği ülkelerinde trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin en fazla olduğu ilk üç ülke Romanya, Bulgaristan ve Macaristan'dır.

Avrupa Birliği'nde (AB) yol kazaları sonucu ölümler en fazla otomobillerin birbiri ile çarpışması sonucu olmakta, bunu otomobillerin yayaya çarpması, motosiklet ve bisikletle çarpışması izlemektedir. Trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin çoğunluğu otomobil veya motosiklet sürücüleri ile bunlarla aynı araçta bulunanlardır.

AB'de kentsel yerleşim yerlerindeki trafik kazalarından ölümlerde ise otomobillerin yayaya çarpması şeklindeki kazalar ilk sırada yer almakta, bunu otomobillerin birbiriyle çarpışması, motosikletle ve bisikletle çarpışması

izlemektedir. Otomobil sürücüsü ve yolcularının hiçbir araçla çarpışmadan hayatlarını kaybetmeleri sürücülerin kent içi trafikte aşırı hızla araç kullanması, emniyet kemeri takmaması gibi hatalarından kaynaklandığını düşündürmektedir.

Türkiye'de Karayolu Trafik Güvenliğinin Değerlendirmesi

Ülkemiz, trafik kazaları nedeniyle yüksek ölüm ve yaralanma oranlarına sahip ülkelere biridir.

1- Türkiye'de trafik kazaları:

Türkiye'de 2023 yılında meydana gelen 235.071 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası sonucunda toplam 6.548 kişi hayatını kaybetmiştir. Bunların 2.984'ü kaza yerinde, 3.564'ü ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetmiştir. TÜİK Trafik Kazaları İstatistiklerinde, "trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle olay yerinde ve olaydan 30 gün sonra ölenleri kapsamaktadır" ibaresi bulunmakta, ancak sağlık kuruluşlarında hayatını kaybeden kazazedelerin ölüm nedenleri trafik kazasından farklı neden olarak

da rapor edilebilmektedir. Bu sebeple ülkemizde trafik kazalarından ölümlerin yıllık 10.000'in üzerinde olabileceği düşünülmektedir.

2023 yılında bir önceki yıla göre trafikteki motorlu kara taşıtı sayısı yüzde 8,5 artarken, toplam kaza sayısı yüzde 6,6, ölümlü yaralanmalı kaza sayısı yüzde 19,2, maddi hasarlı kaza sayısı yüzde 4,2, toplam ölü sayısı yüzde 25,2 ve yaralı sayısı yüzde 21,5 artmıştır.

Toplam 235.071 trafik kazasının büyük bölümü (%83) bir yerleşim yerinde vuku bulmuştur. Trafik kazası ölümlerinin yüzde 55,3'ü, yaralanmaların yüzde 77,3'ü yerleşim yeri içinde gerçekleşen kazalar sonucunda olmuştur. Yerleşim yerlerinde hız sınırına uyulmaması başta olmak üzere trafik kurallarına uyulmaması sonucu meydana gelen trafik kazaları daha çok ölüm ve yaralanmaya sebep olmaktadır (6). Ülkemiz karayolu trafiğinde ölümlü ve yaralanmalı kazalar, karayolu altyapısındaki gelişmeye paralel olarak artan araç hız sınırları ve trafikteki araç sayısına bağlı olarak artmaktadır.

2- Trafik kazalarına karışan araçların türleri: Ülkemiz karayolu ağında 2023 yılında ölümlü yaralanmalı trafik kazası-

na karışan toplam 389.362 aracın başında otomobiller (%48,5) gelmektedir. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasına karışan diğer araçlar yüzde 23,8 ile motosiklet, yüzde 14 ile kamyonet, yüzde 2,4 ile minibüs, yüzde 2,3 ile bisiklet ve yüzde 9,1 ile diğerleri gelmektedir.

2023 yılında gerçekleşen trafik kazalarında ölen kişilerin yüzde 45,5'i sürücü, yüzde 32,3'ü yolcu, yüzde 22,2'si ise yayadır. Ölenlerin yüzde 75,1'i erkek, yüzde 24,9'u kadındır.

Aynı yıl korumasız yol kullanıcıları (Motorlu taşıtlar karşısında ciddi hiçbir güvenlik tedbiri bulunmayan yayalar ile motosiklet, bisiklet ve elektrikli skuter sürücülerini ifade etmektedir.) olarak nitelendirilen yayalar, motosiklet, bisiklet ve elektrikli skuter sürücülerinden ölenlerin sayısı 2.610, yaralıların sayısı ise 131 bine yaklaşmıştır.

2022 yılında bir kazaya karışıp ölen ve yaralanan her dört (4) sürücünden 2'si (%48,5) otomobil ve yaklaşık 1'i (%22,2) motosiklet sürücüsüdür.

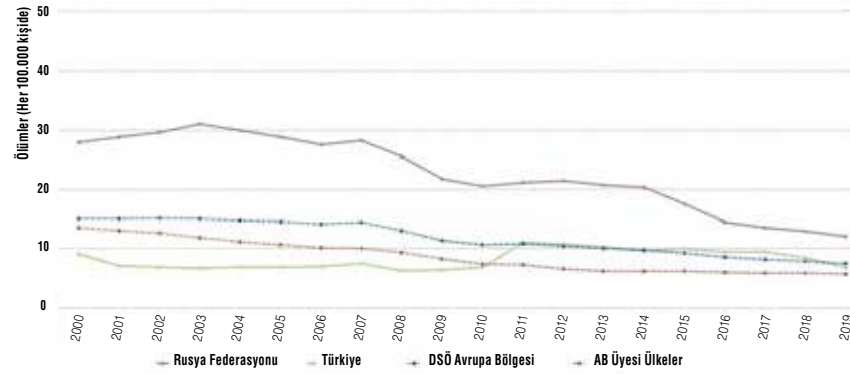
TÜİK'in verilerine göre, ülkemiz karayolu ağında 2023 yılında meydana gelen 235.071 ölümlü yaralanmalı kazanın yüzde 65,9'u gündüz, güneş ışığı varken olmuştur. En fazla kazanın meydana geldiği ay Temmuz (%10,3) olurken, ölümlü yaralanmalı kazalar en fazla cuma günleri (%15) meydana gelmiştir.

3- Trafik kazalarına neden olan kusurlar: Ülkemizde 2023 yılında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının yüzde 88,9'u sürücü hatalarından kaynaklanmıştır.

Ülkemizde ölümlü ve yaralanmalı kazaya sebep olan sürücülerin önde gelen kusuru aşırı hızdır. Bu durumun; araç sürücülerinin hız sınırlarına uymaması, denetlemelerin yetersiz kalması, trafik cezalarının caydırıcılığının olmaması, sürücülerin yeterli trafik bilgi ve becerisi kazanmadan trafiğe çıkmaları gibi hususlar dikkate alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

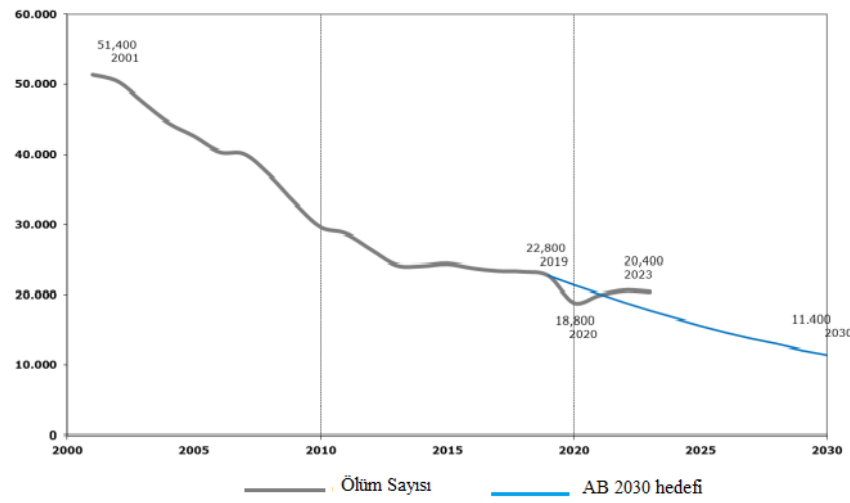
a) Yüksek hız ve uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde araç kullanımı: Ülkemizde yerleşim yerlerinde tüm araçlar için azami hız 50 km olarak belirlenmiştir. Otomobiller için şehirlerarası tek şeritli çift yönlü karayollarında hız sınırı 90 km, bö-

Grafik 2 - Karayolları Trafiğinde Tahmini Ölümler (Her 100.000 Nüfus Başına) (2000-2019)



Kaynak: DSÖ, Yol Güvenliği Veri Tabanı, 2023

Grafik 3 - Avrupa Birliği Ülkelerinde Trafik Kazalarından Kaynaklanan Ölümler ve Ulaşılmış İstenen Hedefler (2000-2030)



Kaynak: CARE (Karayolu kazalarına ilişkin AB veri tabanı)

Grafik 4 - Avrupa Birliği Ülkelerinde Trafik Kazalarından Ölümler 2023 (Milyon Nüfusta)



Kaynak: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2023-more-detail_en

lünmüş yollarda 110 km, KGM tarafından işletilen otoyollarda 130 km, Yap-İşlet-Devret (YİD) otoyollarında 140 km'dir. Karayolları ve 2918 sayılı Trafik Kanunu'nu ile belirlenen hız sınırları yerleşim yeri dışında minibüs, otobüs, kamyon gibi araçlar için daha düşüktür (7). Resmî istatistiklere göre Türkiye'de en sık rastlanan sürücü ha-

tası aşırı hızlı araç kullanımı (%41,8) olmuştur. Ülkemizde uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile kanlarındaki alkol miktarı 0.50 promilin üzerinde olan hususi otomobil sürücülerinin ve kanlarındaki alkol miktarı 0.20 promilin üstünde olan diğer araç sürücülerinin karayolunda araç kullanmaları yasaktır. Yapılan öl-

çüm sonucunda yasal sınırların üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücüyü 2918 sayılı Kanunun 48. maddesinin 5. fıkrasında belirtilen miktarlarda idari para cezası verilerek, son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde sürücü belgeleri birinci defasında altı ay, ikinci defasında iki yıl, üç veya üçten fazlasında ise her seferinde beşer yıl süreyle geri alınmaktadır. Trafik zabıtası tarafından yapılan alkol kontrolleri muhtemelen yerleşim yerlerinde yapılan en etkin denetleme olup, en yüksek ceza uygulanan sürücü kusurlarındandır.

b) Yaya, yol ve taşıt kusurları: TÜİK'in yayımladığı istatistik verilere göre, yaralanmalı ve ölümlü her 10 trafik kazasından 1'i yaya kusurlarından kaynaklanmaktadır. En sık rastlanan yaya kusuru ise taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü harekette bulunmaktır (%29,55). Bu durum oldukça şaşırtıcıdır. Zira akıllı başında insanların taşıt yolu üzerinde bulunması ve bunu trafiği tehlikeye düşürücü şekilde yapması akla pek uygun gelmemektedir. Böyle bir durum ancak yaya kaldırımının bulunmaması veya işgal altında olmasından kaynaklanabilir. Nitekim özellikle büyük yerleşim yerlerinde, ye-

terli araç parkı alanı bulunmaması ve yaya kaldırımlarının park edilen taşıtlar tarafında işgal edilmesi sebebiyle yaya trafiğini tehlikeye düşürmesi ülkemizde sık görülen sorunlardan biridir. Başka bir ifadeyle, büyük yerleşim yerlerinde, başta trafik kazası olmak üzere insan hayatını ve sağlığını tehdit eden trafik ile ilgili sorunlar bir taraftan kontrol tedbirlerinin yetersizliği diğer taraftan altyapı yetersizliği sebebiyle artmaktadır. DSÖ'nün karayolu güvenliği için önerdiği müdahale alanlarından biri olan yol altyapısı, trafik içinde bulunan herkes için güvenliğin anahtarıdır. Yolların tüm yol kullanıcılarının güvenliği akılda

Grafik 5 - Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Kazalarından Ölümler (2022)

2022 YILINDA AB'DE YOL TRAFİĞİNDEKİ ÖLÜMLER Yol kullanıcısı ve çarpışmaya karışan (diğer) 'ana araç'	... İLE BİR ÇARPIŞMADA											
	ÖLÜMLER	YAYA	BİSİKLET	KÜÇÜK MOTOSİKLET	MOTOSİKLET	ARABA	KAMYON (<3.5T)	AĞIR YÜK TAŞITI (>3.5T)	OTOBÜS	DİĞER ARAÇ TİPİ/BİLİNMEYEN	ÇARPIŞMAYA KARIŞAN BAŞKA ARAÇ YOK	TOPLAM
YAYALAR			25	21	112	2.409	424	411	102	211		3.715
BİSİKLET SÜRÜCÜLERİ		10	51	12	33	921	158	210	37	76	501	2.009
KÜÇÜK MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ		3	5	3	7	242	44	30	6	20	179	539
MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ		19	8	6	94	1.442	241	162	28	81	1.280	3.361
ARABA YOLCULARI		7	7	3	20	2.732	559	1.450	122	237	4.073	9.210
KAMYON (<3.5T) YOLCULARI		1	0	0	0	114	87	201	8	16	286	713
AĞIR YÜK TAŞITI (>3.5T) YOLCULARI		2	0	0	0	32	23	178	5	16	159	415
OTOBÜS YOLCULARI		0	1	0	0	15	3	6	4	4	45	78
DİĞER/BİLİNMEYEN		0	0	0	3	154	33	49	13	19	283	554
	TOPLAM	42	97	45	269	8.061	1.572	2.697	325	680	6.806	20.594

Kaynak: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2023-more-detail_en

Grafik 6 - Avrupa Birliği Ülkelerinde Yerleşim Yerlerindeki Karayolu Kazalarından Kaynaklanan Ölümler (2022)

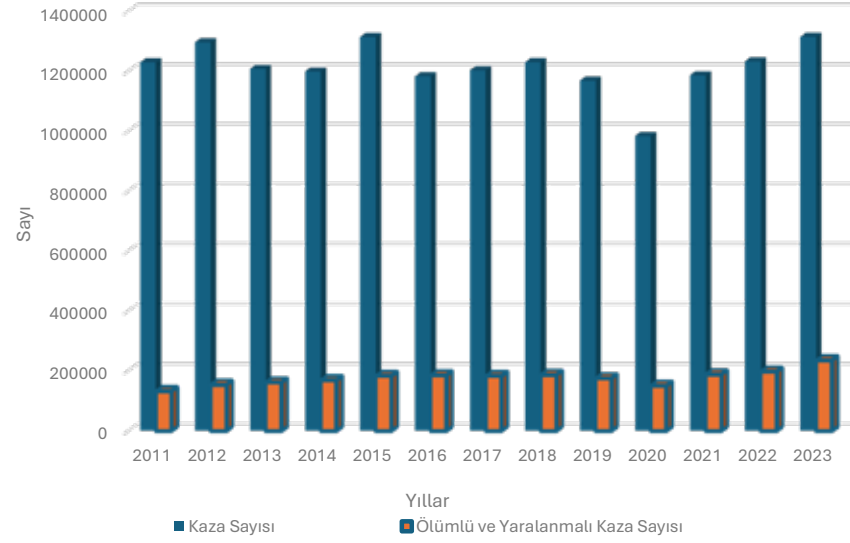
AB 'DE KENTSEL ALANLARDAKİ YOL TRAFİĞİ ÖLÜMLERİ (2022) Yol kullanıcısı ve çarpışmaya karışan (diğer) 'ana araç'	... İLE BİR ÇARPIŞMADA											
	ÖLÜMLER	YAYA	BİSİKLET	KÜÇÜK MOTOSİKLET	MOTOSİKLET	ARABA	KAMYON (<3.5T)	AĞIR YÜK TAŞITI (>3.5T)	OTOBÜS	DİĞER ARAÇ TİPİ/BİLİNMEYEN	ÇARPIŞMAYA KARIŞAN BAŞKA ARAÇ YOK	TOPLAM
YAYALAR			21	17	96	1.674	282	260	84	161		2.595
BİSİKLET SÜRÜCÜLERİ		6	35	9	13	491	84	130	25	36	316	1.145
KÜÇÜK MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ		2	4	2	3	114	27	13	4	10	110	289
MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ		12	4	1	24	603	91	45	10	21	490	1.301
ARABA YOLCULARI		6	6	1	8	551	119	126	41	87	1.147	2.092
KAMYON (<3.5T) YOLCULARI		0	0	0	0	21	12	15	1	2	64	115
AĞIR YÜK TAŞITI (>3.5T) YOLCULARI		0	0	0	0	3	2	3	1	3	25	37
OTOBÜS YOLCULARI		0	1	0	0	10	3	2	0	2	11	29
DİĞER/BİLİNMEYEN		0	0	0	1	71	14	18	11	8	154	277
	TOPLAM	26	71	30	145	3.538	634	612	177	330	2.317	7.880

Kaynak: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2023_en

tutularak tasarlanması gerekir. Resmî istatistiklere göre, Türkiye'de ölümlü ve yaralanmalı kazalarda yol kusurları (%0,38) ve taşıt kusurlarının payı yüzde 2,15 olup, bu kusurlar kaza sebepleri arasında oldukça önemsiz bir pay teşkil etmektedirler. Bu durum, kaza tutanaklarında yol ve taşıt kusurlarının raporlamada göz ardı edildiğini düşündürmektedir. Kent kaldırımlarımız yayalar, çocuklarını bebek arabasında taşıyanlar, fiziksel özrü bireyler, tekerlekli sandalye kullananlar ve diğer kullanıcılar için yeterli ve güvenli değildir. Bisiklet ve elektrikli skuter kullananlar için ayrılmış yollar yok denecek kadar azdır. Pek çok yerde bu araçların yaya kaldırımını kullanması kaçınılmaz olmaktadır. Ülkemizde 2023 yılı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 28,7 milyon motorlu kara taşıtı bulunmaktadır. Bu araçların içinde en büyük pay (%53) otomobillere aittir. Motosikletler motorlu taşıtların yüzde 18'ini oluşturmaktadır. Trafiğe kayıtlı motorlu taşıtların yaş ortalaması 14,5 olup, Avrupa bölgesi ortalamalarına yakın olduğu söylenebilir (8). Araçların yüzde 23,1'inin 0-5 yaş aralığındadır. Buna karşın, her 4 araçtan 1'i (%26,3) 21 yaşından yaşlı araçtır ve bunların tamamına yakını traktörler oluşturmaktadır. Trafiğe çıkan araçların yaşlarının Avrupa bölgesi ortalamalarına yakın olmasına karşın araçların yeterli düzeyde bakımının olduğunu iddia etmek güçtür. Araçların teknik muayenelerinin yeterli ve düzenli yapılabilmesi için gerekli tedbirlerin alınması trafik güvenliği bakımından ciddi bir ihtiyaçtır. Bunun için araçların periyodik teknik muayene ücretlerinin ödenebilir düzeyde olması teknik kontrollerin yaygınlaşmasına imkân verecektir.

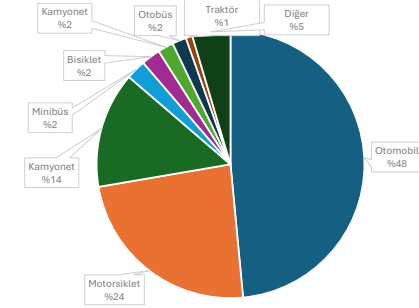
c) Araçlarda koruyucu ekipman kullanımı: Doğru ve güvenilir motosiklet kaskı kullanımı, bir kazada ölüm riskini 6 kattan fazla, beyin hasarı riskini ise yüzde 74'e kadar azaltabilmektedir (9). Ülkemizde motosiklet kullananların ve beraberindekilerin kask kullanımı mecburidir, ancak kaskların boyun altından bağlanması zorunlu değildir. Yaz aylarında motosiklet kullanımının artmasına karşın kask kullanımı sıcak dolayısıyla azalmaktadır. Ülkemizde kaliteli ve güvenilir kask kullanımının yaygınlığı konusunda ise bilgi mevcut değildir. Sürücülerin ve araçtaki tüm yolcuların emniyet kemeri takması, araçta bulunanların ölüm riskini yarıya

Grafik 7 - Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarının Yıllara Göre Dağılımı (2011-2023)



Kaynak: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2022-49513>

Grafik 8 - Ölümlü ve Yaralanmalı Kazaya Karışan Taşıtlar - 2023



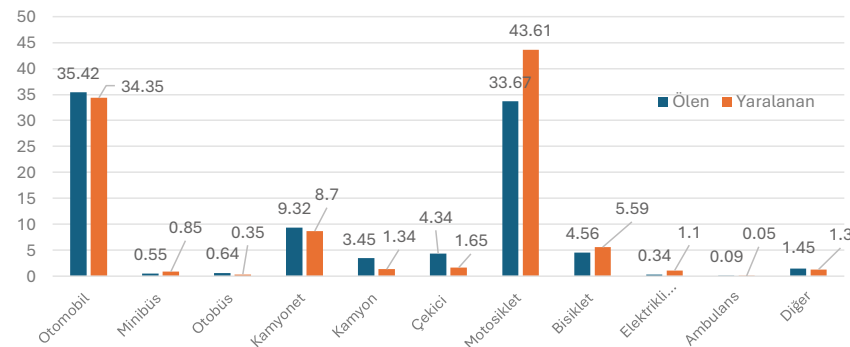
Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023 - TÜİK Kurumsal (tuik.gov.tr)

Tablo 1: 2023 Yılında Ölen ve Yaralanan Korunmasız Yol Kullanıcılarının Dağılımı (%)

Korunmasız Yol Kullanıcılar	Toplam Trafik Kazalarında Ölenler İçinde	Toplam Korunmasız Yol Kullanıcılar İçinde	Toplam Trafik Kazalarında Yaralananlar İçinde	Toplam Korunmasız Yol Kullanıcılar İçinde
Yayalar	22,2	55,7	11,6	31,1
Motosiklet sürücüler	15,5	38,9	22,8	61
Toplam	39,9	-	37,3	-

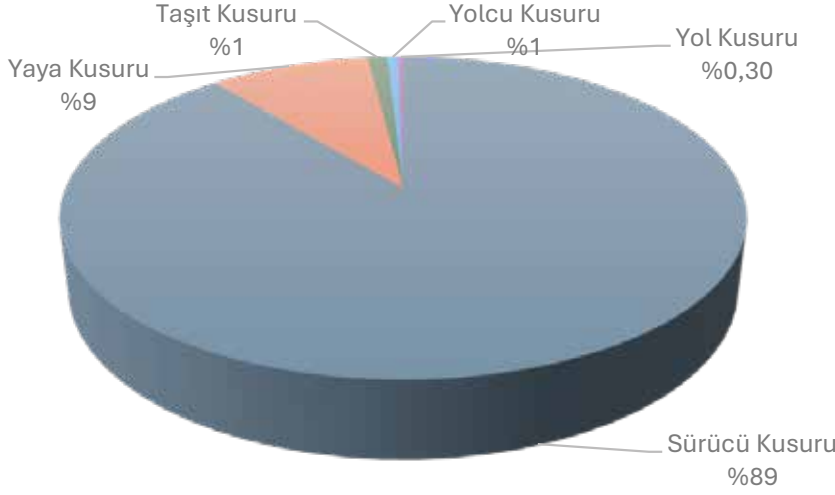
Kaynak: Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

Grafik 9 - Taşıt Cinslerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Kazalarda Ölen ve Yaralanan Sürücülerin Dağılımı - 2022



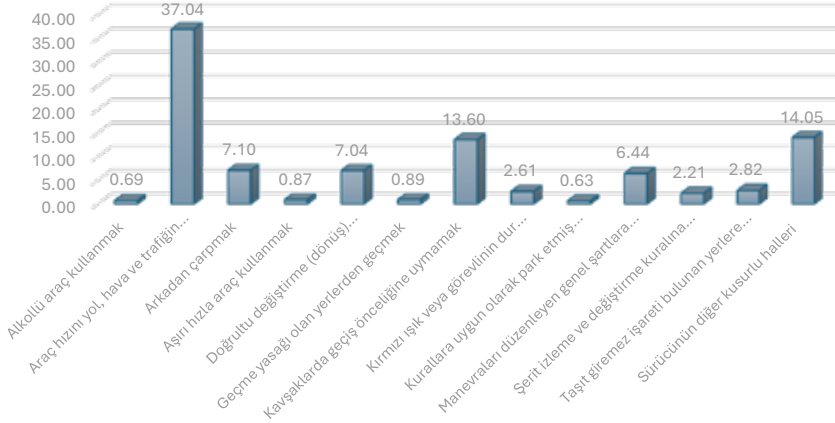
Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2022-49513>

Grafik 10 - Ölümlü ve Yaralanmalı Kazaya Neden Olan Kusurlar - 2023



Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2023
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-49513>

Grafik 11 - Ölümlü ve Yaralanmalı Kazaya Neden Olan Sürücü Kusurları - 2023



Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2023
<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-49513>

az sayıda dikkatli ebeveyn tarafından kullanılmakta olduğu, ancak bunların kullanımının da çocukların erken yaşlarından sonra sona erdiği gözlenmektedir. Ülkemiz genelinde emniyet kemeri ve çocuk koltuğu sistemi kullanımını gösteren detaylı veriler bulunmamaktadır.

1 - Kaza Sonrası Sağlık Bakım Hizmetinin Yeterliliği

Trafik kazası sonrasında kazaya karışan bireylerin hayatta kalma olasılığının artırılması, başta sağlık olmak üzere ilgili tüm sektörlerin koordinasyonunu ve müdahalesini gerektirmektedir. Kaza sonrası bakım ve hayatta kalma, zamana son derece duyarlı olduğundan gecikmeler yaşam kayıplarına neden olabilmektedir. Günümüzde, DSÖ tavsiyelerine uygun olarak ülkemiz çapında 112 Acil Çağrı nu-

marası kullanılmaktadır. 112 numaralı telefon, polis, itfaiye vb. gibi diğer ilgili birimler yanında Sağlık Bakanlığı'nın yerel ve ulusal birimlerine bağlı olarak çalışmakta, ambulanslar acil çağrı merkezi tarafından yönlendirilmektedir. Sağlık Bakanlığı'na bağlı olarak çalışan Acil Yardım İstasyonu sayısı 2023'te 3.420'ye; toplam Acil Yardım Ambulansı sayısı 5.908'e ulaşmıştır. Aynı yıl acil yardım ambulanslarıyla hizmet verilen ve taşınan vaka sayısı 6,6 milyon olmuştur. Ayrıca 2008 yılından itibaren helikopter ve 2010 yılı itibaren ambulans uçak ve deniz ambulansları ile acil sağlık hizmeti verilmekte, kış şartlarında ulaşımı güç yerlerde Kar Paletli araçlarla hizmet verilmektedir (12). Ülkemizde 112 Acil Ambulans hizmeti ücretsizdir. Sağlık Bakanlığı'nın verilerine bilgilere göre, 112 Acil Yardım ve Kurtarma Hizmetleri ülke düzeyinde 34 bini aşkın perso-

nel ile kesintisiz olarak sürdürülmekte (13) ve acil çağrılara, kentlerde ilk 10 dakikada ve kırsal alanda ilk 30 dakikada ulaşma oranlarının yüzde 95'lerin üzerinde olması hedeflenmektedir.

Ambulansın acil bir çağrıya yetişmesini takiben vakanın sağlık kuruluşuna nakli, en yakın sağlık kuruluşunun acil bakıma cevap verebilme durumu yerel acil sağlık merkezleri tarafından değerlendirilerek ambulans yönlendirilmekte, süreç Sağlık Bakanlığı acil çağrı merkezince izlenmektedir. Ayrıca trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanmaktadır. Karayolu trafik kazalarında ölenlerin aileleri dâhil mağdurların korunması ve desteklenmesiyle ilgili olarak, araçlar için üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasını zorunlu kılan ulusal mevzuat mevcuttur (14).

Sonuç olarak, Türkiye'de trafik kazalarında meydana gelen yaralanmalar dâhil acil sağlık hizmeti mevcuttur ve prensip olarak fiziki ve maddi açıdan ulaşılabilir niteliktedir. Acil sağlık hizmeti veren birimlerin kapasitesi, personelin niteliği ve yurt genelinde dağılımı konusunda kamuya açık bilgiye ulaşılamamıştır.

2 - Trafik kurallarının uygulanması-denetlemeler ve trafik cezaları

Her trafik kuralı trafik güvenliğini sağlamak için alınmış önlemdir. Trafik kontrolleri karayollarında güvenliğin sağlanmasında en önemli tedbirlerden biridir. Kontrollerle trafik kurallarını ihlal edenlerin cezalandırılması, sadece trafik güvenliğinin artırılmasını sağlamakla kalmaz; can, mal ve zaman kaybının önlenmesini, ülkede huzur ve refahın tesis edilmesine de katkıda bulunur.

Trafik kurallarının her zaman ve her yerde uygulanması esas olmalıdır. Ayrıca trafik kurallarına uymayanlara uygulanan cezaların da etkin ve caydırıcı olması, aynı sürücü tarafından aynı hatanın tekrarını büyük ölçüde engelleyecektir. Trafik kuralı ihlallerinin sıkça yaşandığı ülkemizde, trafik kuralı ihlal cezalarının her araç ve sürücüyü aynı

miktarda uygulanması cezaların caydırıcılığını sağlamamaktadır. Bu uygulamadan vazgeçilerek gelire oranlı para cezası sisteminin uygulanması cezanın etkinliğini artırmak açısından düşünülebilir (15). Bir kısım Avrupa ülkesinde uygulanmakta olan bu sistemin, ülkemizde uygulanması araç sahibi bireylerin/firmaların trafik cezasına esas olarak alınacak gelir düzeyinin belirlenmesi konusundaki sorunlar henüz çözülmediğinden mümkün gözükmemektedir. Ancak buna alternatif bir başka çözüm yolu olarak; tekrar tekrar trafik kural ihlali yapan her "araca" uygulanacak cezanın (aynı al-kollü araç kullanma halinde uygulan-dığı gibi) katlanarak artırılması, ihlalin devamı halinde "aracın "trafikten me-nedilmesi de önerilebilir düşünülebilir.

DSÖ Karayolu Yol Güvenliği Esasları Çerçevesinde Türkiye'ye İlişkin Sonuç ve Öneriler

Dünyada ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de trafikte güvenliğin sağlanması, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının azaltılması toplumun sağlık, huzur ve refahı için zorunludur. Karayollarında araç ve yaya trafiği güvenliği, DSÖ tarafından bir halk sağlığı sorunu olarak değerlendirilmektedir (16).

Karayolu trafiğinde meydana gelen yaralanmalar ve ölümler önenebilir niteliktedir. Buna karşın, dünya genelinde trafikte ölümlerin yarısından fazlasını yayalar, bisikletliler ve motosikletliler de dâhil olmak üzere korunması az karayolu kullanıcıları oluşturmaktadır. Dünya genelinde karayolu trafik kazaları kaynaklı ölümlerin yüzde 30'unu dört tekerlekli araç yolcuları, yüzde 23'ünü yayalar, yüzde 21'ini motorlu iki ve üç tekerlekli araç kullanıcıları, yüzde 6'sını bisikletliler ve yüzde 3'ü ise skuterler gibi mikro-mobilite araçlarının kullanıcıları oluşturmaktadır.

Trafik kazaları ve bunlara bağlı ölüm, yaralanma ve uzun süreli veya kalıcı özürlülük hem sağlık sistemi üzerinde bir yük oluşturmakta ve hem de ekonomik kayıpları beraberinde getirmektedir. Karayolu güvenliği öncelikle hükümetlerin sorumluluğundadır (16). Siyasi iradenin, karayollarında trafik güvenliği krizinin boyutuna ve mümkün olan en kısa zamanda çözümü konusunda farkındalığı ve hassasiyetini artıracak çalışmalar yapılmalıdır. Ül-

kemizde karayolu güvenliği sorununun yeterince ele alınmaması büyük ölçüde bu konunun sektörler arası niteliğinden kaynaklanmaktadır. Sorun büyük ölçüde polis ve jandarmanın gayretlerine bırakılmıştır. Oysa trafik güvenliği sorunun çözümü ilgili tüm paydaşların ve kurumların iş birliği ve eşgüdümü ile mümkündür. 2010 yılında Hükümetimizin de imzalayarak taahhütte bulunduğu Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı'nda (2011-2020) karayolu trafik ölümlerini yarıya indirmek küresel hedef olarak belirlenmiştir. 2021 yılı sonunda ulaşılamayan aynı küresel hedefe 2031 yılında ulaşılması ulusal hedef olarak alınmalıdır. DSÖ'nün 2023 Yılı Karayollarında Trafik Güvenliği Küresel Raporunda yer alan temel risk faktörleri dikkate alınarak ülkemiz trafik güvenliğinin artırılması için getirilebilecek öneriler aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

Güvenli Yol Altyapısı: Öncelikle, trafikte güvenliğin anahtarı olan yol altyapısının, tüm ülkeyi ve tüm yol kullanıcılarını kapsayacak şekilde Uluslararası Yol Değerlendirme Programı (iRAP) standartları çerçevesinde değerlendirilip

eksik ve sorunlarının tespiti gereklidir. Yaya geçitlerinin, trafikte yayaların geçiş önceliği dikkate alınarak tasarlanması, sürücülere uyaracak ve hızlarını kesip yayaların güvenli bir şekilde geçitten geçmelerini sağlayacak donanım ile belirlenmesi büyük ihtiyaçtır. Yaya kaldırımalarının araç park yeri olarak kullanılmasının engellenmesi zorunludur. Sağlığın ve çevrenin korunması bakımından bisiklet kullanımı teşvik edilmelidir. Güvenli bisiklet kullanımına imkân verecek yolların yapılması konusunda belediyelerin yeterli kaynak ayırması gerekmektedir. Özellikle büyükşehirlerde yerel yönetimlerin, devletin desteğiyle, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, güçlendirilmesi ve kullanılmasını teşvik etmesinin insanların ulaşım güvenliğinin sağlanmasına ciddi katkısı olacağı şüphesizdir.

Güvenli Araçlar: Karayollarında güvenliğin sağlanması için motorlu araç üretiminde ve ithalatında uluslararası teknik standartların uygulanmasının zorunlu hâle getirilmesi, araç bakım ve muayenelerinin ödenebilir bir ücretle dikkatli şekilde yapılması ve bunun sıkı takibi sağlanmalıdır.



Sorumlu Sürücüler ve Hız Sınırları:

Pek çok Avrupa ülkesi ile kıyaslandığında Türkiye’de trafik kuralları ile ilgili yasal mevzuatın ciddi bir eksiği olduğu söylenemez. Ayrıca DSÖ tarafından önerilen önlemlerin uygulanması bakımından da diğer ülkelerden geride kaldığımız iddia edilemez. Buna karşın, ülkemizde yollar yayalar, bisikletliler ve motorlu araç kullananlar dâhil olmak üzere tüm kullanıcılar için güvenli değildir. Hem şehir içi ve hem de şehir dışı yollarımız da trafik güvenliğinin sağlanması acil bir sorundur. Ülkemizdeki karayolu trafik güvenliğindeki sorunların temelinde denetim eksikliğinin geldiği söylenebilir. Araç sürücülerinin, başta hız sınırı aşımı olmak üzere, trafik kuralı ihlallerinin etkin denetlemeler, caydırıcı trafik cezaları ile önlenmesi acil ihtiyaçtır. Trafik kural ihlallerine uygulanan para cezalarının caydırıcılığını artırmak amacıyla tek ve sabit ceza tutarı yerine pek Avrupa ülkesinde uygulanan kişinin geliri ile orantılı bir ceza uygulanması önerilebilir. Ülkemizde araç sahibi bireylerin/firmaların trafik cezasına esas olarak alınacak gelir düzeyinin belirlenmesi konusundaki sorunlar henüz çözülemediğinden, bu öneriye alternatif bir başka çözüm yolu olarak; tekrar tekrar trafik kural ihlali yapan her “araca” uygulanacak cezanın (aynı alkollü araç kullanma halinde uygulandığı gibi) katlanarak artırılması, ihlalin devamı halinde “aracın”trafikten menedilmesi de düşünülebilir.

Yollarımızdaki trafik kontrol tedbirlerinin sadece polis ve jandarma denetimi ile sınırlanmaması, elektronik denetleme sistemlerinin kullanımının artırılması, karayolu güvenliği ile ilişkili diğer paydaşların, özellikle kentsel yerlerde yerel yönetimlerin bu konudaki yetki ve imkânlarının artırılması ve paydaşlar arasında sıkı iş birliği ve koordinasyon sağlanması gerekmektedir.

Eğitim ve Farkındalık Kampanyaları: Sürücü eğitimlerinin yeterliliğinin artırılması ve etkin denetiminin sağlanması, motorlu taşıt kullanacak sürücülerin ehliyet alma sürecinde zihinsel ve fiziksel sağlık durumlarının yeterince incelenmesi üzerinde durulması gereken önlemlerdir. Çevremizde ehliyet sahibi olamamış bir kişinin olmaması düşündürücüdür.

Zira depresyon, alkol kullanım bozuklukları gibi ruhsal bozuklukla, bipolar bozukluk ve şizofreni gibi psikoza olan araç kullanımını tehlikeye sokabileceği düşünüldüğünde nüfusun en az yüzde 2 veya 3’ünün ehliyet alamamış olması beklenir (17). Trafik güvenliği konusunda sürekli eğitim programları ve kamu farkındalık kampanyalarının ilgili paydaşlar desteğinde düzenlenmesi, bu alandaki sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır.

Acil Tıbbi Hizmetlerin Geliştirilmesi: Trafik kazalarının ardından hızlı ve etkili acil tıbbi müdahalelerin sağlanması için hizmetlerin geliştirilmesi ihmal edilmemelidir. İlk yardım eğitimlerinin yaygınlaştırılması büyük önem taşımaktadır.

İstatistik Bilgi, İş Birliği ve Koordinasyon: Ülkemizde karayolları trafiğine ilişkin olarak ulaşılabilen istatistik bilgileri ne yerel düzeyde ne de ulusal düzeyde etkin bir eylem planı yapmaya veya bir tedbir geliştirmeye elverişlidir. Güncel, güvenilir ve detaylı verilerin bulunması ve kullanımı, hem trafik denetlemelerinin planlanması ve uygulanması hem de sık rastlanan veya tekrarlanan kural ihlallerinin önlenmesine yönelik tedbirlerin alınmasına imkân sağlayacaktır. Karayollarında trafik güvenliğinin sağlanması çok sektörlü çabayı gerektirmektedir. Başta İl ve İlçe Trafik Komisyonları olmak üzere, yasayla belirlenmiş tüm kurumların sorumluluklarını yerine getirmesi kanuni sorumluluklarıdır. Ülkemizde sorumlu kurum ve kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyonun ivedilikle kurulması ve güçlendirilmesi gerekmektedir (18).

Yukarıda belirtilen tedbir ve stratejilerin sektörler arası bir yaklaşımla değerlendirilmesi ve uygulanmasının, Türkiye’de trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve yaralanmaları önemli ölçüde azaltabileceği ve halk sağlığı üzerinde olumlu etkiler yaratabileceği düşünülmektedir.

Önerilen çözümlerin kararlı politik irade ile uygulanması trafik kazalarının sağlık sistemimiz üzerinde yarattığı yükün kısmen hafiflemesini sağlayacak, ayrıca maddi kayıpların azaltılması sağlık sektörü bütçesinden koruyucu hizmetlere daha fazla kaynak ayrılmasını mümkün kılacaktır.

Kaynaklar

- 1) <https://www.who.int/europe/activities/preventing-road-traffic-injuries>.
- 2) <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.
- 3) WHO EURO (2020) European Regional Status Report on Road Safety, 2019.
- 4) https://gateway.euro.who.int/en/indicators/epw_6-road-traffic-death-rate-per-100-000-population/#id=36847&fullGraph=true.
- 5) Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Ulastirma-ve-Haberlesme-112>.
- 6) TÜİK, Trafik İstatistikleri. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023>.
- 7) 7148 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu. Ayrıca Bakınız: Karayolları Trafik Yönetmeliği, Madde: 100.
- 8) TÜİK, Trafik İstatistikleri. TÜİK, 2023, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten>.
- 9) Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners, Second Edition. Geneva: World Health Organization; 2023, <https://iris.who.int/handle/10665/366578> (Erişim Tarihi: 15.06.2023).
- 10) Occupant Restraints: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners, Second Edition. London: FIA Foundation; 2022 (<https://www.who.int/publications/m/item/occupant-restraints-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>) (Erişim Tarihi: 15.06.2023).
- 11) Karayolları Trafik Yönetmeliği, Madde: 150.
- 12) Sağlık Bakanlığı 2023 Yılı Faaliyet Raporu, p.110 (https://sgb.saglik.gov.tr/Eklenti/47771/0/tc-saglik-bakanligi-2023-yili-faaliyet-raporu.pdf?_tag1=4D19D223F5876E6C98006F5A03950CEF3A7C104B).
- 13) <https://www.saglik.gov.tr/tr,59151/112-acil-ambulans-sisteminin-25-yiliklanti.html>.
- 14) 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Madde: 98 ve 108; Karayolları Trafik Yönetmeliği, Madde: 31, 37, 125 (f/5), 159.
- 15) Günlük para cezası, kişinin günlük kişisel gelirin dayalı olarak belirlenir. Hem yüksek hem de düşük geliri suçlular üzerinde eşit etkiye sahip olacak şekilde ölçeklendirilmiştir. Mali açıdan, cezanın bir günlük maaşını alamamasına eş değer bir ceza olarak tasarlanmıştır. Trafik kuralı ihlallerinde uygulanan gelire dayalı Günlük Para Cezası (Day-fine) sistemi Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, İsveç, İsviçre gibi ülkelerde ve ABD’nin bazı eyaletlerinde uygulanmaktadır <https://en.wikipedia.org/wiki/Day-fine#Germany>.
- 16) World Health Assembly, Resolutions and Decisions, WHA57, https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-en.pdf.
- 17) 59 ülkeden toplanan verilerle hazırlanmış olan, Dünya Sağlık Yükü Araştırması sonuçlarına göre, 18 yaş ve üzeri yetişkin nüfustaki ortalama özürüllük oranı yüzde 15,6’dır. Dünya genelinde engellilik türlerinin dağılımı göz önüne alındığında, işitme kaybı ve görme kusurları en yaygın olanlardır. Depresyon, alkol kullanım bozuklukları gibi ruhsal bozuklukla, bipolar bozukluk ve şizofreni gibi psikoza da ilk 20 neden arasında yer almaktadır ve bunların toplam nüfus içindeki oranı yaklaşık yüzde 2,76’dır. The Global Burden of Disease, 2004 update. Geneva, WHO Organization, 2008.
- 18) 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Madde 12.