



Yol Güvenliği Anket ve Raporu

Şubat 2018





Yol Güvenliği Anket ve Raporu

Şubat 2018



Bu Rapor İstanbul Ekonomi Danışmanlık tarafından yürütülen bağımsız araştırma sonucunda üretilmiştir. İstanbul Ekonomi Danışmanlık, Rapor'un yazımında görev

yapan çalışma grubu üyesi uzmanlarının birikimleri doğrultusunda, Rapor içeriğinin mevcut tarafsız, nesnel veriler kullanılmak suretiyle üretimini, verilerin toplanmasını ve değerlendirilmesini, bunların ışığında Rapor içeriğinde yer alan analiz, yorum ve görüşlerin oluşturulmasını sağlamıştır. Rapor içeriği oluşturulurken, İstanbul Ekonomi Danışmanlık benzer Raporların üretiminde kullanılan en yüksek standartları ve azami yöntemsel hassasiyeti gözetmiştir.

İstanbul Ekonomi Danışmanlık kurucu ortaklarının kamu ve özel sektördeki tecrübelerinin ışığında, Türk firmalarının uluslararası pazarlara açılmasına rehberlik etmekte ve büyümelerini daha iyi şartlarda yapabilmelerini sağlayacak stratejik danışmanlık hizmetleri vermektedir. İstanbul Ekonomi bu kapsamda firmaların yurtdışından finansal ve stratejik ortak bulmalarına yardımcı olmakta, ayrıca uluslararası pazarlara giriş stratejisi hakkında danışmanlık hizmeti vermektedir. İstanbul Ekonomi mikro-ekonomik analiz alanında Türkiye'nin önde gelen danışmanlık firmasıdır. İstanbul Ekonomi müşterilerinin ihtiyaçları doğrultusunda akademik derinliği olan, bilimsel, tarafsız ve gerek ulusal gerek uluslararası seviyede referans olabilecek nitelikte ekonomik analizler yapmakta ve raporlar hazırlamaktadır.

Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi Raporda kullanılabilecek en uygun ve güncel bilimsel yöntemin tespiti, Rapor’a temel teşkil eden öngörü ve varsayımların oluşturulması için gerekli yaklaşımların yapılandırılması, Rapor içeriği için gerekli verilerin toplanması ve söz konusu süreçlerin bütünüünün denetlenmesi sorumluluğunu üstlenmiştir. Bu kapsamda EDAM çalışma süreçlerinin çalışmanın başında verdiği tavsiyelerle uyumlu biçimde yürütülmesini, verilerin toplanması ve sağlamalarının yapılması aşamalarında gerekli özenin gösterilmesini, araştırma sonuçlarının başta seçilen metodolojiye sadık kalınarak üretilmesini ve tüm bu süreçlerin şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkeleri doğrultusunda gerçekleştirilmesini denetlemiştir. Tüm bu süreçler boyunca EDAM çalışmanın en yüksek bilimsel standartlarda ve etkinliği kanıtlanmış, gelişmiş yaklaşımlar çerçevesinde gerçekleştirilmesinin amaçlamıştır.

Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM) İstanbul merkezli bağımsız bir düşünce kuruluşudur. EDAM’ın temel amaçları,

- Küreselleşmenin yönetimi ve etkileri,
- İklim değişikliği politikaları,
- Türk dış politikası ve güvenlik,
- Türkiye-AB ilişkileri,
- Siber politikalar

konularında Türkiye içinde ve dışında süren tartışmalara katkıda bulunmaktadır. EDAM bu çerçevede araştırmalar yaparak düzenli yuvarlak masa toplantıları ve konferanslar düzenlemektedir.



İstanbul Ekonomi Araştırma pazar araştırması ve büyük veri davranış analizi alanlarında hizmet vermektedir. İstanbul Ekonomi Araştırma, ekonomik araştırmalar, pazarlama araştırmaları, kamuoyu araştırmaları, tanınmış marka araştırmaları, gölge müşteri araştırmaları ve müşteri memnuniyeti araştırmaları alanlarında hizmetler sunmaktadır. Geliştirdiğimiz zgn yazılım MPTracks™ ile yaptığımız büyük veri davranış analizler, toplumun sürekli farklılaşan tercih ve taleplerini yakalamanızı sağlar. Büyük veri davranış analizi aracı sayesinde doğru hedef kitleye çok kısa zamanda ulaşabilirsiniz. İstanbul Ekonomi büyük veri davranış analizlerinin yapılmasından ihtiyaç duyulan kampanya ve stratejilerin geliştirilmesine kadar geniş bir yelpazede hizmet sunmaktadır.



I. GİRİŞ

I. GİRİŞ

Her yıl dünyada 1.3 milyon insan trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Ayrıca milyonlarca insan, bazıları kalıcı biçimde, yaralanmaktadır. Öte yandan ülkelerin gelir seviyesi yükseldikçe, kişisel araç kullanımı da artmaktadır. Bu da doğal biçimde trafik yoğunluğunun ve de trafik kaza riskinin artmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla yol güvenliği konusu sürekli çaba gerektiren bir risk unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yol güvenliği tam da bu nedenle küresel bir politika alanı olarak kabul görmüştür. 2011’de Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2011-2020 yılları arası Yol Güvenliği Eylem Yılı ilan etmiştir. BM Genel Kurulu ardından geçtiğimiz yılın Nisan ayında “küresel karayolu güvenliğini iyileştirme” konulu bir kararı onaylamıştır. Karar, Sürdürülebilir Kalkınma Gündeminde belirtilen 2030 Gündeminde belirtilen yol güvenliği konusundaki Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi (SDG) hedeflerini belirlemiştir. Buna göre BM üyeleri, 2010 yılı seviyesine kıyasla 2020’ye kadar küresel trafik kazası ölümleri ve yaralanmalarını %50 azaltmayı ve şehirler için 2030 yılına kadar da şehir içinde herkes için güvenli, uygun maliyetli, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişim sağlamayı hedeflemişlerdir.

Ülkelerin yol güvenliğinin sağlanmasında hayata geçirdikleri farklı kamu politikaları bulunmaktadır. Bunların arasında sistematik yol güvenliği stratejilerinin uygulanması, başlıca risk faktörlerinin (hızlanma ve içki kullanımı gibi) yönetimi, emniyet kemeri kullanımının yaygınlaştırılması ile yol altyapısı ve karayolu araçlarının güvenliklerinin iyileştirilmesi gibi alanlar sayılabilir.

Yol güvenliği konusu uzun zamandır Türkiye’nin de gündeminde yer almaktadır. Nitekim ülkemiz karayollarında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi, trafik kazalarından kaynaklanan ölüm yaralanmaların önemli ölçüde azaltılarak sonuçlarının hafifletilmesi amacıyla hazırlanan “Trafik Güvenliği Eylem Planı” Haziran 2012’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu Eylem Planında

- Trafik yönetimi
- Daha güvenli yollar
- Daha güvenli yol kullanıcıları
- Dezavantajlı grupların trafik güvenliği
- Kaza sonrası acil müdahale ve
- Araç güvenliği

alt başlıkları altında hayata geçirilecek tedbirlere yer verilmektedir. Ayrıca eğitim, denetim, sağlık, altyapı ve kampanya etkinlikleri başlıkların altında bir yandan mevcut durum tanımlanmakta diğer yandan 2020 hedeflerine yer verilmektedir. Yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik farkındalık ve önceliklerin ağırlıklandırılmasına yönelik Eylem Planının 2012 yılında kabul edilmiş olmasına rağmen, ülkemizdeki yol güvenliği göstergelerinin, OECD ülkelerinin oldukça gerisinde kaldığı gözlenmektedir. Nitekim AXA Sigorta tarafından desteklenerek İstanbul Ekonomi Danışmanlık ve Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi – EDAM işbirliği ile yapılan bu çalışmanın ikinci bölümünde, Türkiye’nin yol güvenliğine dair farklı göstergeler itibarıyla uluslararası alanda karşılaştırmalı olarak incelemesi yapılmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise Türkiye özelinde ve güncel şartlar itibarıyla yol güvenliğine ilişkin risklerin belirlenmesine yönelik bir anket çalışmasına yer verilmiştir. İstanbul Ekonomi Araştırma tarafından 12 şehirde 603 kişiyle CATI yöntemiyle yapılan bu anket çalışması doğrultusunda sürücülerin davranışları ve kendi ifadeleriyle yol güvenliğine ilişkin algıları ve tecrübeleri incelenmiştir. Anket çalışmasından elde edilen belli başlı bulgular ise çalışmanın dördüncü bölümünde yer verilen önerilerin şekillendirilmesine katkı sağlamıştır. Bu nihai bölümün kaleme alınmasında, yol güvenliğinin sağlanmasında kamunun yanı sıra toplumun da bir sorumluluğu bulunduğu varsayımı temel alınmıştır. Nitekim bu nedenle de yol güvenliğinin ancak çok paydaşlı ve sürekliliği olan bir yönetim modeli ile ilerletilebileceği kabul edilmiştir. Çalışmanın son bölümündeki öneriler de, bu anlayış doğrultusunda ve gerek politika yapıcılar gerek yol güvenliğinin iyileştirilmesine katkıda bulunmak isteyebilecek sivil paydaşlar bakımından ön plana çıkarılabilecek olası tedbirlere dikkat çekmek için hazırlanmıştır.



II. YOL GÜVENLİĞİNDE NEREDEYİZ ?

II. YOL GÜVENLİĞİNDE NEREDEYİZ ?

Türkiye'nin yol güvenliği ile ilgili performansının istatistiki veriler temelinde ve de karşılaştırmalı olarak incelenmesi, yol güvenliğinin sağlanması amacıyla hayata geçirilen politikaların etkinliği konusunda da bir değerlendirme yapılmasına olanak sağlayacaktır.

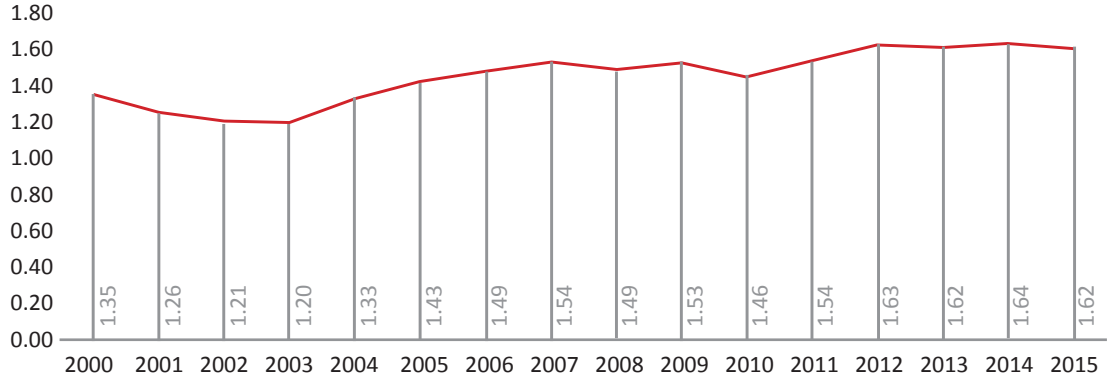
Öncelikle yaralanmalara yol açan toplam trafik kazalarına bakacak olursak, zaman içinde bir artışın yaşandığı görülebilir. Ancak bunun zaten beklenebilecek bir gelişme olduğu ifade edilmelidir. Nihayetinde artan araç sayısı ve trafik yoğunluğu ile trafik kazalarında da artış görülmesi normal karşılanabilir. Nitekim 2000 yılında 76 bin olarak kaydedilen yaralanmalı trafik kazaları, 2015 yılında 183 bine yükselmiştir.



1_ Bu yayında aksi belirtilmediği takdirde bütün veriler için kullanılan kaynak OECD’nin Trafik Güvenliği veri tabanıdır.
<https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>



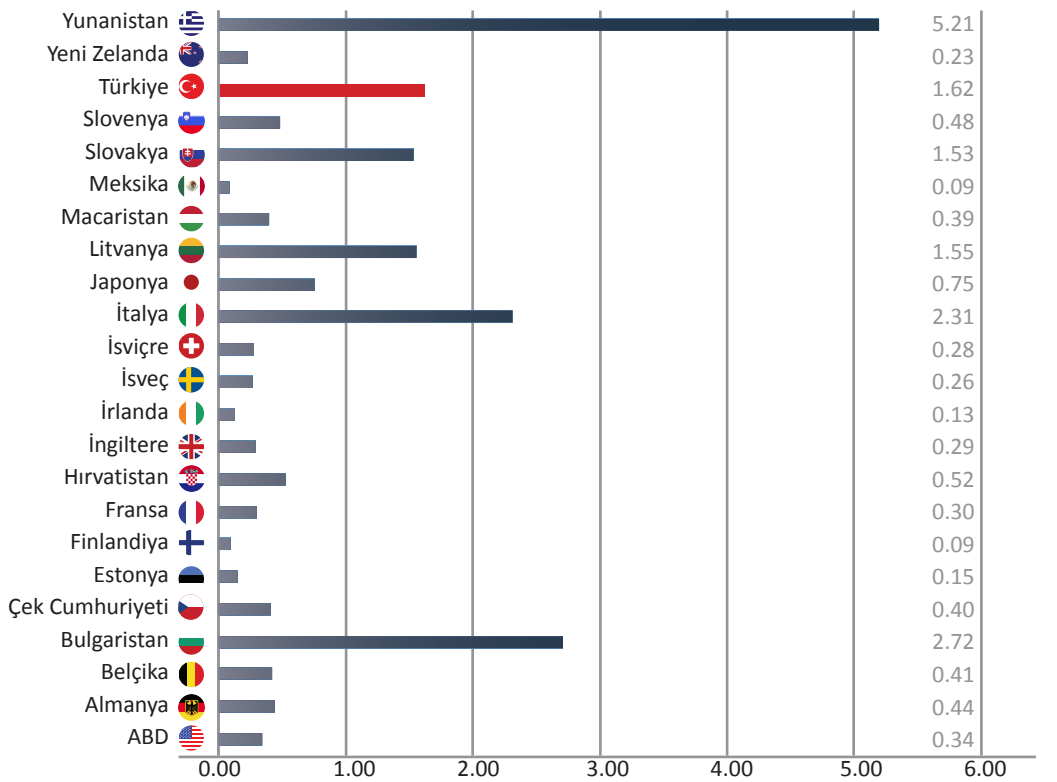
Bu konuda daha doğru bir değerlendirme yapabilmek için kazaların trafik yoğunluğuna oranlanması gerekmektedir. Bunun için uluslararası alanda başvurulan yöntem trafik kazalarının milyon araç kilometre başına ifade edilmesidir.



Tablo 2 : Türkiye’de Trafik kazaları (milyon araç kilometre başına)

Bu Tablodan da görüleceği üzere, 2000 yılında 1.35 olarak kaydedilen milyon araç kilometre başına trafik kazası oranı, 2003 yılına kadar azalarak 1.20 seviyesine düşmüş ancak sonrasında yükselmeye başlayarak 2015 yılında 1.62 seviyesine ulaşmıştır.

Benzer bir değerlendirmenin uluslararası karşılaştırmalar temelinde de yapılması mümkündür.

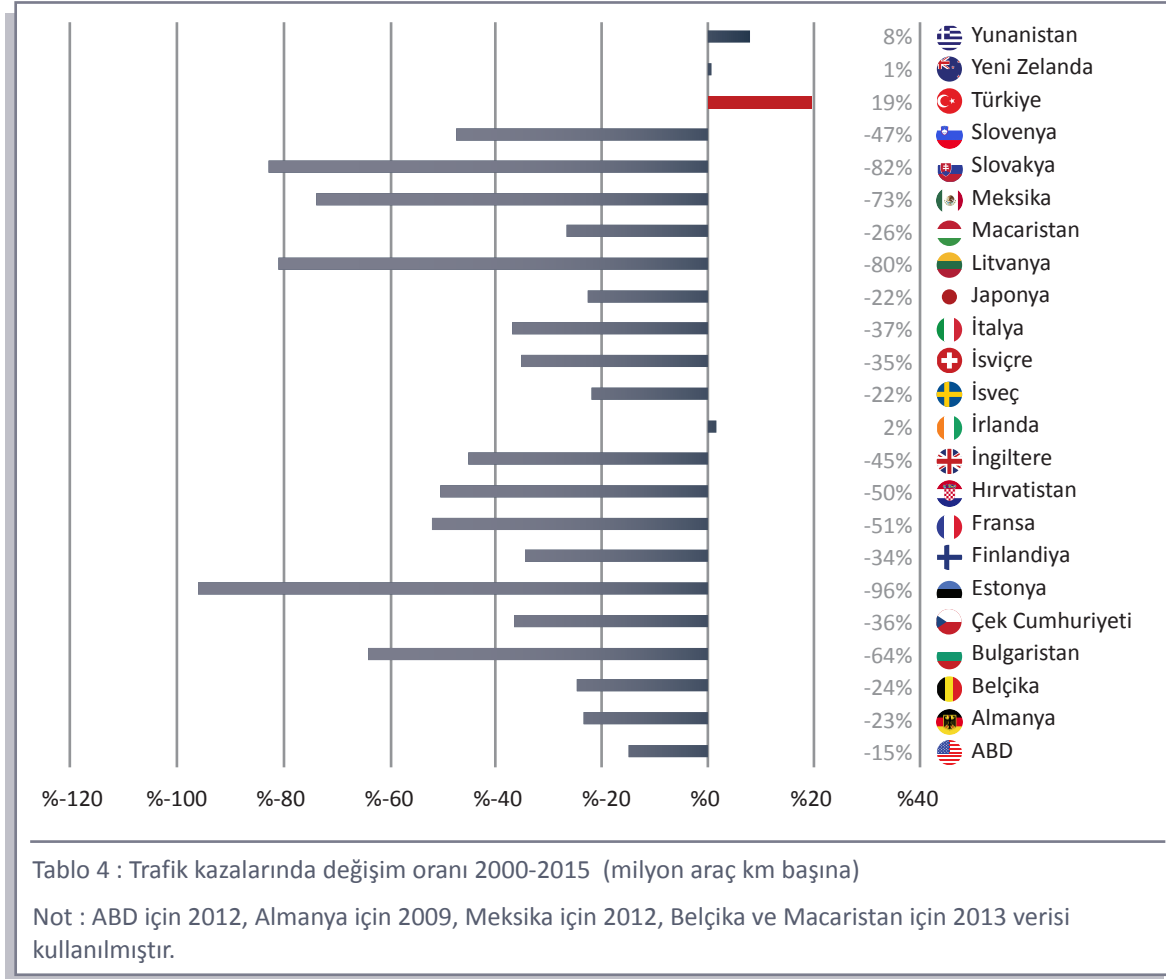


Tablo 3 : Trafik kazaları -2015 yılı (milyon araç km başına)

OECD ülkeleri arasında Yunanistan, İtalya ve Bulgaristan, Türkiye'den daha kötü bir yol güvenliği standardına sahip gözükmetedirler. Slovakya ve Litvanya ise Türkiye'ye yakın bir performansa sahiptir.



Öte yandan yol güvenliğine ilişkin bu verilere zaman perspektifinden de incelemek mümkündür. Böylelikle zaman içinde sağlanan ilerleme görülebilecektir. Aşağıdaki Tablo, 2000-2015 döneminde milyon araç kilometre başına düşen trafik kazası sayısındaki değişimi yansıtmaktadır. Buna göre birçok OECD ülkesi trafik yoğunluğuna göre ölçülen trafik kazalarının sayısını azaltmaya muvaffak olmuştur. Yeni Zelanda ve İrlanda'da sabit kalan bu ölçü, Yunanistan'da % 8 , Türkiye'de ise % 20 oranında yükselmiştir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye trafik kazalarının azaltılmasında OECD ülkeleri arasında daha olumsuz bir kategoride bulunmaktadır.

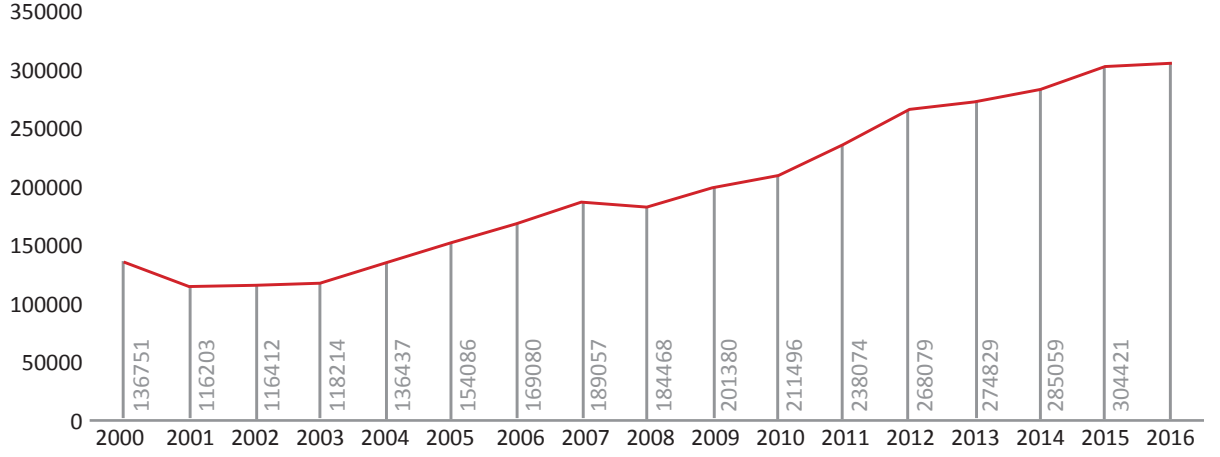


Yol güvenliğinin önem taşıyan diğer iki boyutu da ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan kazalardır. Trafik güvenliğine odaklı kamu politikaları açısından amaç, toplam kazaları azaltmak olduğu kadar ölüm ve/veya yaralanma risklerini de azaltmak olmalıdır.

Gene benzer bir metodoloji ile Türkiye'nin bu iki alandaki performansı incelenebilir.

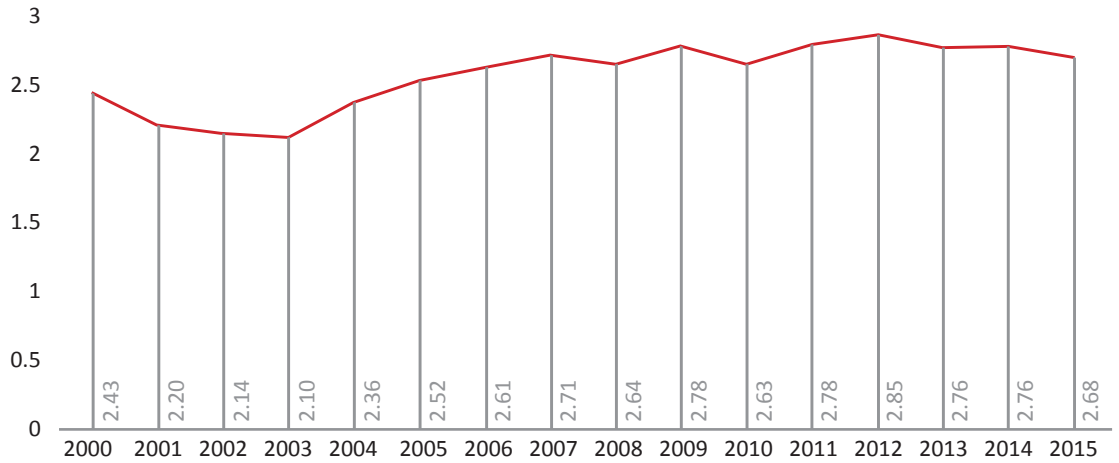


Trafik kazalarından kaynaklanan toplam yaralanmalara bakıldığında 2000-2015 döneminde bir artış görülmektedir. Ancak bunun artan trafik ve trafik yoğunluğu ile doğrudan bağlantılı olduğu ifade edilebilir.



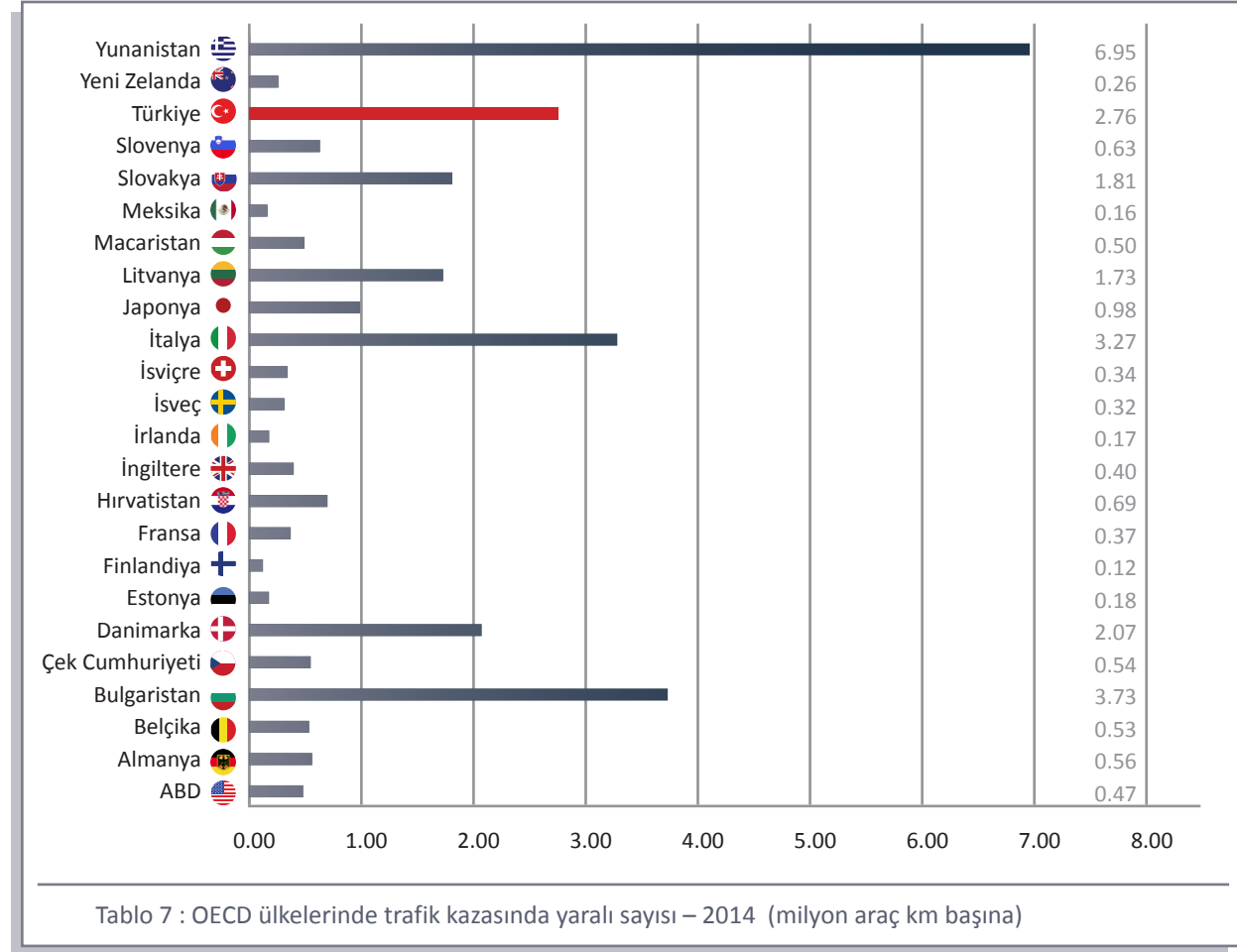
Tablo 5 : Trafik kazalarında yaralananlar

Türkiye’de 2000 yılında meydana gelen trafik kazalarında yaralanan kişi sayısı 137 bin kişi olmuştur. Bu sayı 2016 yılında 307 bin kişi olarak kaydedilmiştir. Ancak trafik kazası sayısında olduğu gibi, trafik kazalarında yaralananlara dair daha doğru bir ölçüm bu sayının trafik yoğunluğuna orantılanması ile elde edilebilir.

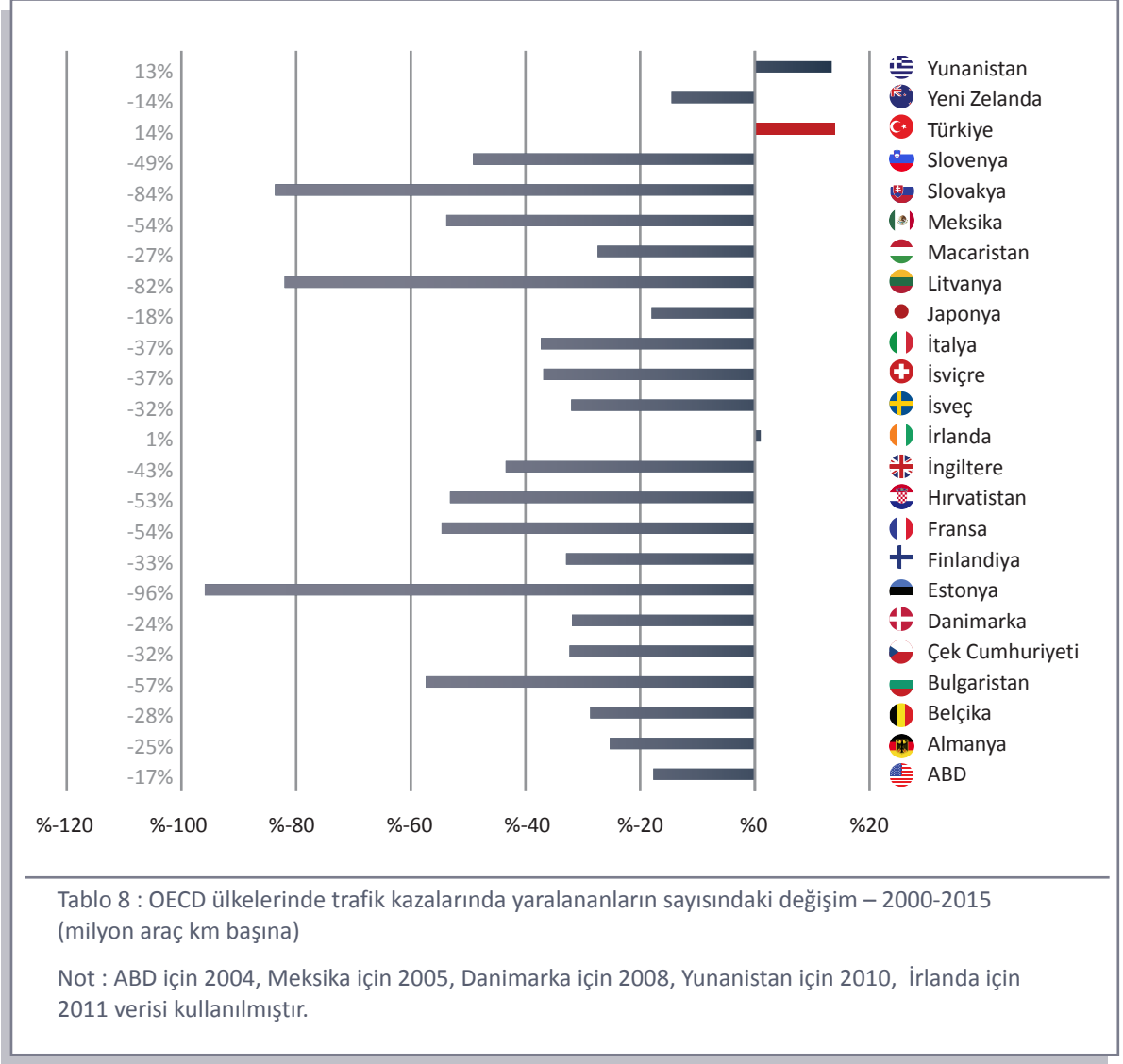


Tablo 6 : Türkiye - trafik kazasında yaralı sayısı (milyon araç km başına)

Bu verilerde de aynı trafik kazalarında olduğu gibi 2003'e kadar bir iyileşme görülmekte, sonrasında 2009 yılına kadar bir düşüş ve daha sonrasında da yaklaşık 2.7 seviyesinde bir sabitlenme görülmektedir. Daha açıklayıcı olması bakımından bu performansın diğer OECD ülkeleri ile karşılaştırılması yapılabilir.



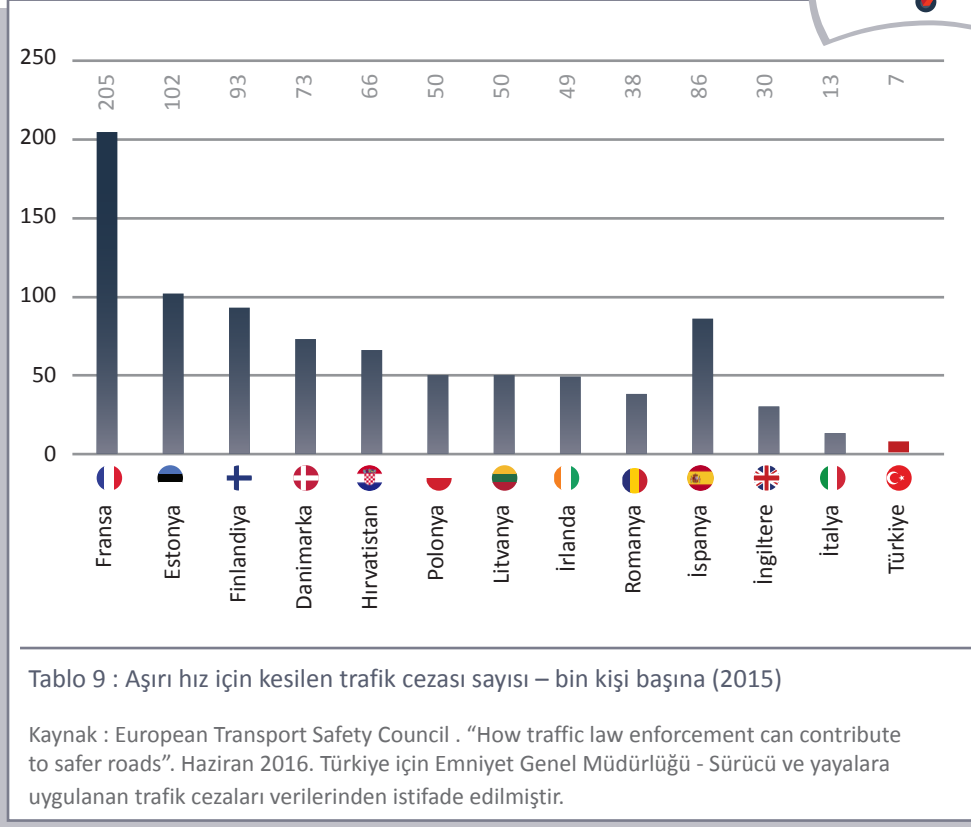
Benzer bir analiz 2000-2015 yılını kapsayan 15 yıllık bir dönem için de yapılabilir. Böylelikle ülkelerin zaman içindeki performansları da görülebilir.



Bu tablodan da görüleceği üzere, hemen hemen bütün OECD ülkeleri trafik yoğunluğuna göre oranlanmış kaza başına düşen yaralı sayısını düşürmeyi başarmışlarken, bir tek Yunanistan ve Türkiye’de artış görülmektedir.



Türkiye'nin olumsuz yönde farklılaşan performansının bir nedeni trafik kurallarını ihlallerinin caydırıcı kılınmasına yönelik uygulamadaki eksiklikler olarak görülebilir. Aşağıdaki tabloda, aşırı hız denetimine dair belli başlı OECD ülkelerinin verilerine yer verilmektedir. Bir yandan denetim kapasitesinin ve etkinliğinin artırılması diğer yandan daha caydırıcı cezaların hayata geçirilmesi planlanmalıdır.



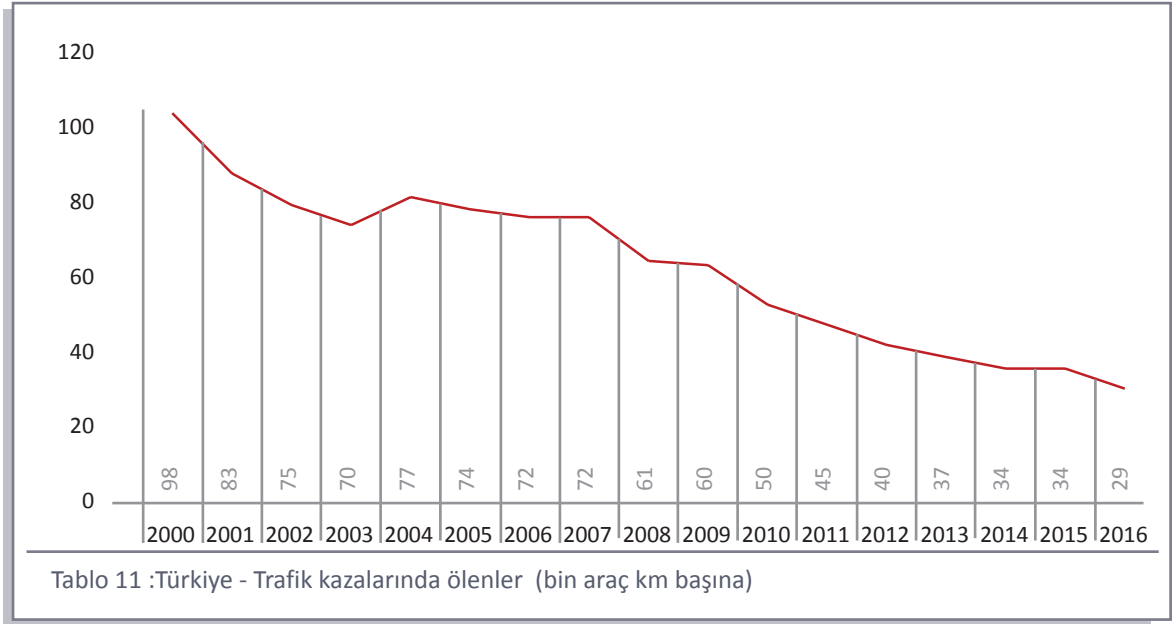


Son olarak benzer bir analiz, trafik kazalarında yaşamını yitirenler açısından da yapılabilir.

2000-2016 yılları arasında Türkiye’de trafik kazalarında yaşamını yitirenlerin sayısında gözle görülür bir düşüş yaşanmıştır. 2000 yılında 5500 olan bu sayı 2016 yılında 3493’e düşmüştür².



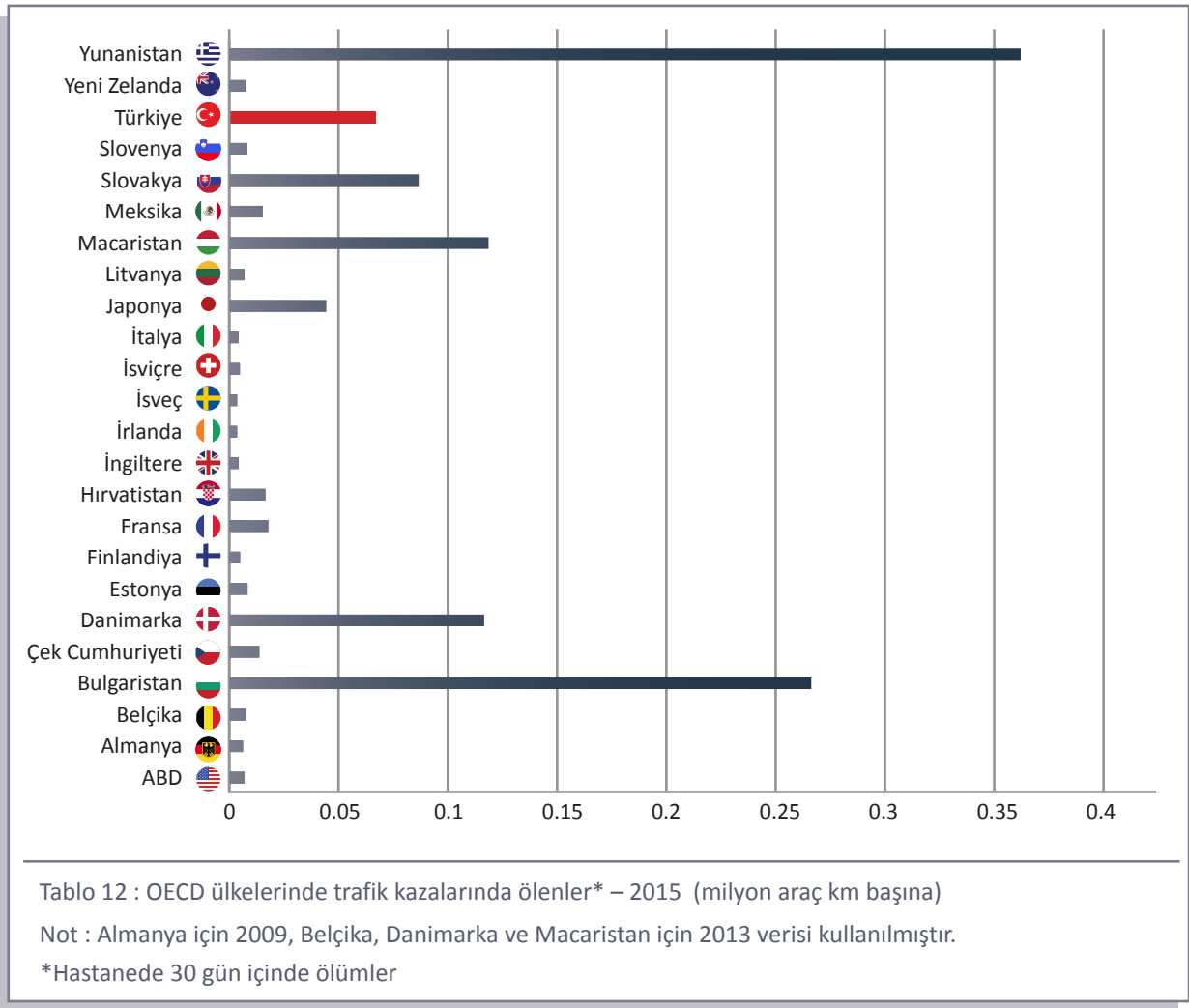
Bundan daha da göze çarpan bir iyileşme, trafik yoğunluğu hesaba katıldığında da görülmektedir.



Ancak Türkiye’de 2015 yılına kadar kaza yerinde hayatını kaybedenlerin istatistiklerinin tutulduğu vurgulanmalıdır. Uluslararası alanda kabul gören yöntem ise 30 gün içinde hayatını kaybedenlerin de hesaplara dahil edilmesine dayanmaktadır. Bu yöntemle, Türkiye’nin

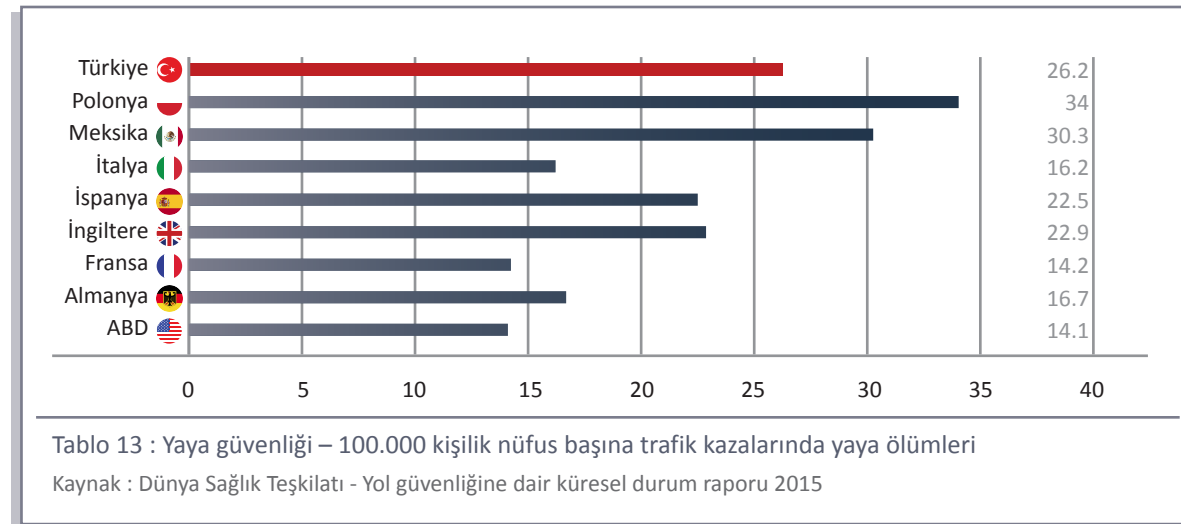
diğer OECD ülkeleri ile karşılaştırmalı performansı aşağıda verilmiştir. Türkiye’nin ölümlü trafik kazalarını önlemede Yunanistan, Bulgaristan, Danimarka, Litvanya ve Slovakya’dan daha iyi bir performansa sahip olduğu görülmektedir.

2_ Düşüş eğiliminin 2017 yılında da devam ettiği görülmektedir. 2017 yılı Ocak ayında kaza yerinde hayatını kaybedenlerin sayısı Ocak 2016’ya göre % 28 oranında azalmıştır.

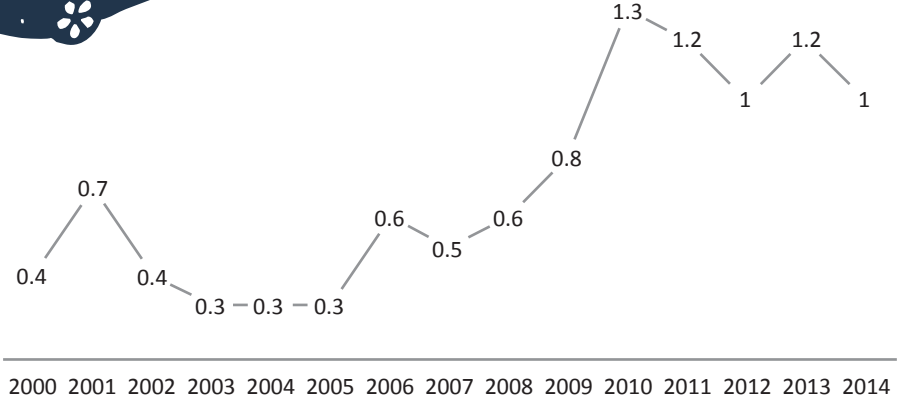


Öte yandan, yol güvenliği incelenirken, Türkiye’nin yürürlükteki “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı”nda da ifadesini bulduğu üzere, yayaaların trafikteki güvenliğine de bakılmalıdır. Dünya Sağlık Örgütü – WHO’nun 2015 yılında yayınlamış olduğu “Global status report on road safety 2015 – Yol güvenliğine dair küresel durum raporu 2015” verilerine

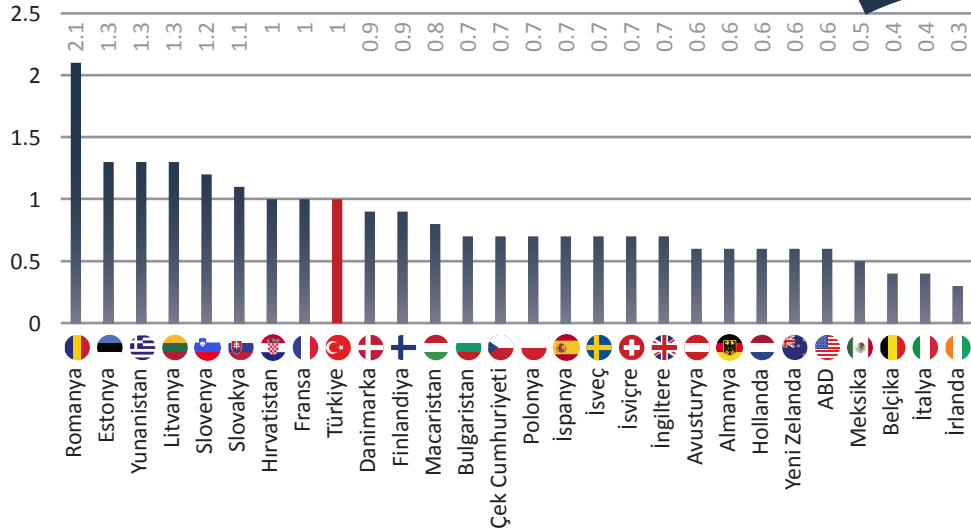
göre, Türkiye’de 100.000 kişi başına trafik kazalarında hayatını kaybeden yaya sayısı 26.2 olarak verilmektedir. Bu sayıya karşılaştırmalı olarak bakmak gerekirse, Türkiye’nin nüfusu 40 milyondan büyük OECD ülkeleri arasında Polonya ve Meksika’dan daha iyi bir yaya güvenliği performansına sahip olduğu görülecektir.



Yol güvenliğinin sağlanmasında yolların fiziksel koşullarının muhafaza edilmesi ve de iyileştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin son yıllarda karayolları ile ilgili kamu yatırımlarını arttırdığı bilinmektedir. 2000 yılında karayollarına yönelik kamu yatırımların oranı % 0.4 olarak ölçülürken, 2010 yılında yaklaşık 3 misli artışla % 1.3'e yükselmiştir. 2014 yılında ise % 1 olarak ölçülmüştür.



Tablo 14 : Türkiye - Karayollarına yatırım / GSYİH



Tablo 15 : Karayollarına yatırım – OECD ülkeleri 2014

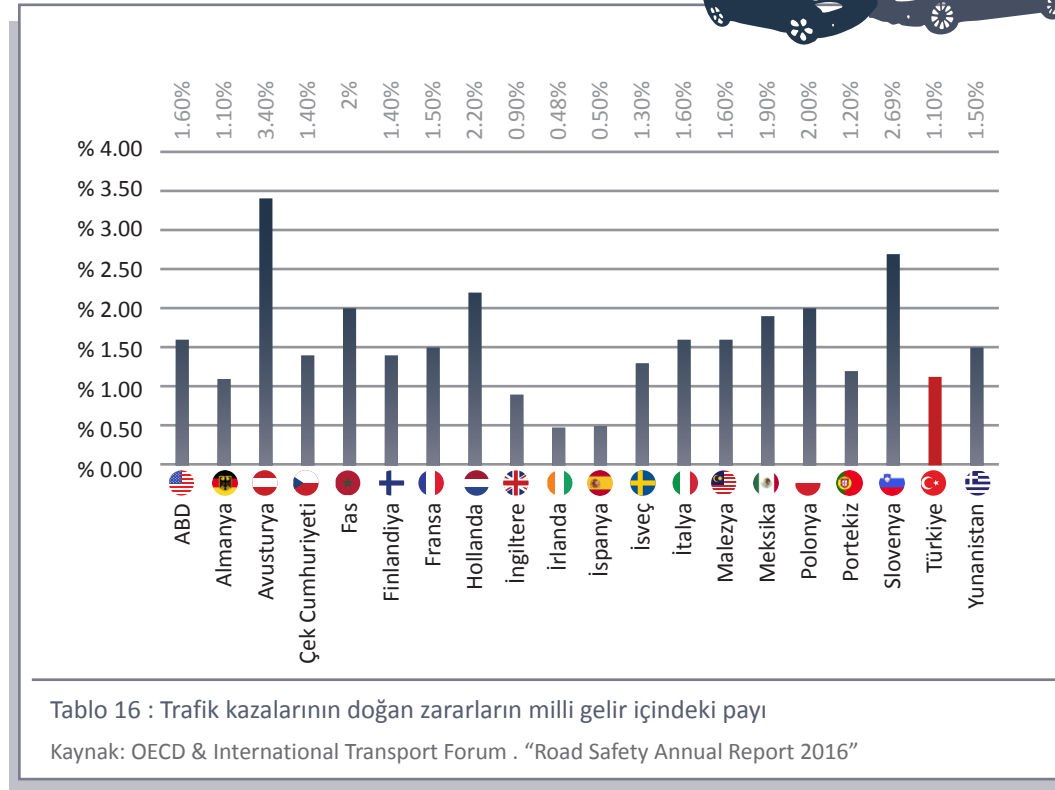


Karayollarına yatırımların milli gelire oranına karşılaştırmalı olarak bakıldığında da Türkiye, belli başlı OECD ülkeleri arasında üst grupta yer aldığı görülmektedir. Büyük ülkeler arasında ise Fransa ile birlikte en üstte yer almaktadır. Trafik güvenliğinin iyileştirilmesi bakımından söz konusu yatırım önceliğinin devam etmesi tabiatıyla faydalı olacaktır.

Öte yandan trafik kazalarının ulusal ekonomiye de zarar verdiği bilinmektedir. Nitekim birçok OECD ülkesinde bu hesaplamalar yapılmaktadır. Yandaki tabloda Fransa için yapılmış olan tahmin yer almaktadır³.

Trafik kazaları yalnızca araçlara verilen zararlarla sınırlı kalmamakta, ölümler, kalıcı yaralanmalar, uzun süreli olabilen sağlık harcamaları gibi farklı boyutlarda ekonomik etki yaratmaktadır. Türkiye için maalesef bu kapsamda bir analiz yapılmamıştır. Ancak Dünya Sağlık Örgütü'nce 2013 yılında yayınlanan Yol Güvenliğine dair raporunda⁴, Türkiye için Sigorta ve Reasürans Birliğinin hesaplamaları referans verilerek, trafik kazalarının doğan zararın milli ekonomi içindeki payı % 1.1 olarak verilmektedir.

Fransa	Toplam maliyet (Euro)
Ölümler	10,7 milyar
Hastane masrafları	10,5 milyar
Ufak yaralanmalar	0,7 milyar
Yaralanmalı kazalarda maddi hasarlar	0,3 milyar
Diğer kazalarda maddi hasarlar	15,3 milyar
Toplam	37,3 milyar
GYIH oranı	%1,50



3_ OECD/ITF (2016), Road Safety Annual Report 2016, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2016-en>

4_ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/country_profiles.pdf?ua=1

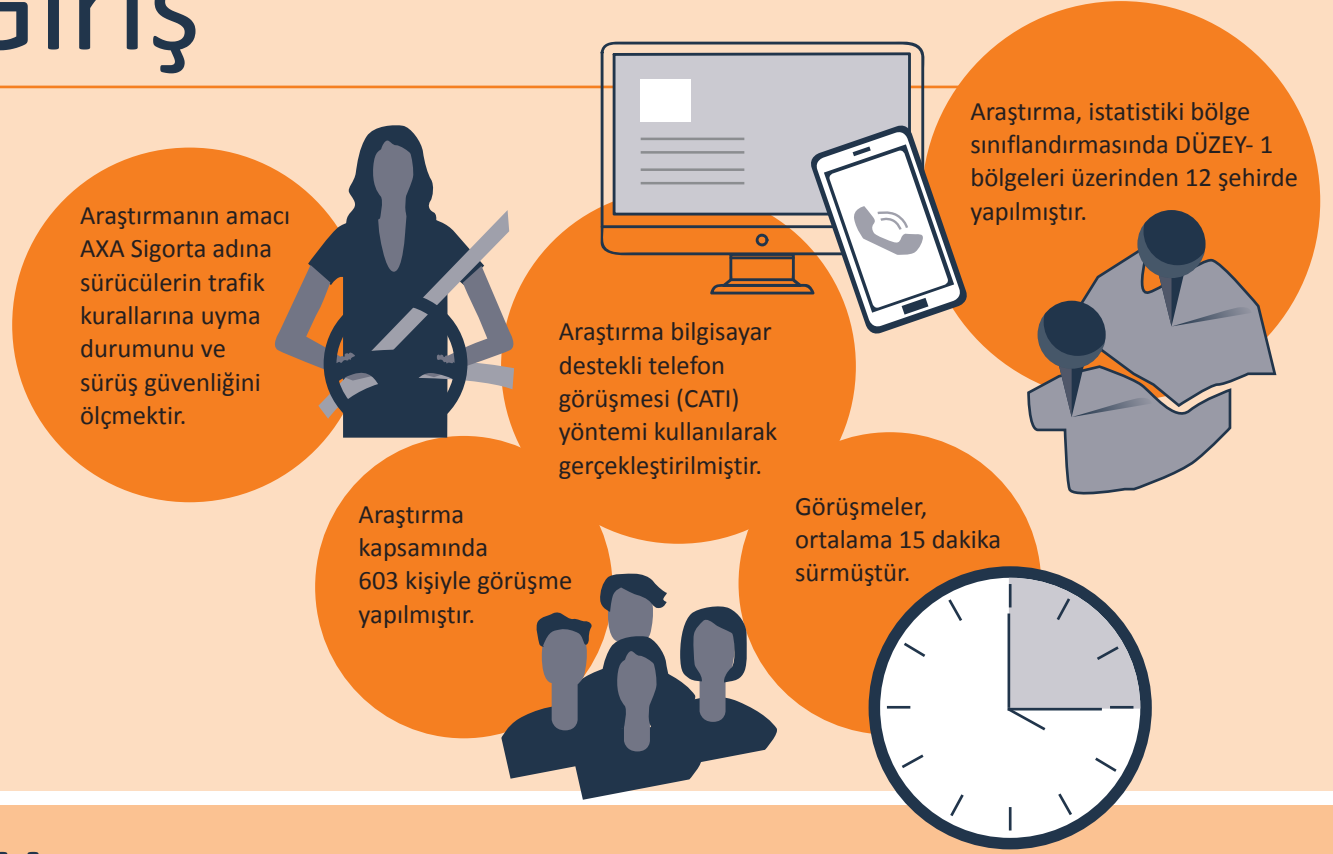
Bu analizin ışığında, Türkiye'nin bir yandan trafik kazalarının önlenmesi diğer yandan trafik kazalarının yol açtığı ölüm ve yaralanmalarının azaltılması bakımından, özellikle OECD ülkeleri ile karşılaştırıldığında yol güvenliğine yönelik tedbirlerinin iyileştirilmesine ihtiyaç duyduğu söylenebilir. Bu konuda zaten kamu nezdindeki çalışmalara devam edilmektedir. Ancak yol güvenliğinin sağlanmasında kamunun yanı sıra toplumun da bir sorumluluğu unutulmamalıdır. Dolayısıyla yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik kamusal düzenleme ve denetleme faaliyetlerinin, toplumsal bilinci artıracak ve trafik güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olacak davranışsal değişikliklere zemin hazırlayacak kampanyaların da faydası olacaktır. Bu açıdan bakıldığında, yol güvenliğinin ancak çok paydaşlı ve sürekliliği olan bir kampanya modeli ile ilerletilebileceği vurgulanmalıdır. Dolayısıyla gerek politika yapıcıları gerek yol güvenliğinin iyileştirilmesine katkıda bulunmak isteyebilecek sivil paydaşlar bakımından ön plana çıkarılabilecek olası tedbirlere dair bir öneri listesi hazırlanabilmesini teminen, bir sonraki bölüm bu çalışma özelinde yapılmış bir kamuoyu anketinin sonuçlarını özetlemektedir.



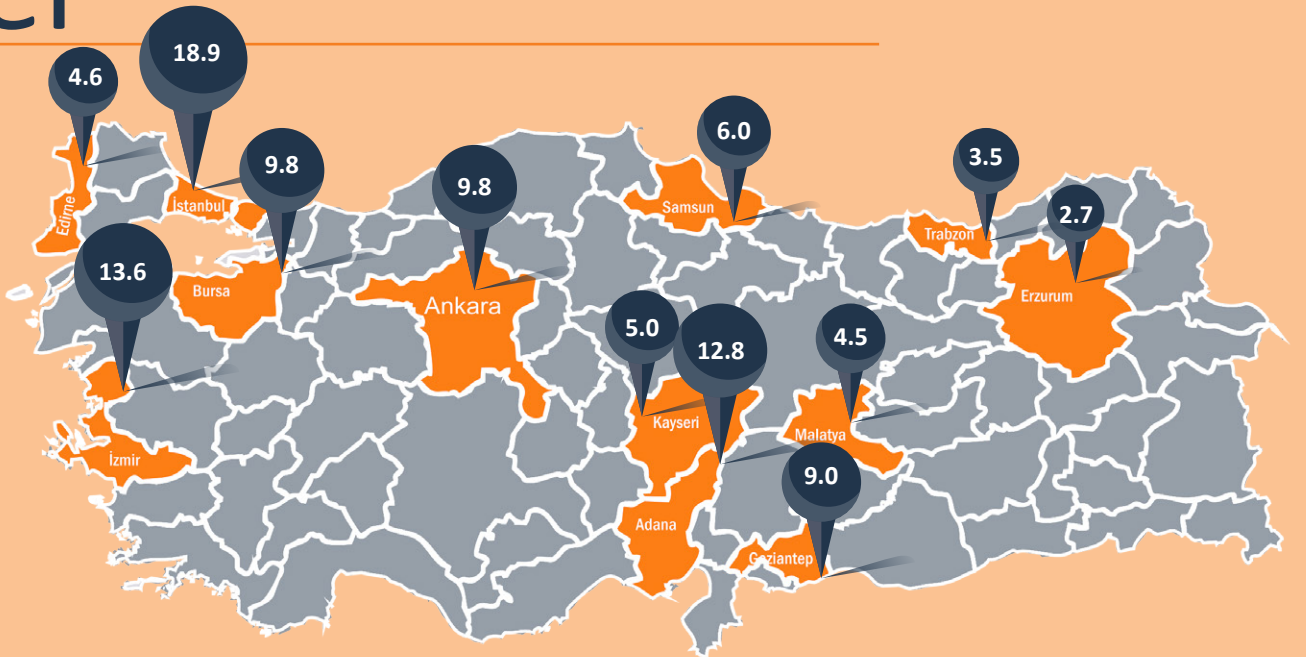
III. YOL GÜVENLİĞİ ANKETİ

III. YOL GÜVENLİĞİ ANKETİ

Giriş



İller

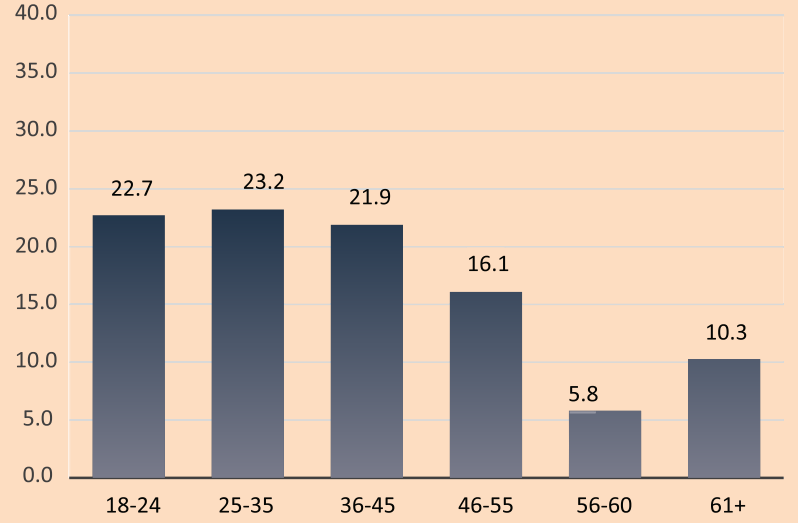


Katılımcı Profili

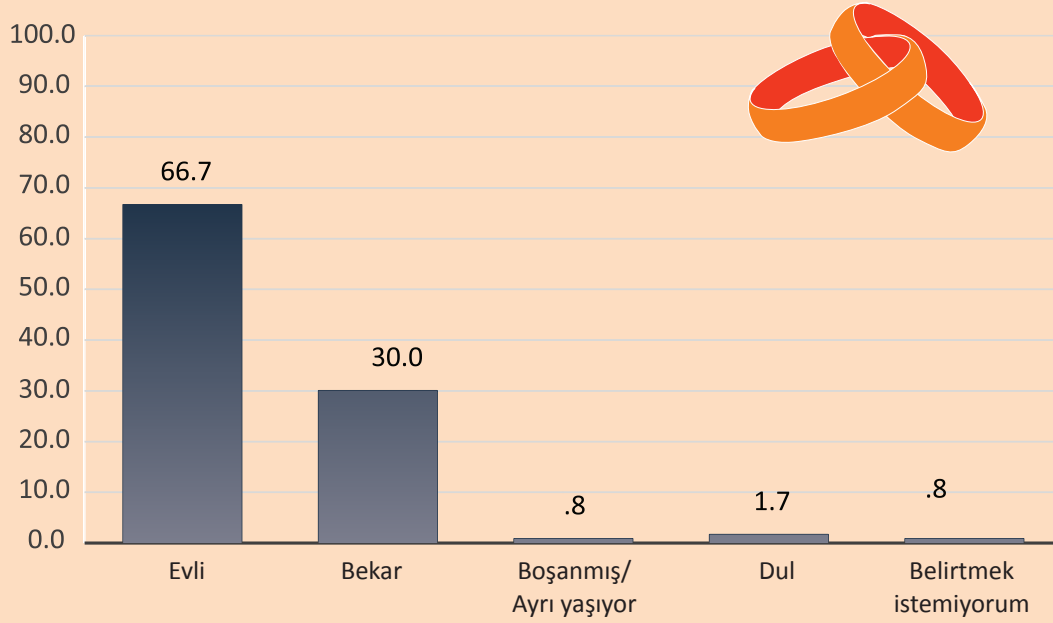
Cinsiyet %



Yaş %

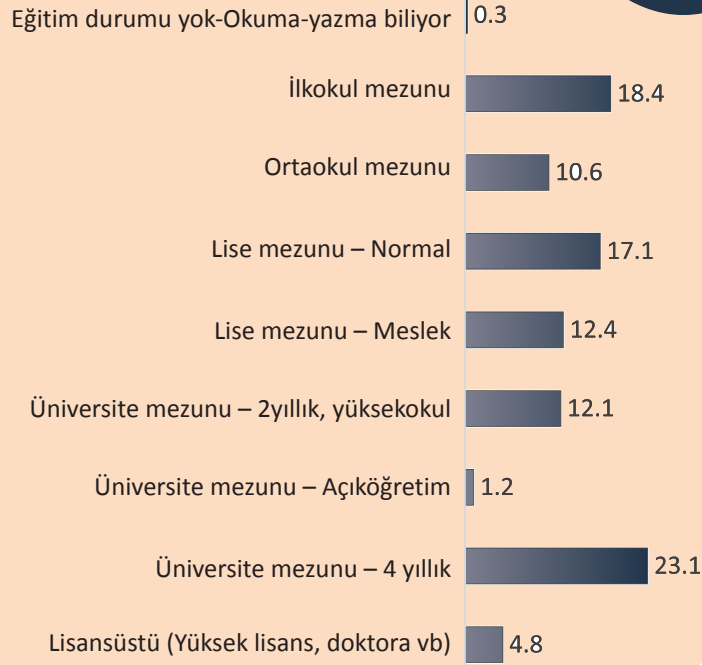


Medeni Durumu %

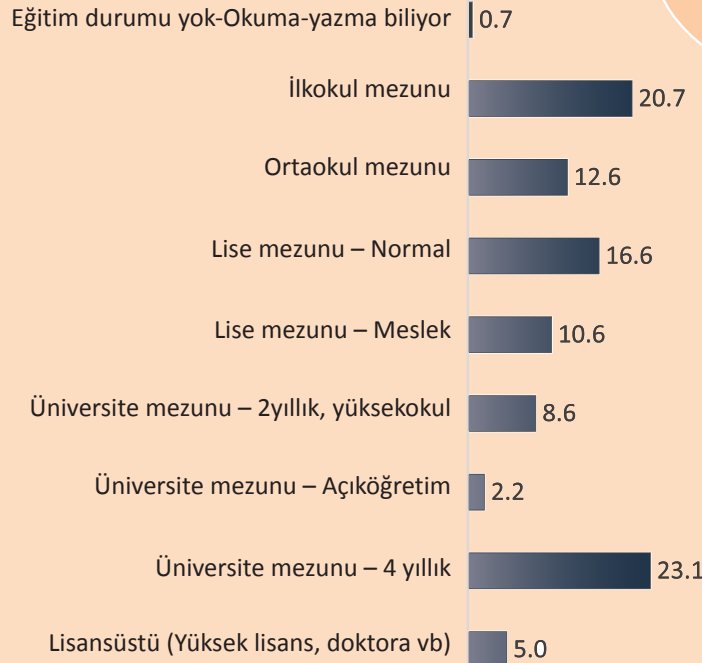




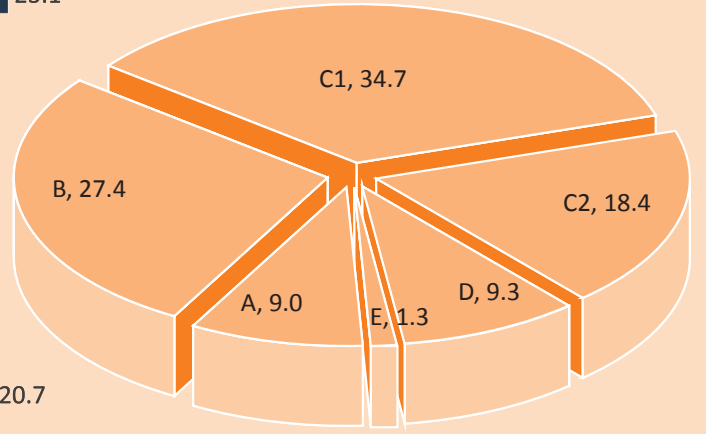
Görüşülen kişinin eğitim durumu %



Hanehalkı reisinin eğitim durumu %

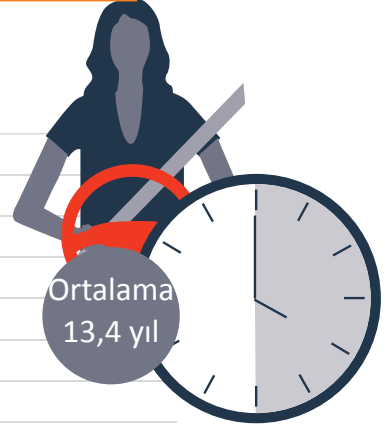
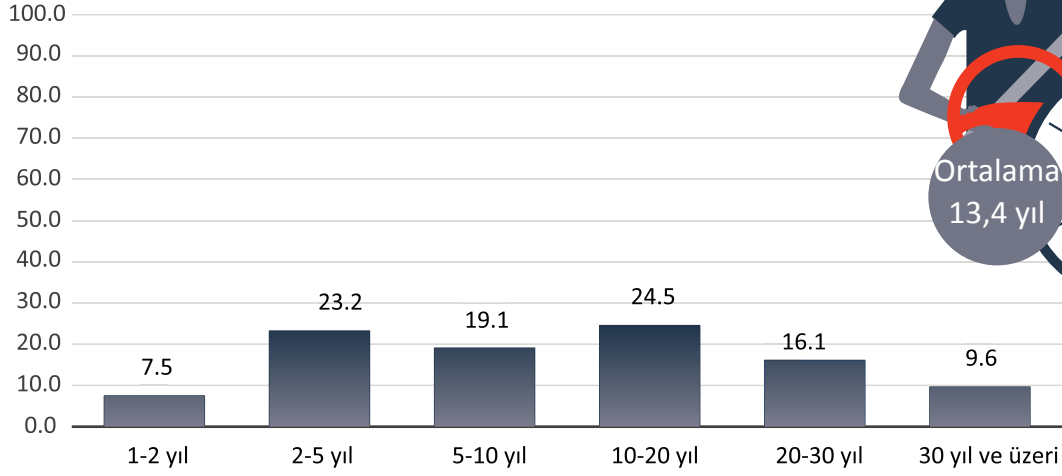


SES %

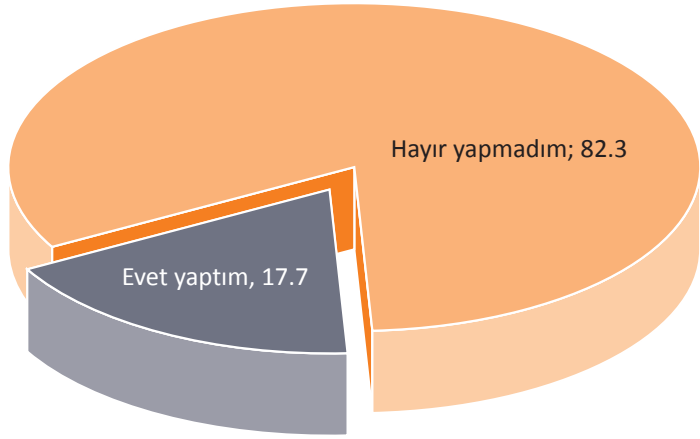


Genel Dağılım

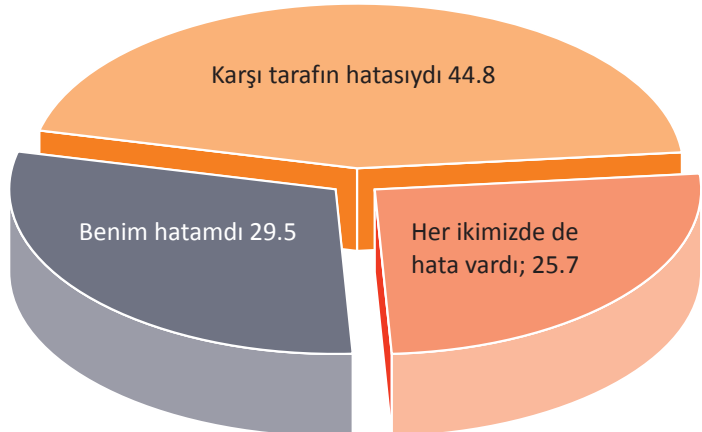
Kaç yıldır aktif olarak araç kullanıyorsunuz? %



Şu ana kadar araç kullanırken sürme ve hafif çarpma dışında maddi hasarlı bir kaza yaptınız mı? %



Samimiyetle cevap vermenizi rica ederiz: Yaptığınız kazada kusur kimdeydi? %

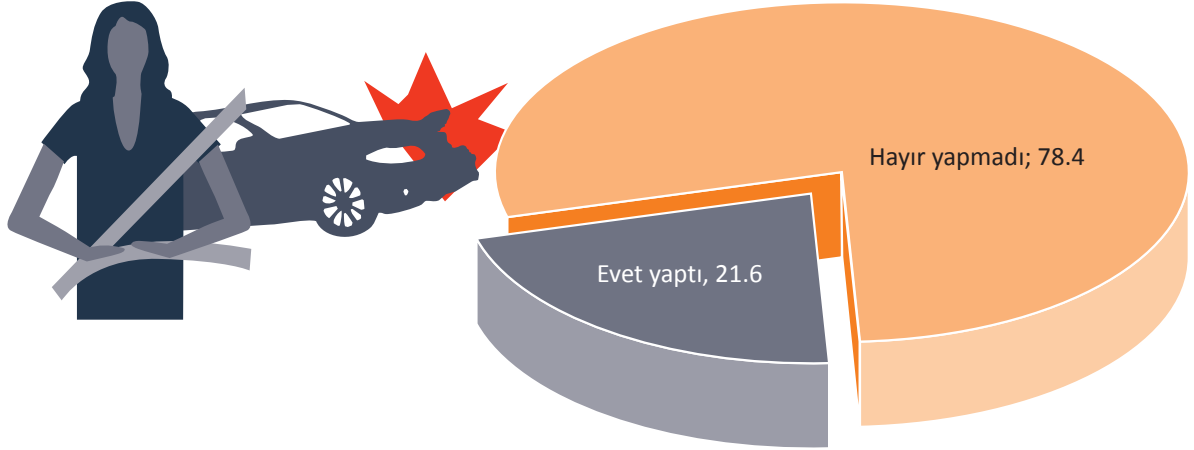


S1. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

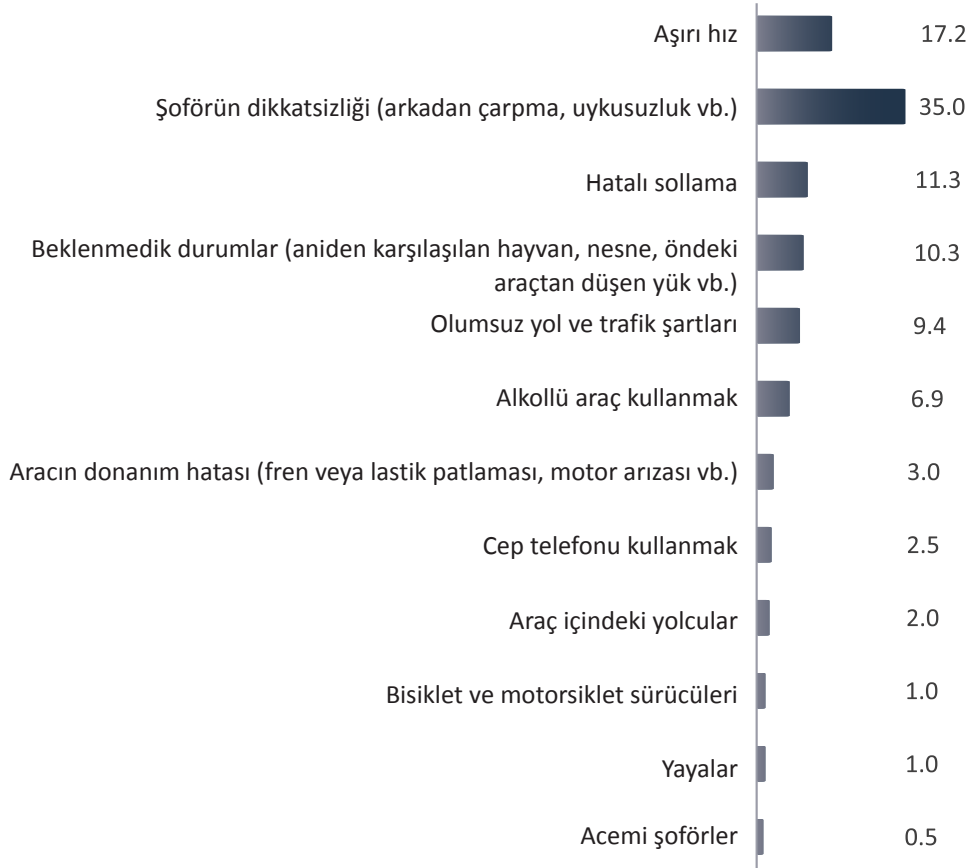
S2. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S3. Baz: #107 kişi*2 kişi cvp vermemiştir.

Şu ana kadar sizin kullanmadığınız ancak içinde bulunduğunuz bir araç sürme ve hafif çarpma dışında maddi hasarlı bir kaza yaptı mı? %



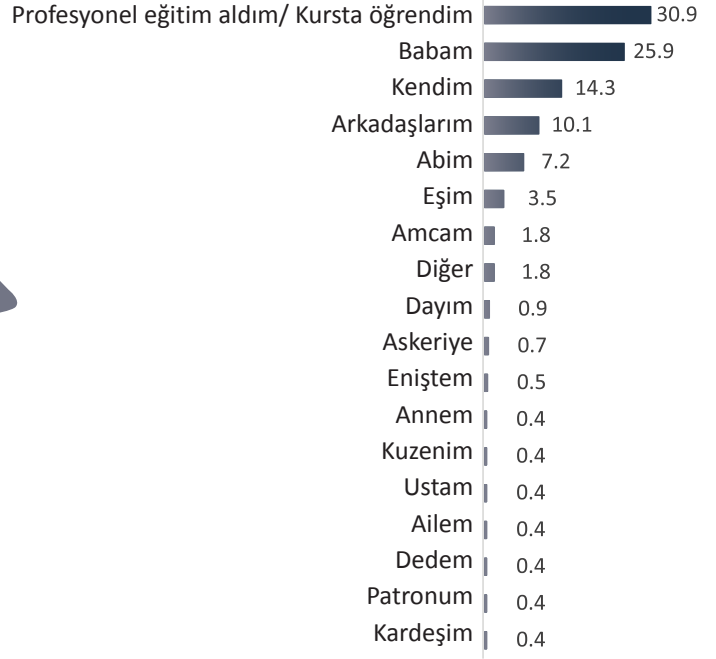
İçinde yer aldığınız bu trafik kazalarının sebebi/ sebepleri aşağıdakilerden hangileriydi? %



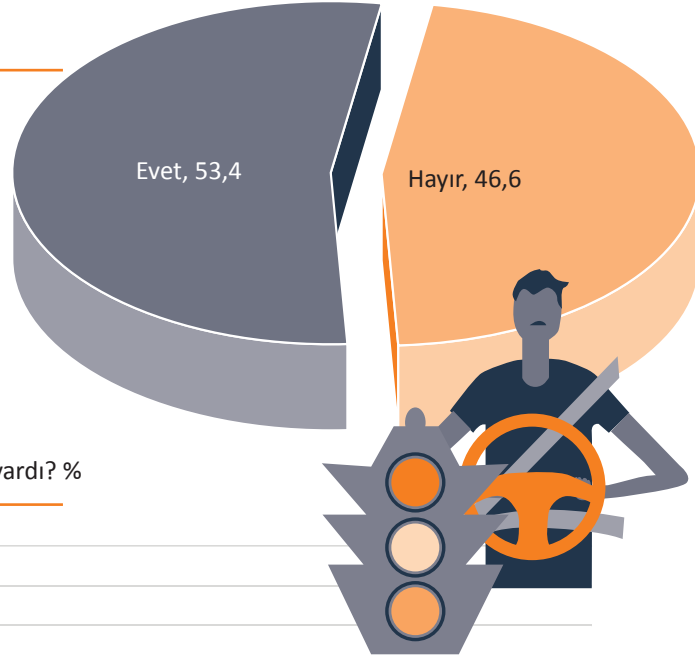
S4. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S5. Baz: #130 kişiden*203 adet cvp vermiştir.

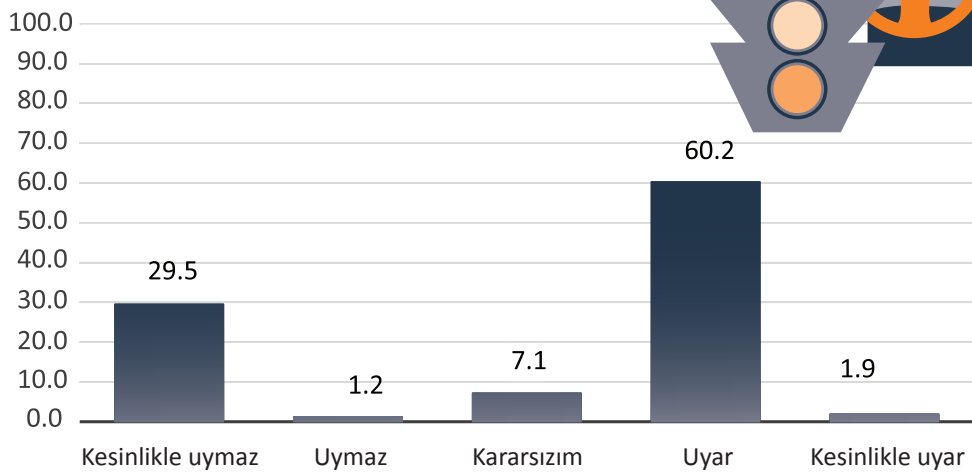
Size araç kullanmayı ilk kim öğretti? %



Babanız araç kullanır mı/ kullanır mıydı? %



Babanız trafik kurallarına ne ölçüde uyar/ uyardı? %

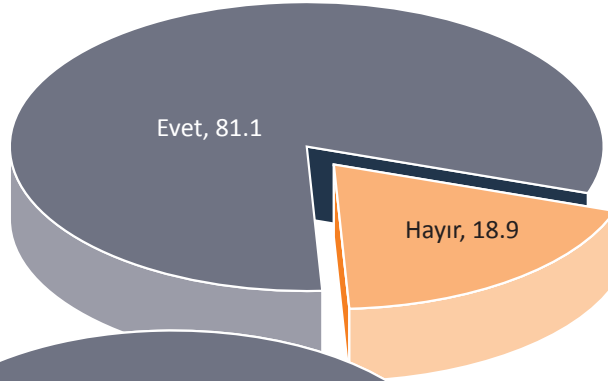


S6. Baz: #603*567 kişi cvp vermiştir.

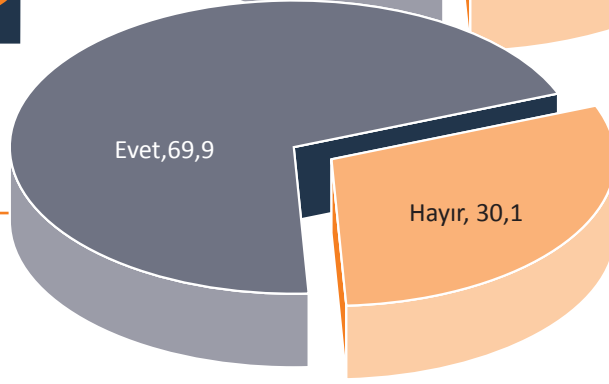
S7. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S8. Baz: #603*322 kişi cvp vermiştir.

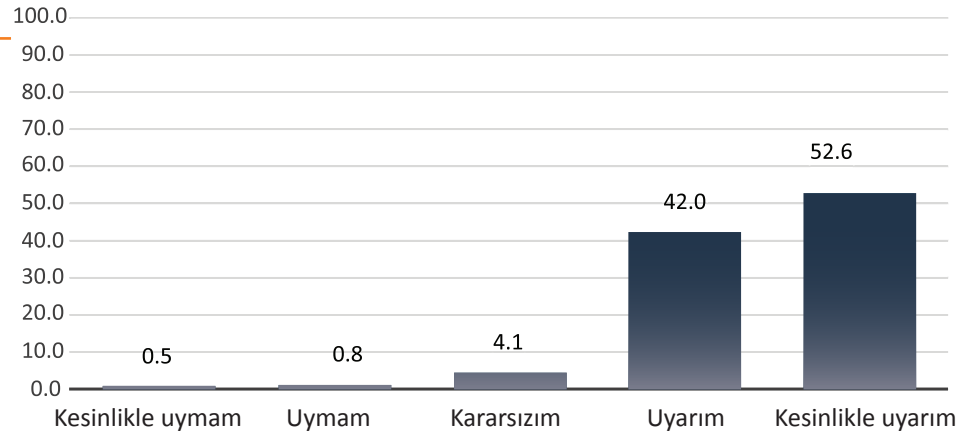
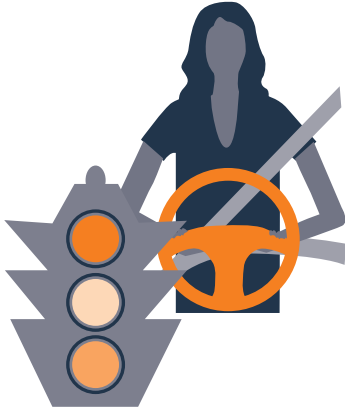
Babanız emniyet kemeri takar mı/ takar mıydı? %



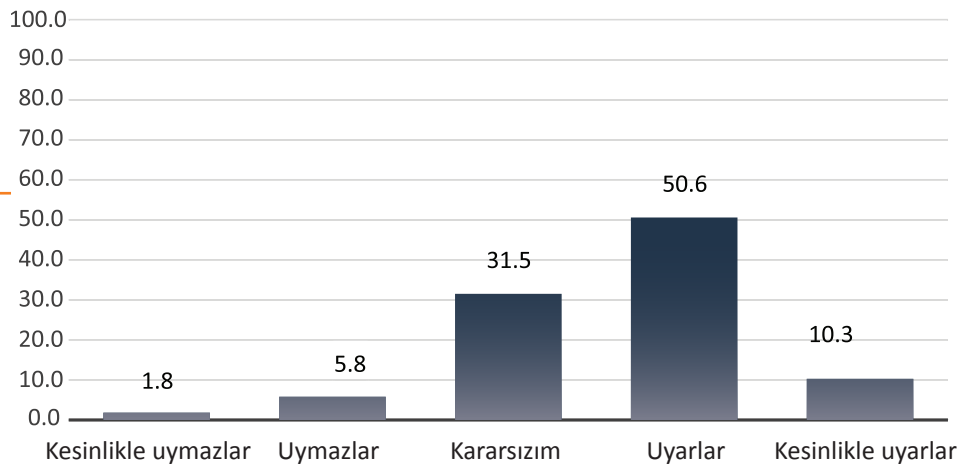
Babanız diğer yolcuların emniyet kemeri takmasını sağlar mı/ sağlar mıydı? %



Samimiyetle yanıt vermenizi rica ediyorum. Siz araç kullanırken; trafik kurallarına ne ölçüde uyersiniz? %



Yakın çevreniz, arkadaşlarınız ve dostlarınız trafik kurallarına ne derecede uymaktadır? %



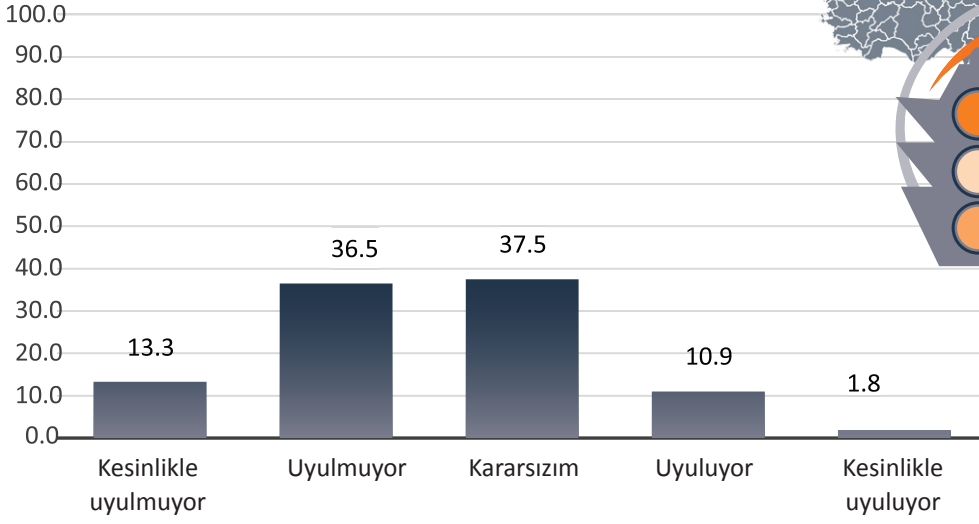
S9. Baz: #603*322 kişi cvp vermiştir

S10. Baz: #603*322 kişi cvp vermiştir.

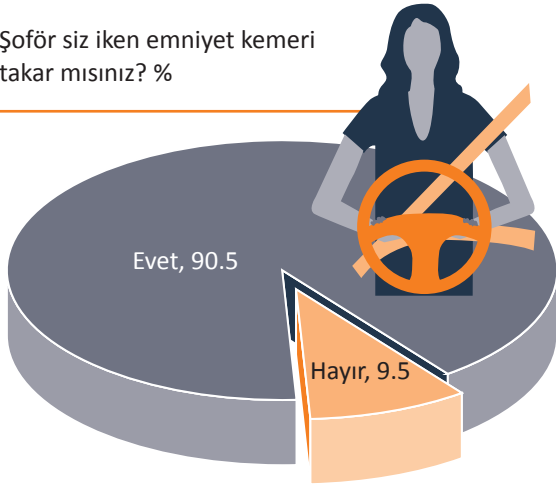
S11. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S12. Baz:Tüm katılımcılar #603 kişi

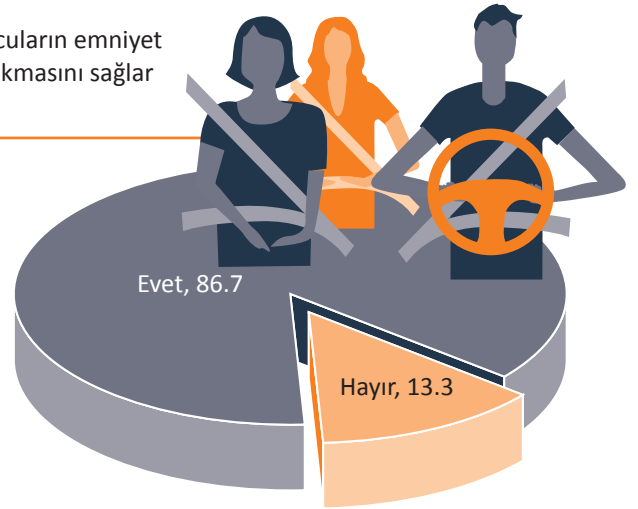
Sizce Türkiye'de trafik kurallarına ne derecede uyulmaktadır? %



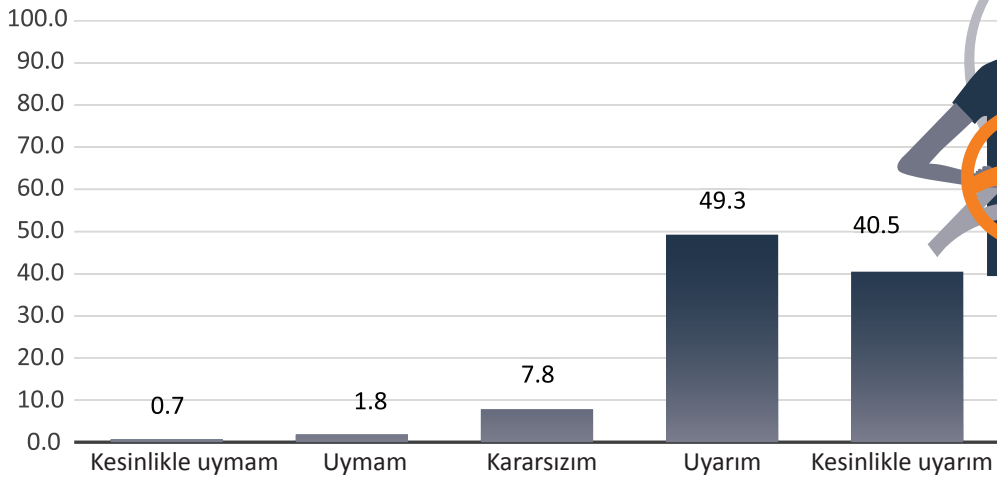
Şoför siz iken emniyet kemeri takar mısınız? %



Diğer yolcuların emniyet kemeri takmasını sağlar mısınız?



Trafikte seyrederken "hız kurallarına" ne ölçüde uyarınız? %

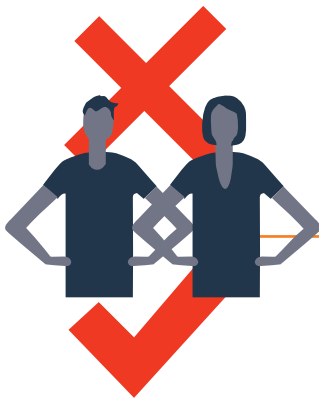


S13. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

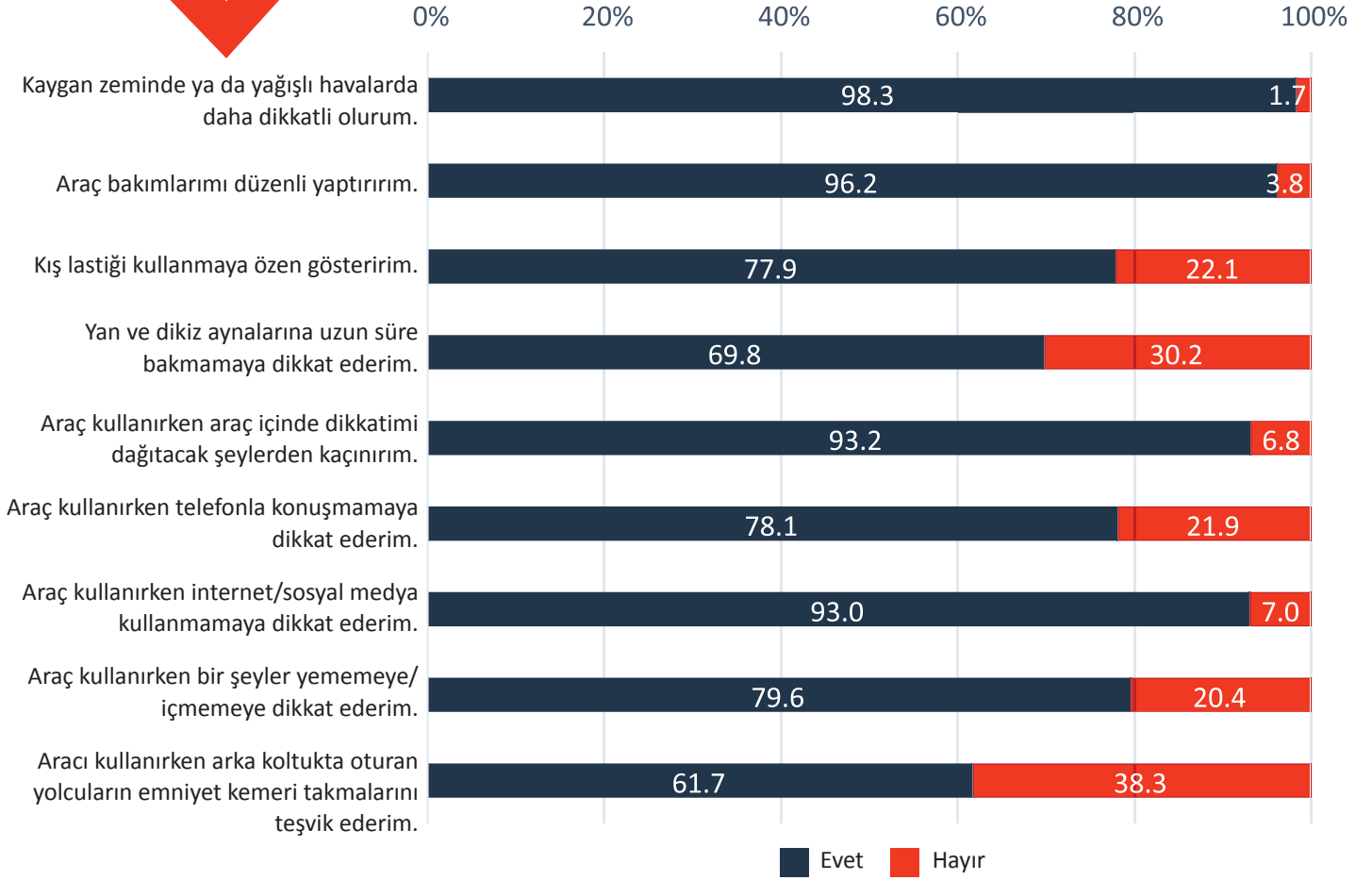
S14. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S15. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S16. Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi



Aşağıdakilerden hangilerini yaparsınız? Hangilerini yapmazsınız?



Bir sürücü olarak diğer sürücülerin sık yaptığı hatalar nelerdir? %

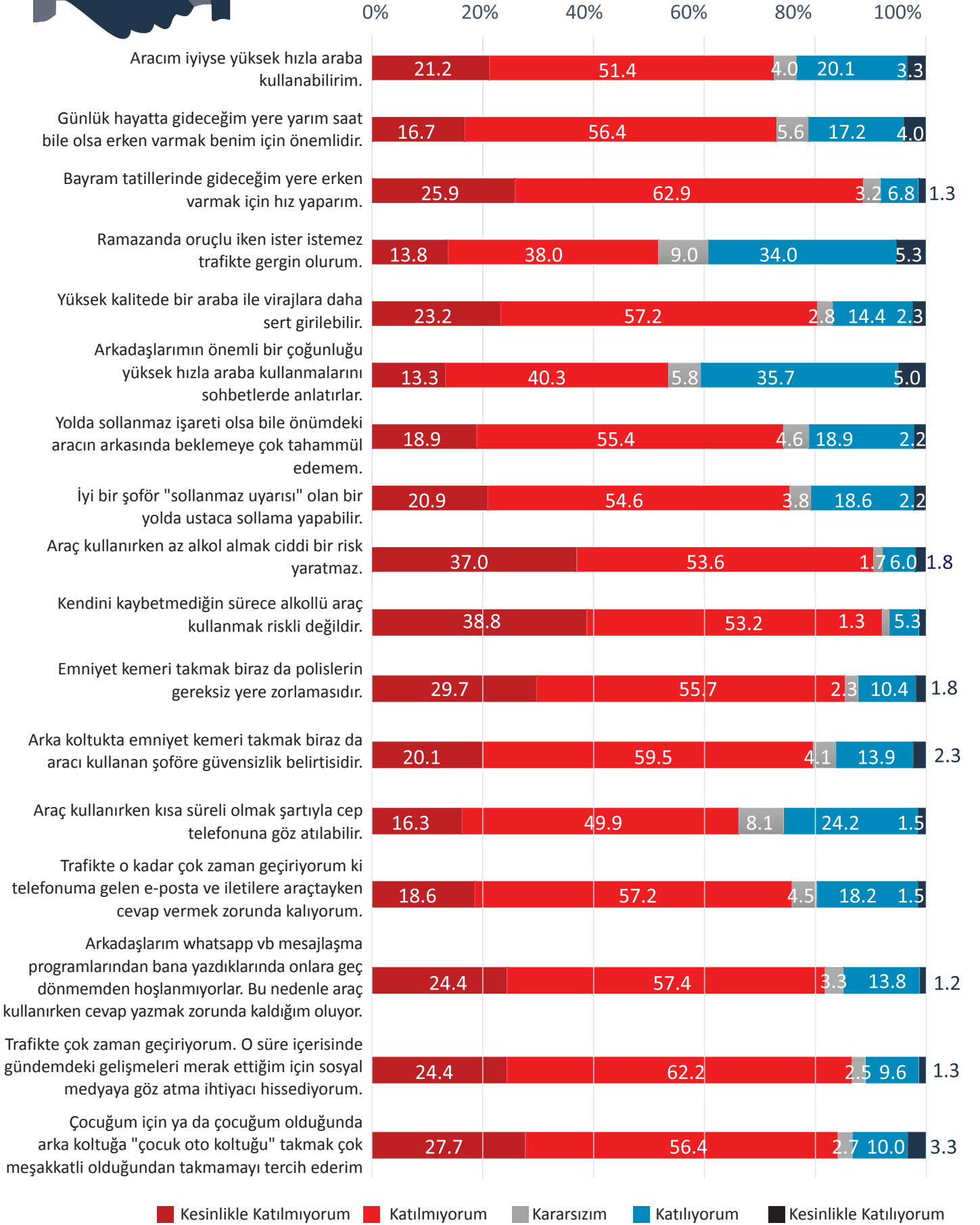


S.17 Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S.18 Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

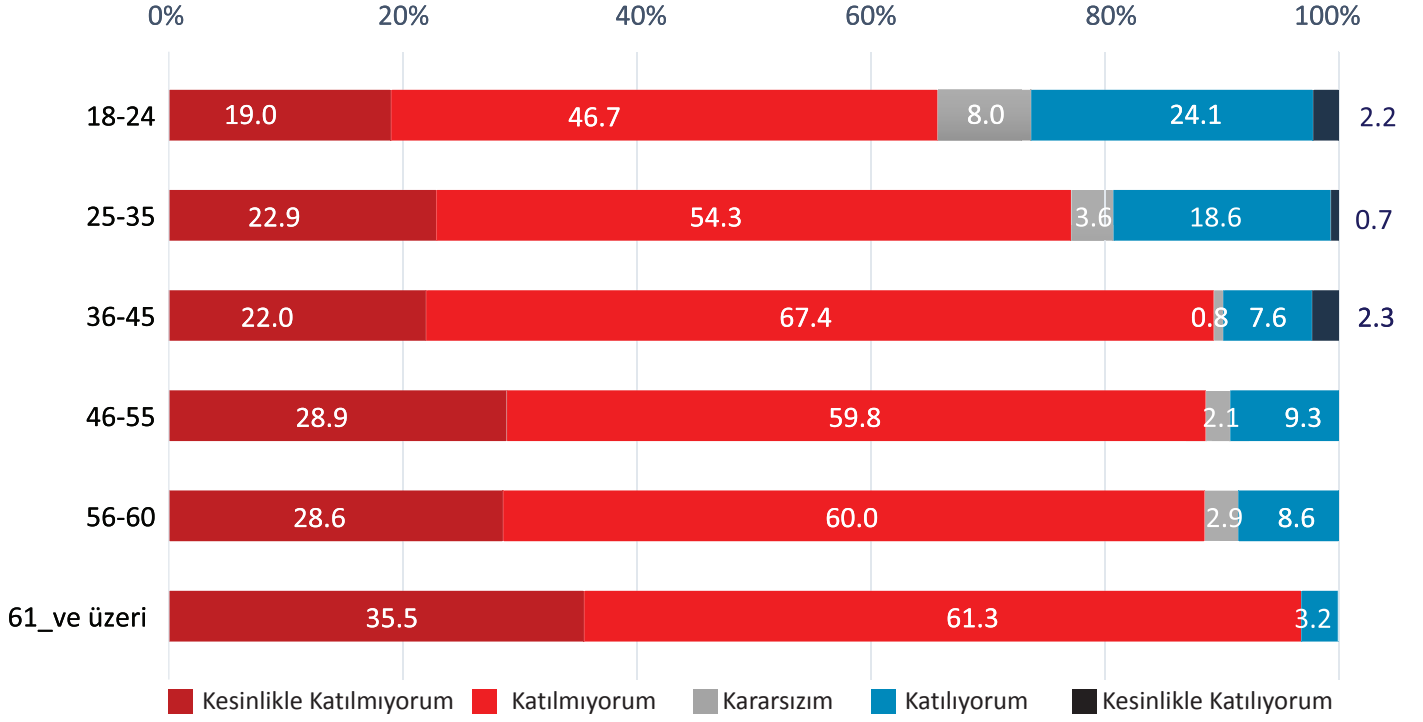


Aşağıdaki ifadelerle ne derecede katılırsınız? %

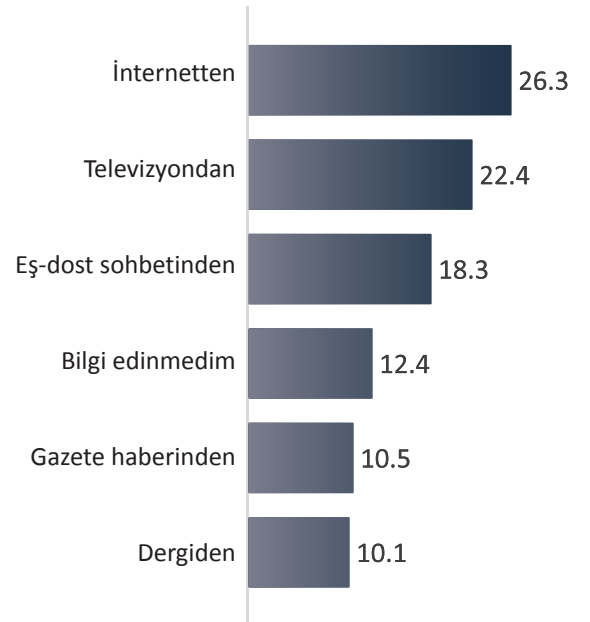
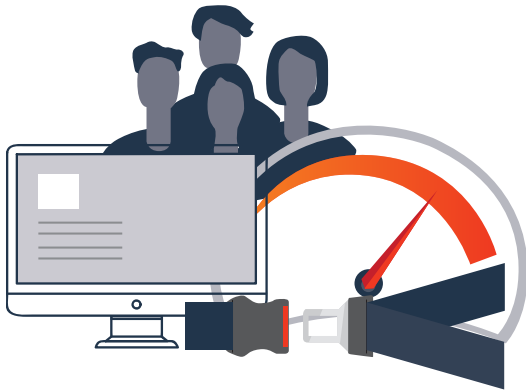


S.19 Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S.27. Yaşınız kaçtır?* S19. Arkadaşlarım whatsapp vb mesajlaşma programlarından bana yazdıklarında onlara geç dönmemden hoşlanmıyorlar. Bu nedenle araç kullanırken cevap yazmak zorunda kaldığım oluyor. %



Ehliyetinizi aldıktan sonraki yıllarda "trafik güvenliği" hakkında aşağıdaki kaynakların hangilerinden bilgi edindiniz? %



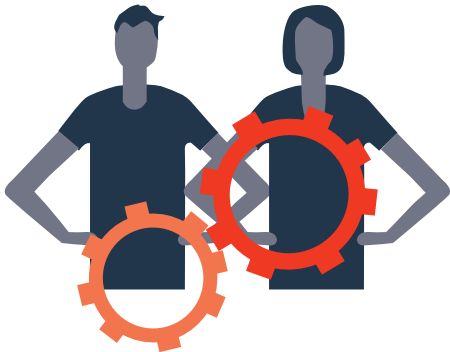
S.19 Baz: Tüm katılımcılar #603 kişi

S.20 Baz: Tüm katılımcılar #603*936 adet cvp alınmıştır.

Sizce yol güvenliği açısından sorun yaratan konular nelerdir? %



Türkiye’de “trafik hizmetlerinden” sorumlu yetkili siz olsaydınız ilk olarak neyi değiştirdiniz? %



S.21 Baz: Tüm katılımcılar #603*647 adet cvp alınmıştır.

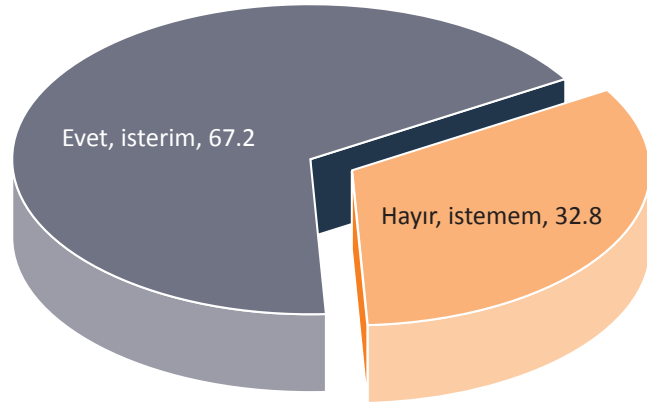
S.22 Baz: #542 kişi cvp vermiştir.



Trafik kazalarının azaltılması için önerileriniz nelerdir? %



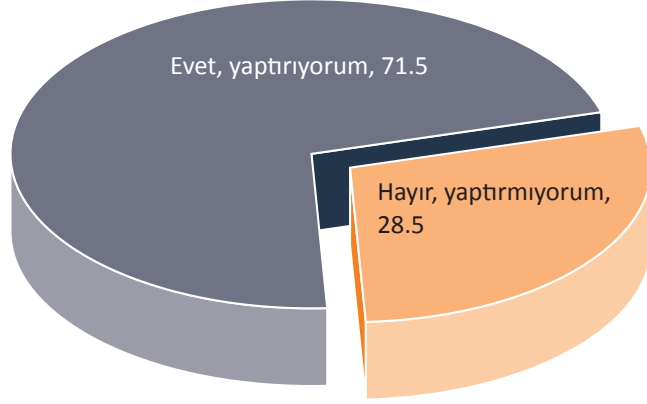
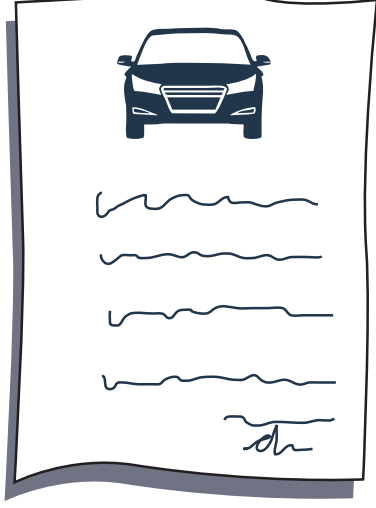
Trafik güvenliğini atıracak bir kampanya yapılırsa gönüllü olmak ister misiniz? %



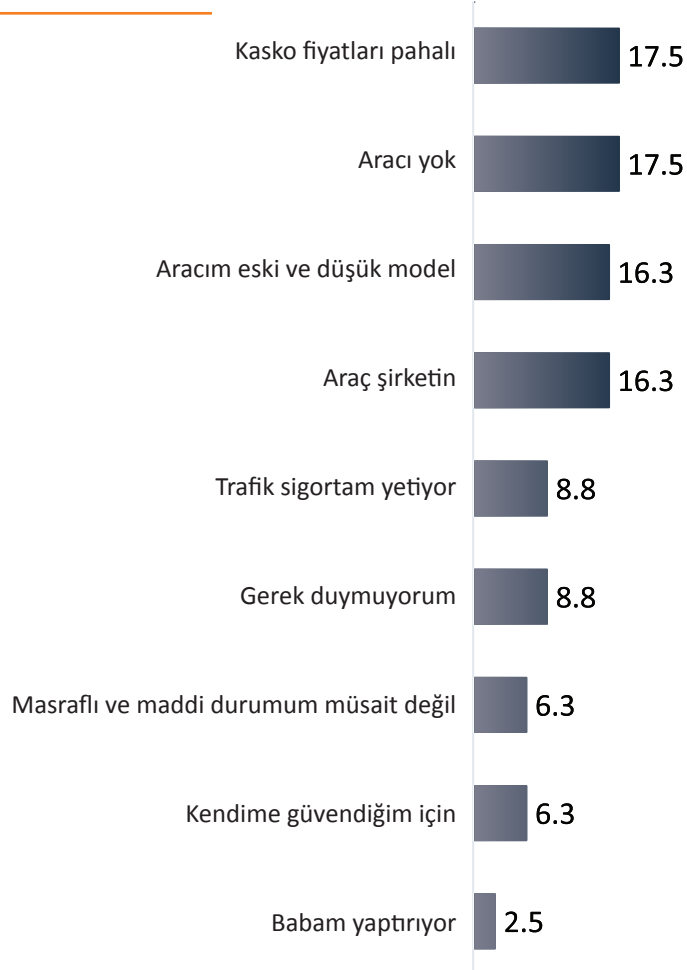
S.23 Baz: Tüm katılımcılar #603*990 adet cvp alınmıştır.

S.24 Baz: Tüm katılımcılar #603.

Araba sigortası yani Kasko yaptırıyor musunuz? %



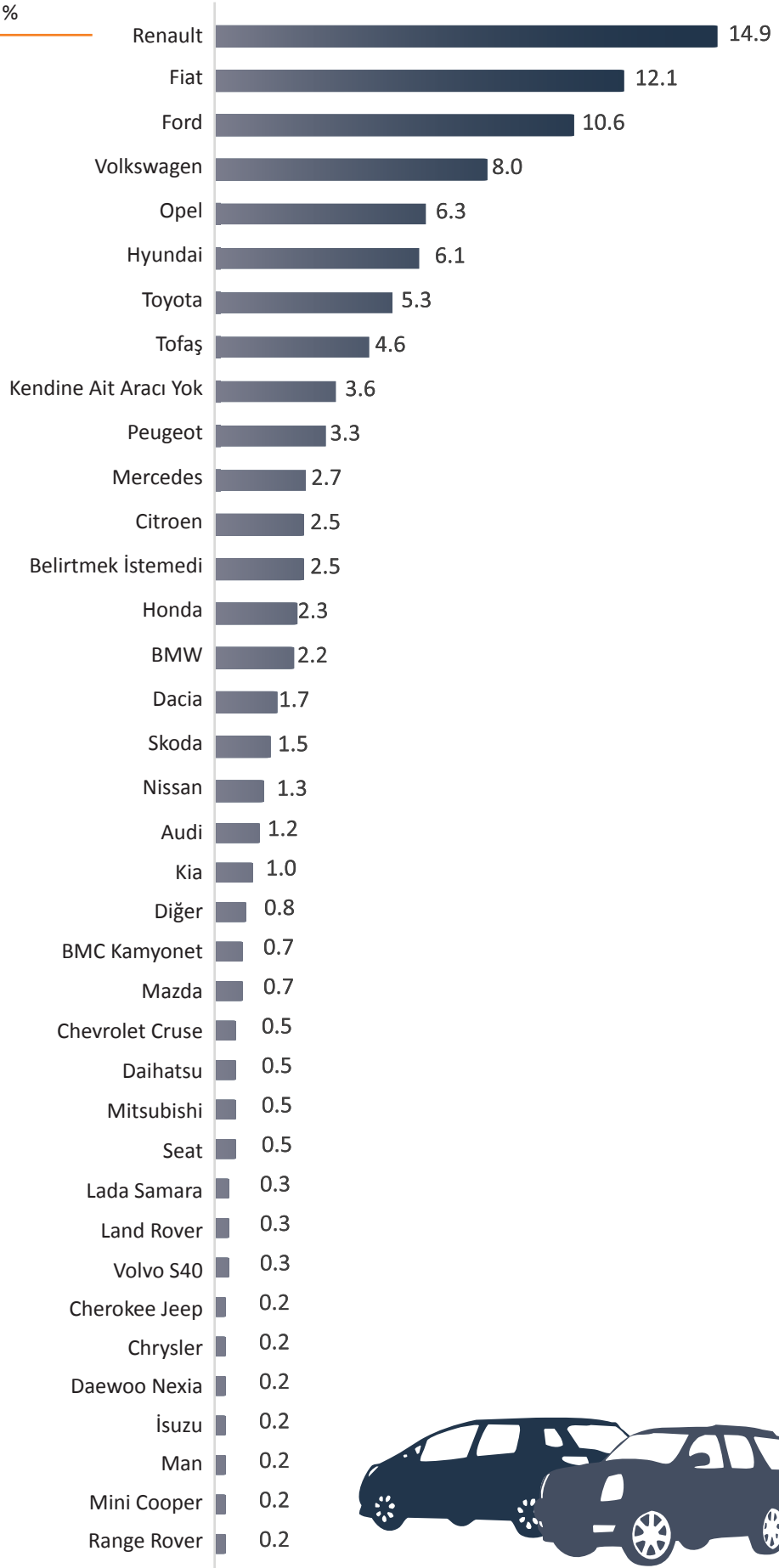
Kasko yaptırmama nedeni %



S.25 Baz: Tüm katılımcılar #603.

S.25.1 Baz: #603*172 kişi cevap vermiştir.

Aracınızın markası? %



S.26 Baz: Tüm katılımcılar #603*990 adet cvp alınmıştır.



IV. SONUÇ VE KAMU İÇİN 6 ÖNERİ

IV. SONUÇ VE KAMU İÇİN 6 ÖNERİ



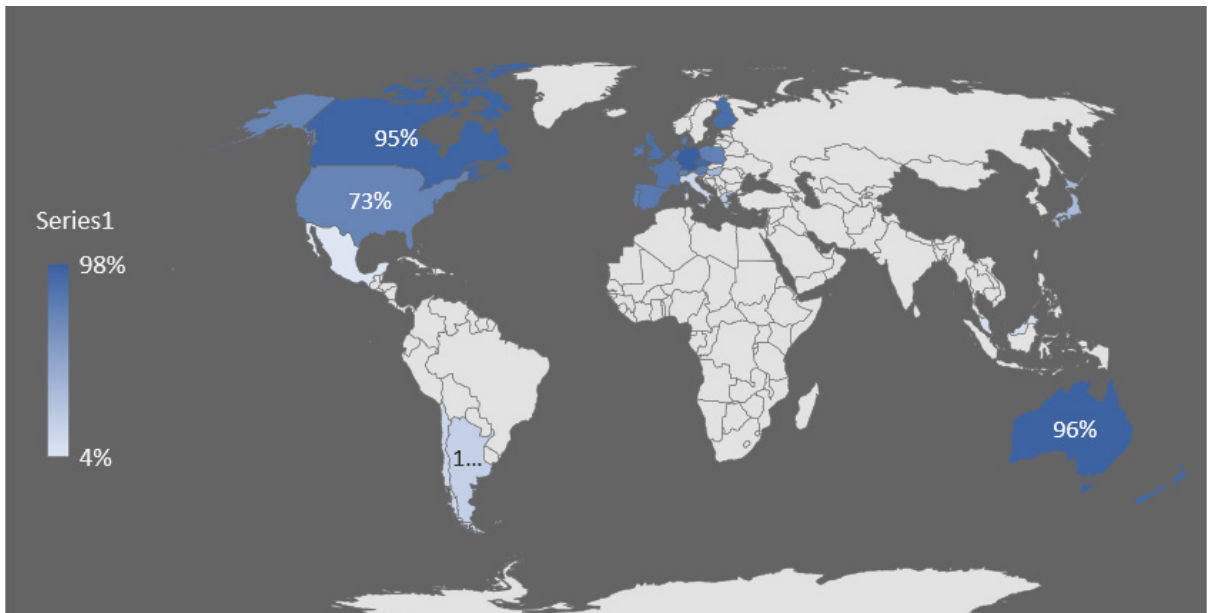
ÖNERİ 1 : ARKA KOLTUKTA KEMER KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASI

Birçok OECD ülkesinin aksine Türkiye’de arka koltukta oturan yolcuların emniyet kemeri takma zorunluluğu bulunmamaktadır. Yol güvenliği anketi sonuçlarından da görüleceği üzere, **araç sürücülerinin yaklaşık % 40’ı arka koltuktaki yolcuların emniyet kemeri takıp takmamalarını önemsememektedir. Keza ankete katılanların yaklaşık % 17’si arka koltukta emniyet kemeri takılmasını aracın şoförüne güvensizlik olarak algılamaktadır.** Oysa ki arka koltuk yolcularının da aynen aracın önde oturanlarda olduğu gibi emniyet kemeri takmaları, yol güvenliğini artıran bir unsur olacaktır. Nitekim birçok OECD ülkesinde, arka koltukta oturanların da emniyet kemeri takmalarının zorunlu hale gelmiş olması bu saptamanın önemine işaret etmektedir.

Emniyet kemeri kullanımı, yol kazalarında yaralanma ve ölümlerin engellenmesindeki en etkili tedbirler arasında yer almaktadır.



Kaynak : Insuring safer roads 2017

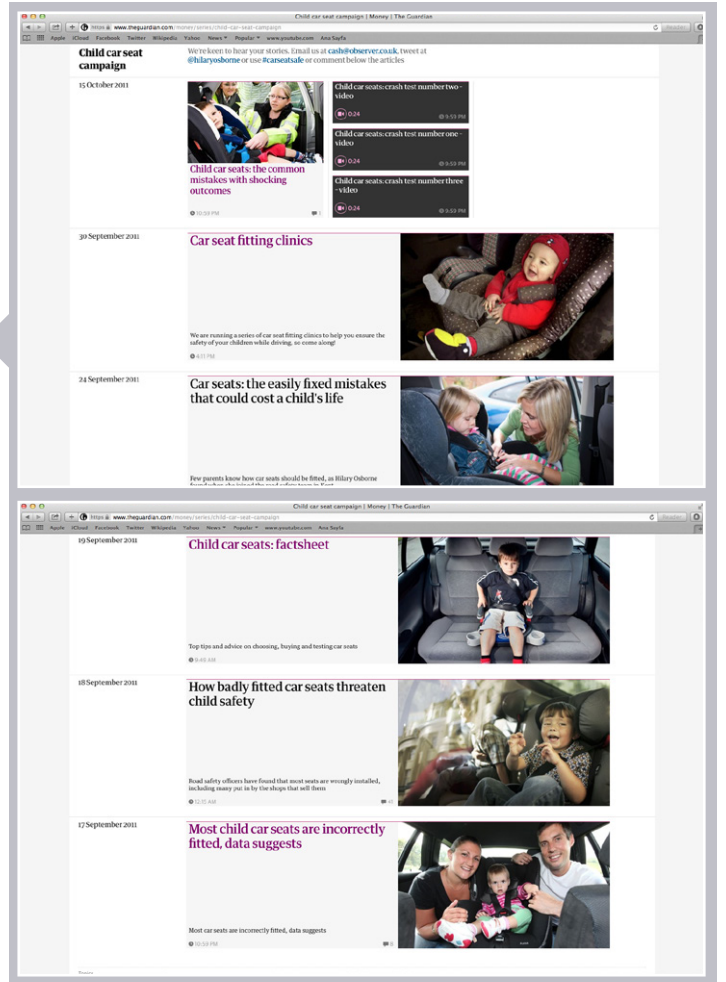


Şekil 1 Grafik (Arka Koltukta Emniyet Kemeri Kullanımı – Seçilmiş Ülkeler)

Türkiye'deki trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanmalara dair tutulan istatistiklerde arka koltuk yolcularına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak 0-14 yaş çocukların trafik kazaları ile bağlantılı ölüm ve yaralanmalarına dair bir değerlendirmede bulunabilir. **OECD ülkelerinde trafik kazalarında hayatını kaybedenler arasında 0-14 yaş çocukların oranının ortalaması % 3'dür. Oysa ki Türkiye'de bu oran 2015 yılı için % 8 olarak hesaplanmaktadır.** Bu oranın bu derece yüksek olmasının bir nedeni de çocukların oturdukları arka koltuklarda çocuk koltuğu kullanımı ile emniyet kemeri bağlama alışkanlığının düşük olmasıdır.

Dolayısıyla arka koltukta oturan çocuk, genç veya yaşlı yolcuların emniyet kemerlerini kullanma bilinci ve alışkanlığını artıracak kampanyaların şart olduğunu düşünmekteyiz. Keza Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı tarafından yayınlanan yeni bir araştırma sonuçlarına göre¹, ülkemizde yasal olarak zorunlu tutulmuş olmasına rağmen, Türkiye genelinde sürücülerin yalnızca %50 'si, ön koltuk yolcularının %40,6'sının emniyet kemeri kullanmakta oldukları tespit edildiğinden, daha genel anlamda emniyet kemeri kullanımının yaygınlaştırılması için de kampanya düzenlemesi gereği görülmektedir.

Bu çerçevede, çocuk koltuğu kullanımı konusunda toplumsal bilincin geliştirilmesi ve çocuk koltuğu kullanımının özendirilmesi için yurtdışında etkili olmuş bazı kampanya örnekleri bulunmaktadır. Örneğin İngiltere'deki büyük medya organları arasında yer alan The Guardian gazetesi, 2011 yılında bir ayı çocuk araba koltuğu temasına ayırmış ve birbiri ardına bu konu ile ilgili makalelere web sitesinde yer vermiştir. Makale dizisi ayrıca bu amaçla hazırlanmış olan görsel malzeme ile desteklenmiştir (<https://www.theguardian.com/money/series/child-car-seat-campaign>). Aynı amaca yönelik olarak bir diğer başarılı kampanya örneği de Rusya'da yapılmıştır. İlgili sivil toplum kuruluşları ile devlet kurumlarının işbirliği ile 2011 yılında başlatılan bu farkındalık kampanyası, aradan 4 yıl geçtikten sonra tekrarlanmıştır (http://rsrussia.org/campaigns/car_seats_for_children-14/). Youtube üzerinde yüksek görüntülenme sayılarına ulaşan bir görsel prodüksiyon ile desteklenen ve çocuklu ailelere yönelik bu kampanya sayesinde, çocuk koltuğu kullanımının önemi vurgulanmaktadır.



1- http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Kitaplar/Emniyet_Kemeri_2016.pdf



ÖNERİ 2 : ARAÇ SÜRÜCÜLERİNİN CEP TELEFONU KULLANIMLARININ CAYDIRILMASI

Trafik kazalarında araç sürücülerinin dalgınlıkları ön planda yer alan nedenler arasında yer almaktadır. Bu bağlamda araç sürücülerinin sürüş halindeyken cep telefonu kullanmaları sürüş ve yol güvenliği performansını etkileyen bir alışkanlık olarak görülmektedir. Aslında Türkiye’de dahil olmak üzere hemen hemen bütün OECD ülkelerinde, sürücülerin cep telefonu kullanmalarına dair yasaklar bulunmaktadır. Cep telefonu kullanımına ancak “hands free” ellerin serbest olduğu durumlarda izin verilmektedir. Ancak buna rağmen sürücülerin cep telefonu kullanımları engellenememektedir.

Örneğin Kanada’da 2012 yılında yapılan ve ülkenin birçok mahalindeki 100 bine yakın ticari araç sürücüsünün gözlemlendiği bir çalışmada, araç sürücülerinin % 5’ine yakının araçlarını kullanırken aynı zamanda cep telefonlarını da kullandıkları saptanmıştır. Bu oran İtalya’da % 5, Yunanistan’da % 9 olarak verilmektedir². Keza Dünya Sağlık Örgütü WHO bulgularına göre, cep telefonu ile konuşan araç sürücülerinin kaza yapma ihtimalleri diğer sürücülere oranla 4 kat daha yüksektir³.

Türkiye’de yol güvenliği ile ilgili yapılan ankette de bu doğrultuda önemli bulgular elde edilmiştir. Ankete katılanların yaşadıkları trafik kazalarının % 2.5’ünün cep telefonu kullanımından kaynaklandığını ifade etmektedirler. Şöför dikkatsizliği ise kazaların % 35’inin nedeni olarak gösterilmektedir. Keza aynı ankette araç sürücülerinin cep telefonu kullanım alışkanlıkları da sorgulanmıştır. Buna göre **araç kullanırken cep telefonu kullanan ve bunu bir sorun olarak görmeyen % 22’lik bir kesim bulunmaktadır. Keza araç kullanırken kısa süreli olmak şartıyla cep telefonuna bakılabileceğini düşünenlerin oranı % 26’dır. % 14’lük bir kesim ise, cep telefonu ile konuşmanın da ötesinde araç kullanırken sosyal medya üzerinden mesajlaşmaya devam etmektedir. Bu oran, 18-24 yaş grubunda % 26’ya çıkmaktadır.**

Ülkemizde trafik cezaların dağılımına da bakıldığında, Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre cep telefonu kullanımından dolayı 135.000 sürücüye ceza kesildiği görülmektedir. Bu haliyle cep telefonu kullanım yasağının ihlali, aşırı hız ve emniyet kemeri ihlalinin sonra 3. Sırada yer almaktadır.



2- OECD & International Transport Forum . “Road Safety Annual Report 2016”

3- Global status report on road safety, World Health Organization, 2015

Bu sonuçlar ışığında sürücülerin cep telefonu ve sosyal medya kullanım alışkanlıklarının azaltılmasına yönelik toplumsal bilinçlendirme kampanyalarının faydalı olacağı düşünülmektedir.

ÖNERİ 3 : TRAFİK GÜVENLİĞİNE DAİR İLETİŞİM KAMPANYALARINDA DİJİTAL VE SOSYAL MEDYA KULLANIMI

Ülkemizde uzun süredir trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik gerek kamu gerek diğer ilgili paydaşlar tarafından düzenli olarak iletişim kampanyaları düzenlenmektedir. Bu kampanyalar genelde geleneksel medya - radyo, televizyon spotları, yazılı basın içerikleri ve outdoor reklamları şeklinde kurgulanmıştır. Ancak günümüzde bu kategoriler arasında sosyal medyaya da yer verilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bunun özellikle yeni ehliyet alan gençlere gerekli mesajların ulaştırılması bakımından önemine dair veriler yol güvenliği anketinde yer almaktadır. Örneğin ehliyet alındıktan sonraki dönemde yol güvenliğine ilişkin bilgi edinmede İnternet % 26'lık bir oran ile birinci sırada yer almaktadır. Bilgilendirmede televizyonların payı % 22, gazetelerin payı ise % 10 olarak ölçülmüştür.

Benzer bulguların görüldüğü diğer OECD ülkelerinde de dijital ve sosyal medya ağırlıklı yol güvenliğine ilişkin iletişim kampanyaları gittikçe ağırlık kazanmaktadır. Örneğin 2015 yılında Fransa'da başlatılan ve trafik güvenliği ile ilgili toplumun bilgi seviyesini artırmayı amaçlayan kampanya - www.securite-routiere.gouv.fr/en-parler-agir/a-l-epreuve-des-faits - yalnızca bu mecralardan yürütülmektedir.

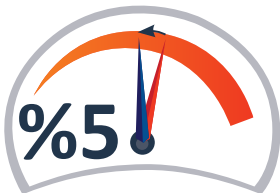
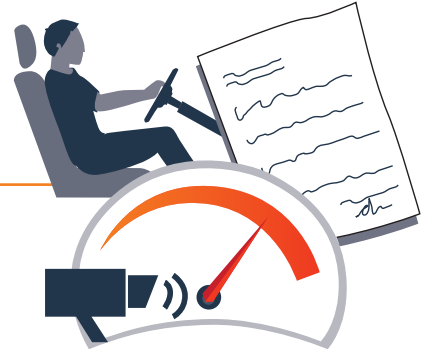


ÖNERİ 4 : TRAFİKTE AŞIRI HIZIN CAYDIRILMASI VE TEKNOLOJİK ÇÖZÜMLER

Aşırı hızın, trafik kazalarının en önde gelen nedenlerinden biri olduğu bilinmektedir.

Bu konu denetimlerde de ön plana çıkmaktadır.

Türkiye'de 2015 yılında verilen trafik kurallarının ihlaline dair toplam 1.2 milyon ceza içinde, hız limitinin aşılması 518 bin ceza sayısı ile birinci sırada yer almaktadır.



Ortalama hızda
%5 azaltma



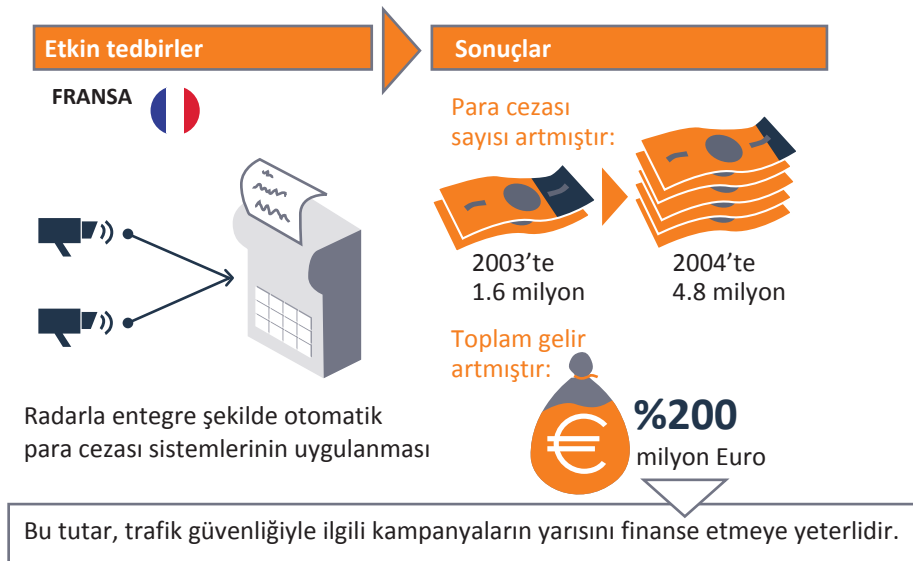
ölümlü
kazalarda

%30
azalma sağlar

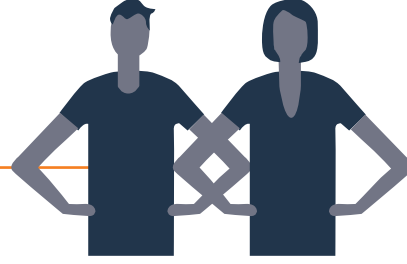
Kaynak : Insuring safer roads 2017

Öte yandan aşırı hızın gerek sürücü ve yolculara gerek yolda karşılaşılabilecek araçlı veya araçsız diğer insanlar bakımından yarattığı risklerin sürekli gündemde tutulmasına ihtiyaç olduğu da yol güvenliği anketinden görülmektedir. Ankete katılanların yaşadıkları trafik kazalarının % 17'sinin aşırı hızdan kaynaklandığını ifade etmektedirler. Gene anket katılımcılarını göre, aşırı hız % 22'lik oranla diğer araç sürücülerinin en sık yaptıkları trafik kuralı ihlalleri arasında yer almaktadır. **Katılımcıların yaklaşık dörtte biri, araçları iyiye aşırı hız yapabileceklerini düşünmektedirler.** Bir diğer ilginç bulgu da aşırı hız olgusunun toplumsal kabulüne ilişkindir. **“Arkadaşlarımla önemli bir çoğunluğu yüksek hızla araba kullanımlarını sohbetlerde anlatırlar” ifadesine katılanlar % 40 olmuştur.** Bu bulgular doğrultusunda, sürdürülen trafik denetim faaliyetlerinin yanı sıra, aşırı hızın toplum nezdinde adeta “ayıplı” bir davranış biçimine dönüştürülmesine dair bir iletişim kampanyasının tasarlanabileceği akla gelmektedir.

Öte yandan bir yandan aşırı hızın caydırılması ama daha genel anlamda yol güvenliği kurallarına uyumun daha etkin biçimde denetlenmesini teminen, teknolojik çözümlerin daha yaygınlıkla kullanılması da faydalı olacaktır. Özellikle otoyollarda mevcut olan hızlı geçiş sistemlerinin aynı zamanda hız kontrolü için de kullanımına başlandığı müşahade edilmektedir. Daha önce önce şehir içi trafik ile sınırlı olan bu uygulamaya, şehirlerarası yollarda da etkinlik kazandırılması ve bu suretle “hız koridoru” olarak adlandırılan bu denetim mekanizmasına daha fazla yaygınlık kazandırılması, dünyada yol güvenliğinin sağlanması bakımından hayata geçirilen uygulamalarla da örtüşmektedir. Bu nitelikteki teknoloji tabanlı çözümlerin, trafik kazalarının azaltılması ve daha yüksek bir yol güvenliği performansı yakalanması bakımından faydaları kanıtlanmıştır.



ÖNERİ 5 : GÜVENLİĞİ İLE İLGİLİ KAMU ÖZEL SEKTÖR ORTAKLIKLARININ GÜÇLENDİRİLMESİ



Yol güvenliğine dair sürekli gelişen kamu tedbirlerinin etkinliğinin artırılması ve toplumsal bilincin güçlendirilmesi bakımından bu alana münhasır kamu-özel sektör ortaklıklarının güçlendirilmesi ele alınmalıdır. Yeni mevzuatın geliştirilmesi aşamasında da yardımcı olacak bu nitelikteki yapılanmalar birçok gelişme yolundaki ülkelerin yol güvenliği performanslarının iyileşmesine katkıda bulunmuştur. Örneğin Meksika’da, AXA tarafından desteklenen “Reaccione por la Vida” adlı sivil toplum kuruluşu kamu idaresi ve yerel yönetimlerle işbirliğine gitmek suretiyle yol güvenliğine dair mevzuatın güçlendirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Keza Uluslararası Otomobil Federasyonu - The Federation Internationale de l’Automobile (FIA) – Yol Güvenliği ile ilgili yüksek seviyeli bir komisyon oluşturmuştur ve Amerika Kıtası Kalkınma Bankası ile işbirliği içinde sigorta şirketlerinin Latin Amerika çapında yol güvenliği konusunda daha aktif olmalarını özendirmeye yönelmiştir. Türkiye’de de kamunun daha kalıcı biçimde işbirliğinde bulunacağı bir kamu-özel sektör yapılanmasının teşvik edilmesi yararlı olacaktır.

ÖNERİ 6 : GÖNÜLLÜ TRAFİK MÜFETTİŞLİĞİ UYGULAMASININ GÜÇLENDİRİLMESİ



Bu bağlamda son olarak, 1997 yılında hayata geçirilen fahri trafik müfettişliği kurumunun güçlendirilmesi de faydalı olacaktır. Dünyada da Güney Afrika Cumhuriyeti (GAC) haricinde benzer bir uygulama bulunmadığının altı çizilmelidir. Kaldı ki GAC’deki uygulama da Türkiye’dekinden oldukça farklıdır. GAC’de bu konuda gönüllü olmak isteyenler kayıt formlarını ilgili trafik denetime birimine göndermekte ve herhangi bir sayısal sınırlamaya tabi tutulmadan bu sıfatı kullanabilmektedir. Ayrıca bir kamu-sivil girişim ortaklığı olarak hayata geçirilmiş bulunan www.arrivealive.co.za web sitesi üzerinden de başvuruda bulunabilmektedirler. Buna karşılık, Türkiye’deki gönüllü müfettişlere oranla daha sınırlı haklara sahiptirler. Trafikte veya trafik kazaları sonrasında herhangi bir müdahalede bulunamamakta, ceza yazamamakta, yalnızca gördükleri kural ihlallerini GAC’nin Ulusal Trafik Çağrı Merkezi vasıtasıyla ilgililere ulaştırmaktadırlar.

Kamunun trafik güvenliğini sağlanmasına yönelik denetim faaliyetlerinde yardımcı olduğu bilinen fahri mufettişlik uygulamasının daha etkinleştirilmesi için illerdeki kayıtlı araç sayısının binde ikisi olarak ifade edilen fahri mufettiş sayısının birçok ilde istenilen sayıya ulaşması için ilave bir çaba gerekmektedir. Halihazırda görev yapan trafik mufettişi sayısı ilgili dernek verilerine göre 22.690 olarak verilirken ülke çapında kayıtlı motorlu kara taşıtı sayısı Ocak 2017 itibarıyla 19 milyona ulařmıřtır⁴. Onbinde oniki olarak hesaplanan oranın yönetmelikte ifadesini bulan onbinde yirmi seviyesine çıkarılması trafik denetim kapasitesinin arttırılması açısından faydalı olacaktır. Bunun için bir yasa değişikliği gerekebileceği de değerlendirilmektedir. Zira mevcut şartlarda, fahri trafik mufettişliğine alım için Başbakan'ın başkanlığında Trafik Yüksek Kurulu'nun toplanması gerekmektedir. Oysa ki alımların daha esnek bir yöntemle yapılmasının sağlanması, fahri trafik mufettişliğine sayısının istenilen seviyeye taşınmasına yardımcı olacaktır.

4- Traktör hariç.

Yol Güvenliği Anket ve Raporu

