

Dünya Sağlık Örgütü bakış açısıyla karayolu trafik 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.

Bu çalışma, karayollarında trafik güvenliğinin yeterince sağlanamaması sebebiyle kaybedilen canların, çekilmek zorunda kalınan sağlık sorunlarının ve bunlar yanında ortaya çıkan ekonomik zararların azaltılmasına katkıda bulunmak amacıyla hazırlanmıştır. Karayolları trafik güvenliği yeni ortaya çıkmış, ülkemize özgü bir sorun değildir. Dünyanın hemen her köşesinde gözlenen bu soruna, kimi ülke yönetimleri aldıkları etkili kararlar ve tedbirlerle önemli ölçüde çare bulmayı, böylece trafik kazaları sebebiyle ölüm ve yaralanmaları azaltılmayı büyük ölçüde başarmışlardır. Buna karşın pek çok ülke yönetimi trafik güvenliği sorununun önlenmesi için yeterli ve etkili karar ve önlemleri almakta geri kalmışlardır. Birden çok sektörün kararlı ve güçlü iş birliğini gerektiren karayolları trafik güvenliği konusuna uluslararası perspektiften bakmanın, yetkili ve ilgililerin dikkatini çekmek bakımından yararlı olabileceği düşünülebilir. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) karayollarında trafik güvenliğini "küresel bir halk sağlığı sorunu" olarak ele almaktadır (1). Bu noktadan hareketle karayollarında trafik güvenliğinin artırılması suretiyle trafik kazalarının sebep olduğu yaralanma ve ölümleri azaltmak temel amaçtır.

2021 yılında küresel ölçekte tahminen 1,2 milyon karayolu trafik kazaları kaynaklı ölüm olayı yaşanmıştır. Bu oran 100.000 nüfus başına 15 karayolu tra-

fik ölümüne karşılık gelmektedir (2). Karayolu trafik kazalarının sebep olduğu maddi kayıplar ise pek çok ülkede gayri safi yurt içi hasılanın (GSYİH) yüzde 3'üne ulaşmaktadır. Trafik kazaları, özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde yüksek ölüm oranlarına neden olmaktadır. Bu ülkelerde trafik kazalarına bağlı ölümler, yüksek gelirli ülkelere kıyasla üç kat daha fazladır. Karayolu trafik kazaları sebebiyle ölümlerinin yüzde 79'u düşük-orta gelirli ülkeler (yüzde 44) ile üst-orta gelirli (yüzde 35) ülkelerde meydana gelmekte, düşük gelirli ülkelerin ölümler payı ise yüzde 13'ü bulmaktadır (3).

Trafik kazaları can ve mal kayıplarının yanı sıra yaralanma ve kalıcı sakatlanmalara sebep olmakta, dolayısıyla ülkelerin sağlık sistemleri üzerinde büyük bir yük oluşturmaktadır. Küresel düzeyde karayolunda meydana gelen trafik kazaları, tüm yaş grupları için (12. sırada) önde gelen ölüm nedenlerinden biri olmaya devam etmektedir. Özellikle 5-29 yaş arası çocuk ve gençlerde karayolu trafik kazaları en önde gelen ölüm nedenidir (Tablo 1).

Karayolu trafik ölümlerinin yarısından fazlası yayalar, bisikletliler ve motosikletliler de dâhil olmak üzere "korunma-

Tablo 1 - Tüm Yaşlar ve 5-29 Yaş Arası Önde Gelen Ölüm Nedenleri, 2019

| Sıralama | Tüm yaşlar | 5-29 yaş arası |
|----------|---|---------------------------------|
| 1 | İskemik kalp hastalığı | Yol Yaralanması |
| 2 | İnme | Tüberküloz |
| 3 | Kronik obstrüktif akciğer hastalığı | İshal hastalıkları |
| 4 | Alt solunum yolu enfeksiyonları | Kişilerarası şiddet |
| 5 | Yenidoğan koşulları | Kendine zarar verme |
| 6 | Soluk borusu, bronş, akciğer kanserleri | HIV/AIDS |
| 7 | Alzheimer hastalığı ve diğer demanslar | Alt solunum yolu enfeksiyonları |
| 8 | İshal hastalıkları | Anne hastalıkları |
| 9 | Diyabet mellitus | Boğulma |
| 10 | Böbrek hastalıkları | Karaciğer sirozu |
| 11 | Karaciğer sirozu | Sıtma |
| 12 | Yol yaralanması | Meningit |

Kaynak: Dünya Sağlık Örgütü, Küresel Yol Güvenliği Durum Raporu, 2023. (<https://www.who.int/publications/item/9789240086517>)

sı az yol kullanıcılarıdır". 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 skutrlar gibi mikro-mobilite araçlarının kullanıcıları oluşturmaktadır.

Birleşmiş Milletler ve Dünya Sağlık Örgütü'nün Karayolları Trafik Güvenliği Konusunda Çabaları

Dünya nüfusu artarken, nüfusun hareketliliği ve ulaşım aracına olan talebi de artmakta, böylece yolların tüm kullanıcıları için güvenli olmasını sağlamak daha da önemli hâle gelmektedir. Karayolu trafiğinde meydana gelen ölümler ve yaralanmalar, küresel sağlık ve ekonomi açısından önemli bir sorun olmayı uzun zamandır sürdürmektedir.

Ölümlerin önde gelen nedeni ve engelliliğin en önemli nedeni olan karayolu trafik yaralanmaları aynı zamanda ülkelere çok büyük bir ekonomik maliyet getirmektedir. Bazı tahminler, karayolu trafik yaralanmalarının küresel makroekonomik maliyetinin 1,8 trilyon ABD dolarını bulduğunu, bunun kabaca küresel gayri safi yurt içi hasılanın (GSYİH) yüzde 10-12'sine eş değer olduğunu ortaya koymaktadır (4).

Çok sayıda insan kaybı ve yaralanmasının yanı sıra ciddi ekonomik kayıplara sebep olan trafik sorunu, özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerin kalkınma çabalarına engel oluşturmaktadır. Bu durumun uluslararası düzeyde yanıkı bulması sonucu, Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulunun (Mart 2010 tarihli 64/2551 sayılı) kararı ile 2011-2020 yılları arasındaki dönem Karayolu Güvenliği Eylem 10 Yılı ilan edilmiştir.

Bu 10 yıllık dönem içinde hükümetlerden; karayolu ölümlerini azaltmayı hedefleyen birer Ulusal Eylem Planı hazırlamaları istenmiş, bu eylem planları çerçevesinde karayolu trafiğinde güvenliği artırıcı faaliyetlerini artırmaları, böylece bölgesel ve küresel düzeylerde belirlenen hedeflere ulaşabilmesine katkıda bulunmaları taahhüt altına alınmaya çalışılmıştır.

Ayrıca BM'nin 2011-2020 dönemi için hazırladığı ve hükümetlerin ulusal dü-

Tablo 2 - Temel Risk Faktörüne İlişkin Yasal Mevzuat için Dünya Sağlık Örgütü'nün En İyi Uygulama Kriterleri

| Risk Faktörleri | DSÖ'nün En İyi Uygulama Kriterleri |
|---|---|
|  Hızlı Araç Kullanımı | Ulusal yasa mevcuttur. Şehir içi yollarda hız sınırı 50 km/saat veya daha düşük olarak belirlenmiştir. Yerel yönetimler bu sınırı değiştirebilme yetkisine sahiptir. |
|  Alkollü Araç Kullanımı | Ulusal yasa mevcuttur. Alkol seviyeleri BAC tarafından tanımlanmaktadır. Yetişkin sürücü için alkol limitleri $\leq 0,05$ g/dl ve acemi sürücüler için $\leq 0,02$ g/dl'dir. |
|  Motosikletlerde Kask Kullanımı | Ulusal yasa mevcuttur. Kask kullanımı tüm yol türlerindeki tüm motor sürücülerini kapsamaktadır. Kasklar standart nitelikte olup, çene altından bağlanmıştır. |
|  Emniyet Kemerinin Kullanımı | Ulusal yasa mevcuttur ve araçlardaki tüm oturma pozisyonlarının emniyet kemeri kullanması gerekmektedir. |
|  Çocuklar için Koruyucu Sistem Kullanımı | Ulusal yasa mevcuttur. Belirli bir yaş/boydaki çocukların ön koltuklarda oturmasının yasaklanmasına ek olarak, 10 yaşına kadar veya 135 cm boyunda olan çocuklar için standartlara uygun bir çocuk emniyet sistemi kullanılmalıdır. |

Kaynak: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

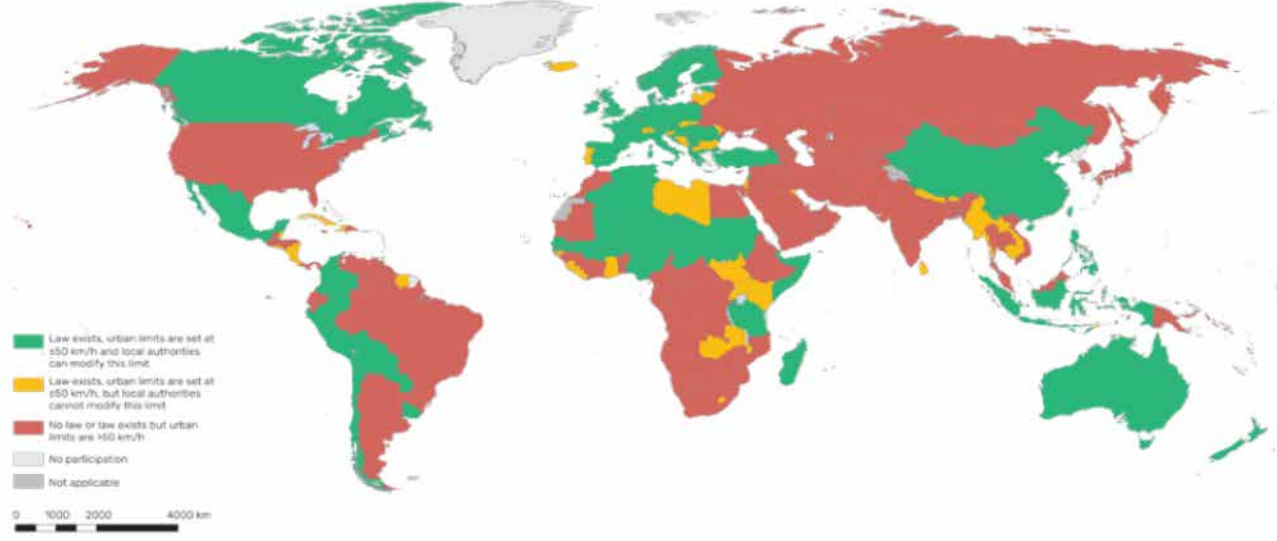
zeyde uygulanması konusunda taahhütte buldukları Karayolu Güvenliği için 10 Yıllık Eylem Planı'nda; trafik ölümlerini 2020 yılına kadar 2010'daki sayının yarısına indirilmesi küresel hedef olarak belirlenmiş ancak 2021 yılı sonunda yapılan değerlendirmede küresel hedefe ulaşamadığı görülmüştür. Sadece 10 ülke, büyük olasılıkla COVID-19 pandemisinin de etkisiyle, karayollarında trafik ölümlerini yarıya indirmeyi başardığını bildirmiştir. Bu ülkeler; Beyaz Rusya (Belarus), Brunei Sultanlığı, Danimarka, Japonya, Litvanya, Norveç, Rusya Federasyonu, Trinidad ve Tobago, Birleşik Arap Emirlikleri ve Venezuela'dır.

BM'nin uluslararası düzeydeki çabalarına, DSÖ öncülüğünde hazırlanan Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporları temel teşkil etmektedir. DSÖ Küresel Karayolu Güvenliği Raporları 2009, 2013, 2015, 2018 ve 2023 yıllarında yayımlanmıştır. Küresel raporların hazırlanması sürecinde üye ülkelerin katkıları resmî olarak talep edilmekte, istenen bilgi ve veriler, hükümetlerin belirlediği ulusal kuruluşlar veya temsilciler tarafından katılımcı ülkeler adına rapor edilmekte, derlenen bilgileri içeren küresel rapor taslağı yayımlanmadan önce ilgili hükümetin onayına sunulmakta, raporlar üye ülkelerin onayını takiben yayımlanmaktadır. 2023 Küresel Durum Raporu'nda,

dünya nüfusunun yüzde 97'sinin yaşadığı 170 ülkeden toplanan resmî bilgi ve veriler kullanılmıştır. Raporun ilk bölümünde, küresel gelişmelere ilişkin değerlendirmelere yer verilmiş, bunu takiben trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve yaralanmaların azaltılması için dikkate alınması istenen müdahale alanları sıralanmıştır. 2023 Küresel Raporu, bu serinin beşinci raporu olup, raporda 2010 ile 2021 yılları arasındaki dönemdeki ilerleme irdelenmekte, karayolu trafiği ölümlerinin boyutunu ve bunları azaltmaya yönelik yasaların, stratejilerin ve eylemlerin geliştirilmesinde kaydedilen ilerlemeler ayrıntılarıyla değerlendirilmektedir. Rapor ayrıca, 2021-2030 dönemini içine alan BM Kara Yolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı'nın karayolu trafik ölümlerini ve yaralanmalarını 2030 yılına kadar yarıya indirme hedefi için bir temel oluşturmaktadır.

DSÖ 2023 Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu'nda; karayolu trafiğinde meydana gelen yaralanmalar ve ölümlerin, rastgele, öngörülemez ve önlenemez "kazalar" niteliğinde olmadığı; risk faktörleri, öngörücüleri ve belirleyicileri olan "önlenemez vakalar" olduğunun altı çizilmektedir. Rapor da, trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve yaralanmaların azaltılması için, kara yollarında "güvenli sistemler" yaklaşımı önerilmektedir. Güvenli

Harita 1 - Ülkelerin Hız Sınırı Yasalarının Durumu, 2022



Kaynak: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

sistemler yaklaşımı Hollanda ve İsveç gibi Avrupa ülkelerinde uygulanmaktadır. Beyaz Rusya (Belarus), Norveç ve Birleşik Arap Emirlikleri güvenli sistemler yaklaşımının bazı unsurlarını benimseyerek 2020 yılına kadar trafik kazalarının sebep olduğu ölümleri yüzde 50 azaltan az sayıda ülke arasında yer almıştır. İnsanları ve güvenliği ulaşım sistemlerinin merkezine koyan güvenli sistem yaklaşımı; insan vücudunun yaralanmalara karşı son derece savunmasız olduğunu ve insanların hata yaptığını kabul eder. Ancak daha güvenli yollar, daha güvenli araçlar ve daha güvenli yol kullanıcıları oluşturmak gibi bir dizi tamamlayıcı müdahale ve uygun önlemlerin alınması ile daha güvenli karayolu trafiğinin sağlanabileceği prensibine dayanır.

Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu'nda dünyada hemen her ülkede karayolu trafiğinde güvenlik açısından en yaygın beş risk faktörü sıralanmıştır. Bunlar; aşırı hız, alkollü araç kullanımı, bisiklet/motosiklet kullanırken kask takmama, araç seyir hâlinde iken emniyet kemeri bağlanmaması ve çocuk koruma sistemleri kullanılmamasıdır. Raporla, ayrıca bu beş risk faktörünü ortadan kaldırmayı amaçlayan bir dizi en iyi uygulama (best practice) örnekleri sıralanmıştır (5).

2022 yılı itibarıyla, Küresel Durum Raporu'na katkıda bulunan 170 ülkeden 140'ında; bu beş temel risk faktöründen en az biri için DSÖ'nün en iyi uygulamalar olarak tanımlanan uygulamalara denk düşen mevzuat bulunduğu ancak en iyi uygulama

ölçütlerini tam olarak karşılayan mevzuatın yalnızca altı ülkede bulunduğu görülmüştür.

Küresel Raporla Önerilen Müdahale Alanları ve Bunlara İlişkin Değerlendirmeler

Güvenli yol altyapısı: Güvenli yol altyapısı trafikte güvenliğin anahtarıdır. Yolların güvenliği sadece dört tekerlekli motorlu araçlar için değil; yayalar, bisikletliler ve motosikletliler için yeterli altyapının ve tesislerin bulunması ile sağlanabilir. Dolayısıyla yollar, tüm yol kullanıcılarının güvenliği dikkate alınarak tasarlanmalıdır.

Küresel Raporla, yol güvenliğinin bu şekilde tanımlanmasına karşın; Uluslararası Yol Değerlendirme Programı

Tablo 3 - Ülkelerin Gelir Gruplarına Göre "Temel" Araç Güvenliği Standartlarına İlişkin Mevzuatı Olan Ülke Sayısı, 2022

| | Ülke Gelir Düzeyi | | | | |
|---|-------------------|----------------|------------------|--------------------|---------------|
| | Toplam | Yüksek Gelirli | Üst Orta Gelirli | Düşük Orta Gelirli | Düşük Gelirli |
| | N=170 | N=51 | N=43 | N=46 | N=27 |
| Araç Güvenlik Akipmanları | | | | | |
| Ön ve yan darbe korumasına ilişkin ulusal yasa | 52 | 39 | 9 | 4 | 0 |
| Emniyet kemeri ve emniyet kemeri bağlantılarına ilişkin ulusal yasa | 88 | 44 | 21 | 16 | 7 |
| Elektronik stabilite kontrolüne ilişkin ulusal yasa | 49 | 39 | 8 | 2 | 0 |
| Yaya korumasına ilişkin ulusal yasa | 44 | 35 | 7 | 2 | 0 |
| Fran sistemlerine ilişkin ulusal yasa | 56 | 38 | 11 | 6 | 1 |
| Periyodik araç muayenesini/değerlendirmesi gerektiren ulusal yasa | 131 | 46 | 30 | 35 | 20 |

Not: Rapor kapsamındaki üç ülke gelir grubu bilgileri bulunmadığından tabloya dâhil edilmemiştir.

Kaynak: Küresel Yol Güvenliği Raporu 2023 <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>



(iRAP) tarafından yapılan değerlendirmelere göre, yaya ve bisiklet yollarının sadece 1/5'i kabul edilebilir niteliktedir. Uluslararası Yol Değerlendirme Programı (iRAP) tarafından 82 ülkeden toplanan verilere dayalı olarak yapılan çalışmada, farklı kullanıcılara tahsis edilmiş yollar ayrı ayrı değerlendirilmiş; yayalara ve motorlu iki ve üç tekerlekli araçlara ait yolların sadece yüzde 21'inin, bisiklet yollarının yüzde 23'ünün; binek araç yollarının ise yüzde 40'ının "kabul edilebilir minimum derecelendirme" basamağında veya üstünde derecelendirilebildiği ortaya çıkmıştır. Ülkelerin pek çoğunda yolların, sayıları her gün artan motorlu araçlar için yapıldığının altı çizilmektedir. Örneğin 170 ülkeden sadece 35'inde 140.000 km uzunluğunda bisiklet yolları mevcuttur, bu yolların uzunluğu küresel karayolu yol ağının binde 2'sidir. Sadece bu bilgi dahi neden daha fazla bisikletçinin trafik kazaları sebebiyle hayatını kaybettiği sorusuna cevap niteliğindedir.

Ek olarak, DSÖ Yol Güvenliği Küresel Raporu için bilgi veren ülkelerden 50'si resmî karayolu güvenliği değerlendirmesi yaptığını bildirmiş, bunların çoğu da ülkelerindeki yolların yüzde 20 ila yüzde 50 oranında karayolu güvenliğine uygun olduğunu bildirmişlerdir.

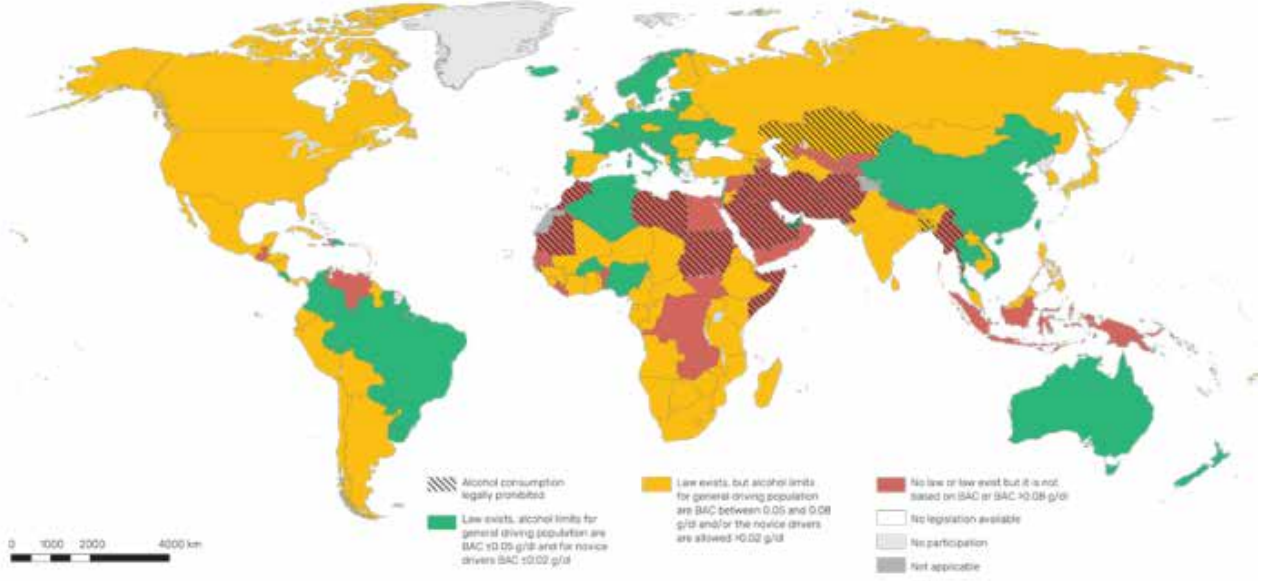
Kısaca, dünyanın pek çok ülkesinde kara yollarının büyük bölümünün güvenli yol altyapısına sahip olmadığı söylenebilir.

Güvenli araçlar: Küresel raporda, araç güvenliğine ilişkin olarak imalat ve üretim standartları ve bunlarla bağlantılı bir dizi uluslararası düzenleme bulunduğu belirtilmektedir. Bunlar arasında; araç üreticilerinin önden ve yandan darbe yönetmeliklerine uyma zorunluluğu, araçlara elektronik stabilite kontrolünün dâhil edilmesi, tüm araçlarda her koltuk için hava yastıkları ve emniyet kemerlerinin bulunmasının sağlanması vb. gibi önlemler sayılmaktadır. Ayrıca bu temel standartlar olmadan, bir kaza hâlinde hem araç içindekiler hem de araç dışındakiler açısından yaralanma riskinin önemli ölçüde arttığı vurgulanmaktadır. Küresel rapor kapsamında bilgi alınan 170 ülke arasında "temel" araç güvenliği standartlarına ilişkin mevzuatı tam olan ülke bulunmamaktadır.

Hız yönetimi: Küresel raporda, karayolu güvenliği uygulayıcılarının dünyanın hemen her köşesinde karşılaştıkları en büyük zorluklardan birinin hız yönetimi olduğu belirtilmekte ve bunun uzun süreli, koordineli ve çok sektörlü çalış-

Trafik kazaları can ve mal kayıplarının yanı sıra yaralanma ve kalıcı sakatlanmalara sebep olmakta, dolayısıyla ülkelerin sağlık sistemleri üzerinde büyük bir yük oluşturmaktadır. Küresel düzeyde karayolunda meydana gelen trafik kazaları, tüm yaş grupları için önde gelen ölüm nedenlerinden biri olmaya devam etmektedir. Özellikle 5-29 yaş arası çocuk ve gençlerde karayolu trafik kazaları en önde gelen ölüm nedenidir.

Harita 2 - Ülkelerde Alkollü Araç Kullanma Yasalarının Durumu, 2022



Kaynak: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

ma gerektirdiğinin altını çizilmektedir. Hız yönetimi konusunda son derece önemli bir başka husus ise şu şekilde ifade edilmekte bir madde kullanımı sürücünün dikkatini azaltmaktadır. Alkollü araç kullanılması durumunda trafik kazası riski, kandaki alkol konsantrasyonunun (BAC) düşük düzeylerinde başlamakta ve sürücünün BAC'si $\geq 0,04$ g/dl olduğunda önemli ölçüde artmaktadır. Tablo 5'te, Türkiye dâhil sarı renkle taralı pek çok ülkede alkollü araç kullanmada yasal BAC sınırı 0,05 ila 0,08 g/dl arasındadır. Yeşil renkle taralı ülkelerde yasal BAC sınırı 0,05 g/dl'dir.

Araç kullanımında kaza riski oluşturan birçok dikkat dağıtıcı unsurdan biri de cep telefonu kullanımıdır. Küresel raporda, cep telefonu kullanan sürücülerin kazaya karışma olasılığının, cep telefonu kullanmayan sürücülere göre yaklaşık 4 kat daha fazla olduğu belirtilmektedir.

Motosiklet kaskı kullanımı: Tüm karayolu kazalarından kaynaklanan ölümlerinin yaklaşık yüzde 21'ini motosikletler, skutırlar, mopedler veya motorlu bisikletler gibi iki ve üç tekerlekli motorlu taşıtları kullananlar oluşturmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde motorlu iki ve üç tekerlekli araçların kullanımının artmasına karşın güvenilir kaskların kullanımı aynı hızla yaygınlaştırılmamıştır. Oysa baş bölgesinden yaralanmalar motosiklet kazalarında ölümlerin temel sebebidir. Güvenli kasklar ölüm riskini altı kez,

beyinin zarar görmesi riskini yüzde 74 oranında azaltmaktadır (6).

Harita 3'te de görüleceği, Türkiye dâhil sarı renkle taranmış bir kısım ülkede kask standardı yoktur ve kaskın çene altından bağlanması zorunlu değildir.

Kaza sonrası müdahale ve sağlık bakımı: Bir trafik kazası sonrasında hayatta kalma olasılığının artırılması zamana son derece duyarlıdır ve birçok sektör arasında koordinasyonu gerektirmektedir. Zamanında ve doğru müdahale kazazedenin hayatta kalmasını sağlamak, yaralanmaların uzun vadeli etkilerini azaltmak ve yaşam boyu engelli kalma gibi durumları önlemek için kritik öneme sahiptir (7).

Küresel raporda;

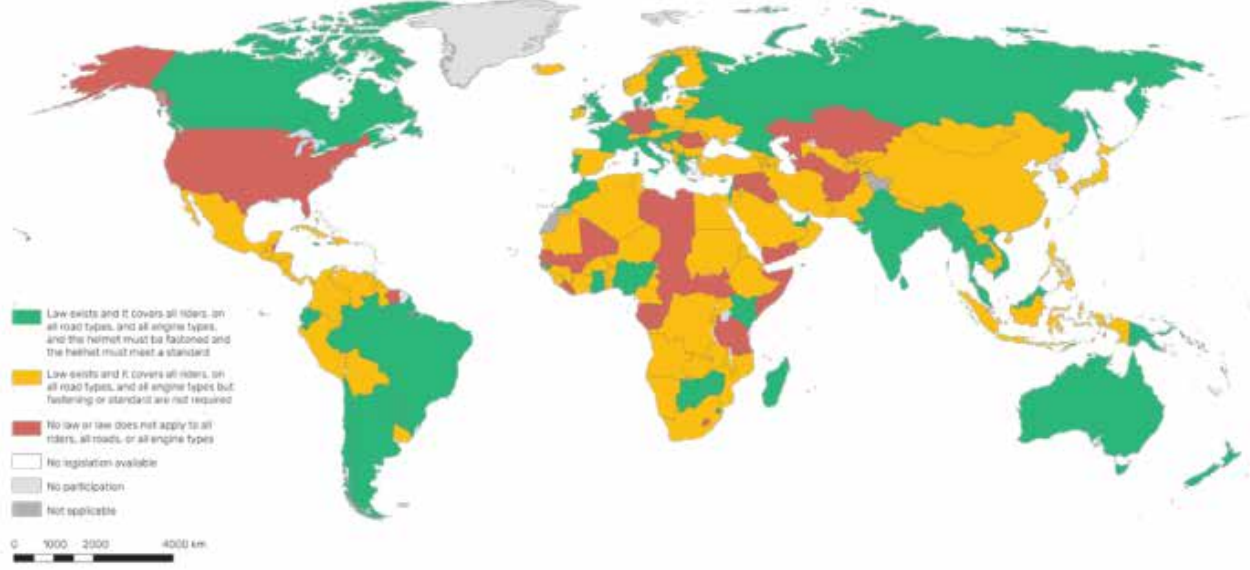
- Trafik kazalarında acil çağrının ülke genelinde tek telefon numarasından yapılması,
- Tek merkez tarafından acil çağrıya cevap vermesi,
- Acil çağrı sisteminin ambulans ve en yakın sağlık kuruluşunu harekete geçirmesi,
- Gerek ambulans gerekse hastane acilinde kazazedelere müdahale edecek yetkin personelin bulunması gibi faktörlerin trafik kazalarına karışmış bireylerin yaşama şansını arttırmakta olduğunun altı çizilmektedir.

Kaza sonrasında çevrede bulunan kişiler tarafından yapılacak acil müdahalelere sıklıkla ihtiyaç duyulmakta ve bu müdahaleler bazen hayat kurtarıcı olabilmektedir. Acil yardım eğitiminin yaygınlaştırılması ve acil yardım konusunun değişik seviyelerde eğitim programlarının bir parçası hâline gelmesi gerekmektedir.

Küresel raporda, trafik kazalarında yaralananların hastane bakımı ve rehabilitasyonunu sağlayacak hizmetlerin kapsamının 170 ülkeden yalnızca 25'inde yüzde 75 düzeyinde tatmin edici olduğu rapor edilmiştir. Rapor da, ayrıca pek çok ülkede bu hizmetlerin gerçekten mevcut olup olmadığı, varsa kapsamının ne olduğunun büyük ölçüde bilinmediğine işaret edilmektedir (8).

Trafik kurallarının uygulanması: Karayolu trafiğinde güvenliğin temeli, kazaya sebep olabilecek risk faktörlerini önlemeyi amaçlayan yasal trafik kurallarının katı biçimde uygulanmasıdır. Trafik kuralları uygulanmazsa veya uygulanıyormuş gibi davranıldığı (!) algılanırsa, büyük olasılıkla bunlara uyulmayacak ve dolayısıyla hatalı davranışları etkileme ve engelleme şansı az olacaktır. Türkiye'nin aralarında yer almadığı 48 ülkede ESRA "yol kullanıcılarının yaptırım algısı" araştırmasında sürücülerin neredeyse yüzde 50'si yerleşim yerleri dışında hız sınırını aştığını kabul etmiş, bunların yüzde 30 ila yüzde 46'sı hız ihlali ne-

Harita 3 - Ülkelerdeki Motosiklet Kaskı Kullanımına İlişkin Yasalarının Durumu, 2022



Kaynak: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

deniyle cezalandırılma olasılıklarının farkında olduklarını ifade etmişlerdir.

Eğitim ve farkındalık: Sürücüler ve yayaların trafik güvenliği konusundaki farkındalığının artırılması, kazaların önlenmesinde önemli bir faktördür. Sürücü eğitimleri dâhil temel eğitim programları içinde trafik güvenliği konusuna yer verilmesi, kamu spotları kullanılarak toplumun genelinin bilgi ve farkındalığının artırılması bu konuda iyileşme sağlanmasına yardımcı olabilir.

Siyasi irade, sektörler arası iş birliği ve koordinasyon: Karayolu güvenliği öncelikle hükümetlerin sorumluluğundadır (9). Siyasi iradenin, karayollarında trafik güvenliği krizinin boyutuna ve aciliyeti konusunda farkındalığı ve hassasiyetini artıracak çalışmalar yapılmalıdır. Hükümetler, doğru ve güvenilir verilere dayanan, güçlü yasalar ve fonlarla desteklenen ve ilgili tüm sektörleri kapsayan stratejilere öncülük etmelidir. İş dünyası – özel sektör trafikte güvenlik ve sürdürülebilirliği değer zincirlerinin merkezine koymalıdır. Akademi ve sivil toplum kanıt üretmeli ve liderlerin bu konudaki çalışmalarının takipçisi olmalıdır.

Karayolu güvenliği ile ilgili alanlardaki liderlerle daha güçlü koordinasyon sağlanması bunların destekleri ile toplam etkinin artmasına, kilit karar vericiler arasında karayolu güvenliği krizi konusunda farkındalığın artma-

sına ve ulaşımda güvenliği ön planda tutan ve insanlar için tasarlanmış taşıma sistemlerine daha fazla yatırım yapılmasına yardımcı olabilir.

Motorlu taşıtlar ve motorlu taşıtlara dayalı ulaşım sistemlerindeki artış, sürdürülebilirlik konusunda ciddi sorular ortaya çıkarmaktadır. Küresel ve kentsel nüfus arttıkça mobilite talebi, ağırlıklı olarak özel araçlara dayanan sistemlerin kapasitesinin artmasına sebep olurken artan sera gazı emisyonları, küresel iklim hedeflerine ulaşma çabalarını da zorlaştırmaktadır. Savunmasız yol kullanıcılarının güvenliğine öncelik veren bütüncül bir mobilite yaklaşımı, diğer birçok önemli sorunun çözümüne de yardımcı olabilir. Örneğin yürümenin ve bisiklete binmenin teşvik edilmesi bulaşıcı olmayan (kronik) hastalıkların yükünü azaltabilir, hava ve çevre kirliliğinin önlenmesine katkıda bulunabilir, iklim değişikliğiyle mücadelede daha başarılı sonuçlar alınmasını sağlayabilir (10).

DSÖ, güvenli sistemler yaklaşımını esas alarak, hızla büyüyen ve giderek kentleşen küresel nüfusun ulaşım ihtiyacının karşılanması için toplu taşımayı önermektedir. Ayrıca ulaşım sistemlerinin verimli ve sürdürülebilir bir karışımının, başta yayalar, bisikletliler ve diğer savunmasız yol kullanıcıları olmak üzere tüm yol kullanıcılarının güvenliğinin sağlanmasında kritik öneme sahip olduğunun altını çizmektedir.

Kaynaklar

- 1) World Health Assembly, Resolutions and Decisions, WHA57 https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-en.pdf.
- 2) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu, <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>; s.4. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.
- 3) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu.
- 4) Chen, S., Kuhn, M., Prettner, K., Bloom, D. The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries. *The Lancet Planetary Health*; 2019; s.390–398.
- 5) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu; 2023; s.33.
- 6) *Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners, Second Edition*. Geneva: World Health Organization; 2023 (<https://iris.who.int/handle/10665/366578>).
- 7) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu. 2023. s. 36. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.
- 8) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu. 2023. s.38 <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.
- 9) Political Declaration of the High-Level Meeting on Improving Global Road Safety "The 2030 horizon for road safety: securing a decade of action and delivery" <https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2022/06/23-June-Political-Declaration-on-Road-Safety.pdf>.
- 10) DSÖ, Karayolu Güvenliği 2023 Küresel Durum Raporu. 2023. s. 49 <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.