



TÜRKİYE CUMHURİYETİ

Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTĞİ)

Trafik Güvenliği Projesi

TÜRKİYE İÇİN



ULUSAL TRAFİK GÜVENLİĞİ PROGRAMI

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
SAĞLIK BAKANLIĞI
GAZİ ÜNİVERSİTESİ

YÖNETİCİ ÖZETİ
Aralık 2001

Türkiye için Ulusal Trafik Güvenliği Programı aşağıdaki dökümanlardan oluşmaktadır:

- Ana Rapor ve Ekleri
- Yönetici Özeti

Önsöz

Türkiye'de her yıl dokuz bini aşkın kişi, trafik kazalarında ölmekte ve yaklaşık iki yüz bin kişi de yaralanmaktadır. Yani, Türkiye'deki yollarda her gün yaklaşık 25 kişi ölmekte ve 500'den fazla kişi de yaralanmaktadır. Yaralananlardan bazıları ömürleri boyunca sakat kalmaktadır. Kaza kurbanlarının çoğu gençtir. Bu durum bu kişilerin yaşamlarının önemli bir bölümünün tamamen veya kısmen yok olması anlamını taşımaktadır.

Acı ve sıkıntı, keder ve üzüntüye ilave olarak kazalar Türk toplumu ve vatandaşları için büyük ekonomik kayıplara yol açmaktadır. Yollarda meydana gelen kazaların sosyo-ekonomik maliyetlerinin yılda 4 000 000 milyar TL (1999 fiyatları ile) seviyesinde olduğu tahmin edilmektedir.

Karayolu taşımacılığının her yıl bu kadar büyük insani bir felakete yol açmasını kabul etmek doğru değildir. Sorunu önemli ölçüde azaltmak için bu Ulusal Trafik Güvenliği Programı, kısmen Dünya Bankası kredileri, kısmen de Türk hükümeti tarafından sağlanan fonlarla finanse edilen Trafik Güvenliği Projesi çerçevesinde geliştirilmiştir.

Programın amacı, ilk olarak *Sorunun* incelenerek, bir güvenlik *Vizyonu* oluşturulması, bunu izleyen bir *Strateji* ve bir eylem *Planı* hazırlanmasıdır. Bundan sonraki amaç, önerilen önlemlerin uygulanarak kaza ve yaralanma sorununun çözülmesidir. Program için öngörülen süre 2002-2011'dir.

Uzun-vadeli genel **güvenlik vizyonu** şöyledir:

- *(Türkiye'deki karayollarında trafik kazası sonucunda) hiç kimse ölmemeli veya ciddi şekilde yaralanmamalıdır*

Orta-vadeli **güvenlik hedefleri** şöyledir:

- *Trafik kazaları sonucunda ölen ve ciddi şekilde yaralanan kişilerin sayısı, sürekli olarak azaltılmalıdır.*
- *Korunmasız yol kullanıcıların ve çocukların güvenliğine özel önem gösterilmelidir..*

Güvenlik hedefleri (1999'la karşılaştırıldığında) şöyledir:

- *2006'ya kadar*
 - *ölen kişi sayısı yüzde 20 azalmalıdır.*
 - *ölen korunmasız yol kullanıcıların sayısı yüzde 20 azalmalıdır.*
 - *ölen çocukların (0-14 yaş) sayısı yüzde 25 azalmalıdır.*
- *2011'e kadar*
 - *ölen kişi sayısı yüzde 40 azalmalıdır*
 - *ölen korunmasız yol kullanıcıların sayısı yüzde 40 azalmalıdır.*
 - *ölen çocukların (0-14 yaş) sayısı yüzde 50 azalmalıdır.*

Önerilen önlemlerin uygulanması ve bu hedeflerin birlikte gerçekleştirilmesi, gelecek 5 yıl içinde 4,200'den fazla yaşamı kurtaracaktır.

Bu hedeflerin, gerçekleştirilmesi için çok geniş bir yelpazeye dağılan "kurumsal" ve "teknik" müdahaleler yapılması önerilmiştir. Program, çeşitli kurumsal alanlar üzerinde odaklaşmaktadır: Ulaştırma politikasının iyileştirilmesi; trafik güvenliği; organizasyon;

işbirliği ve eşgüdüm konusundaki yaklaşımlar; trafik güvenliği personeli; finansman; veri bankaları, ve trafik güvenliği araştırma ve geliştirme çalışmaları yanısıra çeşitli teknik alanlar: Daha güvenli yollar ve taşıtlar; daha güvenli yol kullanıcıları; daha iyi eğitim; mevzuat ve denetim ile iyileştirilmiş acil yardım hizmetleri. Program, ayrıca hızın ve tehlikeli araç kullanmanın azaltılması ve emniyet donanımının daha fazla kullanılması gibi bazı özelliklerle önceliklendirilmiş alanları kapsamaktadır.

Önerilen müdahaleler, ilave fonlar, daha fazla sosyal sorumluluk ve daha sıkı düzenlemeler ve uygulama gerektirecektir. Programın başarısı kuşkusuz uygulanmasına bağlı olacaktır. Kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar yanısıra bütün bireyler dahil olmak üzere toplumun bütün kesimlerinin daha fazla çaba göstermesi gerekmektedir.

Trafik güvenliğinin, ulaştırma konusunda faaliyet gösteren bütün tarafların en önemli sorumluluğu olduğunun vurgulanması gerekmektedir: Parlamento ve hükümet; bir çok bakanlık ve resmi kuruluşlar (Karayolları Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık ve Sanayi ve Ticaret Bakanlıkları, vs.); valilikler; yerel makamlar; otomobil üreticileri ve ithalatçıları; akaryakıt/lastik ve sigorta şirketleri; nakliye şirketleri; üniversiteler; okullar; acil yardım kuruluşları ve sağlık kuruluşları; medya; planlama ve tasarım kuruluşları; ve hükümet dışı kuruluşların (Sivil toplum örgütleri) hepsi daha güvenli karayolu trafiğinin oluşturulması konusunda bir role sahiptir. Son olarak, sürücüler, motosikletliler, bisikletliler ve yayalar dahil olmak üzere bireysel yol kullanıcılar da önemli bir rol oynamaktadır.

Bu ulusal Programın, Programla uyumlu olacak ancak il düzeyinde, yerel sorunları ve zorunlulukları yansıtan yerel güvenlik programları ile tamamlanması amaçlanmalıdır.

Programda kaydedilen ilerlemeler, sürekli olarak izlenmeli ve değerlendirilmelidir. 2006'da Program yeniden gözden geçirilmeli ve revize edilmelidir.

Program, SweRoad^{*)} tarafından Trafik Güvenliği Projesinin "Yürütme Kurulu" ile işbirliği içinde hazırlanmıştır. Bu Programın bir taslak metni, ilgili taraflara danışma amacıyla gönderilmiştir. Bu tarafların önerileri dikkate alınmış ve bu nihai metne dahil edilmiştir.

TRAFİK GÜVENLİĞİ SİZİNLE BAŞLAR

Ankara, Aralık 2001

Yürütme Kurulu Üyeleri bu Ulusal Trafik Güvenliği Programı'nı onaylamakta ve önermektedirler.

Ahmet Bulut, KGM

Sabri Yıldız, KGM

Burhan Altındal, EGM

Baki Özer, EGM

Mustafa Çandır, MEB

Recep Altın, MEB

Tacettin Kakillioğlu, SB

Mehmet Ali Bumin, GÜ

Karl-Olov Hedman
SweRoad, Ekip Yöneticisi

^{*)} Swedish National Road Consulting AB

İçindekiler	Sayfa
ÖNSÖZ	1
1 GİRİŞ	4
1.1 Genel bilgi	4
1.2 Programın hedefleri	4
1.3 Programın temel ilkeleri ve yapısı	4
1.4 Yetki, sorumluluk ve yükümlülük	5
1.5 İzleme ve değerlendirme	5
1.6 Süreler ve değişiklikler	6
2 SORUN	7
2.1 İstatistikî veriler ve tahminler	7
2.2 “Kurumsal” alanlar	11
2.3 “Teknik” alanlar	12
3 VİZYON	16
3.1 Genel bilgi	16
3.2 Önerilen güvenlik vizyonu	17
4 STRATEJİ	18
4.1 Genel	18
4.2 “Kurumsal” eylemler	19
4.3 “Teknik” eylemler	20
5 PLAN	25
5.1 Genel ilkeler ve öncelikler	25
5.2 “Kurumsal” eylemler	26
5.3 “Teknik” eylemler	26
5.4 Güvenlik etkileri ve maliyetler	26
5.5 Uygulama, izleme ve değerlendirme	28

1 Giriş

1.1 Genel bilgi

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, kendi kaynakları ve Dünya Bankası kredileri ile finanse edilen bir “Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi” gerçekleştirmektedir. Yukarıda belirtilen projenin bir parçası olan Trafik Güvenliği Projesi (TGP), yaklaşık 91 milyon^{*)} ABD Doları tutarında bir bütçeye sahiptir ve üç bölümden oluşmaktadır: bir Pilot Proje, bir Ulusal Proje ve Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği Sistemi Stratejisi (UKTGSS).

Bir İsveç şirketi olan "İsveç Ulusal Yol Danışmanlık Limited" (SweRoad), Trafik Güvenliği Projesi için danışmanlık hizmetleri vermektedir. Özel bir Yürütme Kurulu, İdare ile birlikte çalışmakta ve Proje ile SweRoad için bir değerlendirme grubu ve bir onay ve karar mercii olarak işlev görmektedir.

Teknik Şartname'ye göre Danışman, "Eylül 2000^{**)}"e kadar uzun vadeli bir Trafik Güvenliği Planı (2001-2010) hazırlayacaktır. Bu plan, trafik güvenliği konusundaki kurumsal bir çerçeveyi; orta vadeli (5 yıl) öncelikli faaliyetler programını ve Trafik Güvenliği Planı ile ilgili programların uygulanmasının izlenmesi için gerekli performans göstergelerinin bir listesini kapsayacaktır. Trafik Güvenliği Planı'nın genel hedefi, “trafik kazalarında ölen veya yaralanan kişilerin sayısının, Planın uygulanmaya başladığı tarihten itibaren 10 yıllık bir dönem içinde en az yüzde 40 azaltmak olacaktır”.

Projenin strateji bölümünün bu final raporu, **Türkiye için bir Ulusal Trafik Güvenliği Programı** olarak adlandırılmıştır. Bu döküman, Program'ın Yönetici Özeti'dir.

1.2 Programın hedefleri

Programın genel amacı, gelecek on yıl içinde ve sonrasında Türkiye'deki trafik kazalarını ve yaralı sayısını önemli ölçüde azaltmaktır.

Bu hedef, ilk olarak *Sorunun* analiz edilmesi, bir güvenlik *Vizyonunun* oluşturulması, bir *Strateji* ve eylem *Planı* geliştirilmesi ve daha sonra önerilen önlemlerin uygulanması yoluyla gerçekleştirilecektir.

1.3 Programın temel ilkeleri ve yapısı

Ulusal Trafik Güvenliği Programı, dört aşamada hazırlanmıştır:

1. Mevcut kaza ve yaralanma sorununun analizi (“**Sorun**”)
2. Bir trafik güvenliği yaklaşımı oluşturulması (“**Vizyon**”)
3. Bir strateji ve taktikler oluşturulması (“**Strateji**”)
4. Bir trafik güvenliği eylem planı hazırlanması (“**Plan**”)

^{*)} daha sonra yaklaşık 80 milyon ABD dolara indirilmiştir.

^{**)} daha sonra Aralık 2001'e kadar ertelenmiştir.

“**Sorun**” aşamasında trafik kazaları ve yaralanma sorunu, büyük ölçüde kazalara ilişkin istatistiki verilerin ve güvenlik durumunu etkileyen önemli unsurların incelenmesi yoluyla analiz edilmiştir. Sorun, Strateji ve Plan için önemli ve gerekli bir temel oluşturur.

“**Vizyon**” aşamasında nihai ve ideal, uzun vadeli imaj belirlenmiştir. Bu Vizyon, Strateji ve Plan için önemli bir temel oluşturur. Vizyon, ayrıca politikacıların, medyanın ve kamuoyunun trafik güvenliğine daha fazla ilgi duymasının sağlanması açısından gereklidir.

“**Strateji**” aşamasında genel amaçlar ve uzun vadeli amaçlar ve hedefler oluşturulmuştur. Hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için hangi stratejik adımların atılması gerektiği de önerilmiştir. Dikkatli bir şekilde hazırlanan ve karşılaştırılan strateji, Plan için önemli ve gerekli bir temel oluşturmaktadır.

“**Plan**” aşamasında kısa ve orta vadeli hedefler geliştirilmiştir. Bu hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için atılması gerekli adımlar da önerilmiştir. Plan dikkatli bir şekilde hazırlanmış ve üzerinde fikir birliğine varılmıştır.

1. 4 Yetki, sorumluluk ve yükümlülük

Programın, Yürütme Kurulu tarafından onaylandıktan sonra Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu (KGYK) veya bazı ilgili Bakanlıklar tarafından da onaylanması önerilmektedir. Bu onay, Programın kesin olarak onaylandığını ve uygulanması gerektiğini, ayrıca hükümet tarafından gerekli finansmanın sağlandığını gösterecektir.

Ayrıca, Programın, ilke olarak KGYK'nın direktifi üzerine Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu (KTGK) ya da TGP Yürütme Kurulu tarafından yayınlanması tavsiye edilmektedir.

Program ve uygulanması konusundaki nihai sorumluluk "KGYK"ya veya yetkili bakanlıklara ait olacaktır. Ancak, KTGK'nın bu konuda KGYK (veya yetkili bakanlıklar) için bir hazırlık ve yardım grubu olarak ve onun adına hareket etmesi önerilmektedir. Bu, KTGK'nın daha "küçük" kapsamlı konularda sorumluluğu üstleneceği anlamını taşımaktadır. "Kapsamlı konular" için nihai sorumluluk KGYK'ya (veya yetkili bakanlıklara) ait olacaktır.

1. 5 İzleme ve değerlendirme

Programın uygulanmasının, kurulması önerilen Trafik Güvenliği Sekreterliği'nden oluşturulacak özel bir grup tarafından izlenmesi önerilmektedir (“Strateji” ve “Plan” bölümlerine bakınız). Bunun gerçekleşmesine kadar mevcut Yürütme Kurulu izleme grubu olarak hareket etmelidir. Grup, elde ettiği bulguları yılda en az iki kere KTGK'ya bildirecektir. Daha sonra KTGK, gerekli olan "küçük" ölçekli önlemler konusunda karar alacaktır. Gereken önlemlerin "kapsamlı" olması durumunda sorunun, "KGYK"ya (veya yetkili bakanlıklara) havale edilmesi gerekecektir. KTGK, bu konuda yılda en az bir kere KGYK'ya (veya yetkili bakanlıklara) bilgi verecek, KGYK böylece alınacak yeni önlemi kararlaştırabilecektir.

1.6 Süreler ve değişiklikler

Program için öngörülen sürenin 01.01.2002 - 31.12.2011 arasında olması önerilmektedir. Amaç, 2006 yılında Programın 01.01.2007 - 31.12.2011 dönemini kapsayacak şekilde yeniden gözden geçirilmesi ve değişiklik yapılmasıdır.

Bu inceleme ve değişikliklerin aynen ilk Program'da olduğu gibi izleme grubu tarafından yapılması ve KGYK (veya yetkili kuruluşlar) tarafından onaylanması önerilmektedir.

2 Sorun

Bu Sorun bölümünde, Türkiye'deki trafik kazaları ve yaralanma sorunu, büyük ölçüde kazalara ilişkin istatistiki verilerin ve güvenlik durumunu etkileyen bütün önemli unsurların incelenmesi yoluyla analiz edilmiştir.

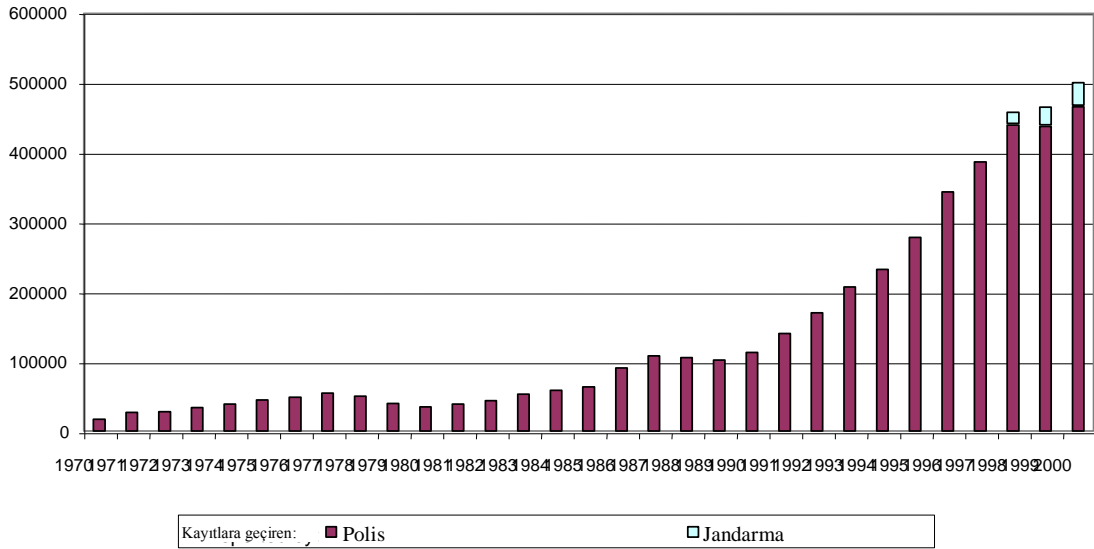
Üç alan incelenmiştir:

- İstatistiki veriler ve tahminler,
- “Kurumsal” alanlar
- “Teknik” alanlar.

2.1 İstatistiki veriler ve tahminler

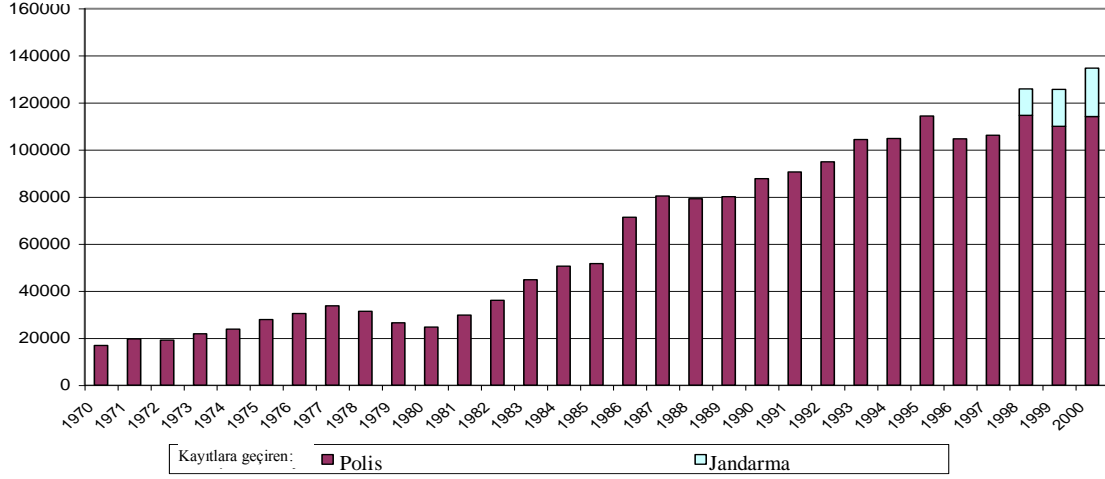
Kayıtlara geçen trafik kazaları ve yaralanmaların *yıllar boyunca gelişimi*, sırası ile Şekil 1, 2 ve 3'de verilmektedir.

**Trafik kazaları
(1970 – 2000)**



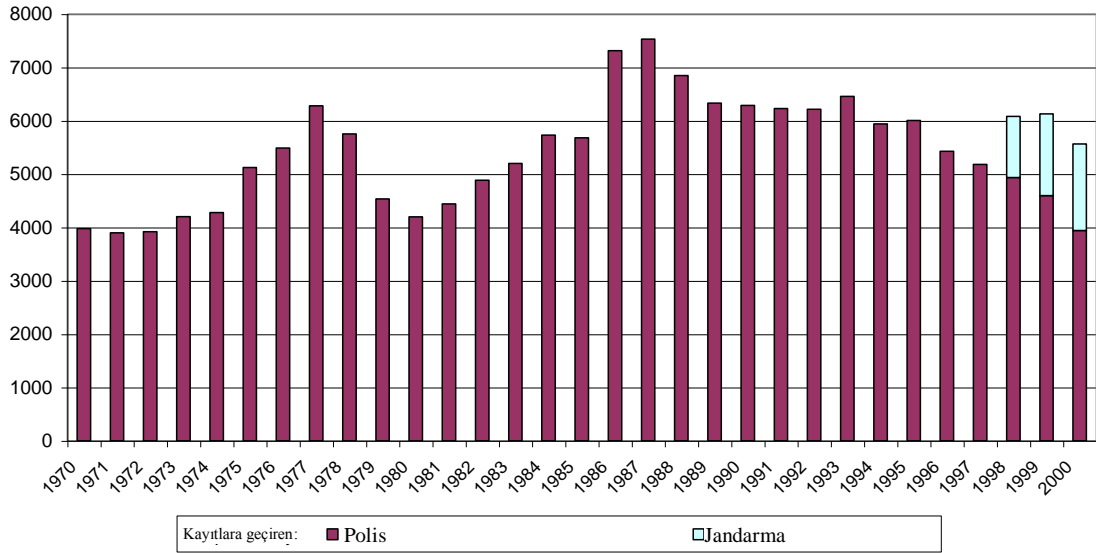
Şekil 1: Kayıtlara geçen kazaların sayısı (Polis ve Jandarma).

**Trafik kazalarındaki yaralanmaların sayısı
(1970 – 2000)**



Şekil 2: Kayıtlara geçen yaralanmaların sayısı (Polis ve Jandarma).

**Trafik kazalarındaki ölümlerin sayısı
(1970 – 2000)**



Şekil 3: Kayıtlara geçen ölümlerin sayısı (Polis ve Jandarma).

Kayıtlara geçen trafik kazalarının sayısı, 1990'da yaklaşık 115 000'den 1999'da 466 000'e yükselmiştir (Bu yıllık ortalama yüzde 17'lik bir artışa karşılık gelmektedir). 2000'de bu rakam 501 000'dir.

Kayıtlara geçen yaralanmaların sayısı, 1990'da yaklaşık 88 000'den 1999'da 126 000'e yükselmiştir (Bu yılda yüzde 4'lük bir artışa karşılık gelmektedir). 2000'de bu rakam 135 000'dir.

Söz konusu süre içinde kayıtlara geçen ölenlerin sayısı, 1990'da yaklaşık 6 300 iken 1999'da 6 100 olmuştur (Bu yıllık 0.4'lük bir düşüşe karşılık gelmektedir). 2000'de bu rakam 5 600 olmuştur.

Kaza ve kazazedelerle ilgili kayıtlara geçen ve istatistiki bilgilere ait *mevcut durum* aşağıdaki şekilde karakterize edilebilir:

- EGM ve JGK tarafından kayıtlara geçen kazalar, yaralanmalı kazalar, yaralı sayısı, ölümlü kazalar ve ölü sayısı (kaza mahallinde ölenler). 1999'dan itibaren kazaya karışanların derhal olay yerinden ayrıldığı vakalara ilişkin özel veriler EGM tarafından da bildirilmiştir.
- Kaç yaralının hastaneye nakledilirken öldüğü konusunda hiç bir resmi bilgi yoktur.
- Sağlık Bakanlığı, "trafik kazalarından" ve "diğer kazalardan" sonra hastanelerde ölen kişilerin sayısına ilişkin hastane istatistiki verilerini yayınlamaktadır.

Birlikte, bu kaza ve kazazede durumunu gösteren toplam bir belgenin elde edilmesinin çok zor olduğu anlamına gelmektedir.

EGM, JGK ve Sağlık Bakanlığı tarafından kayıtlara geçen, ölümlerin *tahmini* sayısı 1997'de 8 500 iken 1998'de 8 800 olmuştur. 1999'daki ölü sayısı ise 8 700 olarak belirlenmiştir. "Kazadan sonra kaçma" vakaları dahil edildiği takdirde 1999'daki sayı 9 099'a çıkmaktadır. Bu rakamlara, hastaneye nakledilirken ölen yaralıların sayısının da dahil edilmesi gerekmektedir. Bu, toplam ölüm sayısının (trafik kazası sonucu ölüm vakalarının 30-günlük tanımı ile) 8 900 (1997'de) ile 9 550 (1999'da "kazadan sonra kaçma" vakaları dahil) olduğu anlamını taşımaktadır.

Kayıtlara geçen yaralanma vakalarının sayısı 106 000 ile 126 000 arasındadır. Kazadan sonra kaçma vakaları eklendiği takdirde 1999 yılı toplamı 136 000'e yükselmektedir. Kayıt edilen kazaların sayısı 388 000 ve 466 915 arasında değişiklik göstermiştir. Kazadan sonra kaçma vakaları eklendiği takdirde 1999 yılı toplamı 479 936'ye yükselmektedir.

Kaza ve kazazedeler ile ilgili tahminler, nüfus ve motorlu araç sayısı tahminlerinin yanısıra kaza sayısı ve nüfus ve motorlu araç başına kazazede sayısı tahminlerine dayanmaktadır. Tablo 1, kayıtlara geçecek kazalara, yaralanmalara ve ölümlere (EGM ve JGK tarafından) ait tahminleri göstermektedir.

Tablo 1: Gelecekte bildirilecek kazalar, yaralanmalar ve ölümlerin sayısı konusunda tahminler ve ayrıca kaza ve kazazede maliyetlerinin tahmini (1999 fiyatlarıyla).

Yıl	Ölümler (sayı/yıl)	Yaralanmalar (sayı/yıl)	Kazalar (sayı/yıl)	Maliyetler** (milyar TL/yıl)
1990	6 286*	90 520	115 295	1 360 000
1999	6 130*	125 586	465 915	1 780 000
2006 en iyi tahmini	5 850	155 000	800 000	2 060 000
2011 en iyi tahmini	6 050	180 000	1 150 000	2 420 000

*"kazadan sonra kaçma" vakaları dahil edilmemiştir. ** 1999 fiyatlarıyla. Sadece kayıtlara geçen kazalar.

Tablodan, güvenlik müdahalelerinin "alışlageldik" şekilde (yani hiç bir ilave veya özel güvenlik önlemi alınmadan) gerçekleştirilmesi durumunda:

- kayıtlara geçen kazaların sayısı 1999 ve 2011 arasında yaklaşık yüzde 250 artacaktır,
- kayıtlara geçen yaralanmaların sayısı yüzde 40 artacaktır,
- kayıtlara geçen ölümlerin sayısı yüzde 4 artacaktır,
- kayıtlara geçen kaza ve ölüm/yaralanmaların maliyetleri yüzde 36 artacaktır.

Bu kayıtlara geçen ve tahmin edilen (EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı tarafından) kaza ve kazazede tahminlerine, "kazadan sonra kaçma" vakaları ile hastaneye nakledilirken ve hastanede ölenlerin dahil edilmesi gerekmektedir. Toplam tahmini sayılar Tablo 2'de verilmektedir.

Tablo 2: 2006 ve 2011 için ölüm ve kayıtlara geçecek yaralanma ve kaza tahminleri.

Yıl	Ölümler (sayı/yıl)	Yaralanmalar (sayı/yıl)	Kazalar (sayı/yıl)	Maliyetler** (TL milyar/yıl)
2006 en iyi tahmin, Tablo 1	5 850	155 000	800 000	2 060 000
"kazadan sonra kaçma"	351 (6 %)**	12 400 (8 %)**	24 000 (3 %)**	130 000
Nakil sırasında ve hastanede ölenler (50 %)**	2 925			330 000
TOPLAM 2006	9 126	167 400	824 000	2 520 000
2011 en iyi tahmin, Tablo 1	6 050	180 000	1 150 000	2 420 000
"kazadan sonra kaçma"	303 (5 %)**	12 600 (7 %)**	34 500 (3 %)**	130 000
Nakil sırasında ve hastanede ölenler (47 %)**	2 844			320 000
TOPLAM 2010	9 197	192 600	1 184 500	2 870 000

*"kazadan sonra kaçma" vakaları dahil edilmiştir. ** 1999 fiyatlarıyla. *** "en iyi tahmin" yüzdesi.

Birlikte, aşağıdaki tahminler yapılmaktadır:

2006'da

- 9 125 ölüm
- 167 000 yaralanma (kayıtlara geçecek)
- 824 000 kaza (kayıtlara geçecek)

maliyet 2 500 000 milyar TL (1999 fiyatlarıyla).

2011'de

- 9 200 ölüm
- 193 000 yaralanma (kayıtlara geçecek)
- 1 185 000 kaza (kayıtlara geçecek).

Maliyet 2 900 000 milyar TL (1999 fiyatlarıyla).

Yukarıdaki rakkamlar, "yıllara bağlı gelişmenin" gelecek 10-yıllık dönemde kendisini bir şekilde tekrarlayacağı varsayımına dayanmaktadır. Ancak, güvenlik konusundaki davranışlarda önemli bir değişiklik ve güvenlik önlemlerinde artış olması halinde bu değer önemli ölçüde azaltılabilir.

Rakkamların, mevcut olan istatistiki verilere dayalı ve önemli ölçüde bir belirsizlik taşıyan "en iyi -gerçekçi- tahminler" olduğu dikkate alınmalıdır.

2.2 “Kurumsal” alanlar

Farklı kurumsal alanlara yönelik sorunlar şunlardır:

Ulaştırma politikası:

- Belirlenmiş bir ulusal ulaştırma politikası yoktur.
- Geliştirilmiş ulaştırma politikası hedefleri yoktur.
- Farklı ulaştırma modları ve farklı ulaştırma politikası hedefleri arasında bir dengesizlik bulunmaktadır.

Trafik güvenliği konusundaki tutumlar:

- Trafik güvenliği konusunda toplumun bilinç düzeyi düşüktür ve ilgi gösterilmemektedir.
- Kazalar ve kazazedeler çoğu zaman kaderin ve alın yazısının sonucu olarak kabullenilmektedir.
- Politikacılar ve diğer üst-düzyer karar vericiler, trafik güvenliğine yeterli destek vermemektedir.

Trafik güvenliği faaliyetleri konusunda genel yaklaşım:

- Vizyon, amaçlar ve hedefler, stratejiler, planlar dahil olmak üzere trafik güvenliği çalışmalarını konusunda sistematik bir yaklaşım bulunmamaktadır.
- Yöntemler, bilgi ve deneyim konusunda genel bir eksiklik bulunmaktadır.

Organizasyon, işbirliği ve eşgüdüm:

- Genel sorumluluğa sahip tek bir kuruluş bulunmamaktadır. Görevler açık bir şekilde tanımlanmamıştır.
- Bir çok bakanlık, hükümet kuruluşu ve diğer kuruluşlar konuyla ilgilenmektedir.
- Açıkça belirtilmemiş bir işbirliği ve eşgüdüm eksikliği görünmektedir.
- Mevcut ulusal trafik güvenliği yapılanmasında birçok eksiklikler bulunmaktadır.
- Yerel trafik güvenliği kuruluşlarının etkin bir şekilde görev yapmadığı anlaşılmaktadır.
- Kamu kuruluşları ve özel sektör arasında az işbirliği bulunmaktadır.

Trafik güvenliği personeli:

- Gerekli niteliklere sahip ve deneyimli trafik güvenliği personeli konusunda ciddi bir sıkıntı vardır.
- Trafik güvenliği konusunda kısıtlı üniversite eğitimi vardır ve bunun dışında bu konuda çok az ders okutulmaktadır.
- Güvenlikle ilgili konularda çalışmak isteyen kişiler için az sayıda pozisyon mevcuttur.

Trafik güvenliği faaliyetlerinin finanse edilmesi:

- Trafik güvenliği konusunda mevcut finansman çok sınırlıdır ve bir çok kuruluş arasında bölünmüştür.

Veri bankaları ve kaza istatistikleri:

- Trafik güvenliği konusunda kapsamlı ve modern ortak veri bankası bulunmamaktadır.
- Karayolları, kazalar/kazazedeler, trafik, araçlar ve sürücüler konusunda gerekli bütün bilgileri içeren istatistiklerin analizleri bulunmamaktadır.
- Karayollarındaki ölümlerin 30-günlük uluslararası tanıma göre izlenmesi yapılmamaktadır.
- Kaza raporları ve kayıtları tam olarak güvenilir değildir. Bunlar, bazen eksik veriler içermektedir.
- İlgili organlar arasında teknik işbirliği yoktur. Hastanelerden ve sigorta şirketlerinden sınırlı bilgi alınmaktadır..
- Çok sınırlı kaza analizleri yapılmaktadır.
- Şehiriçi alanlardaki taşıt-kilometresine ve katedilen yolcu-kilometresine ait herhangi bir veri bulunmamaktadır.

Trafik güvenliği araştırma ve geliştirme (ARGE) çalışmaları:

- Mevcut uygulamalı trafik güvenliği ARGE çalışmalarının yeterli finanse edilmediği, sınırlı ve bölünmüş olduğu anlaşılmaktadır.
- Sorumlu bir ana kuruluş yoktur. İşbirliği ve eşgüdümün çok sınırlı olduğu görülmektedir.
- Hemen hemen hiç bir uluslararası işbirliği gözlenmemektedir.

Öteki "kurumsal" alanlar:

- Trafik güvenliği ile ilgili teçhizat konusunda KDV gibi vergiler veya öteki harçlarda hiç bir indirim uygulanmamaktadır.
- Sigorta primleri, sürücülerin ve taşıtların kaza bilgilerini doğru bir şekilde yansıtmayabilir.

2.3 “Teknik” alanlar

Farklı teknik alanlara yönelik sorunlar şunlardır:

Ulaştırma modu seçim modeli:

- Mevcut model uygun değildir. Karayolunun hem yük, hem de yolcu taşıma içindeki payı çok yüksektir.

Karayolu altyapısı - şehirlerarası yollar:

- Karayolu tasarımı her zaman güvenli değildir.
- Karayolu ekipmanı, her zaman uygun ve yeterli bir şekilde kullanılmamaktadır.
- İmar planlamasının iyi bir şekilde koordine edilip denetlenmediği anlaşılmaktadır.

- ❑ Karayolu yatırım planlamasında trafik güvenliğinin sistematik biçimde dikkate alınmadığı görülmektedir. Ekonomik değerlendirmede kullanılan yöntemlerin ve değerlerin güncelleştirilmesi gerekmektedir.
- ❑ Karayolu tasarımı ve ekipmanına ilişkin kapsamlı esaslar bulunmamaktadır. Mevcut esaslar uygulamada her zaman izlenmemektedir.
- ❑ Planlanan ve mevcut yolların trafik güvenliği açısından kontrolleri yapılmamaktadır, ancak hazırlıklara başlanmıştır.
- ❑ Karayolları ve ekipmanın bakımı bazen yeterli şekilde yapılmamaktadır.
- ❑ KGM'de yol tasarımı ve teçhizatının esaslarının hazırlanmasından sorumlu hiç bir özel birim yoktur.

Karayolu altyapısı - kent yolları:

- ❑ Yol tasarımı her zaman güvenli değildir.
- ❑ Yol ekipmanı, her zaman uygun ve yeterli bir şekilde kullanılmamaktadır.
- ❑ İmar ve şehiriçi planlamasının iyi bir şekilde koordine edilmediği ve denetlenmediği anlaşılmaktadır.
- ❑ Yolların/caddelerin fonksiyonel sınıflandırmasının, yeterli bir şekilde yapılmadığı görülmektedir. Kentsel yol planlaması konusunda güvenliğe ilişkin hususlar sistematik bir şekilde dikkate alınmamaktadır. Ekonomik değerlendirmeler, muhtemelen kullanılmamaktadır.
- ❑ Yolların/caddelerin ve ekipmanın tasarlanmasına ilişkin mevcut kurallarda değişiklik yapılması gerekebilir ve uygulamada bunlardan her zaman yararlanılmamaktadır.
- ❑ Kara noktaların belirlenmesi ve ortadan kaldırılması süreci bazı büyük kentlerdeki sınırlı çabalar dışında gerçekleştirilmemektedir. Halen kullanılan hiç bir yöntem yoktur.
- ❑ Mevcut veya planlanan yolların trafik güvenliği kontrolleri gerçekleştirilmemektedir. Halen kullanılan bir yöntem yoktur.
- ❑ Trafiğin hafifletilmesi (hızın azaltılması) yöntemleri hemen hemen hiç kullanılmamaktadır. Korunmasız yol kullanıcılarına yönelik kolaylıklar, genellikle bulunmamaktadır veya düşük kalitededir.
- ❑ Park yerleri bulunmamaktadır ve bu durum, kaldırımların işgal edilmesine yol açmaktadır.
- ❑ Yolların/caddelerin ve teçhizatın bakımı, bazı durumlarda yetersizdir.
- ❑ Belediyeler arasında trafik güvenliğinde teknik işbirliğini sağlamayı amaçlayan bir kuruluş bulunmadığı gibi yerel makamlar ve KGM arasında yollar, trafik ve güvenlik konusunda sadece sınırlı işbirliği yapılmaktadır.

Taşıtlar:

- ❑ Periyodik taşıt muayenesi, yetersiz personel ve donanımla yapılmaktadır ve muayene çok alt düzeydedir.

Ticari taşıt trafiği:

- ❑ Karayolu yük taşımacılığı yeterince güvenli değildir.
- ❑ Otobüsle yolcu taşımacılığı yeterince güvenli değildir.

Yol kullanıcı davranışı:

- ❑ Genel olarak yol kullanıcı davranışları çok olumsuzdur.
- ❑ Hız sınırları çok sık ihlal edilmektedir.
- ❑ Sürücüler arasında emniyet kemeri kullanma oranı düşüktür.
- ❑ Kırmızı ışık, dur levhası ve tek yön düzenlemeleri, sık sık ihlal edilmektedir.

- Şerit işaretleri ve dönmeden önce şerit değiştirme konusundaki normal kurallar, büyük çoğunlukla gözardı edilmektedir. Sinyalize kavşaklarda sürücüler, genellikle kavşak alanının çok yakınına gelmektedirler. (Dur çizgileri geçilmektedir.)
- Sürücüler, işaretli yaya geçitlerinde bile çoğunlukla yayaları dikkate almamaktadır.
- Park etme alışkanlıkları kötüdür.
- Bir çok sürücü, agresif bir sürüş tarzına sahiptir.
- “Resmi” sürücüler genellikle temel trafik kurallarını gözardı etmektedir.
- Motosiklet ve motorlu bisiklet sürücüleri arasında kask kullanım oranı çok düşüktür.
- Yolcular için emniyet kemeri ve çocuklar için araç içi sabitleme sistemleri kullanım oranı çok düşüktür.
- Yayalar, geniş ana arterlerde bile her noktadan geçmektedirler.
- Yayalar geceleri yansıtıcı araçlar kullanmamaktadır.
- Yayalar, genellikle taşıt yolunda/caddede yürümek zorunda kalmaktadırlar.
- Bisikletliler hemen hemen hiç kask kullanmamaktadır.
- Hız, emniyet kemeri kullanımı ve diğer güvenlikle ilgili göstergeler konusunda güvenilir veriler bulunmamaktadır.

Okullarda trafik güvenliği eğitimi:

- Müfredat, farklı yaş düzeylerine gerekli be etkin bir biçimde uyarlanmamıştır.
- Eğitilmiş öğretmen eksikliği bulunmaktadır.
- Uygun ve güncel eğitim malzemesi bulunmamaktadır. Malzemeler, pratik eğitimi özendirilmekte veya desteklememektedir.
- İçerik, tehlikeler, riskler yerine büyük ölçüde kurallar üzerinde yoğunlaşmaktadır.
- Anne ve babaların katılımı ve okul-aile işbirliği çok sınırlıdır.
- Üniversitelerde trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde özel hiç bir program bulunmamaktadır.

Sürücü eğitimi ve belgesi:

- Müfredat yanısıra eğitim ve öğretim yöntemleri güncel değildir. Uygulamalı eğitim ve sınavlar uygun değildir. Kuramsal sınav çok uzun, uygulamalı sınav ise çok kısadır.
- Gerekli niteliklere sahip sınav görevlisi sıkıntısı çekilmektedir. Bu kişilerin eğitimi de yeterli değildir.
- Sürücü belgeleri, Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergelerine uygun değildir.

Taşıtların ve sürücü belgelerinin tescili:

- Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergelerine uygunluk yoktur.
- Verilen sürücü belgelerinde ehliyetin geçerliliğinin bitişine dair bilgi bulunmamaktadır.,
- Tescil sistemi ağır işlemektedir, verimli değildir ve başvuranlar açısından güçlüklerle yol açmaktadır.

Trafik güvenliği bilgileri ve kampanyaları:

- Trafik güvenliği bilgileri ve kampanyaları konusunda uzun dönemli bir plan yoktur.
- Sorumluluk paylaşılmaktadır. Genel olarak sorumlu tek bir kuruluş yoktur.
- Eşgüdüm ve işbirliği yapılmamaktadır.
- Gerçekleştirilen bazı güvenlik kampanyalarının kalitesi düşük düzeyde olmuştur.
- Çok az değerlendirme yapılmıştır.

Trafik mevzuatı:

- Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergeleri ile Türk trafik mevzuatı arasında uygunluk sağlanmamıştır.

- Trafik Kanunu ve Trafik Yönetmelikleri ile trafik mevzuatı ve ceza kanunu arasında belirsizlikler vardır.
- Sürücü belgelerine el konulması, içkili iken araç kullanma ve emniyet donanımının kullanılmasına ilişkin kurallarda eksiklikler bulunmaktadır. Ayrıca, suçlar, para cezaları ve cezalar arasındaki bazı ilişkiler uygun değildir.
- Karayolu taşımacılığını düzenleyen bir "Taşıma Kanunu" bulunmamaktadır.

Denetim ve yasanın uygulanması:

- Yapılan denetimler ve yasa uygulama çalışmalarının etkinliğinin değerlendirilmesi güçtür.
- Çalışma yöntemleri iyileştirilmelidir.
- Bazı efektif denetim ekipmanı eksiktir.
- Eğitimde bazı eksiklikler olmasına karşın, durum şu anda daha iyidir.
- Denetimin sorumluluğu Polis ve Jandarma arasında paylaşılmaktadır.
- Polis ve Jandarma arasında sınırlı bir teknik işbirliği ve müşterek eğitim vardır.
- Trafik polisi memurlarının çalışma koşulları her zaman uygun değildir.
- Polis memurları, trafik suçlarını gözlemlemişken trafik kanununu, yaptırımını her zaman uygulamamaktadır.
- Trafik polis sürücüleri, trafikte her zaman "iyi örnek" oluşturmamaktadır.
- "Yasa önünde eşitlik" şeklindeki temel ilke her zaman uygulanmamaktadır.

Acil kurtarma, tıbbi yardım ve rehabilitasyon:

- Mevcut acil uyarı sistemi uygun değildir.
- Küçük kasaba ve ilçelerde yetkili memur ve uygun donanım eksikliği olabilmektedir.
- İlgili acil hizmet kuruluşları arasında az işbirliği ve eşgüdüm vardır."Kaza Yeri Yetkilisi" kavramı yeterince geliştirilmemiştir.
- İlk yardım konusunda bilgi eksikliği vardır.

Özel bölgesel sorunlar:

- Belirli bölgelerde, belli zamanlarda, karayolları üzerinde çok sayıda traktör bulunmaktadır.
- Bazı bölgelerde, tatil zamanlarında, yollar üzerinde çok sayıda turist aracı bulunmaktadır.

3 Vizyon

Vizyon başlıklı bu bölümde, trafik güvenliği açısından nihai ve ideal uzun dönemli imaj açıklanmaktadır. Vizyon bölümü, Strateji ve Plan için önemli bir temel oluşturur. Vizyon, ayrıca politikacıların, medyanın ve kamuoyunun trafik güvenliğine duyduğu ilginin artırılması açısından da gereklidir.

3.1 Genel bilgi

Türkiye'de trafik kazalarında her yıl yaklaşık dokuz bini aşkın kişi ölmekte, yaklaşık iki yüz bin kadar kişi de yaralanmaktadır. Başka bir deyişle Türkiye'deki yollarda her gün yaklaşık 25 kişi ölmekte ve yaklaşık 500'den fazla kişi yaralanmaktadır. Yaralanan kişilerden bazıları ömür boyu sakat kalmaktadır. Kazazedelerin bir çoğu gençtir. Bu, yaşamlarının önemli bir bölümünün tamamen veya kısmen tahrip olduğu anlamını taşımaktadır.

Acı, ızdırap ve üzüntüye ilave olarak trafik kazaları, Türk toplumu ve vatandaşları için büyük ekonomik kayıplara yol açmaktadır. Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyetinin, yılda 2 000 000 milyar TL (1999 fiyatlarıyla) olduğu tahmin edilmektedir.

Karayolu ulaştırma sisteminin her yıl bu kadar büyük insani bir felakete yol açmasının kabul edilmesi mantıklı değildir. Başka bir teknik "sistemde", örneğin hava ulaştırmasında aniden benzeri rakamların ortaya çıkması halinde politikacılar ve vatandaşlar büyük kaygı duyacak ve derhal gerekli önlemler alınacaktır. Ancak, karayollarındaki büyük can ve mal kaybının, araç kullanmanın kaçınılmaz bir bedeli olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

Türk toplumu, her yıl karayollarında bu kadar çok sayıda kişinin ölmesi veya yaralanmasını gerçekten kabul edebilir mi? Bu sorunun yanıtı "HAYIR" olmalıdır. Bu felaketin temel nedenlerinin ortadan kaldırılması için derhal harekete geçilmesi gerekmektedir.

Güvenlik, karayolu ulaştırması alanında görevli herkes için en önemli sorumluluklardan biridir. Parlamento ve hükümet, bir çok bakanlık ve resmi kuruluşlar (KGM, EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı, vs.), valilikler, yerel makamlar, otomobil üreticileri ve ithalatçıları, akaryakıt/lastik ve sigorta şirketleri, nakliye şirketleri, üniversiteler ve okullar, acil yardım kuruluşları ve tıbbi kuruluşlar, medya, planlama ve tasarım kuruluşları ve sivil toplum örgütlerinin hepsine, daha güvenli karayolu trafiğinin oluşturulmasında roller düşmektedir. Son olarak, bireysel yol kullanıcıları, yani sürücüler, bisikletliler, motosikletliler ve yayaların da bu konuda önemli görevleri bulunmaktadır.

Gerçekte, bir çok başka haklı toplumsal hedefler ve trafik güvenliğinin artırılması arasında bir denge kurulması gerekmektedir. Ulaşım sistemi dışında, eğitim, sosyal düzey ve hastane bakım vb. gibi konularda gereksinimler vardır. Ulaşım sistemi içinde iyileştirilmiş yollar kadar iyileştirilmiş demiryolu, denizyolu ve havayolu tesislerine gereksinim vardır. Şu günlerde, iyileştirilmiş internet ve elektronik posta iletişimlerine duyulan gereksinim de artmıştır. Ulaşım sistemi içinde iyileştirilmiş güvenliğe olduğu kadar iyileştirilmiş hareketliliğe (erişilebilirlik ve hız vb.), düşük ulaşım maliyetlerine ve azaltılmış çevresel etkiye gereksinim vardır.

Genellikle daha iyi yolların ve artan trafiğin ekonomik ve istihdam açısından fayda sağladığı, ve iyileştirilmiş hareketliliğin özellikle genç ve yaşlı kişiler için daha iyi kalitede

yaşam anlamına geldiği düşünülmektedir. Diğer bir yandan, artan trafik daha fazla çevresel kirliliğe ve daha fazla kazaya neden olacaktır. Bu nedenle, yol sektöründe bile, mevcut kaynaklarla tüm yasal hedefler arasında en yararlı dengeyi kurabilmek için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bu doğal olarak, bir çok yönü olan son derece zor bir sorundur. Güvenlik konusuna verilen öncelik, toplumun insan yaşamının korunmasına ve ciddi yaralanmaların önlenmesine verdiği değeri yansıtacaktır.

3.2 Önerilen güvenlik vizyonu

Türkiye için aşağıda belirtilen **güvenlik vizyonu** önerilmektedir:

- *(Türkiye'deki karayollarında trafik kazası sonucu) hiç kimse ölmemeli veya ağır şekilde yaralanmamalıdır.*

Uzun vadeli perspektifte karayolu ulaştırma sisteminin yapısı ve işlevinin, bu vizyonun öngördüğü bütün taleplere uygun duruma getirilmesi gerekir. Bu vizyon, sadece maddi hasarlı ve hafif yaralanmalı kazaların meydana gelmesine imkan vermektedir.

Orta vadeli perspektifte, vizyona ek olarak, aşağıdaki **güvenlik hedefleri** önerilmektedir:

- *(Trafik kazaları sonucunda) ölen veya ağır yaralanan kişilerin sayısı, sürekli olarak azaltılmalıdır.*
- *Korunmasız yol kullanıcılarının ve çocukların güvenliğine özel bir dikkat gösterilmelidir.*

Gelecekte uzun bir süre, bu hedeflerin ve amaçların gerçekleştirilmesi ve vizyona yaklaşılması için ara hedeflerin belirlenmesi ve kaynakların sağlanması gerekmektedir. Her türlü müdahale kullanılmalıdır. Her müdahalenin fayda-maliyet oranı veya maliyet-etkinliği oranı, önceliklerin belirlenmesinde yönlendirici yol oynamalıdır.

4 Strateji

Bu Strateji bölümünde, genel amaçlar ve uzun vadeli hedefler ortaya konulmaktadır. Bu amaçların ve hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için hangi stratejik adımların atılması gerektiği de belirtilmektedir. Strateji, Plan için önemli ve gerekli bir temel oluşturmaktadır.

Üç alan incelenmiştir:

- Genel,
- “Kurumsal” eylemler,
- “Teknik” eylemler.

4.1 Genel

Farklı genel alanlar için Strateji aşağıda belirtilenlerin gerçekleştirilmesi olmalıdır:

Trafik güvenliğine sistematik yaklaşım:

- Trafik kazası ve ölüm/yaralanma sorununun, “yöntemleri” de içerecek şekilde, çözülmesi için sistematik bir yaklaşım geliştirilmesi ve uygulanması.
- Hedefe/sonuca yönelik çalışma konusundaki ilkeler ve yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulanması.
- Uygulamanın gözlemlenmesi. İzleme ve değerlendirme. Sonuçların, ilgili kuruluşlara veya öteki ilgili taraflara iletilmesi.

Amaçlar ve hedefler:

- Yollar, trafik, araçlar, sürücüler ve denetim vb. ile ilgili verilere bağlantı içerecek şekilde kazalar, kazazedeler ve riske maruz kalma ölçütleri konusunda bir trafik güvenliği istatistikleri sistemi geliştirilmesi ve uygulanması.
- Aşağıdaki güvenlik hedeflerinin uygulanması (1999’un rakkamlarıyla karşılaştırılmalı olarak).
 1. Ölenlerin toplam sayısı 2006 yılında en az yüzde 20 ve 2011’de en az yüzde 40 azalmalıdır.
 2. Ölen korunmasız yol kullanıcılarının sayısı, 2006 yılında en az yüzde 20 ve 2011’de en az yüzde 40 azalmalıdır.
 3. Ölen çocukların (0-14 yaş) sayısı, 2006 yılında en az yüzde 25 ve 2011’de en az yüzde 50 azalmalıdır.
- Hedefe/sonuca-yönelik çalışma şekli ile birlikte kullanılacak uygun güvenlik performans göstergelerinin geliştirilmesi ve uygulanması.

Genel strateji ve en önemli öncelikler:

- Parlamento, hükümet ve idaredeki yüksek düzeydeki yetkililerin trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyinin ve ilgilerinin artırılması.
- Mevcut güvenlik Kurullarını desteklemek için bir Trafik Güvenliği Sekreteryası kurulması. Özel bir Trafik Güvenliği Müdürlüğünün kurulmasının uygun olup olmadığının incelenmesi.
- Trafik güvenliği konusunda kapsamlı üniversite eğitiminin güçlendirilmesi ve trafik güvenliğinden sorumlu personel için özel kurslar düzenlenmesi.
- Ülke çapında kapsamlı ve güvenilir bir trafik güvenliği veri tabanının oluşturulması.

- Uygulamalı trafik güvenliği araştırma ve geliştirme (ARGE) çalışmaları için ulusal bir Merkez kurulması.
- Trafik güvenliğine yönelik bilgiler ve kampanyalar konusundaki mevcut yapının güçlendirilmesi.
- Okullardaki trafik güvenliği eğitiminin iyileştirilmesi.

4.2 “Kurumsal” eylemler

Farklı kurumsal alanlar için Strateji, aşağıda belirtilenlerin gerçekleştirilmesi olmalıdır:

Ulaştırma politikasının iyileştirilmesi:

- Kapsamlı bir ulusal ulaştırma politikasının oluşturulması ve uygulanması.

Trafik güvenliği konusundaki davranışların iyileştirilmesi:

- Kaza sorunu ve trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyinin yükseltilmesi ve bu konulara ilginin artırılması.
- Maliyet-etkinliği olan önlemler hakkında bilgi verilmesi.

Organizasyon, işbirliği ve eşgüdümün iyileştirilmesi:

- İki Trafik Güvenliği Kurulunun işlevlerinin, görevlerinin ve bileşiminin gözden geçirilmesi.
- Kurulların, Parlamento ve hükümetin desteklenmesi için bir Trafik Güvenliği Sekreteryası kurulması.
- Ulusal resmi trafik güvenliği kuruluşlarının yeterli yetkilerle donatılması.
- Öteki ilgili ulusal resmi kuruluşların işlevlerinin ve görevlerinin gözden geçirilmesi.
- İl düzeyindeki ve yerel trafik güvenliğinden sorumlu kuruluşlarının işlevlerinin, görevlerinin ve bileşiminin gözden geçirilmesi.
- Özel kuruluşlar, sivil toplum örgütleri ve medya ile ortaklık ve eşgüdüm oluşturulması.

Trafik güvenliği alanında çalışan personelin niteliklerinin geliştirilmesi:

- İyileştirilmiş üniversite eğitimi ve özel trafik güvenliği kursları ile trafik güvenliği personelinin niteliklerinin geliştirilmesi.
- Trafik güvenliği alanında çalışan uzman personelin sayısının artırılması. Güvenlikle ilgili konularda çalışmak isteyen insanlar için iş olanakları sağlanması.
- Trafik güvenliği alanında çalışanların saygınlığının artırılması.
- Yerli uzmanların, trafik güvenliği konusunda düzenlenen uluslararası toplantılara gönderilmesi. Trafik güvenliği konularına ilişkin uluslar arası işbirliğine katılım.

Trafik güvenliği çalışmalarına daha fazla kaynak ayrılması:

- Trafik güvenliği önlemleri için mevcut kaynakların daha verimli bir şekilde kullanılması.
- Trafik güvenliğine yönelik devlet, il ve belediye ödeneklerinin artırılması.
- Trafik güvenliğinin ticarileştirilmesinin uygun bir finansman seçeneği olup olmadığının araştırılması.
- Özel teşebbüslerin ve öteki sivil toplum örgütlerinin trafik güvenliği alanında daha fazla harcama yapması.

Veri bankaları ve kaza istatistiklerinin iyileştirilmesi:

- Trafik güvenliği için ülke çapında güvenilir bir veri bankası oluşturulması ve uygulanması. EGM, Jandarma ve Sağlık Bakanlığı arasındaki kaza raporlama ile ilgili teknik işbirliğinin iyileştirilmesi.

- Kazalar, karayolları ve trafik konusunda iyileştirilmiş bir ulusal istatistik yıllığının oluşturulması ve uygulanması.
- Trafik kazalarında ölenler için 30 gün tanımının kullanılması. Ciddi yaralanmalar yerine “hastaneye kaldırılmış” teriminin kullanılıp kullanılmayacağını incelenmesi.
- Kaza raporları ve kayıtlarının kalitesinin yükseltilmesi.
- Kaza analizi konusunda iyileştirilmiş yöntemler geliştirilmesi ve uygulanması.
- Esas olarak seyahat edilen taşıt-kilometreleri ve yolcu-kilometreleri olmak üzere alınan risk hakkındaki bilginin iyileştirilmesi.

Trafik güvenliği araştırma ve geliştirme (ARGE) çalışmalarının iyileştirilmesi:

- Uygulamalı trafik güvenliği ARGE çalışmaları için bir ulusal Merkez kurulması (ARGE Merkezi).
- Trafik güvenliği ARGE çalışmaları için daha fazla kaynak ayrılması.
- Trafik güvenliği alanında faaliyet gösteren ARGE kuruluşları, üniversiteler ve uygulayıcı kuruluşlar arasında işbirliği ve eşgüdümün artırılması.
- Trafik güvenliği ARGE çalışmaları konusunda bir program hazırlanması ve uygulanması.
- Trafik güvenliği ARGE çalışmaları konusunda uluslararası işbirliğine katılım.

Öteki “kurumsal” eylemler:

- Güvenlik ile ilgili donanıma düşük KDV uygulayan veya muaf tutan bir sistemin uygulanmasının uygun olup olmadığının araştırılması.
- Taşıt sigorta primlerinin sürücülerin ve taşıtların kaza kayıtları ile bağlantılı olarak belirlenmesine ilişkin mevcut ilkelerin değiştirilmesinin uygun olup olmadığının araştırılması.

4.3 “Teknik” eylemler

Farklı teknik alanlar için Strateji aşağıda belirtilenlerin gerçekleştirilmesi olmalıdır:

Ulaşım modları arasındaki dağılımın düzeltilmesi:

- Karayolu taşımacılığını, özellikle karayolu ile yük taşımacılığı azaltılmasını, sağlayan ulaşım sistemlerinin teşvik edilmesi.
- Otomobil trafiğinin azaltılması için toplu taşıma araçlarının ve diğer yolların teşvik edilmesi.

Daha güvenli altyapı – şehirlerarası yollar:

- İmar planlaması için iyileştirilmiş (modern, bilimsel) yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulanması.
- Karayolu planlaması ve ekonomik değerlendirme konusunda iyileştirilmiş yöntemler geliştirilmesi ve uygulanması.
- Yol tasarımı ve donanımı konusunda kapsamlı kurallar oluşturulması ve uygulanması.
- Kara noktaların belirlenmesi ve ortadan kaldırılmasına yönelik eksikliklerden arındırılmış yöntemler geliştirilmesi ve uygulanması.
- Planlanan ve mevcut yollar için trafik güvenliği kontrolleri geliştirilmesi ve uygulanması.
- Trafik güvenliğine yönelik bakım faaliyetlerine ait iyileştirilmiş esasların oluşturulması ve uygulanması.
- KGM’de proje esaslarının üretilmesine yönelik özel bir birim tesis edilmesi.

- Trafik güvenliği ile ilgili konularda KGM ile yerel makamlar arasındaki işbirliğinin artırılması.
- Trafik güvenliği ile ilgili hususlarda KGM bünyesindeki işbirliğinin artırılması. Çalışma grupları kullanımının artırılması.
- Trafik güvenliği alanında faaliyet gösteren KGM personelinin birikimlerinin artırılması.

Daha güvenli altyapı – şehir içi yollar:

- İmar ve şehiriçi planlaması konusunda iyileştirilmiş (modern, bilimsel) yöntemlerin belirlenmesi ve uygulanması.
- Fonksiyonel yol sınıflandırması, yolların planlaması ve ekonomik değerlendirme konularında iyileştirilmiş yöntemler geliştirilmesi ve uygulanması.
- Yol tasarımı ve donanımı konusunda mevcut esasların gözden geçirilmesi ve değişiklik yapılması.
- Kara noktaların belirlenmesi ve ortadan kaldırılmasına yönelik yöntemlerin belirlenmesi ve uygulanması.
- Planlanan ve mevcut yolların güvenlik kontrollerine yönelik yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulanması.
- Trafik hızının düşürülmesi ile korunmasız yol kullanıcılarına yönelik olanaklar için yöntem ve esasların belirlenmesi ve uygulanması.
- Trafik güvenliği ile ilgili bakım faaliyetlerine ilişkin esasların belirlenmesi ve uygulanması.
- Trafik güvenliğine ilişkin konularda KGM ile yerel yetkililer arasındaki işbirliğinin artırılması.
- Yollar, trafik ve güvenlik konusunda iller ve yerel makamlar arasındaki işbirliğinin sağlanması için bir birlik kurulması.
- Büyük şehirler belediyelerinde yerel trafik güvenliği personeli sayısının ve niteliğinin artırılması.

Daha güvenli taşıtlar:

- Esas olarak taşıt tasarımı ve donanımına ilişkin uluslararası işbirliğine fiilen katılarak ve ilgili uluslararası yönetmelikleri uygulayarak kazaların önlenmesi, otomobilde bulunanların korunması ve araçların çarptığı öteki yol kullanıcılarının korunması konusunda iyileştirmeler sağlanması.
- Tüketicilere daha güvenli taşıtlar seçmelerinde yardımcı olunması için daha iyi güvenlik bilgileri oluşturulması ve sunulması.
- Periyodik taşıt muayenelerinin ve buna ilişkin düzenlemelerin uluslararası normlara uygun hale getirilmesi.

Daha güvenli yol kullanıcıları – çocuklar ve gençler:

- Çocuklar ve gençler, güvenlik içinde yürüyebilmeli ve bisiklete binebilmelidir. Bütün yaş grupları için uygun önlemler alınmalıdır.
- Okul öncesi, ilköğretim ve lise öğrencilerine yeterli trafik güvenliği eğitimi verilmelidir. Anne ve babaların katılımı teşvik edilmelidir. Diğer ilgili kuruluşlarla olan eğitimsel işbirliği iyileştirilmelidir.
- Gelecekte görev alacak öğretmenlerin güvenlik eğitimi planlanmalı ve geliştirilmelidir.
- Yerel makamlar ve KGM, çocuklar için güvenli güzergahlar belirlenmesi konusunda daha etkin rol oynamalıdır.
- Polis ve Jandarma, okullar çevresinde özel denetim uygulamalıdır.
- Çocuklara ve gençlere yönelik kaza sorunları ve bunlarla ilgili uygun güvenlik önlemleri konusunda bilgi verilmelidir.

Daha güvenli yol kullanıcıları - sürücü eğitimi ve belgesi:

- Sürücü adaylarının, okullarda (lise) iyileştirilmiş trafik eğitim yoluyla hazırlanması.
- Sürücü eğitimi ve öğretimi için yeni ders programı hazırlanması ve uygulanması. Sürücü kursları tarafından verilen derslerin standartlarının yükseltilmesi. Sınavların, özellikle pratik sınavın, daha iyi duruma getirilmesi. Profesyonel sürücülerin özel gereksinimlerinin dikkate alınması.
- Sürücü belgesine el konulması ve iptal edilmesine ilişkin uygulamaların denetlenmesi ve bu konudaki kuralların uygulanması.

Daha güvenli yol kullanıcıları - alkol, uyuşturucu ve yorgunluk:

- İçkili iken araç kullanma konusunda alkol limitlerinin AB standartlarına ya da daha katı kurallara göre adapte edilmesi.
- İçkili iken araç kullanmaya daha ağır cezalar uygulanması.
- “Uyuşturucu etkisi altında araç kullanmaya” karşı etkin yöntemler geliştirilmesi.
- Ticari araçları kullanan sürücüler için araç kullanma saatlerine ilişkin yasaların güçlendirilerek uygulanması.
- Alkol ve öteki uyuşturucu maddelerin yol açtığı tehlikeler ve yorgunluğun kazalara ne ölçüde etkide bulunabildiği konusunda bilgi verilmesi.

Daha güvenli yol kullanıcıları – korunmasız yol kullanıcıları:

- Yerel makamlar, yürüme ve bisiklete binme güvenliğine öncelik vermeli ve yayalar ve bisikletliler için ağlar içeren yerel ulaştırma eylem planları oluşturmalı ve uygulamalıdır.
- KGM, özellikle şehir geçişlerinde yayalar ve bisikletliler için daha iyi altyapı oluşturulmasına yönelik planlar hazırlamalı ve uygulamalıdır.
- Korunmasız yol kullanıcılarının, kendi güvenlikleri için sorumluluk üstlenmeye teşvik edilmelidir.
- Sivil toplum örgütlerinin, yayalar ve bisikletliler için trafik eğitimine katılmaya teşvik edilmesi ve yansıtıcı (reflektif) araçlar ve güvenlik kaskı kullanımının yaygınlaştırılması.
- Otomobil sürücülerinin, yayalar ve bisikletlilerin karşı karşıya bulunduğu tehlikeler konusunda bilgilendirilmesi.
- Araç sürücülerinin, özellikle karşıya geçen yayalar ve bisikletlilere karşı davranışlarının iyileştirilmesi için mevzuatın güçlendirilmesi ve uygulanması.
- Motosiklet ve motorlu bisiklet kullanımına ilişkin tehlikelerin anlatılması ve bunları kullananların güvenlik donanımı kullanılmasının teşvik edilmesi.

Daha güvenli yol kullanıcıları – trafik güvenliğine yönelik bilgilendirme ve kampanyalar:

- Genel trafik güvenliği bilgileri ve kampanyaları ile ilgili mevcut yapıyı güçlendirmek.
- Trafik güvenliğine yönelik kampanyalar için uzun vadeli bir plan hazırlanması ve uygulanması. Bu şekilde bir çok farklı konu hedeflenirken, herkesin karayolu trafiğindeki toplumsal sorumluluğu konusunda yeni bir anlayış oluşturulabilecektir.
- Uzun vadeli plana göre iyi hedeflenmiş ve odaklanmış trafik güvenliği konusunda bilinci arttırmaya yönelik kampanyalarının hazırlanması ve gerçekleştirilmesi.
- Bu kampanyaların sonuçlarının, bilgi düzeyinde artış, davranışlarda değişiklik ve mümkünse kazalarda azalma açısından değerlendirilmesi.
- Güçlü ve sürdürülebilir trafik güvenliği görüşünün oluşturulması için sivil toplum örgütleriyle ortaklık oluşturulması.

Daha iyi trafik mevzuatı:

- Trafik mevzuatının kamuoyu tarafından daha iyi anlaşılması ve mümkün olduğu ölçüde desteklenmesi (veya hoşgörü gösterilmesinin) sağlanması.
- Trafik mevzuatının daha iyi uygulanması. Polis memurlarının eğitilmesi.
- Mevcut mevzuatın belirlenen bazı bölümlerinde değişiklik yapılmasının değerlendirilmesi ve uygulanması.
- Karayolu ulaşımının düzenlenmesi için bir "Karayolu Taşıma Kanunu'nun" yasalaşması ve uygulanması.

Daha iyi denetim ve yasaların uygulanması:

- Trafik denetimi ve yasa uygulama süreçlerinin, karayolu kazazedelerinin azaltılmasına yapabileceği katkının azami düzeye çıkarılması.
- Cezaların ve mahkeme süreçlerinin daha etkin hale getirilmesi.
- EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı arasındaki trafik denetiminin mevcut paylaşımının uygun olup olmadığının incelenmesi.
- EGM ve Jandarma arasında mevcut işbirliğinin ve müşterek eğitimin artırılması.
- Trafik yasasının kamuoyu tarafından daha iyi anlaşılması ve saygı gösterilmesi için çaba harcanması.
- Yeni denetim teknolojisinin geliştirilmesi, denenmesi ve uygulamaya konulması.
- Trafik polis memurlarının çalışma koşullarının iyileştirilmesi.
- Trafik suçları gözlemlendiğinde yasanın her zaman uygulanması.
- Her Polis/Jandarma, trafikte "iyi örnek" oluşturmalıdır.
- Trafik güvenliği mevzuatının uygulanmasında "yasa önünde eşitlik" ilkesinin her zaman temel ilke olarak kabul edilmesi.

Hızlı ve agresif araç kullanımının azaltılması:

- Hızlı araç kullanmanın risklerinin ve hız limitlerinin nedenlerinin yaygın olarak duyurulması.
- Bütün karayollarında ve caddelerde uygun hız limitlerinin yeniden tespitlerine yönelik ulusal kurallar belirlenmesi ve uygulanması.
- Hız limitlerinin sıkı bir şekilde uygulanması ve artan risklerle birlikte para cezalarında artırılması.
- Kırmızı ışık, dur levhası, tek yön düzenlemeleri, tehlikeli sollama, öndeki aracı çok yakından izleme ve öteki agresif halde sürüş türlerine karşı sıkı önlemler alınması.

Güvenlik donanımı kullanımının artırılması:

- Arabalarda emniyet kemeri ve çocuklar için araç içi sabitleyici sistemlerinin kullanılmasının teşvik edilmesi.
- Güvenlik donanımının kullanılmasına ilişkin mevzuatın güçlendirilmesi.
- Otomobillerde zorunlu sabitleyici sistemlerin kullanılmasını öngören kuralların sıkı bir şekilde uygulanması.
- Motosiklet ve motorlu bisiklet sürücüleri arasında kask kullanılmasının yaygınlaştırılması ve bu kuralın uygulanması.
- Bisikletliler için güvenlik kaskı ve yansıtıcı araçların yanısıra yayaların yansıtıcı araçları kullanmalarının yaygınlaştırılması.

Acil kurtarma, tıbbi bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin iyileştirilmesi:

- Tek bir acil uyarı sisteminin kurulması ve uygulanması.
- Acil yardım hizmetlerinde çalışan personelin, öğrencilerin, öğretmenlerin, sürücülerin ve halkın ilk yardım konusundaki bilgilerinin artırılması.

- AYPP'nin sonuçlarının izlenmesi ve değerlendirilmesi.
- Farklı tür acil yardım hizmetleri arasındaki iyileştirilmiş işbirliğini içeren iyileştirilmiş bir acil hizmetler sisteminin kurulması ve uygulanması.

Taşıt ve sürücü belgeleri tescilinin iyileştirilmesi:

- Türkiye'deki motorlu taşıt sınıflarının, Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergelerine uyacak şekilde değiştirilmesi.
- Bir sürücü belgesi hamilinin kullanmasına izin verilen taşıt sınıflarının, Viyana Sözleşmesi ve AB Yönergelerine göre değiştirilmesi.
- Mevcut tescil sisteminin iyileştirilmesi.

Daha güvenli ticari taşıt trafiği:

- Profesyonel sürücülerin çalışma saatlerine ilişkin düzenlemelerin güçlendirilmesi.
- Ağır taşıt frenleri ve güvenlikle ilgili öteki donanıma ilişkin mevzuatın iyileştirilmesi.
- Aşırı hız, aşırı yükleme, çalışma saatleri ve ağıt taşıtların güvenlik donanımına ilişkin yasal hükümlerin uygulanması.
- Yolların ve yol donanımının, dikkat kaybı ve sürücü yorgunluğundan kaynaklanan kazaları azaltacak şekilde tasarlanması.

Yeni teknoloji:

- Türkiye'de gerekli kapasitenin oluşturulması için AUS konusundaki uluslararası işbirliğine katılım.
- Türkiye'de bazı AUS türleri ile denemelere başlanması.

Bölgesel sorunların azaltılması:

- Karayollarında traktörlerin kullanımına ilişkin mevzuatın güçlendirilmesi ve uygulanması.
- Turistlerin Türk trafiğindeki özel riskler, Türk yol kullanıcılarının da turist sürücüler ve yayalara ilişkin özel tehlikeler konusunda aydınlatılması.

5 Plan

Bu Plan bölümünde, kısa ve orta vadeli hedefler oluşturulmuştur. Bu hedeflerin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için hangi önlemlerin alınması gerektiği belirtilmektedir.

Beş alan incelenmiştir:

- Genel ilkeler ve öncelikler,
- “Kurumsal” eylemler,
- “Teknik” eylemler,
- Güvenlik etkileri ve maliyetler,
- Uygulama, izleme ve değerlendirme.

5.1 Genel ilkeler ve öncelikler

Plan’da, farklı alanlar için birçok güvenlik müdahaleleri önerilmiştir. Her alan için hedefler belirlenmiştir.

Müdahaleler tablolarda liste olarak verilmektedir. Müdahaleler için önerilen başlangıç tarihi, üç grupta sınıflandırılmıştır:

- “Derhal”, müdahalenin programın onaylandığı tarihten sonra 6 ay içinde başlaması gerektiği anlamını taşır.
- “Orta vade”, müdahalenin 2 yıl içinde başlaması gerektiği anlamını taşır.
- “Uzun vade”, müdahalenin 5 yıl içinde başlaması gerektiği anlamını taşır.

Tablolarda, “Son Tarih” kelimeleri, gerçek müdahalenin en geç hangi tarihe kadar sonuçlandırılması gerektiğini gösterir. "Sorumlu kuruluş(lar)", müdahaleler konusunda başlıca sorumluluğun hangi kuruluşa ait olduğunu ve ilgili bazı diğer kuruluşları belirtir.

Aşağıdaki önerilen müdahaleler, **derhal başlatılmalı, en büyük öncelik verilmeli ve “Son tarih”ten önce tamamlanmalıdır**. Detaylı açıklamalar için, Ana Rapor, Ek H’ye bakınız.

Müdahale	Son tarih	Sorumlu kuruluş(lar)
1. Parlamento, hükümet ve İdaredeki yüksek düzeydeki yetkililerin trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyinin ve ilgilerinin artırılması.	Hemen	KGYK ve KTGK İlgili kuruluşlar
2. Mevcut güvenlik Kurullarını, Parlamentoyu ve hükümeti desteklemek için bir Trafik Güvenliği Sekreteryası kurulması. Özel bir Trafik Güvenliği Müdürlüğü’nün kurulmasının uygun olup olmadığını incelenmesi.	12-2002	Parlamento Hükümet KGYK ve KTGK
3. Trafik güvenliği konusundaki üniversite eğitiminin güçlendirilmesi ve trafik güvenliği personeli için özel kurslar düzenlenmesi.	09-2002	MEB YÖK Üniversiteler İlgili kuruluşlar

4. Ülke çapında kapsamlı bir veri tabanı oluşturulması.	12-2003	KGYK ve KTGK EGM JGK Sağlık Bakanlığı İlgili kuruluşlar
5. Uygulamalı trafik güvenliği araştırma ve geliştirme (ARGE) çalışmaları için bir ulusal Merkez kurulması.	12-2003	Parlamento Hükümet KGYK ve KTGK EGM İlgili kuruluşlar
6. Trafik güvenliği bilgileri ve kampanyaları konusundaki yapının güçlendirilmesi.	12-2002	Parlamento Hükümet KGYK ve KTGK MEB İlgili kuruluşlar
7. Okullardaki trafik güvenliği eğitiminin geliştirilmesi.	12-2002 revizyonlar	Hükümet MEB İlgili kuruluşlar

5.2 “Kurumsal” eylemler

Her kurumsal alan için (“Strateji”de olduğu gibi), bir çok müdahale önerilmiştir. (Bakınız “Plan”).

5.3 “Teknik” eylemler

Her teknik alan için (“Strateji”de olduğu gibi), bir çok müdahale önerilmiştir. (Bakınız “Plan”).

5.4 Güvenlik etkileri ve maliyetler

Plan'daki farklı eylemlerle ilgili *ölümlerdeki tahmini azalmalar* aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Değerler hem 2006 yılı için, hem de 2002-2006 dönemi için verilmektedir.

Önlem	2006 yılında ölümlerde azalma	2002 – 2006 döneminde ölümlerde azalma
“Kurumsal/idari önlemler”	+	++
“Teknik eylemler”		
Ulaşım modları arasındaki dağılımın düzeltilmesi	100	150
Daha güvenli altyapı – şehirlerarası yollar	170	360
Daha güvenli altyapı – şehir içi yollar	90	150
Daha güvenli taşıtlar	75	120
Daha güvenli yol kullanıcıları – çocuklar ve gençler	75	140
Daha güvenli yol kullanıcıları – sürücü eğitimi ve belgesi	25	40
Daha güvenli yol kullanıcıları – alkol, uyuşturucu ve yorgunluk	70	140
Daha güvenli yol kullanıcıları – korunmasız yol kullanıcıları	80	140
Daha güvenli yol kullanıcıları – trafik güvenliğine yönelik bilgilendirme ve kampanyalar	70	140
Daha iyi trafik mevzuatı	35	65
Daha iyi denetim ve yasaların uygulanması	70	140
Hızlı ve agresif araç kullanımının azaltılması	480	1 400
Güvenlik donanımı kullanımının artırılması	430	850
Acil kurtarma, tıbbi bakım ve rehabilitasyon hizmetlerinin iyileştirilmesi	100	200
Taşıt ve sürücü belgeleri tescilinin iyileştirilmesi	5	15
Daha güvenli ticari taşıt trafiği	70	140
Yeni teknoloji	5	5
Bölgesel sorunların azaltılması	5	15
Toplam	1 955 +	4 200 ++
1999'daki değerlerin yüzdesi olarak	20.6	

Görüldüğü üzere, 2006 yılındaki azalma, 1999 yılı için biraraya getirilen değerden (9 500 ölüm, 30-günlük trafik kazası sonrası ölümler tanımına giren değerlerle birlikte), 1 955 'ten fazla azalmaya, bir başka deyişle 2006 yılı için hedeflenen % 20 azalmaya karşılık gelmektedir. (“Strateji” bölümüne bakınız). Eğer Plan uygulanırsa, 2002 – 2006 döneminde toplam 4 200’den fazla yaşam kurtarılmış olacaktır.

Bu tabloya göre, en etkin önlemler, hızlı ve agresif araç kullanımının azaltılması ve güvenlik donanımı kullanımının artırılması olarak görülmektedir. 2006'ya kadar en etkin önlemlerin, kısa dönemde sonuç verebilecek müdahaleler oldukları görülmelidir. Kurumsal eylemlerin geliştirilmesi, büyük karayolu inşaatları ve okul eğitimi gibi diğer önlemlerin etkin olabilmesi için daha fazla zamana gereksinim bulunmaktadır. Bu tür önlemler, gelecekte ikinci beş yılda daha etkin olabileceklerdir.

2007 – 2011 dönemi için, 2011 yılının sonuna kadar ölümlerin her yıl en az 1 800 seviyelerinde azalabileceği tahmin edilmektedir.

Plan'a göre önerilen müdahalelerin 2006 yılı için yıllık, ilave **maliyetleri** 130 milyon ABD doları olarak tahmin edilmektedir. Bu değer büyük ölçüde kesin olmayan bir rakkam olduğu dikkate alınır, 2006 yılı için, yıllık maliyetlerin 100 ila 150 milyon ABD Doları arasında olabileceğini belirtmek gerekir. 2002-2006 dönemi için ilave maliyetlerin de 250 – 350 milyon ABD Doları olabileceği tahmin edilmektedir.

Bu tahminler kullanılırsa, yıllık 1 955 yaşamın kurtarılabilmesi için yıllık 130 milyon ABD dolarlık bir maliyetin olacağı tahmin edilmektedir. Bu değer, bir yaşamın kurtulması için yıllık 70 000 ABD Dolarından daha az bir maliyeti ortaya koymaktadır. AB'ye göre, bir yaşamın kurtulması için alınacak güvenlik önlemlerinin yıllık maliyetinin bir milyon EURO olduğu belirtilmektedir. Bütün bu yaklaşımlar dikkate alındığında, bir yaşamın Türkiye'de kurtarılma maliyetinin oldukça makul ölçülerde seyrettiği söylenebilir.

2007 – 2011 dönemi için ilave maliyetin, ilk dönemki yaklaşım kullanılarak yine yıllık 100 – 150 milyon ABD Doları seviyesinde gerçekleşebileceği belirtilebilir.

5.5 Uygulama, izleme ve değerlendirme

Trafik güvenliği eylemlerinin **uygulaması** sırasında, kaza ve kazazedeler ile değişik trafik güvenliği performans göstergelerinin (örn. çatışmalar ve diğer davranışsal göstergeler) izlenmesi ve durumun kontrol altında tutulduğundan ve eylemlerin beklenmedik trafik ve diğer sorunlara yol açmadığından emin olunması gereklidir.

Bu Programın **izleme ve değerlendirmesi** aşağıdakileri içermelidir:

- Plan'a bağlı olarak önerilen eylemlerin yerine getirilmesi (son tarihler vb. dahil olarak),
- Strateji'ye bağlı olarak güvenlik hedefleri,
- Plan'a bağlı olarak trafik güvenliği performans göstergeleri ve diğer hedefler.

Eylemlerin maliyetlerinin kayıt altına alınması faydalı olacaktır.

Trafik güvenliği eylemlerinin izleme ve değerlendirmesinin yapılması aşağıdaki hususlar için **önemlidir**:

- Tahmin edilen etkilere (maliyetlere) erişilip-erişilmediğinin ve hedeflerin yakalanıp-yakalanamadığının öğrenilmesi,
- Gelecekteki trafik güvenliği proje ve programları için bilgi kazanma.

İzleme işi önceden planlanmalıdır. Eylem gerçekleşmeye başladıktan sonra, önce süresi ölçümlerin yapılabilmesi için geç kalınabileceğinden, bu husus çok önemlidir.

İzleme ve değerlendirmenin yapılabilmesi için, gerçekleştirilen önlemlerin kayıtlarının tutularak bilgi depolanması gerekmektedir.

Değişik izleme ve değerlendirmeleri birbirlerinden ayırt edebilmenin bir yolu, aşağıdakileri ortaya koymaktır:

- ilk kısa dönemli değerlendirme (ya da izleme),
- uzun dönemli değerlendirme.

Eylemin gerçekleşmesinden hemen sonra *ilk, kısa dönemli* değerlendirmenin yapılması yararlı olacaktır. Bir değerlendirmenin amacı, müdahalenin öngörüldüğü biçimde gerçekleştiğinin ve beklenilmeyen ya da ilave bir sorunun çıkarılmadığının kontrolünün yapılmasıdır.

Bu ilk değerlendirme, trafik güvenliği parametreleri açısından (kazalar ve kazazedeler), normal bir biçimde yapılmaz. Çünkü, eylemin gerçekleşmesinden sonraki süre, genellikle çok kısadır. Olası izleme değişkenleri tutumlar, bilgi ve davranıştır.

Bir süre sonra, *uzun dönemli değerlendirme* yapılabilir. Genelde amaç, eylemin etkisinin tahmin edilmesidir. Bu tür uzun dönemli değerlendirmeler, kaza ve kazazedeler gibi parametrelere ilave olarak, tutumlar, bilgi ve davranışa yönelik unsurları da içerirler.

Değerlendirmeye ilişkin olarak birçok *sorun* ortaya çıkabilir. Tutumların, bilginin ve davranışın incelenmesi zor bir iştir. Dikkate alınması gereken bir çok istatistiki yöntemler ve zorluklar da bulunmaktadır. Bu nedenle, deneyimli uzmanların (davranış bilimciler ve istatistikçiler vb.) katkıları değerli ve çoğu zaman gereklidir.