

TRAFİKTE VAR OLMA SORUNU: YAYALAR İÇİN GÜVENLİK

Ezgi Kundakcı*

* Şehir ve Bölge Plancısı, İstanbul Planlama Ajansı

1950’li yıllardan itibaren hayatımıza giren ve hızlı bir şekilde artış gösteren motorlu taşıt kullanımı, dünya genelinde pek çok değişikliğe de sebep oldu. Gitgide taşıtlara öncelik veren yaklaşımlarla insanlar, kent alanının genelinden yalıtılıp kendileri için sınırlandırılmış alanlara hapsoldü; buralarda yürümek zorunda kaldı. Artan hızlı hareketlilik talebiyle yollar, araçlar ile genişledi, araçların hızları arttı ve yayalar için güvenli sınırların üstüne çıktı. Öte yandan motorlu taşıt trafiği ve hızlı erişim fikrinin yarattığı cazibeyle artan bireysel taşıt kullanımı, dünya genelinde sera gazı emisyonlarını artırarak ulaştırma faaliyetlerini tüm dünyadaki CO₂ emisyonunun beşte birini oluşturan bir seviyeye getirdi.¹ Dünya ve insanlık için çalan tehlike çanları ise küresel arenada ulaştırma sektöründe sürdürülebilirlik tartışmalarını başlattı.²

Karbonsuz ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması sürdürülebilir ulaşım kavramının en önemli bileşenlerinden biri.³ Ulaşım araçlarının karbonsuzlaştırılmasının ve toplu taşıma kullanımının yaygınlaştırılmasının yanında yaya ve bisikletli ulaşımın, ulaşım piramidinin en üstüne çıkarılması fikri, uzun yıllardır dünya metropolü pek çok kentin gündeminde. Ancak yaya ve bisikletli ulaşımın ulaştırma hiyerarşisi içinde en öncelikli ve en çok tercih edilen hâle gelmesinin önünde pek çok zorluk yer alıyor. Bunların başında da yaya ve bisikletli gibi savunmasız yol kullanıcılarının trafik akışı içinde taşıtlar karşısında güvenliğini sağlamak geliyor.

Trafikte güvenlik sorunsalı aynı zamanda bir küresel halk sağlığı sorunu olarak görülüyor.⁴ Trafik kazalarının meydana getirdiği ölüm ve yaralanmaların, kazazedeler ve aileleri üzerinde yarattığı korkunç etkinin ötesinde, aynı zamanda toplumsal ve ulusal boyutlarda da sağlık finansı ve genel finansal açıdan kaynakları olumsuz etkiliyor. Sadece hayatını kaybeden insanlar veya kalıcı bir biçimde sakat kalan insanlar ve onların aileleri üzerinde yarattığı acı ve üzüntüyle sınırlı olmayan trafik kazaları, sağlık sistemi üzerinde yarattığı yük, üretkenlik (işgücü) kaybı ve oluşturduğu ekonomik maliyet ile de sosyoekonomik yansımaları üzerinden ülkelerin ve toplulukların refahlarını tehdit altında bırakıyor.



Tuğçe Tunç

Meydana Geliş Türlerine Göre Trafik Kazaları (Türkiye, 2023)

Yandan Çarpma	Yayaya Çarpma
%33,2	%16,0
Yoldan Çıkma	Diğer
%12,0	
Arkadan Çarpma	
%11,0	%11,1
	Karşılıklı Çarpışma %5,7

Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazalarının Meydana Geliş Türleri (Türkiye, 2023)

Yoldan Çıkma	Yayaya Çarpma	
	%21,1	
%21,5		
Yandan Çarpma	Karşılıklı Çarpışma	Devrilme
	% 9,4	% 8,9
% 16,8		
Arkadan Çarpma	Diğer	
	% 5,2	
% 12,3	Sabit Cisme Çarpma	
	% 5,0	

Kaynak TÜİK. (2024). Trafik Kaza İstatistikleri. 2023.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayımlanan Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu,⁵ dünya genelinde yayalar (%23), bisikletliler (%6) ve iki-üç tekerlekli motorlu araçlar olmak üzere savunmasız yol kullanıcıları olarak belirlenen grupların karıştığı kazalar sonucunda meydana gelen ölümlerin, tüm ölümlerin %50’sini oluşturduğunu ortaya koyuyor. Geçmiş yıllar boyunca benimsenen motorlu araç trafiği öncelikli ulaşım altyapısının bir sonucu olarak, savunmasız yol kullanıcılarının trafik güvenliği açısından korunaksız kaldığını söylemek yanlış olmaz.

Türkiye’de trafik kazaları çeşitli şekillerde meydana geliyor. TÜİK tarafından açıklanan kaza istatistikleri, yandan meydana gelen çarpışmalardan sonra trafik kazalarının en çok meydana gelme şeklinin yayaya çarpma olduğunu ortaya koyuyor.⁶

Sadece ölümle sonuçlanan trafik kazalarının meydana geliş şekilleri değerlendirildiğindeyse durum oldukça çarpıcı. Türkiye’de ölümle sonuçlanan trafik kazalarının neredeyse dörtte biri, yayaya çarpma şeklinde meydana geliyor. Bir başka deyiş ile araç-yaya çarpışmasında yayanın hayatta kalma ihtimali oldukça az. Bu da trafik akışı içinde yayaların savunmasız olduğunu gözler önüne seriyor.

Trafik kazalarının meydana gelme şekli ve kazanın sonucunu ciddi anlamda etkileyen faktör olan yol kullanıcılarının kusurları incelendiğinde, sürücülerin araçlarını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmaması (%37), yayaların ise geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme kurallarına uymaması (%33,4) ve taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunması (%31) başta geliyor.

Türkiye genelindeki bu ortalamaların İstanbul için de geçerli olduğunu söylemek mümkün. İstanbul özelinde mevcut olan veriler ışığında 2015 yılından bu yana meydana gelen trafik kazaları sonucunda hayatını kaybeden yol kullanıcılarının dağılımları, yayaların karşı karşıya olduğu tehlikeyi doğrular nitelikte. Buna göre geçmiş yıllarda hayatını kaybedenlerin neredeyse yarısına yakını yayalar oluştururken; son yıllarda bu oranın giderek azaldığını görüyoruz. Ancak yine de 2023 yılında meydana gelen kazalar sonucu hayatını kaybedenlerin en az üçte birini yayalar oluşturuyor.

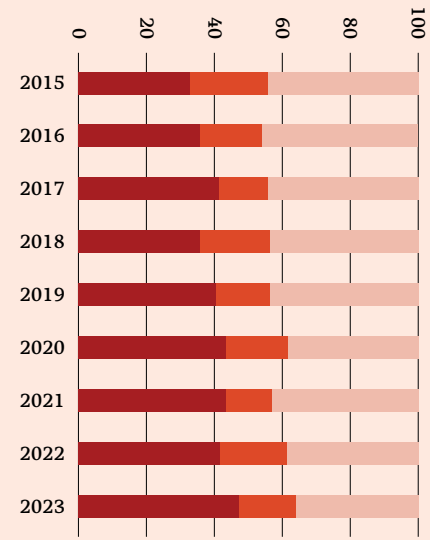
Trafik kazaları sonucunda meydana gelen yaralanmaların yol kullanıcılarına göre dağılımları incelendiğinde ise, yaralananların beşte birini yayaların oluşturduğu görülüyor. Yol kullanıcıları özelinde ölüm ve yaralanma grafiklerini bir arada düşündüğümüzde, en savunmasız yol kullanıcısı olan yayaların, trafik kazaları karşısında yüksek ölüm riskiyle karşı karşıya olduğu bir gerçek.

Sonuç olarak sayılar bize, trafik kazalarının hâlen gerek ülkemizde gerekse İstanbul'da güvenlik açısından ciddi bir zorluk oluşturduğunu ortaya koyuyor. Sürdürülebilir ulaşımın tam olarak tesis edilmesi aşamasında yayaların hareketlilik deneyimlerinde güvenliği sağlamak, tartışmasız en önemli konulardan biri. 1988 yılında deklare edilen Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi'nde⁷ belirtildiği üzere yayaların, sadece yaya kullanımına yönelik tasarlanmış, yaya geçitleri ve kaldırımlar gibi yaya geçişlerinin sınırlandırıldığı ve ötekileştirildiği "yaya bölgeleri"nin aksine, kentsel yaşam çevrelerinin genel düzeni ile uyumlu bir şekilde, yayaları belli alanlarla sınırlandırmayan yaklaşımların benimsendiği uygulamalarla kentsel alanlara ve hizmetlere adil ve güvenli bir şekilde erişim hakkı vardır. Bunu sağlayabilmek için paylaşımlı alan⁸ yaklaşımlarının benimsemek, motorlu taşıtların "yolda öncelik hakkını" bu taşıtlardan alıp; 20. Yüzyılın başlarında olduğu gibi bu hakkın yayalara verilmesi ve böylelikle, sürücü ve yaya olmak üzere tüm yol kullanıcılarının bir arada güvenli ve konforlu bir şekilde hareket edebildikleri kentsel yaşam alanları inşa edilmesi gerekiyor.

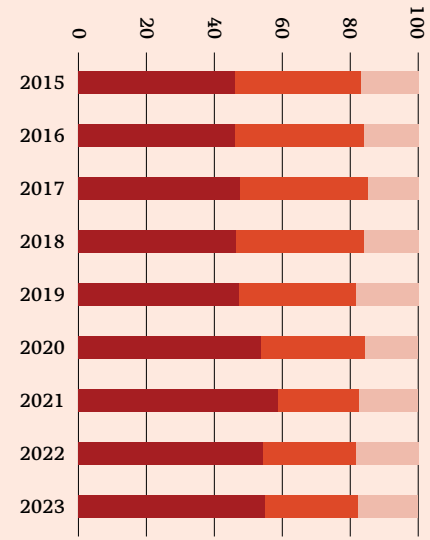
Notlar

- 1 Statista (2023). *Global carbon dioxide emissions from 1970 to 2022, by sector*. <https://www.statista.com/statistics/276480/world-carbon-dioxide-emissions-by-sector/> Erişim tarihi Kasım 21, 2023.
- 2 Birleşmiş Milletler (1973). *Stockholm Bildirgesi ve İnsan Çevresi Eylem Planı*. <https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972> Birleşmiş Milletler (1987). *Ortak Geleceğimiz Raporu*. Erişim tarihi Kasım 13, 2023. <https://digitallibrary.un.org/record/139811> Birleşmiş Milletler. (1992). *Çevre ve Kalkınma Konferansı, Gündem 21*. Erişim tarihi Kasım 11, 2023. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> Erişim tarihi Kasım 13, 2023.
- 3 Birleşmiş Milletler (2023). *World Sustainable Day*. <https://www.un.org/en/observances/sustainable-transport-day> Erişim tarihi Kasım 13, 2023.
- 4 World Health Organization and World Bank (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. <https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention> Erişim tarihi: 16.05.2024.
- 5 WHO (2023). *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 6 TÜİK (2024). *Trafik Kaza İstatistikleri, 2023*.
- 7 The European Parliament (1988). *The European Charter of Pedestrians' Rights*.
- 8 Project for Public Spaces (2017). *What is Shared Space?*. <https://www.pps.org/article/what-is-shared-space> Erişim tarihi: 25.10.2024.

Trafik Kazalarında Ölen Sürücü, Yolcu ve Yaya Oranları



Trafik Kazalarında Yaralanan Sürücü, Yolcu ve Yaya Oranları

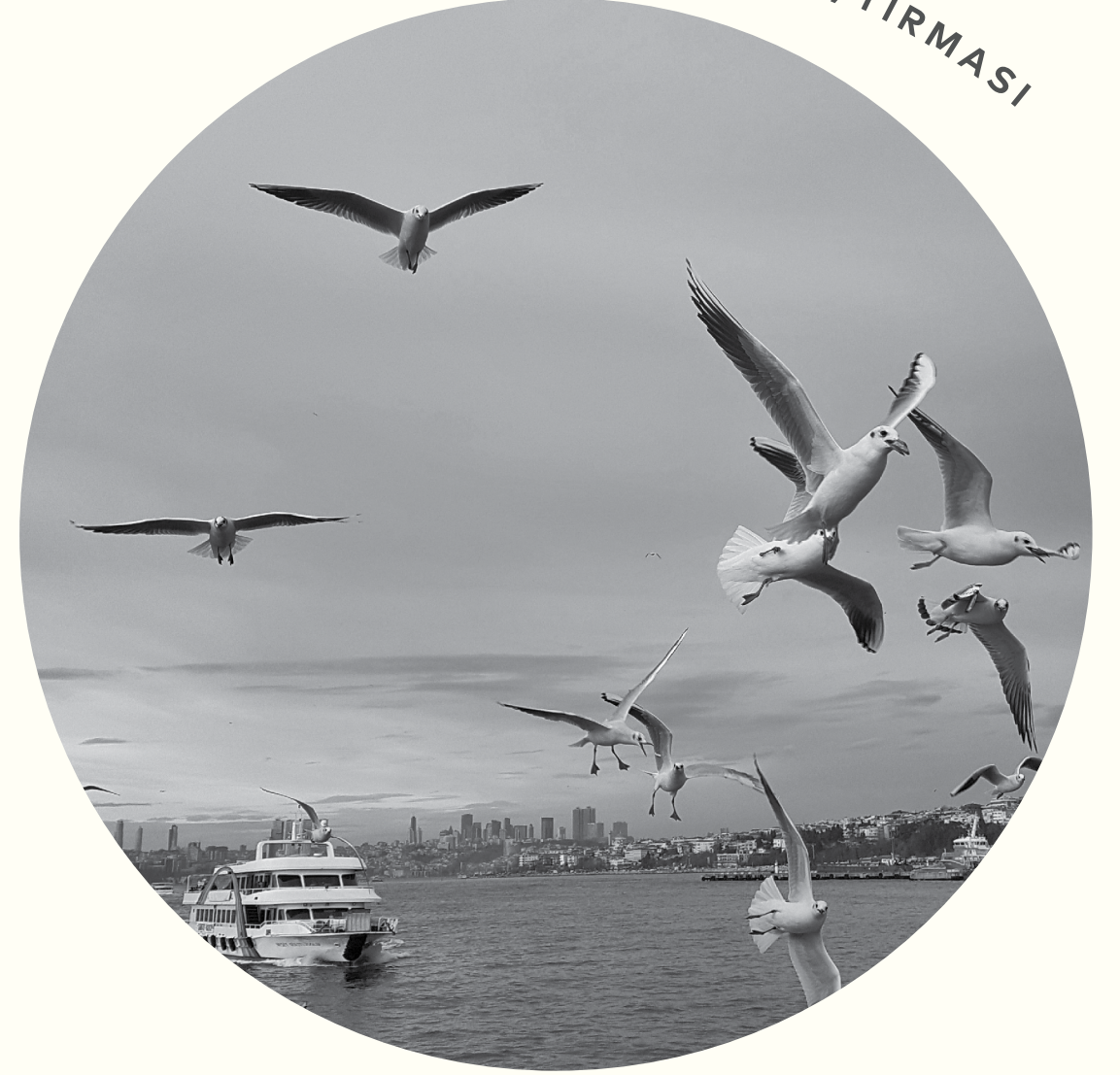


■ Sürücü ■ Yolcu ■ Yaya

Kaynak TÜİK. (2016-2024). Trafik Kaza İstatistikleri. 2015-2023.

istanbul barometresi

İSTANBUL GÜNDEMİ ARAŞTIRMASI



İstanbul Barometresi
her ay İstanbul'un nabzını tutuyor.



ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

