

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ: TRAFİK ZORBALIĞI İLE MÜCADELE POLİTİKASI

KAPGEM Serisi – 6



YAZARLAR

Dr. Öğr. Üyesi Deniz ALCA
Dr. Öğr. Üyesi Hülya ÖZÇAĞLAR EROĞLU
Dr. Öğr. Üyesi Abdül Samet ÇELİKÇİ
Arş. Gör. Furkan KILINÇER

EDİTÖR

Prof. Dr. Fatih KIRIŞIK



KAMU POLİTİKALARI ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME MERKEZİ

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ: TRAFİK ZORBALIĞI İLE MÜCADELE POLİTİKASI

YAZARLAR

Dr. Öğr. Üyesi Deniz ALCA ♦ Dr. Öğr. Üyesi Hülya ÖZÇAĞLAR EROĞLU
♦ Dr. Öğr. Üyesi Abdül Samet ÇELİKÇİ ♦ Arş. Gör. Furkan KILINÇER

EDİTÖR

Prof. Dr. Fatih KIRIŞIK

İrtibat

Karabük Üniversitesi

www.karabuk.edu.tr – <https://unika.edu.tr>

Karabük Üniversitesi, Demir Çelik Kampüsü, Kılavuzlar Köyü Öte Karşı
Üniversite Kampüsü, Merkez/Karabük

444 0 478

Bu eserin; yayın, satış ve kopyalama hakları Karabük
Üniversitesine aittir.

Karabük Üniversitesi Yayınları



YAZARLAR

Deniz ALCA

ORCID: 0000-0002-0306-8057

Hülya ÖZÇAĞLAR EROĞLU

ORCID: 0000-0003-1861-3721

Abdül Samet ÇELİKÇİ

ORCID: 0000-0001-7203-9957

Furkan KILINÇER

ORCID: 0009-0005-9585-8230

EDİTÖR

Fatih KIRIŞIK

ORCID: 0000-0002-9663-7502

KÜTÜPHANE KARTI

Karayolu Trafik Güvenliği: Trafik Zorbalığı ile Mücadele Politikası

ALCA, Deniz – ÖZÇAĞLAR EROĞLU, Hülya –

ÇELİKÇİ, Abdül Samet – KILINÇER, Furkan

53 sayfa, Kaynakça var, Dizin yok.

Her hakkı saklıdır.

Yayıncının izni olmadan hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Kaynak gösterilmek şartıyla iktibas edilebilir.

Eserde yayınlanan yazıların her türlü sorumluluğu yazarlara aittir.

KARABÜK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI – 135

E-ISBN: 978-625-92995-3-2

Aralık 2025

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	vii
SUNUŞ	1
1. AMAÇ ve KAPSAM	2
2. DAYANAK	4
2.1. Türkiye’de Trafik Kazaları: Mevcut Durum Analizi.....	4
2.1.1. Kamu Politikası Paydaşları	8
2.1.2. Trafik Kanununda Tehlikeli ve Agresif Sürüşe Karşı Düzenlemeler	9
2.2. Trafik Kazalarının Çevresel Etki Değerlendirmesi	10
2.3. Zorbalık Türü Olarak “Trafik Zorbalığı”	12
2.3.1. Zorbalık Kavramı.....	12
2.3.2. Trafik Zorbalığı Kavramı.....	12
2.3.3. Trafik Zorbalığı Fiillerinin Yaptırımı	16
2.3.4. Trafik Zorbalığıyla Mücadelede Medyanın Önemi	17
2.3.5. Medya İçerikleri Üzerinden Davranışsal Müdahale	17
3. GÖRÜNÜRLÜK (Halkla İlişkiler Faaliyetleri)	19
4. KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNE DAİR KAMU POLİTİKASI: “MİLLİ HEDEF: YOL GÜVENLİĞİ”	20
4.1. Yasal Düzenleme Çerçevesi.....	21
4.2. Teknolojik Destek ve Denetim Mekanizmaları	23
4.3. Sosyal ve Psikolojik Destek Programları	24
4.4. Teknolojik Çözümler ve Akıllı Ulaşım Sistemleri.....	25
4.5. Sürücü Eğitiminin Niteliğinin ve Sürücü Farkındalığının Artırılması.....	26
4.6. Trafik Denetimlerinin Artırılması.....	26
4.7. Yol ve Çevre Düzenlemeleri	26

4.8. Trafik Zorbalığı İstatistiği ve Raporlama	27
4.9. Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar.....	28
5. ÖNE ÇIKAN BULGULAR VE POLİTİKA ÖNERİLERİ	29
5.1. Tanımsal ve Hukuki Çerçeve Oluşturulması: “Kural belirsizse, zorbalık cesaret bulur.”	29
5.2. Teknolojik Destekli Denetim Sistemleri: “Akıllı sistem varsa, kör nokta yoktur.”	29
5.3. Sosyal-Psikolojik Müdahale ve Rehabilitasyon: “İnsanı insan yapan vicdanıdır.”	30
5.4. Eğitsel ve Kültürel Dönüşüm: “Trafik terbiyesi ehliyetten önce başlar.” ...	30
5.5. Veri Toplama ve Stratejik Raporlama: “Veri varsa çözüm vardır.”	30
5.6. Psikososyal Destek ve Rehabilitasyon: “Ceza sınır çizer, iyileşme yön verir.”	30
5.7. Toplum Katılımı ve Ortak Sorumluluk: “Güvenli yol, ortak iradenin ürünüdür.”	30
6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	31
7. TABLOLAR LİSTESİ	34
8. ŞEKİLLER LİSTESİ	34
9. EKLER LİSTESİ.....	34
KAYNAKÇA.....	45

FARK ET

Farkındalık ve Eğitim

(Bilişsel Tanıma ve Toplumsal Algı
Dönüşümü)



SABRET

Davranış Dönüşümü
ve Psikososyal Müdahale
(Duygusal Düzenleme ve
Empati Geliştirme)

KONTROL ET

Hukuki Denetim ve
Teknolojik İzleme

(Yapısal Güvence ve Sürekli Denetim)



HAYATINA DEVAM ET

Güvenli Trafik Kültürü ve Teşvik
(Sürdürülebilir Etik Alışkanlıklar
ve Pekiştirme)

KISALTMALAR

KAPGEM: Kamu Politikaları Araştırma ve Geliştirme Merkezi

TOBB: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TİK: Türkiye İstatistik Kurumu

STK: Sivil Toplum Kuruluşu

VR: Virtual Reality (Sanal Gerçeklik)

MTV: Motorlu Taşıtlar Vergisi

SUNUŞ

Karayolu trafik güvenliği, çağdaş kamu yönetimi anlayışında yalnızca teknik bir alan değil, aynı zamanda bireylerin yaşam hakkını, toplumsal refahı ve kamusal düzeni doğrudan ilgilendiren temel bir kamusal sorumluluk alanıdır. Modern toplumlarda güvenli, düzenli ve erişilebilir bir ulaşım altyapısının tesisi, sadece fiziksel bir planlama meselesi değil aynı zamanda etik, kültürel ve yönetsel boyutlarıyla kapsamlı bir politika sürecini gerektirmektedir. Bu bağlamda karayolu trafik güvenliği, vatandaşların yaşam kalitesini artıran, toplumsal bütünlüğü destekleyen ve sosyal sermayeyi güçlendiren bir kamu politikası hedefidir.

Trafikte artan riskler, yalnızca teknik eksiklikler veya denetim zaaflarıyla değil; bireylerin etik algıları, davranış kalıpları ve kurumsal kapasitenin bütüncül bir biçimde değerlendirilmesiyle anlaşılabilir. Bu kapsamda özellikle **trafik zorbalığı** gibi bireysel ihlallerin yapısal nedenlerine ve önlenmesine dair stratejik yaklaşımlar, toplumsal düzeyde güvenli bir yaşam alanı oluşturma'nın asli unsurlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Bu tür davranış biçimlerinin yalnızca cezai tedbirlerle değil, toplumsal bilinç, hukuki normlar ve teknolojik denetim araçlarıyla sistematik biçimde yönetilmesi gerekmektedir.

Karabük Üniversitesi Kamu Politikaları Geliştirme Merkezi (KAPGEM) bünyesinde faaliyet gösteren Güvenlik Politikaları Masası tarafından hazırlanan bu çalışma, karayolu trafik güvenliği alanında çok düzeyli kamu politikalarının geliştirilmesini; bu politikaların planlama, uygulama ve izleme süreçleriyle birlikte ele alan bütüncül bir model sunmaktadır. Türkiye genelinde farklı coğrafi ve idari koşullarda uygulanabilirliği olan bu öneri seti, karar vericilere, yerel yönetimlere, kolluk kuvvetlerine ve sivil topluma yönelik stratejik yönlendirmeler içermektedir. Çalışmada sunulan bu model, kamu yararını önceleyen, bilimsel temelli, çok paydaşlı ve sürdürülebilir bir kamu politikası tasarımı'nın mümkün olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, yalnızca mevcut sorunlara çözüm üretmek değil; aynı zamanda **kamu politikasında dönüştürücü ve ön alıcı (proaktif) bir yaklaşım geliştirmektir**. Bu doğrultuda, eğitim, hukuki düzenlemeler, teknolojik yenilikler, veri temelli analizler ve toplumsal farkındalık boyutları bir araya getirilmiştir.

Çalışmanın çerçevesi, Türkiye’de “**Milli Hedef: Yol Güvenliği**” doğrultusunda çok aktörlü bir yönetim modeli oluşturmayı hedeflemekte; merkezi idareden yerel yönetimlere, akademik kurumlardan sivil topluma kadar geniş bir paydaş kümesini sürece dahil etmeyi önermektedir. Bu yönüyle çalışma, yalnızca bir politika önerisi sunmamakta aynı zamanda **kamu-özel iş birliğine, katılımcı yönetime ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerine dayalı bir normatif vizyon** ortaya koymaktadır.

Bu çalışma ile karar alıcılara, uygulayıcılara ve politika izleyicilerine kapsamlı bir yol haritası sunulması ve Türkiye’de karayolu trafik güvenliği alanında hem **normatif hem de yapısal dönüşümün** önünün açılması hedeflenmektedir.

1. AMAÇ ve KAPSAM

Türkiye’de karayolu trafik kazaları, yalnızca anlık trajediler değil, aynı zamanda yıllara yayılan yapısal bir halk sağlığı sorunu olarak varlığını sürdürmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) 2014-2024 verilerine göre, son on yılda trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı 62.762’ye (TÜİK, 2025) ulaşmıştır.¹ Bu, her yıl ortalama 6.000’den fazla insanın karayollarında yaşamını yitirdiği anlamına gelmektedir. Aynı dönemde 3.024.470 kişi çeşitli derecelerde yaralanmıştır. Bu istatistikler, karayolu ulaşımının yalnızca teknik değil, aynı zamanda etik, sosyal ve psikolojik boyutları olan bir güvenlik meselesi olduğunu açıkça göstermektedir. Toplamda yüz binlerce aileyi doğrudan etkileyen bu kayıplar, karayolu trafik güvenliğini yalnızca bir ulaşım meselesi olarak değil, toplumsal refahın ve insan onurunun korunmasına yönelik bir kamu politikası önceliği olarak ele alma zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

Kamu kurumları karayolu trafik güvenliğini sağlamak amacıyla çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Ancak burada temel sorun, trafik zorbalığına yönelik sürekliliği olan, davranışsal dönüşüm hedefleyen politikaların eksikliğidir. Karayolu Trafik güvenliğinde sürdürülebilir iyileştirme süreçleri için Deming’in önerdiği PUKÖ (Planla–Uygula–Kontrol Et–Önlem Al) döngüsü önemli bir referans noktasıdır. Bu döngü; problemin tanımlanmasıyla başlayan, uygulama ve denetim adımlarıyla ilerleyen ve elde edilen sonuçlara göre önlem alınarak sistemin yeniden yapılandırılmasını sağlayan bir yönetim aracıdır (Kavıracı, Arslan, & Tine, 2022, s. 46).

Bu anlayış doğrultusunda, trafik zorbalığıyla mücadelede bireylerin sadece kuralları öğrenmesi değil, aynı zamanda farkındalık geliştirmesi, duygusal öz-denetim kazanması ve etik davranışları içselleştirmesi gerekmektedir. Bu nedenle, sürücülere yönelik farkındalık

¹ Pandemi kısıtlamalarına rağmen Türkiye’de trafik kazalarında ölüm oranlarında dikkat çekici bir süreklilik göze çarpmaktadır.

COVID-19 pandemisi, 2020 yılında Türkiye genelinde kamusal hareketliliği ciddi biçimde sınırlandıran önlemlerin hayata geçirilmesine neden olmuştur. Özellikle Mart 2020 sonrası dönemde uygulanan hafta sonu sokağa çıkma yasakları, şehirler arası seyahat kısıtlamaları ve toplu taşıma ile özel araç kullanımına dair düzenlemeler, genel olarak motorlu araç trafiğinde belirgin bir azalma beklentisini beraberinde getirmiştir. Ancak Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) yayımladığı karayolu trafik kaza verileri, bu beklentinin özellikle ölümle sonuçlanan kazalar açısından tam anlamıyla gerçekleşmediğini göstermektedir.

TÜİK verilerine göre, 2019 yılında Türkiye genelinde toplam 1.168.144 trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalarda 5.473 kişi yaşamını yitirmiştir. Bu ölümlerin 2.524’ü olay yerinde, 2.949’u ise kazadan sonraki 30 gün içerisinde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2020). 2020 yılında ise toplam kaza sayısı 983.808’e gerilemiş, yani genel kaza oranında yaklaşık %15’lik bir düşüş yaşanmıştır. Ancak ölümlü yaralanmalı kaza sayısı 150.275 olarak kayda geçmiş ve bu kazalarda 4.866 kişi hayatını kaybetmiştir. Ölüm sayısındaki düşüş oranı yalnızca %11 civarında kalmıştır (TÜİK, 2021).

Bu veriler, toplam kaza sayısı ile ölüm sayısı arasındaki azalma oranları arasındaki dengesizlik açısından dikkat çekicidir. Pandemi nedeniyle trafiğin genel hacmi önemli ölçüde azalmasına rağmen, kazaların ölümle sonuçlanma oranında ciddi bir iyileşme gözlemlenmemiştir. Bu durum, düşük yoğunluklu trafikte hız ihlallerinin artması, riskli sürüş davranışlarının sıklaşması ve kısıtlamaların psikolojik etkileriyle birlikte bireysel araç kullanımındaki farklılaşmalarla açıklanabilir. Özellikle yerleşim yeri dışında meydana gelen ölümlerin oranı 2019’da %52,5 iken, 2020’de bu oran %52,6’ya yükselmiştir.

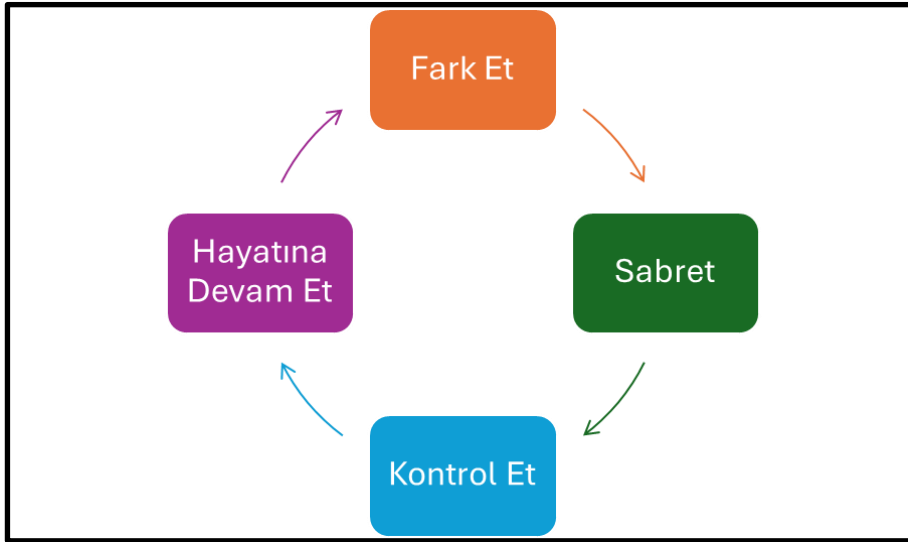
Bu bağlamda, pandemi döneminde uygulanan kısıtlamalar trafik yoğunluğunu azaltmış görünse de, ölümlü kazaların yapısal nedenlerinin ortadan kalkmadığı ve hatta belirli risk faktörlerinin derinleştiği sonucuna ulaşılabilir.

geliştirme, etik bilinç kazandırma ve kalıcı davranış değişikliği sağlama amacı taşıyan çok boyutlu bir kamu politikası önerisi sunulmaktadır.

Günümüzde güvenliğin giderek daha karmaşık ve çok katmanlı hale geldiği bir dünyada, bireylerin, kurumların ve toplumların karşılaştığı tehditlere karşı bütüncül ve sürdürülebilir stratejiler geliştirmek gerekmektedir. KAPGEM Güvenlik Politikaları Masası, bu çerçevede aşağıdaki dört adımlı yaklaşımı temel mesajı olarak önermektedir:

“Fark Et, Sabret, Kontrol Et, Hayatına Devam Et.”

Şekil 1: Trafik Zorbalığıyla Mücadele Döngüsü



Fark Et: Zorbalık davranışlarını tanı, trafikteki etkilerini fark et.

Sabret: Duygusal gerilimde öz denetim geliştir, tepkini ertele.

Kontrol Et: Davranışını, hızını ve iletişimini etik ölçülerle denetle.

Hayatına Devam Et: Güvenli ve saygılı şekilde yoluna devam et, olumlu davranışı sürdür.

Bu dört aşamalı yaklaşım, sürücülere yalnızca trafik kurallarına uymayı değil, aynı zamanda diğer yol kullanıcılarının varlığına ve yaşam hakkına saygı göstermeyi esas alan **etik bir trafik kültürü** kazandırmayı amaçlamaktadır. Bu anlayış, bireysel davranıştan toplumsal normlara kadar uzanan çok katmanlı bir dönüşüm hedeflemektedir. Modelin uygulanabilirliği, farklı coğrafi ve sosyo-ekonomik koşullarda test edilerek, karayolu trafik güvenliğini güçlendirecek ulusal ölçekli kamu politikalarının temellerini oluşturacaktır. Bu çerçevede, uygulama süreçlerinde elde edilecek veriler ışığında modelin sürekli olarak gözden geçirilmesi, gerektiğinde uyarlanması ve yaygınlaştırılması önerilmektedir. Süreç boyunca edinilecek deneyim ve çıktıların, özellikle **trafik zorbalığına karşı caydırıcı ve dönüştürücü etkiye sahip bir kamu politikası çerçevesi** geliştirilmesinde yol gösterici olması beklenmektedir.

2. DAYANAK

Karayolu trafik güvenliği, bireylerin yaşam hakkını koruma sorumluluğu çerçevesinde yalnızca teknik bir konu olarak değil, aynı zamanda sosyal, psikolojik ve etik yönleri bulunan çok boyutlu bir kamu politikası alanı olarak ele alınmalıdır. Trafikte yaşanan ölümler ve yaralanmalar, sadece bireysel kayıplara değil, aynı zamanda toplumsal bütünlüğe, kamu sağlığına ve güvenlik algısına zarar vermektedir. Bu çerçevede, sürüş esnasında sergilenen tehlikeli, agresif ve baskılayıcı davranış biçimleri-kamuoyunda **trafik zorbalığı** olarak adlandırılan tutumlar-karayolu trafik güvenliği sorununun hem nedeni hem de sonuçları arasında yer almaktadır.

Trafik zorbalığı, yalnızca fiziksel güvenliğe değil, yol kullanıcılarının psikolojik iyi oluşuna, karşılıklı saygıya ve sosyal uyuma zarar veren bir davranış kalıbıdır. Bu tür davranışlar, mevcut mevzuat içerisinde dolaylı biçimde yer bulsa da, gerek tanımsal düzeyde gerekse önleyici politika araçları bakımından açık bir çerçeveden yoksundur. Bu eksiklik, karayolu trafik güvenliğini sağlamak adına yürütülen çalışmaların bütüncül bir etki üretmesini engellemekte, aynı zamanda sorunun davranışsal ve kültürel yönlerini görünmez kılmaktadır.

Bu nedenle, trafik zorbalığını hedef alan politika tasarımlarının, yalnızca bireysel hataları cezalandırmaya değil, aynı zamanda etik farkındalık oluşturmaya, empati temelli davranış kalıplarını yaygınlaştırmaya ve sürücü kültürünü uzun vadede dönüştürmeye odaklanması gerekmektedir. Bu bağlamda, T.C. İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan **2021–2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021–2023 Eylem Planı**, karayolu trafik güvenliği politikalarına yön veren temel belgeler arasında yer almakta; güvenli sistem yaklaşımını merkeze alarak kurumsal çerçeveyi genişletmektedir. Buna göre güvenli sistem yaklaşımı:

“...insanların hata yapabilecekleri ve aynı zamanda da kırılgan oldukları ve devletlerin görevinin de insanların güvenliğini sağlamak olduğundan hareketle, kırılgan ve hata yapması muhtemel olan insanın trafikteki korunmasına ilişkin görev sisteme verilmiştir. [...] Güvenli sistem anlayışına göre, karayolu sistemi öyle bir şekilde tasarlanmalıdır ki, insanların yaptığı hatalar ciddi veya ölümcül sonuçlar doğurmamalıdır” (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2021, s. 18).

Bu anlayış, karayolu trafik güvenliğini bireylerin bireysel sorumluluğunun ötesine taşıyarak, sistem düzeyinde alınacak yapısal önlemlerle bütünleştiren, dönüşümcü bir kamu politikası vizyonu gerekliliğini ortaya koymaktadır.

2.1. Türkiye’de Trafik Kazaları: Mevcut Durum Analizi

Türkiye’de trafik kazaları hem sıklığı hem de yol açtığı can kayıpları ve yaralanmalar bakımından ciddi bir toplumsal güvenlik sorunu olarak varlığını sürdürmektedir. TÜİK’in 2025 verilerine göre, 2024 yılında ülke genelinde toplam **1.444.027** trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların **1.177.172’si maddi hasarla, 266.855’i ise ölümlü ve yaralanmalı** olarak kayıtlara geçmiştir (TÜİK, 2025).

“Trafik kazaları, tesadüf sonucu gerçekleşmez; temelinde çoğunlukla insan faktörüne bağlı hatalar yer alır.” (Kavsıracı, Arslan, & Tine, 2022, s. 9). Türkiye’de trafik kazalarına neden olan kusurlar arasında **sürücü hataları %90,1’lik oranla** (TÜİK, 2025) ilk sırada yer almaktadır. Bu oran, altyapı eksikliklerinden ziyade **insan davranışları, bilişsel farkındalık düzeyleri ve toplumsal trafik kültürünün** en temel belirleyici olduğunu göstermektedir. Bu noktada, kalıcı çözüm yalnızca teknik önlemler ya da cezai düzenlemelerle değil, **kalıcı davranış değişimini önceleyen eğitsel ve kültürel dönüşümle** mümkün olabilir.

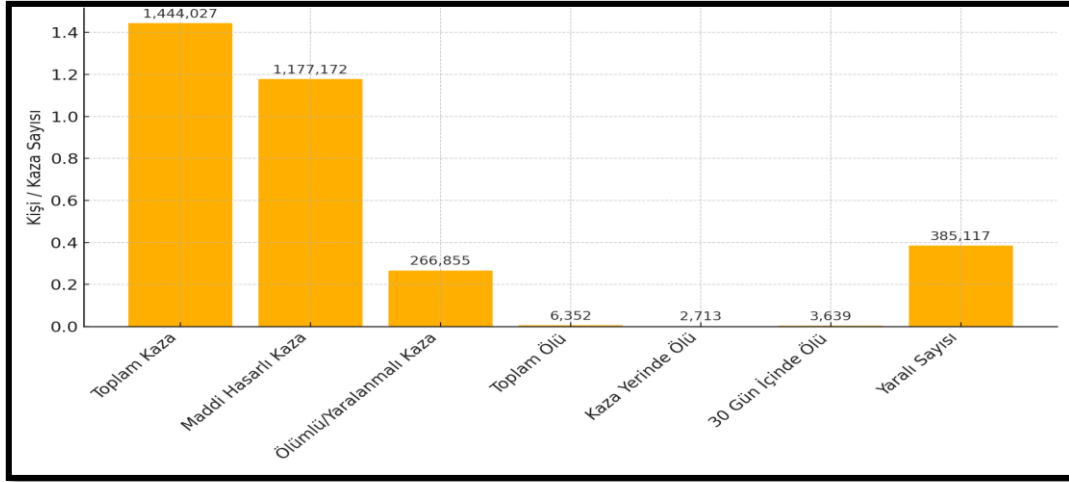
Şekil 2: Kaza İstatistikleri ve Eğilimler



TÜİK 2025 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Bu veriler, karayolu güvenliğinin yalnızca anlık önlemlerle değil, sürdürülebilir davranışsal ve yapısal politikalarla yönetilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Yıl genelinde trafik kazaları sonucunda **6.352 kişi hayatını kaybetmiş, 385.117 kişi ise yaralanmıştır**. Hayatını kaybedenlerin **2.713’ü olay yerinde, 3.639’u ise sağlık kuruluşuna sevk edildikten sonra, 30 gün içerisinde kazanın etkisiyle vefat etmiştir**. Buna göre **günlük ortalama 731,1 ölümlü-yaralanmalı kaza, 17,4 ölüm ve 1.055,1 yaralanma** meydana gelmiştir (TÜİK, 2025).

Şekil 3: Mevcut Durum Analizi

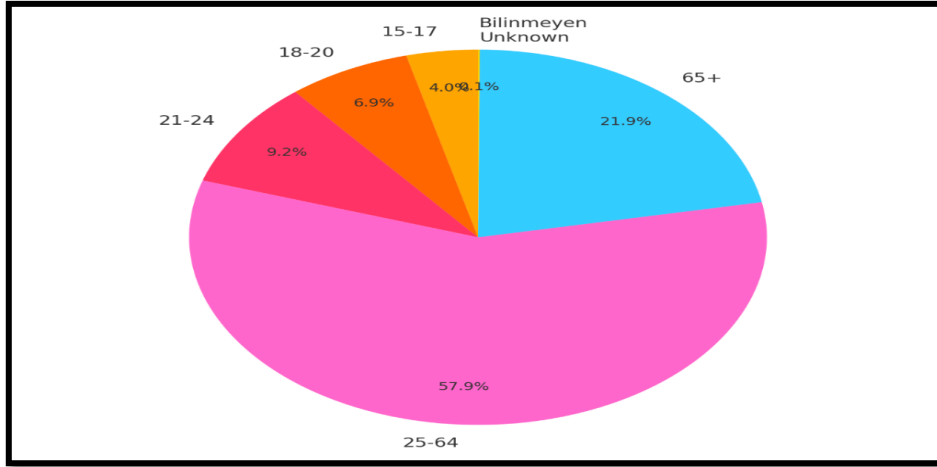


TÜİK 2025 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Son on yıllık dönem ele alındığında ise Türkiye’de karayolu trafik kazaları sonucunda toplam **62.762 kişi hayatını kaybetmiş, 3.024.470 kişi yaralanmıştır**. Bu veriler, trafik güvenliğinin ülke genelinde uzun süredir devam eden ciddi bir halk sağlığı ve kamu güvenliği sorunu olduğunu göstermektedir. Kazaların mekânsal dağılımı incelendiğinde, ölümlü ve yaralanmalı kazaların **%85,5’inin yerleşim yeri içinde, %14,5’inin ise yerleşim yeri dışında** (TÜİK, 2024) meydana geldiği görülmektedir. Bu durum, özellikle kentsel alanlardaki sürüş pratiklerinin, trafik yoğunluğu altında daha riskli bir hal aldığını göstermektedir.

Zamana bağlı analizler de dikkat çekicidir: **2024 yılında gerçekleşen ölümlü ve yaralanmalı kazaların %65,3’ü gündüz saatlerinde** meydana gelmiştir (TÜİK, 2025). Bu oran, karayolu trafik güvenliği politikalarının sadece gece yolculuklarına değil, **gündüz saatlerindeki yoğun sürüş davranışlarına yönelik olarak da yeniden tasarlanması gerektiğine** işaret etmektedir. 2024 yılı Türkiye trafik kazası verileri, kazalarda hayatını kaybedenlerin yaş ve cinsiyet dağılımı açısından dikkat çekici farklılıklar göstermektedir. Aşağıdaki grafikler, bu farklılıkları ortaya koymak amacıyla yaş grubu ve cinsiyete göre ölüm oranlarını görselleştirmektedir.

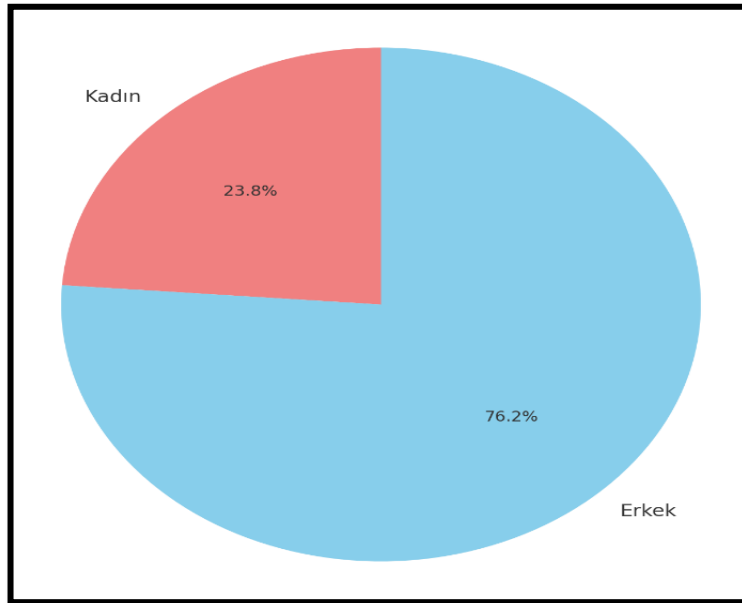
Şekil 4: Yaş Gruplarına Göre Ölüm Dağılımı



TÜİK 2025 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Trafik kazalarına bağlı ölümlerin en fazla görüldüğü yaş grubu 25-34 aralığıdır. Bu grubu 18-24 ve 35-44 yaş grupları izlemektedir. Bu dağılım, genç ve orta yaş gruplarının aktif araç kullanıcısı olmaları nedeniyle trafik riskine daha fazla maruz kaldıklarını göstermektedir. Öte yandan yaşlı gruplarda (65 yaş ve üzeri) toplam vaka sayısı daha az olmakla birlikte, kaza sonrası ölümcül sonuçlara daha açık oldukları gözlemlenmektedir.

Şekil 5: Cinsiyete Göre Ölüm Dağılımı



TÜİK 2025 verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Cinsiyet temelli dağılıma göre, trafik kazalarında ölenlerin yaklaşık %76'sı erkek, %24'ü ise kadındır. Bu fark, erkeklerin sürücü olarak trafikte daha fazla yer almaları, daha uzun mesafeler kat etmeleri ve bazı durumlarda daha riskli sürüş davranışları göstermeleriyle ilişkilidir. Kadınlar ise genellikle yolcu konumunda bulunmakta veya daha temkinli sürüş tarzları nedeniyle daha düşük ölüm oranlarına sahiptir.

2.1.1. Kamu Politikası Paydaşları

Karayolu trafik güvenliği, çok aktörlü ve çok düzeyli bir kamu politikası alanı olarak değerlendirilmelidir. Bu kapsamda sorunların çözümüne yönelik etkili ve sürdürülebilir müdahale mekanizmaları geliştirebilmek için ilgili tüm kurum ve kuruluşların **eşgüdüm içinde** hareket etmesi kritik önemdedir. Türkiye’de karayolu trafik güvenliği konusunda doğrudan veya dolaylı biçimde görev ve yetki sahibi olan çok sayıda paydaş bulunmaktadır. Aşağıda, bu paydaşlara ilişkin ulusal düzeyde örnek bir sınıflandırma sunulmuştur. İhtiyaçlar doğrultusunda bu yapı zaman içerisinde genişletilebilir.

Üniversiteler, bilimsel bilgi üretimi ve kanıta dayalı politika geliştirme süreçlerinde stratejik roller üstlenmektedir. Bu bağlamda, **Karabük Üniversitesi**, “Bilim Merkezli Üniversite” ilkesi doğrultusunda karayolu trafik güvenliğine yönelik katkı sunmakta; bu çerçevede Kamu Politikaları Araştırma ve Geliştirme Merkezi (KAPGEM) ve Güvenlik Politikaları Masası koordinasyonunda bilimsel tabanlı rapor ve politika önerileri üretmektedir. Üniversitelerin bu tür çok paydaşlı alanlara katkısı, özellikle eğitim, farkındalık, veri analizi ve sosyal etki değerlendirmeleri bakımından büyük önem taşımaktadır.

Merkezi yönetim kurumları içerisinde İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı başta olmak üzere, trafik güvenliğiyle ilgili yasa uygulamaları ve sahadaki denetim faaliyetleriyle görevli birimlerin katkısı ön plandadır. Bu birimler, sürücü davranışlarını düzenleyen normların uygulanması, cezaların caydırıcılığı ve olay sonrası müdahale kapasitesi bakımından ana paydaşlardır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile bağlı kuruluşlar, karayolu altyapısının güvenliğini sağlamak, yol yapım ve bakım standartlarını belirlemek ve akıllı ulaşım sistemlerini yaygınlaştırmakla yükümlüdür. Yol kalitesinin trafik güvenliği üzerindeki belirleyici etkisi göz önüne alındığında bu paydaş grubunun teknik sorumluluğu büyüktür.

Milli Eğitim Bakanlığı, trafik bilincinin erken yaşta kazandırılması, okullarda trafik eğitimi programlarının geliştirilmesi ve sürücü kurslarının denetlenmesi gibi sorumluluklar taşımaktadır. Hayat boyu öğrenme yaklaşımı çerçevesinde kamuoyuna yönelik trafik eğitimleri de yine bu bakanlığın önemli işlevlerindendir.

Sağlık Bakanlığı, trafik kazalarına müdahalede ilk sağlık hizmetlerinin koordinasyonu, rehabilitasyon süreçleri ve agresif sürücü davranışlarının psikososyal yönleriyle ilgili çalışmalar yürüten birimler aracılığıyla paydaş konumundadır.

Belediyeler, 5393 sayılı Belediye Kanunu uyarınca yerel trafik düzenlemelerinin uygulanmasında görevli ve yetkili kurumlardır. Sinyalizasyon sistemlerinin kurulumu, yaya geçitlerinin düzenlenmesi, kent içi trafik akışının yönetimi ve toplu taşıma entegrasyonu bu kapsamda yer alır.

Sivil toplum kuruluşları ve özel sektör, özellikle kamuoyunun farkındalığını artırmaya yönelik kampanyalar, kurumsal sosyal sorumluluk projeleri ve alternatif eğitim modelleriyle destek sunmaktadır. Bu bağlamda medya kuruluşları da güvenli trafik kültürünün inşasında önemli bir rol oynar.

Tablo 2. Türkiye'de Karayolu Trafik Güvenliği Paydaşları

Paydaş Grubu	Alt Kurumlar / Birimler
Üniversiteler	Karabük Üniversitesi, YÖK, Ulaştırma ve Trafik Programları
Bilimsel Merkezler	KAPGEM, Bilimsel Yarışma Koordinatörlükleri (SosyalFest vb.)
Merkezi Yönetim	İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı
Ulaştırma ve Altyapı	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü
Eğitim Kurumları	Millî Eğitim Bakanlığı: Temel Eğitim, Ortaöğretim, Mesleki Eğitim, Hayat Boyu Öğrenme Birimleri
Sağlık Kurumları	Sağlık Bakanlığı: Halk Sağlığı, Ruh Sağlığı, Acil Sağlık Hizmetleri
Yerel Yönetimler	Büyükşehir, il, ilçe ve belde belediyeleri
Sivil Toplum ve Özel Sektör	STK'lar, sigorta şirketleri, sürücü kursları, medya kuruluşları

2.1.2. Trafik Kanununda Tehlikeli ve Agresif Sürüş Karşı Düzenlemeler

Karayolları Trafik Kanunu, trafikte güvenliği sağlamak ve sürücü davranışlarını düzenlemek amacıyla, Trafik Kuralları başlıklı altıncı kısımda trafik düzenine ilişkin çeşitli kurallar ve bu kuralların ihlali halinde uygulanacak yaptırımlar öngörmektedir (Karayolları Trafik Kanunu [KTK], 1983, m. 46–80).

Hız Kuralları başlığı altında, her yol türü için azami hız sınırlarının belirlenmiş olması hem sürüş güvenliğini artırmak hem de potansiyel kazaları önlemek amacı taşımaktadır. Bu bağlamda, hız limitlerini aşan sürücülere idari para cezaları uygulanmakta, belirli koşullarda ise ehliyet geçici olarak geri alınmaktadır (KTK, 1983, m. 51).

Agresif sürüş davranışlarına ilişkin olarak, özellikle diğeri sürücülerin güvenliğini tehlikeye atan manevralar (ani şerit değışiklikleri, sıkıştırma, ani frenleme gibi) trafik adabı ve genel güvenlik çerçevesinde yasaklanmıştır. Bu tür davranışların tespiti halinde sürücülere idari para cezası uygulanmaktadır (KTK, 1983, m. 56).

Kanunda ilgili trafik kurallarının ihlali halinde; idari para cezası uygulaması (KTK, 1983, m. 51), ehliyet puan sistemi (KTK, 1983, m. 118-119), geçici olarak ehliyete el koyma (KTK, 1983, m. 47) ya da aracın trafikten menni (KTK, 1983, m. 26) gibi birtakım yaptırım mekanizmaları öngörülmüştür. Bu yaptırımların temel amacı, caydırıcılık yoluyla karayolu trafik güvenliğini artırmaktır.

Yaya hakları çerçevesinde ise özellikle yaya geçitlerinde sürücülerin yayalara geçiş hakkı tanınmaları zorunlu tutulmuştur. Bu hakların ihlali durumunda cezai yaptırımlar uygulanmakta (KTK, 1983, m. 68), yaya güvenliğini artırmak için kamera destekli denetim sistemleri de önerilmektedir.

2.2. Trafik Kazalarının Çevresel Etki Değeriendirmesi

Trafik kazaları, yalnızca bireylerin can ve mal kaybına yol açmakla kalmaz, aynı zamanda çevresel etkileriyle de önemli bir sorun teşkil eder. Özellikle yoğun trafik kazalarının meydana geldiğı bölgelerde, kaza sonucu araçlardan kaynaklanan yakıt sızıntıları, kimyasal maddelerin çevreye karışması ve enkaz temizliğı sırasında oluşan atıklar çevre kirliliğine neden olmaktadır. Bu durum, doğal yaşam alanlarına zarar verirken su, toprak ve hava kalitesini de olumsuz etkilemektedir.

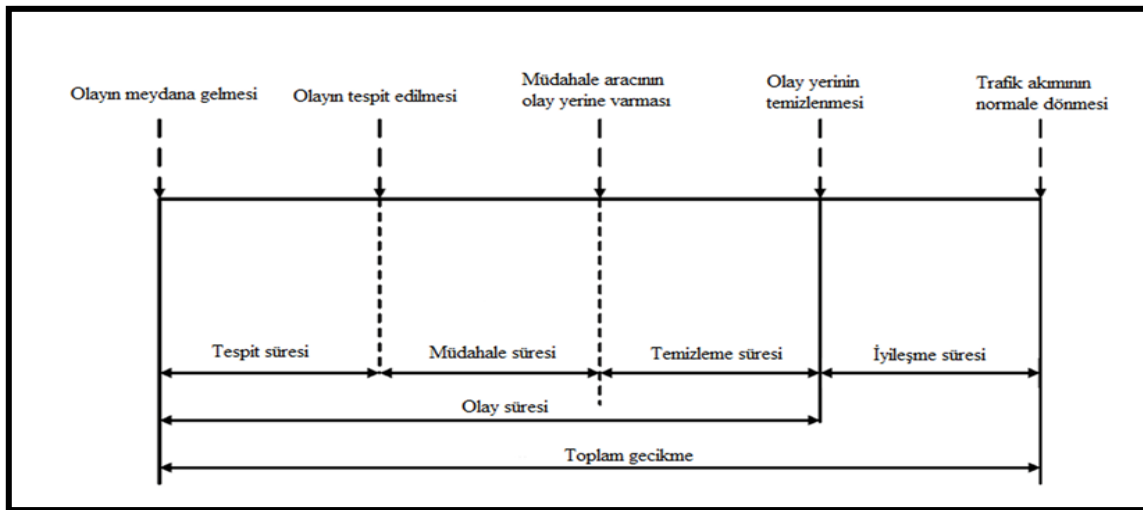
Ayrıca, kazaların meydana geldiğı bölgelerde trafik akışının kesintiye uğraması, karbon salınımını artırarak hava kirliliğine neden olabilir. Trafik kazaları sonrası enkaz kaldırma ve onarım süreçlerinde kullanılan araçlar ve ekipmanlar, enerji tüketimi ve ek çevresel yük oluşturarak iklim değışikliğı üzerinde dolaylı bir etki yaratmaktadır.

Şekil 6: Trafik Kazalarının Çevresel Etki Değerlendirmesi



Trafik kazaları, normal trafik akışını engellemekte/etkilemekte ve bunun yanı sıra ikincil kazaların meydana gelme olasılığını artırmaktadır (Boz & Özen, 2024, s.660). Bu durum müdahale ekipleri ile yolculuk gerçekleştiren bireylerin güvenliğini tehlikeye sokarak, seyahat güvenliğini, ticareti ve ulaşım sistemlerinin performansını olumsuz yönde etkilemektedir (Boz & Özen, 2024, s.660). Trafik kazalarının etkin yönetimi ile insan, kurum, mekanik ve teknik kaynakların sistematik, planlı ve koordineli bir şekilde kullanılması ve böylece trafik kazalarının çevresel etkisinin azaltılması mümkündür (Boz & Özen, 2024, s.660).²

Şekil 7: Trafik Kazalarının Yönetim Aşamaları



² Bahsi geçen çalışmada trafik olayları normal trafik akışını engelleyen ve beklenmedik karayolu durumlarının tümünü kapsayacak şekilde tanımlanmıştır. Bu çalışmada ise trafik olayları trafik kazaları şeklinde belirtilmiştir.

Kaynak: (Boz & Özen, 2024, s. 661)

Uygulamaya konulacak karayolu trafik güvenliği projeleri, yalnızca insan güvenliğini artırmakla kalmayıp, bu tür çevresel etkilerin azaltılmasına da katkıda bulunabilir. Altyapı iyileştirmeleri ve sürdürülebilir trafik çözümleri, çevre üzerindeki olumsuz etkileri minimize ederken, bölgesel çevre politikalarının güçlendirilmesine destek sağlayacaktır.

2.3. Zorbalık Türü Olarak “Trafik Zorbalığı”

Trafik zorbalığına dair hukuki bir tanımın olmaması hem zorbalığın farkına varılmasına hem de zorbalıkla mücadeleye engel teşkil etmektedir. Bu nedenle trafik zorbalığının tanımlanması ve insanların bu konudaki farkındalığının artması trafik zorbalığı ile mücadeleyi kolaylaştıracaktır.

2.3.1. Zorbalık Kavramı

Geleneksel anlamda zorbalık, kişide korku, endişe veya acı yaratan fiziksel, psikolojik veya sözlü saldırgan bir davranış; kişiler arasındaki güç dengesizliği ve mağdurun kendini korumakta güçlük yaşaması; mağdurun kışkırtıcı herhangi bir eylemde bulunmaması ve bu tür eylemlerin tekrarlanan bir nitelik taşıması olmak üzere çeşitli unsurlardan oluşmaktadır (Farrington, 1993, s. 384; Olweus, 1994, s. 1173).

Literatürde zorbalık (bullying) kavramı önceleri çocuklarda okul içerisindeki akran zorbalığı şeklinde ele alınmış (Olweus, 1994, s. 1171), ardından işyerlerinde mobbing (Ko ve arkadaşları, 2020, s. 1; Awai ve arkadaşları, 2021, s. 75-76), kardeşler arasındaki saldırgan davranışlar (Wolke ve arkadaşları, 2015, s. 918; Brett ve arkadaşları, 2023, s. 1), hapishanedeki mahkumlar arasındaki saldırgan davranışlar (Ireland, 2000, s. 201) veya siber ortamda yapılan saldırgan davranışlar (Alipan ve arkadaşları, 2020, s. 81) çerçevesinde ele alınmıştır.

Kavramın akran zorbalığı sınırlarını aşması unsurları üzerinde tartışmaların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu bağlamda özellikle tekrarlanan davranış hareketi unsurunun hapishanedeki zorbalık fiilleri bakımından geçerli olmayabileceği ileri sürülmüştür (Beck ve Ireland, 1995, akt. Ireland, 2000, s. 202). Yine bu unsurun, siber ortamda geleneksel zorbalık tanımındakinden farklılaştığı ve herkesin ulaşabileceği şekilde tek bir paylaşımın da zorbalık olarak değerlendirilebileceği ifade edilmiştir (Alipan ve arkadaşları, 2020, s. 88; Slonje ve Smith, 2008, s. 153-154; Volk ve arkadaşları, 2014, s. 334-335).

2.3.2. Trafik Zorbalığı Kavramı

Trafikte de sıklıkla saldırgan davranışlarla karşılaşılması bu tür davranışların belirli kavramlar adı altında incelenmesi sonucunu doğurmuştur. Bu bağlamda trafikteki saldırgan davranışları tanımlamak adına literatürde agresif sürüş (aggressive driving) ve yol öfkesi (road rage) kavramları kullanılmaktadır.

Agresif sürüş; sürücünün sabırsızlığı veya diğer yol kullanıcılarına kızgınlığı neticesinde ortaya çıkan, yüksek hızlı araç kullanımı veya yol önceliğine riayet etmeme gibi kaza yapma riskini artırma ihtimali bulunan kasıtlı davranışlardır. Yine bu davranışlara zarar verme amacı taşımamakla beraber diğer yol kullanıcılarını rahatsız etme amacı taşıyan

selektör yapma veya sürekli korna çalma gibi davranışlar da eklenmektedir (Tasca, 2000, s. 9-10). Yol öfkesi ise agresif sürüşten çok daha ciddi bir şekilde yol kullanıcısının diğer yol kullanıcısına karşı kasten hareket ederek mala zarar verme, yaralama veya öldürme boyutuna ulaşabilen saldırganlık durumunu tanımlamakta olup bu tür saldırganlık eylemleri suç olarak değerlendirilebilmektedir (Elliott, 2000, s. 59).

Dikkat edilirse bu kavramlar trafikteki saldırgan eylemlerin belirli bir bölümünü tanımlamaktadır. Zira bu kavramlar yol kullanıcılarının doğaya veya yol kullanıcısı olmayan ancak yoldan etkilenen diğer kişilere karşı (örneğin yolun kenarında evinde oturan bir kişi) saldırgan eylemlerini kapsamamaktadır. Bu bakımdan gerek bu kavramları gerekse de diğer saldırgan eylemleri içine alacak geniş bir çatı kavrama ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu ihtiyacı karşılamak üzere çatı kavram olarak “trafik zorbalığı” kavramı kullanılabilir. Zira trafikte karşılaşılan saldırgan davranışlar da aslında zorbalığın unsurlarını mahiyetine uygun düştüğü ölçüde taşımaktadır. Örneğin tekrarlanan davranış unsuru geleneksel anlamda olduğu gibi aynı zorba tarafından farklı zamanlarda tekrarlanan saldırgan hareketler şeklinde ortaya çıkmamakta, sürüş boyunca farklı zorbalardan farklı saldırgan davranışlar şeklinde somutlaşmaktadır. Bu durumda aynı kişi oldukça fazla zorbanın oldukça fazla saldırgan hareketine maruz kaldığından tekrarlanan davranış unsurunun burada da geçerli olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Nitekim zorbalık olarak adlandırılan saldırgan davranışların tekrarlanma sıklığı üzerinde uzlaşa sağlanmamış olması ve haftada bir veya arada sırada gibi değişen sıklıkların esas alınması (Cowie ve arkadaşları, 2002, s. 35-36; Goldsmid ve Howie, 2014, s. 211) göz önünde tutulduğunda trafikte belki de günde birkaç kere maruz kalınan davranışların tekrarlanmadığının kabulü isabetli olmayacaktır.

Bu bağlamda örneğin trafikte normal hızında seyir halinde olan bir sürücüye karşı daha hızlı bir araca sahip olan diğer sürücünün ‘önünden çekilmesi için’ ısrarlı bir biçimde selektör yaptığı veya korna çaldığı durumda trafik zorbalığı unsurları şu şekilde somutlaşacaktır:

- **Korku, endişe veya acı yaratan fiziksel, psikolojik veya sözlü saldırgan bir davranış:** Israrlı bir biçimde selektör yapmak veya korna çalmak,
- **Kişiler arasındaki güç dengesizliği ve mağdurun kendini korumakta güçlük yaşaması:** Sürücünün söz konusu davranışlara maruz kalmaktan kaçınmaması,
- **Mağdurun kışkırtıcı herhangi bir eylemde bulunmaması:** Kişinin trafiğin izin verdiği ölçüde normal hızında seyretmesine rağmen saldırgan davranışa maruz kalması.

Trafik zorbalığı kavramı oldukça az sayıda çalışmada ifade edilmiştir. Bu bağlamda trafik zorbalığı, Faqih tarafından “trafik güvenliğinden sorumlu yetkililerden güçlü bir caydırıcı önlem alınmadan, sabah ve akşam sokaklarımızda tanık olduğumuz tüm barbarca, fiziksel olarak zararlı ve görsel olarak çirkinleştirici trafik davranışlar” olarak tanımlanmaktadır (Faqih, 2018). Yazara göre trafik zorbalığı teşkil eden davranışlar tehlikeli sollama, belirlenen şeritte kalmama, makas atma, hakaret etmek amaçlı araç kornasının aşırı

kullanımı, diğer araca oldukça fazla yaklaşarak veya selektör yaparak hızlanmaya zorlamaktır. Yine Saleh de bu kavramı, trafikteki kadınlara yönelik saldırgan hareketler bağlamında ele alarak “erkeklerden kadın sür¼c¼lere yönelik olarak, hız sınırını aşması, belirlenen şeride uymaması, korna ve araç ışıklarıyla rahatsız etmesi, söz veya jestleri ile hakaret etmesi gibi trafik güvenliğinden uzak, rahatsız edici tüm trafik eylemleri” şeklinde tanımlamaktadır (Saleh, 2023, s. 102).

Bu çalışmada trafik zorbalığı kavramının; “yol kullanıcılarının; diğer yol kullanıcılarına, doğaya veya yol kullanıcısı olmayan ancak yoldan etkilenen diğer kişilere karşı kasıtlı bir biçimde sözl¼, fiziksel veya davranışsal olarak gerçekleştirdikleri saldırgan eylemleri” kapsadığı d¼ř¼n¼lmektedir. Bu bağlamda trafik zorbalığı olarak değerlendirdiğimiz davranışları ve bu davranışların hukuki metinlere esas olmak üzere karşılıklarını şu şekilde listeleyebiliriz:

Tablo 1. Trafik Zorbalığının Hukuki Karşılıkları

Trafik Zorbalığı Davranışları	Hukuki Karşılıkları
Hız sınırlarının çok üzerinde veya çok altında taşıt kullanmak	İlgili mevzuatta tespit edilen asgari veya azami hız sınırlarının çok üzerinde veya altında seyretmek
Yerleşim yeri içerisinde yüksek sesle müzik dinlemek, egzoz veya motor sesi çıkarmak	Yerleşim yeri içerisinde başkalarının huzur ve sükununu bozacak şekilde müzik, egzoz veya motor sesi ile gürültüye neden olmak
Sözlü ifadelerle veya fiziksel davranışlarla hakaret veya tehdit etmek	Diğer yol kullanıcılarına karşı sözlü bir biçimde hakarete bulunmak veya tehdit etmek ya da bu amaçlarla bedensel hareketler sergilemek
Fiili saldırıda bulunmak	Diğer yol kullanıcılarına karşı kasten yaralama veya mala zarar verme suçlarını işlemek
Yol önceliğine uymamak	Kavşaklarda, trafik ışıklarında veya yaya geçitlerinde yol önceliğine uymamak
Geçiş üstünlüğüne uymamak	Polis, itfaiye veya ambulans gibi yetkili araçların geçiş üstünlüğüne uymamak suretiyle bu araçları yavaşlatmak
İzinsiz çakar kullanmak	Geçiş üstünlüğünü elde etmek amacıyla hukuka aykırı bir biçimde ışıklı veya sesli uyarı sistemlerini takmak
Makas atmak	Şerit değiştirme kurallarına riayet etmeyerek diğer araçlar arasında “S” çizmek suretiyle trafikte seyretmek
Tampon yapmak	Takip mesafesine uymayarak öndeki araca tehlikeli derecede yakın seyretmek
Ani frenleme yapmak	Trafiğin normal akışında seyir halindeyken aracı ani bir biçimde yavaşlatmak
Sol şeridi sürekli işgal etmek	Çok şeritli yollarda hızının gerektirdiği şeridi kullanmak yerine devamlı bir biçimde yolun en sol şeridini kullanmak
Trafikte yarışmak veya yarışma teklifinde bulunmak	Salt rekabet etmek ve belirlenen noktaya ilk ulaşmak amacıyla hız kurallarına veya diğer trafik kurallarına uymamak veya bu davranışı sergilemesi için diğer sürücüye teklifte bulunmak

Tablo 1. Trafik Zorbalığının Hukuki Karşılıkları

Trafik Zorbalığı Davranışları	Hukuki Karşılıkları
Egzoz emisyon standardına aykırı davranmak	Mevzuatta belirtilen egzoz emisyon standartlarına kasıtlı bir biçimde aykırı davranmak ve siyah renkli duman yaymak suretiyle çevreyi yoğun bir biçimde kirletmek
Israrlı bir biçimde korna çalmak veya selektör yapmak	Mevzuata uygun bir biçimde trafikte seyreden sürücüye ısrarlı bir biçimde korna çalmak veya farlarını açıp kapatmak suretiyle rahatsız etmek
Yetkisiz emniyet şeridi kullanımı	Seyir güvenliğini tehdit eden durumlar veya yetkili kullanımlar hariç olmak üzere emniyet şeridini kullanmak suretiyle trafikte seyretmek
Yol kesmek veya karayolunu ulaşıma kapatmak	Cebir veya tehdit ile seyir halindeki kara ulaşım araçlarını durdurmak veya hareket etmesini engellemek
Drift atmak	Herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın yönünü ani olarak değiştirmek veya aracı kendi etrafında döndürmek

2.3.3. Trafik Zorbalığı Fiillerinin Yaptırımı

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa “Trafik Zorbalığı” isimli yeni bir bölüm eklenerek bu fiillerin esas olarak kabahat biçiminde düzenlenmesi ve idari yaptırımlara tabi kılınması gerektiğini düşünmekteyiz. Zira söz konusu fiiller öncelikle trafik düzenini ihlal etmektedirler. Bunun yanında bazı fiillerin kaza riskini önemli ölçüde arttırdığını nazara alarak bu tür fiiller bakımından ayrıca cezai yaptırımların da uygulanması gerektiği kanaatindeyiz.

Bu bağlamda trafikte fiili saldırıda bulunmak, geçiş üstünlüğüne uymamak, makas atmak, trafikte yarışmak/yarış teklifinde bulunmak ve hız sınırlarının çok üzerinde veya çok altında taşıt kullanmak gibi eylemlerin kabahatlere ek cezai yaptırımlar ile de önlenmesi gerekmektedir. Ancak bu noktada, Kabahatler Kanunu’nun m. 15/3 hükmü ve içtima kuralları dikkate alınmalıdır. Bu hüküm uyarınca, bir fiilin hem suç hem kabahat oluşturması halinde yalnızca suç nedeniyle yaptırım uygulanabilecektir. Dolayısıyla, fiilin kabahat niteliği nedeniyle *ayrıca* idari yaptırım uygulanabilmesi için bu bağlamda ek bir düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır (Akbulut, 2022, s. 500).

Yine tüm bu fiiller için gece vakti işlenmelerinin ağırlaştırıcı hal olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Zira ışık eksikliği, far parlaması veya uyku hali gibi dikkat eksikliğine yol açan sebeplerin bulunduğu vakitlerde söz konusu davranışlar sürücülerini çok daha fazla olumsuz etkileyecek ve trafik kazalarının yaşanma ihtimalini kayda değer ölçüde arttıracaktır.

Aynı zamanda trafik zorbalığının tekrarlanan bir davranış teşkil etmesi halinde bu tür davranışları sergileyen sürücüler için psikososyal değerlendirme süreçlerinin devreye alınarak ilgili kişilerin rehabilitasyon süreçlerine yönlendirilmesinin ve bu süreçte ehliyetlerinin geçici süreliğine iptal edilmesinin faydalı olacağı kanaatindeyiz.

2.3.4. Trafik Zorbalığıyla Mücadelede Medyanın Önemi

Trafik zorbalığı ile mücadelede medyanın da oldukça kilit bir rol oynayacağını ifade etmek istiyoruz. Zira yapılan araştırmalar medya aracılığıyla gözlemlenen saldırgan davranışların bu şiddete medya aracılığıyla maruz kalan kişileri etkilediğini ortaya koymaktadır. Örneğin Bushman ve Huesmann çalışmalarında medya aracılığıyla şiddetin gözlemlendiği durumlarda bu şiddetin, kişilerdeki saldırgan davranışları kayda değer miktarda arttırdığını gözlemlemiştir (Bushman ve Huesmann, 2006, s. 351). Yine başka bir çalışmada da medyadaki şiddete maruz kalındıkça; saldırganlık seviyesinin arttığı, kişinin çevresinden korkmaya başladığı ve silah taşıma gibi çeşitli önlemler almaya yöneldiği, şiddet olaylarına karşı duyarsızlaştığı ve şiddet içerikli materyale daha çok ulaşılmaya çalışıldığı raporlanmıştır (Donnerstein ve arkadaşları, 1994, akt. Dolu ve arkadaşları, 2010, s. 58-59). İşte bu nedenle trafik zorbalığını teşkil eden eylemlerin medyada bir övgü kaynağı biçiminde gösterilmemesi tam tersine bu durumun yanlışlığı üzerinde durulması trafik zorbalığıyla mücadelede büyük bir katkı sunacaktır.

2.3.5. Medya İçerikleri Üzerinden Davranışsal Müdahale

Trafik zorbalığıyla mücadelede medya, özellikle dizi ve sinema filmi içerikleri aracılığıyla yalnızca bilinçlendirme değil, doğrudan davranış modelleme etkisi yaratma kapasitesine sahiptir. Görsel medya içerikleri, özellikle genç izleyici kitlesi üzerinde rol model inşasında belirleyici olmaktadır. Bu nedenle, dizilerde ve sinema filmlerinde yer verilen sürüş sahnelerindeki davranış kalıpları, toplumsal sürüş kültürünün şekillenmesinde doğrudan rol oynamaktadır.

Ancak mevcut yapım örneklerinin birçoğunda, trafik kurallarını hiçe sayan, agresif sürüş yapan, selektörle veya kornayla taciz eden karakterlerin olumlu kahramanlar olarak sunulduğu ve bu tür davranışların aleni biçimde ödüllendirildiği gözlemlenmektedir. Bu durum, trafik zorbalığının örtük biçimde meşrulaştırılmasına yol açmaktadır.

Medyanın bu doğrultuda kamu yararını destekleyici biçimde yönlendirilmesi kritik bir politika alanıdır. Benzer şekilde Kavıracı (2018), karayolu trafik güvenliği alanında kamu, sivil toplum ve medya iş birliğiyle geliştirilen platformların; kamu spotları, afişler, okullarda yürütülen projeler ve kitlesel medya yoluyla farkındalık yaratmada etkili olduğunu vurgulamaktadır. Bu araçlar, düşük maliyetli ancak yüksek etki potansiyeline sahip yöntemler olarak görülmektedir.

Trafik zorbalığına karşı yürütülen mücadelede medya, özellikle dizi ve sinema filmi gibi görsel içerikler yoluyla yalnızca bilgilendirici değil, aynı zamanda yönlendirici bir etkiye sahiptir. Bu tür içerikler, özellikle genç izleyiciler üzerinde davranış biçimlerini taklit etme ve içselleştirme açısından güçlü bir rol model kaynağıdır. Dolayısıyla, ekranlarda yer alan sürüş sahnelerinde sergilenen tavırlar ve sürücü tutumları, toplumun genel sürüş alışkanlıklarını ve trafik kültürünü doğrudan şekillendirme potansiyeline sahiptir.

T.C. İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan strateji belgesinde de bu rol açıkça tanımlanmıştır:

“Kamuoyunda karayolu trafik güvenliği kültürünün daha geniş kitlelere duyurulması amacıyla en güçlü ve etkili tanıtım aracı olarak bilinen medyanın kullanılması amacıyla ‘Trafik Medya Ödülleri Projesi’ 2019 yılında hayata geçirilmiştir” (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2021, s. 22).

Aynı belgede, medya desteği ile yürütülen uygulamaların kamuoyunu bilinçlendirme potansiyeli taşıdığı ve karayolu trafik güvenliği çalışmalarına katkı sunduğu vurgulanmaktadır. Bu yaklaşım yalnızca bir politika önerisi olarak değil, aynı zamanda devletin en üst düzey desteğiyle hayata geçirilen bir uygulamadır. **Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan**, 2021–2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planı kapsamında düzenlenen **Trafik Medya Yüzlerinin Tanıtımı ve Trafik Medya Ödülleri Programı’na** katılarak, bu alandaki kültürel müdahalelere açık destek vermiştir. Programda yaptığı konuşmada, “Sıfır can kaybı, sıfır yaralanma, sıfır maddi hasar hedefimize ulaşana kadar çalışmaya devam edeceğiz” ifadelerini kullanarak medya desteğinin karayolu trafik güvenliğinde oynayabileceği rolü güçlü şekilde vurgulamıştır (Polis Dergisi, 2021).

Bu bağlamda önerilen kamu politikası adımları şunlardır:

- **RTÜK aracılığıyla düzenleyici müdahale:** Dizi, sinema filmi ve dijital içeriklerde trafik zorbalığını özendirici sahneler içeren yapımlar hakkında idari yaptırım uygulanmalıdır. Bu sahneler, tütün kullanımı, şiddet ve cinsellik gibi kamu yararına aykırı içerikler kapsamında değerlendirilmelidir.
- **Pozitif içerik teşviki:** Etik sürüş davranışlarını modelleyen, sabırlı ve kurallara uygun hareket eden karakterlerin yer aldığı yapımlar için yapımcılara yönelik **teşvik sistemi** oluşturulmalıdır. Kültür ve Turizm Bakanlığı ile RTÜK iş birliğinde etik trafik temalı senaryo yarışmaları, fon desteği ve görünürlük artırımı sağlanmalıdır.
- **Zorba davranışların dramatize edilmesi:** Trafikteki zorbalık eylemlerinin sonuçlarını dramatize eden, empati kurmayı teşvik eden kısa film projeleri desteklenmeli; bu içerikler TV, dijital platformlar ve kamu spotu formatlarında yayınlanmalıdır.

Bu önlemler, görsel medya aracılığıyla toplumda trafik etiğine dair olumlu normların yeniden üretimini sağlayacak, çocuklar ve gençler başta olmak üzere geniş izleyici kitleleri için **koruyucu davranış örüntüleri** sunacaktır. Etik sürüşün yalnızca eğitim değil, kültürel

temsille de güçlendirileceği bu yaklaşım, karayolu trafik güvenliği politikalarının medya ayağını tamamlayıcı niteliktedir.

3. GÖRÜNÜRLÜK (Halkla İlişkiler Faaliyetleri)

Trafik zorbalığına karşı toplumsal farkındalık oluşturmak, bu tür davranışların önlenmesinde en etkili araçlardan biridir. Farkındalık çalışmaları hem bireysel bilinçlenmeyi artırmak hem de karayolu trafik güvenliği konusundaki kolektif sorumluluğu güçlendirmek amacıyla geniş kitlelere ulaşmayı hedefler. Bu doğrultuda, eğitim ve bilgilendirme kampanyaları aracılığıyla trafik zorbalığının sonuçları vurgulanarak, tehlikeli sürüş davranışlarının olumsuz etkileri topluma anlatılmalıdır. Trafik ortamında güvenli davranışların teşvik edilmesi, kullanıcıların bilinçlenmesi ve kurallara uyumun artırılması ile sağlanabilir. “Bu nedenle, trafik kazalarının önlenmesi için eğitim, farkındalık kampanyaları ve denetim faaliyetlerinin bütünleşik bir şekilde yürütülmesi büyük önem taşımaktadır” (Kavsıracı, Arslan, & Tine, 2022, s. 48). Televizyon, radyo ve sosyal medya gibi mecralarda hazırlanacak kamu spotları, trafik kazalarının nasıl önlenebileceğini gösteren somut mesajlar sunabilir.

Toplumun her kesimine hitap eden etkinlikler, özellikle genç sürücüler arasında farkındalık oluşturma açısından önemlidir. Sosyal medya kampanyaları, dijital çağın bir gerekliliği olarak, gençlerin dikkatini çekecek etkili içeriklerle geniş kitlelere ulaşabilir. Trafik zorbalığı konusunda bilgilendirici grafikler, kısa videolar ve interaktif uygulamalar hazırlanarak bireylerin konuya ilişkin bilgi düzeyi artırılabilir.

Farkındalık çalışmalarında, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetimler ve kamu kurumları gibi paydaşlarla iş birliği yapılması da önemlidir. Tanınmış kişilerin bu kampanyalara katılması, mesajların daha geniş kitlelere ulaşmasını ve etkili bir farkındalık oluşmasını sağlayabilir. Ayrıca, mahalle düzeyinde gönüllü gruplar oluşturarak, yerel katılım teşvik edilebilir ve bu gruplar aracılığıyla bireylerin trafikteki rollerine dair bilinç düzeyi artırılabilir.

Son olarak, karayolu trafik güvenliğine dair yarışmalar ve etkinlikler düzenlemek, toplumu bu konuda daha aktif bir şekilde rol almaya teşvik edebilir. Bu tür faaliyetler, bireylerin sadece bilinçlenmesini değil, aynı zamanda karayolu trafik güvenliği kültürünü içselleştirmesini sağlayacaktır. Toplumun tüm kesimlerini kapsayan bu tür farkındalık çalışmaları, trafik zorbalığını önlemede güçlü bir araç olacaktır.

“Zorba Sürüşle Mücadele Eğitimi” ehliyet alma sürecinin yalnızca sürücülük becerilerinin kazanıldığı bir dönemden öte, karayolu trafik güvenliği bilincinin temelini atıldığı bir fırsat olduğunu vurgulamaktadır. Bu süreçte aday sürücülere, güvenli sürüşün önemi ve zorba sürüş davranışlarının tehlikeleri konusunda kapsamlı eğitimler verilmelidir. “Eğitim, yetiştirme ve bilgilendirme, kapsamlı bir kara yolu trafik ve yol güvenliği politikası, trafik güvenliği kültürünün vazgeçilmez unsurlarıdır.” (Süslü, 2021, s. 411) “Kazalarda esas unsur olan olumsuz insan davranışlarının giderilmesi, dolayısıyla trafik güvenliğinin sağlanmasında en önemli konu eğitimidir” (Gökdağ & Atalay, 2015, s. 279). Zorba sürüşün kazalara, yaralanmalara ve can kayıplarına yol açtığı bilgisi, bireylerin trafikteki davranışlarını dönüştürmek için güçlü bir araç olacaktır.

“Halkla İlişkiler Kampanyaları” trafik zorbalığının toplum üzerindeki etkilerini görünür kılmak ve bireylerde farkındalık yaratmak amacıyla hayata geçirilmelidir. Bu kampanyalar, kazaların dramatik sonuçlarını vurgulayarak bireylerin trafikteki her hareketinin başkalarının hayatını nasıl etkileyebileceğini çarpıcı bir şekilde anlatmalıdır. Amaç, sorumlu bir trafik kültürünü teşvik etmek ve bireysel davranış değişikliği sağlamaktır.

“Medya ve Kamu Spotları” trafik zorbalığının doğurabileceği kazalar ve hukuki sonuçlar konusunda farkındalık yaratmada etkili bir araç olarak kullanılmalıdır. Çarpıcı görseller ve güçlü mesajlarla hazırlanan kamu spotları, televizyon ve dijital platformlarda geniş kitlelere ulaşarak toplumsal bilinçlenmeyi artırabilir. Bu mesajlar, trafikte her bireyin taşıdığı sorumluluğu güçlü bir şekilde hatırlatmalıdır.

“Yerel Medya Eğitimleri”, karayolu trafik güvenliğini yerel düzeyde ele alarak kamuoyunun dikkatini bu konuya çekebilir. Yerel basın mensuplarına yönelik eğitimler, medya içeriklerinde karayolu trafik güvenliği konusunun daha görünür hale gelmesine ve toplumda daha geniş bir farkındalık oluşturulmasına katkı sağlayacaktır. Çocuk yaşta başlayan ve sistematik bir şekilde sürdürülen trafik eğitiminin hem bireysel bilinçlenmeyi hem de toplumsal trafik güvenliğini artıracığı (Gökdağ & Atalay, 2015) öngörülmektedir.

“Ünlü Destekçiler” toplumda tanınan ve sevilen isimlerin karayolu trafik güvenliği kampanyalarına dahil edilmesiyle mesajların etkisini artırabilir. Ünlülerin katılımıyla hazırlanan kamu spotları ve sosyal medya içerikleri, özellikle genç bireylerin dikkatini çekmek için güçlü bir yöntemdir. Bu sayede, sorumlu sürüş davranışlarının benimsenmesi konusunda etkili bir farkındalık yaratılabilir.

Son olarak, “İnteraktif İçerikler” sosyal medya platformlarında düzenlenecek etkinliklerle özellikle gençlerin ilgisini çekmek için önemli bir fırsat sunar. Karayolu Trafik güvenliği temalı yarışmalar, videolar ve canlı yayınlar, eğitici ve eğlenceli içeriklerle genç bireylerin bilinçlenmesine katkıda bulunabilir. Böylece, karayolu trafik güvenliği mesajları daha geniş bir kitleye ulaşır ve bu mesajların etkisi artırılır.

4. KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNE DAİR KAMU POLİTİKASI: “MİLLİ HEDEF: YOL GÜVENLİĞİ”

“Milli Hedef Yol Güvenliği” politikası, trafikte can ve mal kayıplarını azaltmaya yönelik ulusal bir strateji olarak önerilmektedir. Bu yaklaşım, toplumsal refahı artırmak ve sürdürülebilir bir karayolu trafik güvenliği anlayışını yaygınlaştırmak için tüm kamu ve özel sektör paydaşlarını ortak bir hedef doğrultusunda harekete geçirmeyi amaçlamaktadır.

Politika, “Yasal Düzenleme Çerçevesi” başlığı altında trafik zorbalığına yönelik caydırıcı cezaların tanımlanması, psikososyal değerlendirme süreçlerinin uygulanması ve aşırı tehlikeli durumlarda hapis cezası gibi yaptırımları içermektedir.

Teknolojik altyapının önemine dikkat çeken “Teknolojik Destek ve Denetim Mekanizmaları” kamera sistemlerinin yaygınlaştırılması, araç içi kameraların teşvik edilmesi ve sensörlü denetim sistemleri gibi modern çözümleri kapsamaktadır. Bunun yanı sıra, “Teknolojik Çözümler ve Akıllı Ulaşım Sistemleri” başlığı altında hız tespit sistemleri,

akıllı trafik ışıkları ve mobil uygulamalar gibi yenilikçi araçlarla karayolu trafik güvenliğinin artırılması hedeflenmiştir.

Politika ayrıca, bireylerin davranışsal değişimini sağlamayı hedefleyen “Sosyal ve Psikolojik Destek Programları” ile öfke kontrolünden davranış terapilerine, sanal gerçeklik uygulamalarından aile danışmanlığına kadar geniş bir destek mekanizması sunmaktadır. Bu yaklaşım, trafik zorbalığının temelinde yatan sosyal ve psikolojik faktörlere çözüm getirmeyi amaçlamaktadır.

Sürücülerin bilgi ve farkındalığını artırmaya yönelik adımlar, “Sürücü Eğitiminin Niteliğinin ve Sürücü Farkındalığının Artırılması” başlığı altında ele alınmaktadır. Bu kapsamda, ehliyet öncesi ve yenileme eğitimlerinin genişletilmesi, medya kampanyaları ve okul müfredatlarına karayolu trafik güvenliği derslerinin eklenmesi gibi önlemler öne çıkmaktadır.

“Trafik Denetimlerinin Artırılması” başlığı ise mobil ekiplerin sayısının artırılması, drone ve kamera sistemleri ile ihlal tespitinin daha etkin bir şekilde yapılması gibi önlemleri içermektedir. Yol güvenliğini artırmak için fiziksel düzenlemelere odaklanan “Yol ve Çevre Düzenlemeleri” başlığı ise akıllı yol işaretleri, güvenli yaya geçitleri ve bisiklet yollarının geliştirilmesini hedeflemektedir.

Son olarak, “Trafik Zorbalığı İstatistiği ve Raporlama” başlığı altında verilerin düzenli olarak toplanması ve analiz edilmesi, karayolu trafik güvenliğine dair stratejik kararlar alınmasını destekleyecektir. Bu politikanın finansal boyutu ise “Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar” başlığı altında ele alınmakta ve güvenli sürüşü teşvik etmek amacıyla vergi indirimleri, şirket teşvikleri ve yaptırımlar gibi araçlar sunulmaktadır.

4.1. Yasal Düzenleme Çerçevesi

Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu (TCK m. 179/3) uygulamasında karşılaşılan en önemli sorunlardan biri, somut tehlikenin varlığının ispatı zorunluluğudur. Yargıtay içtihatlarında da vurgulandığı üzere, sadece trafik kurallarına aykırı davranışlar suçun oluşumu için yeterli değildir; her somut olayda gerçek bir tehlikenin oluşup oluşmadığının açık biçimde ortaya konması gerekmektedir (Önok, 2015, s. 168). Bu durum, uygulamada geniş yoruma açık olan “başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edememe” gibi ifadelerin muğlaklığı nedeniyle **kanunilik ilkesini zedelemekte**, normların öngörülebilirliğini ve hukuki güvenliği tehlikeye sokmaktadır. Ayrıca, ehliyetsiz ya da geri alınmış ehliyetle araç kullanımının başlı başına suç teşkil edip etmeyeceği konusundaki içtihat farklılıkları (Önok, 2015, s. 170), trafik güvenliğini kasıtlı biçimde ihlal eden davranışların cezai takibinde belirsizlikler yaratmaktadır. Bu bağlamda, özellikle **trafikte diğer sürücülerin can ve mal güvenliğini kasıtlı ve sistematik biçimde tehlikeye atan "trafik zorbalığı"** olarak nitelendirilebilecek davranışların hem cezai hem de idari yönden açık bir şekilde tanımlanması bir zorunluluk halini almıştır.

Mevcut durumda 2918 Sayılı **Karayolları Trafik Kanunu** çeşitli hükümler aracılığıyla trafik güvenliğini sağlamaya çalışmakta; hız limitlerinin belirlenmesi (m. 50), idari para cezası uygulaması (m. 51), agresif sürüş manevralarının yasaklanması (m. 56), ehliyet puan

sistemi (m. 118-119), geçici olarak ehliyet el koyma (m. 47), aracın trafikten menni (m. 26) ve yaya hakları (m. 68) gibi birçok düzenleme içermektedir. Ancak bu düzenlemelerin etkili olabilmesi, yalnızca normatif çerçevenin varlığına değil, aynı zamanda bu çerçevenin uygulamadaki açıklığına ve etkinliğine bağlıdır. Hız limitlerine yönelik sadece cezai önlemler değil, teknoloji destekli denetimler ve farkındalık kampanyalarıyla toplumda bu kurallara ilişkin bilinç artırılmalıdır. “Trafik zorbalığı” davranışlarının ise açık, nesnel ve davranış temelli tanımlarla hukuk sisteminde yerini alması gerekir. Bu bağlamda, örneğin kasıtlı şerit ihlalleri, diğer araçları sıkıştırma, araçla taciz, yol verme kurallarına sistematik uymama gibi fiillerin, “**trafik zorbalığı**” başlığı altında ayrı bir suç ya da en azından idari yaptırıma tabi eylem olarak düzenlenmesi yerinde olacaktır.

Bu tür davranışların esasen **2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında özel bir “Trafik Zorbalığı” bölümü altında tanımlanması** hem normatif açıklık sağlayacak hem de uygulayıcılar açısından keyfi yorumların önüne geçecektir. Böylelikle, failin gerçekleştirdiği fiil ile toplum nezdinde yarattığı tehlike arasındaki bağ daha doğrudan ve görünür hale gelirken, ceza hukukunun son çare (ultima ratio) niteliği de korunmuş olacaktır. Bu yaklaşım, hem trafik güvenliğini temelden tehdit eden eylemlerin sistematik takibine olanak sağlayacak hem de hukuk devleti ilkesine uygun, ölçülü ve öngörülebilir bir yaptırım sisteminin inşasını mümkün kılacaktır.

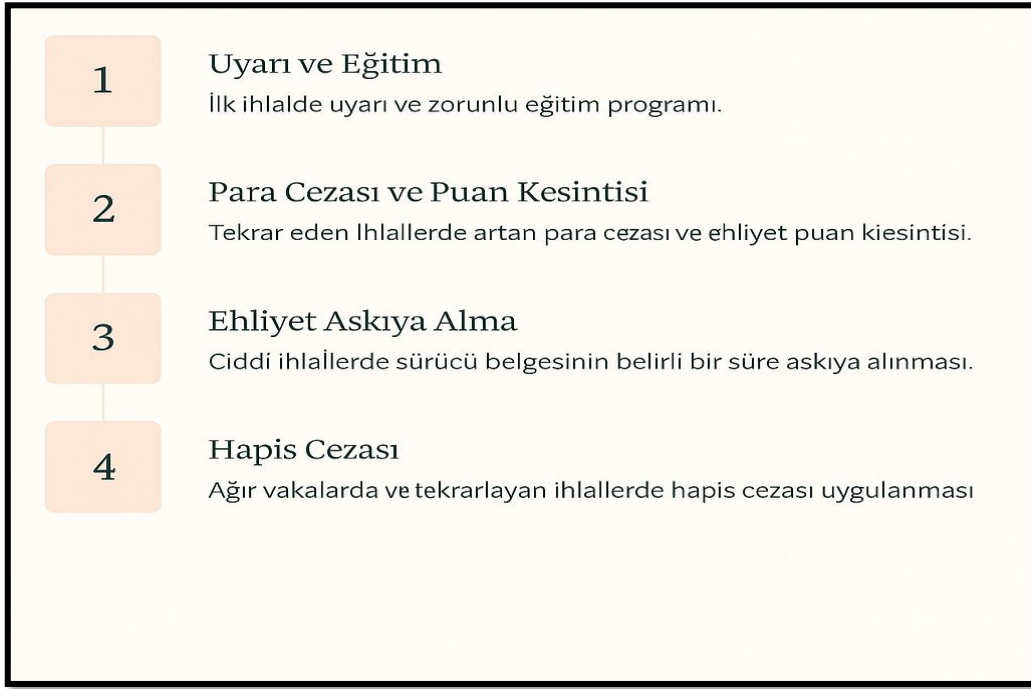
Trafik zorbalığını önlemek için, caydırıcı cezaların artırılması ve bu ihlallerin hukuki yaptırımlarla daha sıkı bir şekilde ele alınması büyük önem taşımaktadır. Tekrarlayan zorbalık davranışları sergileyen sürücüler için psikososyal değerlendirme süreçleri devreye alınarak, bu bireylerin ehliyetlerinin iptali ya da rehabilitasyon süreçlerine yönlendirilmesi sağlanacaktır. Ayrıca, aşırı tehlikeli durumlarda kasıtlı davranışların hapis cezasıyla sonuçlanması, toplumdaki caydırıcılığı güçlendirecektir.

Yeni Cezai Yaptırımlar: Trafik zorbalığı eylemlerine özel, caydırıcı cezalar tanımlanması.

Psikososyal Değerlendirme: Tekrar eden zorbalık eylemlerinde, sürücülerin psikolojik değerlendirmeye tabi tutulması. Bunun yanı sıra ehliyetin alınması sırasında sürücü adaylarına psikometrik testlerin uygulanması.

Hapis Cezası: Aşırı tehlikeli ve kasıtlı trafik zorbalığı eylemlerinde hapis cezası uygulanması.

Şekil 8: Trafik Zorbalığı Ceza Sistemi



4.2. Teknolojik Destek ve Denetim Mekanizmaları

Trafik ihlallerinin gerçek zamanlı olarak tespit edilmesi ve kayıt altına alınması amacıyla teknoloji odaklı çözümlerin geliştirilmesi önerilmektedir. Bu bağlamda, “teknolojik altyapı destekli trafik sistemleri, sadece araçların değil, yayaların ve toplu taşıma kullanıcılarının da dahil olduğu daha kapsayıcı ve entegre çözümlerin geliştirilmesini sağlamaktadır” (Aslan Yıldırım & Akkurt, 2015, s. 428).

Kavşaklarda ve ana arterlerde kamera sistemlerinin yaygınlaştırılması, trafik ihlallerinin anında tespit edilmesini ve cezai işlemlerin hızlı biçimde uygulanmasını mümkün kılarak caydırıcılığı artırabilir. Özel araçlarda araç içi kameraların kullanımının teşvik edilmesi ise sürücülerde bireysel farkındalık yaratırken, kaza ve ihlal durumlarında somut kanıt sunma işlevi görebilir. Ayrıca şehir içindeki sensörlü denetim sistemleri ve mobil denetim ekiplerinin etkin biçimde kullanılması, karayolu trafik güvenliğinin sürekli bir denetimle sağlanmasına yönelik önemli bir adım olarak değerlendirilebilir.

- **Kamera Sistemleri:** Kavşaklarda, otoyollarda ve ana arterlerde kamera sistemlerinin yaygınlaştırılması
- **Araç İçi Kameralar:** Özel araçlarda araç içi kameraların kullanımının teşvik edilmesi
- **Anlık Denetim Sistemleri:** Şehir içinde sensörlü denetim sistemleri ve mobil trafik denetim ekiplerinin kullanılması

Öte yandan, günümüzde yalnızca yeni yollar inşa ederek trafik yoğunluğunu azaltmanın yeterli olmadığı vurgulanmaktadır. Bu nedenle, “ulaşım planlamasında yazılım temelli çözümler, alternatif güzergâh analizi ve veri tabanlı karar süreçleri ön plana çıkmaktadır” (Aslan Yıldırım & Akkurt, 2015, s. 428).

4.3. Sosyal ve Psikolojik Destek Programları

Trafik zorbalığı, genellikle bireylerin öfke kontrolü sorunları ya da sosyal alışkanlıklarından kaynaklanır. Bu nedenle, öfke kontrol programları ve davranış terapileri gibi bireysel müdahalelerle, bu davranışların arkasındaki psikolojik nedenlerin ele alınması hedeflenmektedir. Grup terapisi seansları, benzer sorunları yaşayan bireylerin deneyimlerini paylaşarak empati geliştirmelerini sağlar. Bunun yanı sıra, sanal gerçeklik (VR) uygulamaları, tehlikeli sürüş durumlarını simüle ederek sürücülerde empati ve farkındalık oluşturmayı amaçlar. Aile danışmanlığı programları ise, trafik zorbalığının aile üzerindeki olumsuz etkilerini ele alır ve bireyin sosyal çevresiyle uyumunu artırır.

Öfke Kontrol Programları: Trafikte zorbalık yapan sürücülerin öfke kontrol sorunlarını çözmek amacıyla psikososyal destek programlarına yönlendirilmesi.

Davranışsal Terapi ve Rehabilitasyon: Tekrar eden ihlallerde sürücülerin, zorba davranışları azaltmak için özel davranış terapilerine yönlendirilmesi.

Grup Terapisi Seansları: Benzer sorunları yaşayan sürücülerin deneyimlerini paylaşabileceği grup terapileri.

Sanal Gerçeklik Uygulamaları: Tehlikeli durumları simüle eden ve empati geliştirmeyi amaçlayan VR uygulamaları.

Aile Danışmanlığı: Trafik zorbalığının aile ilişkilerine etkisini ele alan danışmanlık hizmetleri.

Sosyal Sorumluluk ve Hizmet Çalışmaları: Trafik zorbalığı vakalarında mahkemelerin, suçlu sürücülere sosyal hizmet cezası verilmesi.

Mahalle Gönüllüleri: Mahallelerde karayolu trafik güvenliği gönüllülerinin oluşturulması ve eğitilmesi.

Okul Programları: İlk ve ortaokullarda karayolu trafik güvenliği kulüplerinin kurulması ve etkinlikler düzenlenmesi.

Sivil Toplum İş Birlikleri: Yerel STK'lar ile ortaklaşa karayolu trafik güvenliği projeleri geliştirilmesi ve uygulanması.

Ŗekil 9: Trafik Zorbalığı Rehabilitasyon Merkezi



4.4. Teknolojik z¼mler ve Akıllı UlaŖım Sistemleri

Karayolu Trafik g¼venliđini sağlamak ve trafik zorbalığı gibi tehlikeli davranıŖları en aza indirmek için teknolojik destek ve denetim mekanizmaları oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Bu mekanizmalar hem bireysel hem de toplumsal trafik bilincini artırmayı hedeflerken, kurallara uyumu teŖvik eden caydırıcı bir etki yaratabilir. Hız tespit sistemleri ve akıllı trafik ıŖıkları gibi adaptif teknolojiler, trafik akıŖını d¼zenlerken kurallara uyumu teŖvik eder. S¼r¼c¼lere anlık trafik bilgisi sağlayan mobil uygulamalar, s¼r¼Ŗ sırasında g¼venli kararlar almalarına yardımcı olur. Akıllı ulaŖım sistemleri, modern Ŗehirlerde trafik d¼zenlemelerini optimize ederek, kazaların ve ihlallerin nlenmesine katkıda bulunur.

Hız Tespit Sistemleri: Otomatik hız tespit ve ceza sistemlerinin yaygınlaŖtırılması.

Akıllı Trafik ıŖıkları: Trafik akıŖını optimize eden, adaptif sinyalizasyon sistemlerinin kurulması.

Mobil Uygulamalar: Sürücülerini trafik durumu ve güvenli sürüş konusunda bilgilendiren uygulamaların geliştirilmesi.

4.5. Sürücü Eğitiminin Niteliğinin ve Sürücü Farkındalığının Artırılması

Trafik zorbalığıyla mücadele etmenin ilk ve en önemli adımı sürücü eğitiminin ve farkındalığının artmasıdır. Sürücü adaylarına trafik zorbalığına yönelik kapsamlı bir eğitimin verilmesi, bu eğitim kapsamında trafik zorbalığının nedenlerinin ve sonuçlarının neler olabileceğine dair bilgilerin aktarılması gerekmektedir. Türkiye’de sürücü ehliyetlerinin periyodik yenilenmesini gerekli kılan bir uygulama yoktur. Karayolu trafik güvenliğinin temel taşı olan sürücü eğitimi, bu politika çerçevesinde daha kapsamlı hale getirilecektir. Ehliyet öncesinde, sürücü adaylarına trafik zorbalığının nedenleri ve sonuçları hakkında kapsamlı eğitim verilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, mevcut sürücülerin bilgi düzeylerini güncellemek ve farkındalıklarını artırmak için periyodik yenileme eğitimleri uygulanacaktır. Kamu spotları, medya kampanyaları ve okul müfredatlarına entegre edilen karayolu trafik güvenliği dersleri, toplumsal bilinç yaratmayı hedeflemektedir.

Ehliyet Öncesi Eğitim: Aday sürücülere yönelik kapsamlı karayolu trafik güvenliği ve etik sürüş eğitimi verilmesi.

Periyodik Yenileme Eğitimleri: Mevcut sürücülerin belirli aralıklarla güvenli sürüş eğitimlerine tabi tutulması.

Kamu Spotları ve Medya Kampanyaları: Sürekli ve etkin medya kampanyalarıyla toplumsal farkındalığın artırılması.

Okul Müfredatı: İlk ve ortaöğretimde karayolu trafik güvenliği derslerinin zorunlu hale getirilmesi.

4.6. Trafik Denetimlerinin Artırılması

Trafik denetimlerinin etkin bir şekilde artırılması, güvenli bir trafik ortamı oluşturmak için önemli bir adımdır. Mobil denetim ekiplerinin sayısının artırılması, özellikle yoğun trafiğin olduğu bölgelerde ihlallerin anında tespit edilmesini sağlar. Dron ve kamera sistemleriyle yapılan izleme faaliyetleri, trafik akışını bozan davranışları hızlıca tespit ederek müdahaleyi mümkün kılar.

Mobil Denetim Ekipleri: Özellikle trafik zorbalığının yoğun olduğu bölgelerde mobil denetim ekiplerinin sayısının artırılması.

Teknoloji Destekli Denetim: Dron ve kamera sistemleri ile sürekli trafik izleme ve ihlal tespitinin yapılması.

Vatandaş İhbar Sistemi: Trafik zorbalığı vakalarının vatandaşlar tarafından kolayca ihbar edilebileceği bir sistem kurulması.

4.7. Yol ve Çevre Düzenlemeleri

Karayolu trafik güvenliğini fiziksel olarak artırmak için yol ve çevre düzenlemeleri büyük önem taşır. Akıllı yol işaretleri, sürücülere anlık trafik bilgisi sağlayarak güvenli sürüşü destekler. Yaya geçitlerinin yükseltilmesi ve iyi aydınlatılması, yayaların güvenliğini artırırken, bisiklet yollarının yaygınlaştırılması ise şehir içi ulaşımında alternatif çözümler sunar. Bu düzenlemeler hem sürücülerin hem de yayaların güvenliğini artırmayı hedefler.

Akıllı Yol İşaretleri: Değişken mesaj işaretleri ile sürücülere anlık trafik ve hava durumu bilgisi sağlanması.

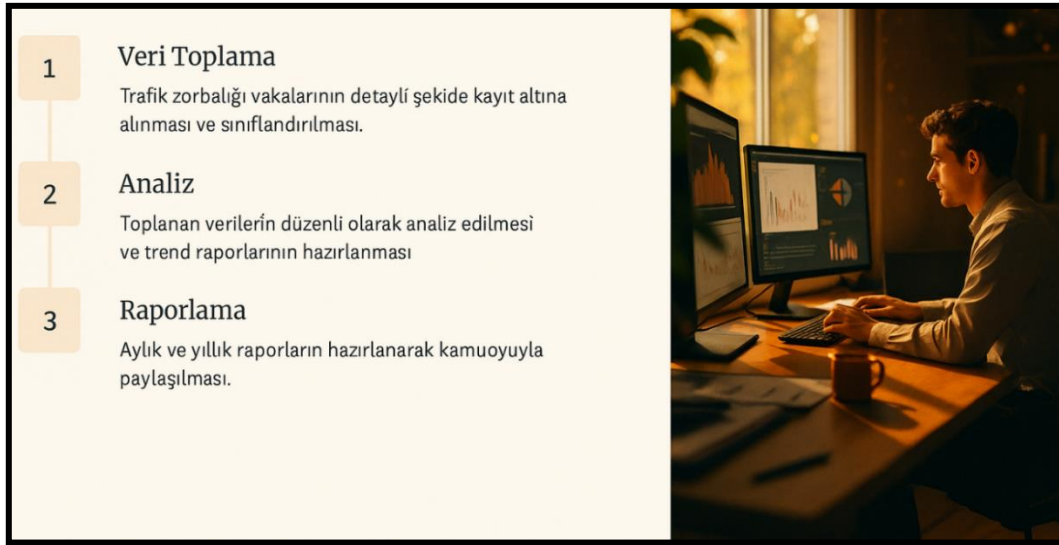
Güvenli Yaya Geçitleri: Yükseltilmiş ve iyi aydınlatılmış yaya geçitlerinin yaygınlaştırılması.

Bisiklet Yolları: Şehir içi ulaşımında bisiklet kullanımını teşvik edecek güvenli bisiklet yolları ağının oluşturulması.

4.8. Trafik Zorbalığı İstatistiği ve Raporlama

Karayolu trafik güvenliğini sağlamada, doğru ve kapsamlı veri toplama süreçleri kritik bir rol oynamaktadır. Trafik zorbalığı gibi tehlikeli davranışların tespit edilmesi, analiz edilmesi ve bu davranışlara yönelik etkin politikalar geliştirilmesi için detaylı istatistikler ve raporlama yöntemleri gereklidir. Bu çerçevede, veri toplama, analiz ve raporlama süreçleri bir bütün olarak ele alınmalıdır. Trafik zorbalığına dair verilerin düzenli olarak toplanması ve analiz edilmesi, bu tür davranışların kökenlerini anlamak ve çözüm geliştirmek için kritik bir adımdır. Bu süreçte oluşturulan raporlar, politika yapıcılar için stratejik bir rehber görevi görerek, etkili kararlar alınmasını sağlar.

Şekil 10: Trafik Zorbalığı İstatistikleri ve Raporlama



Veri Toplama ve Analiz Süreci

Trafik zorbalığını anlamak ve bu davranışlarla etkili bir şekilde mücadele etmek amacıyla çok yönlü, kanıta dayalı ve adil bir veri toplama ve analiz süreci planlanmaktadır. Bu süreç, karayolu trafik güvenliği sorunlarının şeffaf bir şekilde değerlendirilmesini ve toplumun güvenliğini kazanmayı hedeflemektedir.

Kamera ve Sensör Sistemleri karayolu trafik güvenliği için kritik bir araç olarak kullanılacaktır. Kavşaklar, otoyollar ve ana arterlerde kurulu kamera ve sensör sistemleri sayesinde sürüş davranışları gerçek zamanlı olarak izlenecek ve objektif veriler elde edilecektir. Bu yöntem, ihlallerin tespitinde adil ve şeffaf bir süreç sağlayacaktır.

Vatandaş İhbarı uygulamaları, toplumun karayolu trafik güvenliği çabalarına aktif katılımını teşvik edecektir. Dijital platformlar ve mobil uygulamalar aracılığıyla vatandaşların trafik zorbalığı vakalarını bildirmesi, bireylerin gözlemlerine dayalı ek veri kaynakları sunarak sorunun çözümüne katkıda bulunacaktır. Bu süreç, toplumsal iş birliğini güçlendirirken şeffaf bir ihbar mekanizması oluşturacaktır.

Anketler ve Geri Bildirim yöntemleri, karayolu trafik güvenliği politikasının sosyal boyutunu anlamak için kullanılacaktır. Sürücülerin ve yayaların deneyimlerine dayalı anketler, trafik zorbalığına ilişkin algıyı ve etkilerini ortaya koyacak, adil bir çözüm yaklaşımı geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Toplanan veriler, bilimsel yöntemlerle ve **kanıta dayalı** bir şekilde analiz edilecektir. **Davranışsal inceleme**, tehlikeli sürüş ve trafik zorbalığına ilişkin davranışların istatistiksel değerlendirilmesini sağlayacaktır. Bunun yanı sıra, **bölgesel ve zaman temelli analiz** yöntemleri, trafik zorbalığının yoğunlaştığı bölgeleri ve olayların sıklıkla meydana geldiği zaman dilimlerini belirleyerek daha hedefe yönelik çözümler geliştirilmesine olanak tanıyacaktır. Elde edilen bulguların paylaşımı için düzenli bir **raporlama** süreci yürütülecektir. Bu süreçte, **periyodik raporlar** aracılığıyla veriler düzenli olarak karar alıcılarla ve ilgili paydaşlarla paylaşılacaktır. Aynı zamanda, **kamuoyuna sunum** çalışmalarıyla verilerin sadeleştirilmiş ve anlaşılır hali toplumla paylaşılacak, şeffaf bir bilgilendirme mekanizması oluşturulacaktır. Bu yaklaşımlar, karayolu trafik güvenliği politikasının adil, şeffaf ve kanıta dayalı bir temelde geliştirilmesini sağlayacak; toplumun güvenini artırarak kalıcı ve etkili çözümler üretilmesine katkıda bulunacaktır.

4.9. Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar

Karayolu trafik güvenliğini sağlamak ve trafik zorbalığını azaltmak için ekonomik teşvikler ve yaptırımlar önemli bir rol oynamaktadır. Güvenli sürüş alışkanlıklarını teşvik etmek amacıyla trafik cezası almayan sürücülere vergi indirimleri sunulabilir. Şirketler, çalışanlarına güvenli sürüş eğitimi vererek hem toplumda farkındalık yaratabilir hem de vergi avantajlarından yararlanabilir. Bunun yanı sıra, trafik zorbalığını tekrar eden sürücülere yönelik cezaların artırılması caydırıcılığı artırırken, rehabilitasyon ve eğitim masraflarının sorumlular tarafından karşılanması, bireysel farkındalığı güçlendirebilir. Bu tür yaklaşımlar, sadece bireysel değil toplumsal sorumluluk bilincini de pekiştirerek daha güvenli bir trafik ortamı yaratmayı hedeflemektedir. Trafikte güvenli sürüşü teşvik etmek için ekonomik araçların devreye alınması önemlidir. Trafik kurallarına uyan sürücülere vergi indirimleri sağlanabilirken, şirketlere güvenli sürüş eğitim programları düzenlemeleri durumunda teşvikler sunulabilir. Öte yandan, trafik zorbalığı yapan bireyler için artırılmış cezalar ve sosyal hizmet yükümlülükleri gibi yaptırımlar, caydırıcılığı güçlendirmektedir.

Şekil 11: Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar

1	Güvenli Sürüş İndirimi Trafik cezası almayan sürücülere vergi indirimi sağlanması.
2	Şirket Teşvikleri Çalışanlarına güvenli sürüş eğitimi veren şirketlere vergi avantajı sunulması.
3	Artan Cezalar Tekrarlayan trafik zorbalığı vakalarında cezaların katlanarak artması.
4	Zorunlu Eğitim Masrafları Trafik zorbalığı yapan sürücülerin rehabilitasyon masraflarını kendilerinin karşılaması.

5. ÖNE ÇIKAN BULGULAR VE POLİTİKA ÖNERİLERİ

Karayolu trafik güvenliği konusunda sürdürülebilir ve bütüncül bir kamu politikası yaklaşımı geliştirmek amacıyla hazırlanan bu çalışma, mevcut sorun alanlarını kapsamlı bir biçimde ele almakta ve çözüm odaklı öneriler sunmaktadır. Trafikte güç gösterisine dönüşen zorbalık davranışları ise bu alanın en kritik ve yaygın tehditlerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Aşağıda, dikkat çeken bulgular ile bunlara karşı geliştirilen politika önerilerine yer verilmektedir. Amaç, sürdürülebilir ve insan merkezli bir trafik güvenliği anlayışını toplum genelinde güçlendirmektir.

5.1. Tanımsal ve Hukuki Çerçeve Oluşturulması: “Kural belirsizse, zorbalık cesaret bulur.”

Trafik zorbalığı, sadece agresif sürüş değil, sistematik ve kasıtlı bir davranış kalıbıdır. Bu tür davranışların hukuken açık biçimde tanımlanması, cezai ve idari yaptırımların netleştirilmesi gereklidir. “Trafik Zorbalığı”nın, TCK ve KTK’deki muğlaklıkları aşacak şekilde münferit bir suç tipi olarak düzenlenmesi, somut tehlike kriterinin yorum farklılıklarından doğan belirsizlikleri ortadan kaldıracaktır. Caydırıcı cezaların uygulanması, bireyleri kurallara saygılı olmaya teşvik edebilir. Tekrar eden ihlallerde, psikososyal değerlendirme ve eğitim programları ile sürücülerin bilinçlenmesi sağlanabilir. Kural belirsizse, zorbalık cesaret bulur.

5.2. Teknolojik Destekli Denetim Sistemleri: “Akıllı sistem varsa, kör nokta yoktur.”

Kavşaklara ve ana arterlere yerleştirilecek kamera ve sensör sistemleri ile trafik zorbalığına neden olan davranışların tespiti ve belgelenmesi sağlanmalı, araç içi kameralar teşvik edilmelidir. Mobil denetim ekipleri ve dron sistemleri, zorba sürücülere karşı caydırıcılığı artıracaktır. Akıllı trafik sistemleri, hız tespit cihazları ve anlık denetim mekanizmalarının artırılması, zorbalık davranışlarının tespitinde etkili olacaktır. “Akıllı sistem varsa, kör nokta

yoktur.” sözü, teknolojik ilerlemenin denetimdeki etkisini ve güvenliğe katkısını ifade etmektedir.

5.3. Sosyal-Psikolojik Müdahale ve Rehabilitasyon: “İnsanı insan yapan vicdanıdır.”

Zorbalık fiillerini tekrarlayan sürücüler için psikososyal değerlendirme zorunluluğu getirilmelidir. Grup terapileri, öfke kontrol programları ve sanal gerçeklik destekli empati eğitimi uygulanmalıdır. Trafik zorbalığı, yalnızca fiziksel güvenliğe değil, yol kullanıcılarının psikolojik iyi oluşuna, karşılıklı saygıya ve sosyal uyuma zarar veren bir davranış kalıbıdır. “İnsanı insan yapan vicdanıdır” ifadesiyle, bireyin içsel muhasebesiyle toplumsal düzen arasında ahlaki bir bağ kurulmaktadır.

5.4. Eğitsel ve Kültürel Dönüşüm: “Trafik terbiyesi ehliyetten önce başlar.”

Sürücü eğitimi sürecine “Zorba Sürüşle Mücadele” başlıklı özel modül eklenmelidir. Trafik kültürü eğitimi, okul müfredatına entegre edilmeli, medyada saldırgan sürüş sahneleri denetim altına alınmalıdır. RTÜK aracılığıyla dizi ve sinema filmlerinde zorbalığı özendirici içeriklere yaptırım uygulanması sağlanmalıdır. Eğitim, trafikte davranış kültürünün temel taşıdır. Okul müfredatından medya kampanyalarına kadar geniş kapsamlı eğitimler, trafikte “adap ve usul” bilincini yerleştirmelidir. Bu bağlamda “Trafik terbiyesi ehliyetten önce başlar” ifadesi, eğitim, kültürel ve etik normların önemine vurgu yapar.

5.5. Veri Toplama ve Stratejik Raporlama: “Veri varsa çözüm vardır.”

Trafik zorbalığına dair düzenli veri toplanmalı, analiz edilmeli ve raporlanmalıdır. Kamera/sensör verileriyle desteklenen istatistikler hem yerel hem ulusal politika yapımında kullanılmalıdır. “Veri varsa çözüm vardır” sloganı, bilimsel bilginin politika üretimindeki belirleyici rolünü öne çıkarır.

5.6. Psikososyal Destek ve Rehabilitasyon: “Ceza sınır çizer, iyileşme yön verir.”

Zorbalık davranışlarını tekrar eden bireylerin yalnızca cezalandırılması değil, aynı zamanda sağlıklı davranış alışkanlıkları kazanmalarına yönelik desteklenmeleri de gereklidir. Bu bağlamda psikolojik danışmanlık, davranışsal terapi ve grup temelli rehabilitasyon programları yaygınlaştırılmalıdır. Bu yaklaşım, sadece bireyin dönüşümüne değil, aynı zamanda toplumsal iyileşmeye de katkı sağlar. “Ceza sınır çizer, iyileşme yön verir.” anlayışı, toplumsal dayanışmanın psikolojik müdahaleyle nasıl bütünleşebileceğini gösterir.

5.7. Toplum Katılımı ve Ortak Sorumluluk: “Güvenli yol, ortak iradenin ürünüdür.”

Trafik güvenliği yalnızca kamu kurumlarının değil, toplumun tüm kesimlerinin sorumluluğundadır. Sivil toplum kuruluşları, gönüllüler, üniversiteler, meslek odaları ve yerel medya gibi paydaşların aktif katılımıyla güvenli trafik kültürünün yaygınlaştırılması mümkündür. Ortak bir farkındalık kampanyası ile hem bireysel hem toplumsal düzeyde dönüşüm sağlanabilir. Ortak akılla şekillenen kamu politikaları, yalnızca düzeni sağlamakla

kalmaz, toplumsal sahiplenmeyi de güçlendirir. Bu anlayışla birlikte hareket etmek; “Güvenli yol, ortak iradenin ürünüdür” ilkesini hayata geçirebilir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Karayolu trafik güvenliği, çağdaş toplumlarda yalnızca teknik bir mesele değil; bireylerin yaşam hakkı, toplumsal bütünlük, kamu düzeni ve sosyal adaletle yakından ilişkili, çok boyutlu bir kamusal politika alanıdır. Bu bağlamda, çalışmada ele alınan **trafik zorbalığı**, yalnızca bir sürüş davranış biçimi değil; toplumun güvenlik kültüründeki zafiyetleri, bireysel öfke yönetimi yetersizliklerini ve medya yoluyla yeniden üretilen şiddet normlarını da içinde barındıran karmaşık ve kapsamlı bir sorunlar bütünü olarak değerlendirilmelidir.

Türkiye’de her yıl binlerce kişinin yaşamını yitirmesine veya yaralanmasına neden olan trafik kazalarının temel sebeplerden biri, insan davranışlarına dayalı sistematik ihlallerdir. Bu ihlallerin büyük bir bölümü, agresif sürüş, baskılayıcı manevralar, tahakküm içeren sürücü davranışları, yayalara saygısızlık gibi doğrudan trafik zorbalığı kategorisine giren eylemlerdir.

Bu gerçeklik karşısında geliştirilen politika yaklaşımı, yalnızca cezalandırıcı değil; **önleyici, eğitici, izleyici ve iyileştirici** nitelikler taşımalıdır. Bu kapsamda çalışmada önerilen kamu politikası çerçevesi, “**Fark Et – Sabret – Kontrol Et – Hayatına Devam Et**” teması etrafında şekillenmiş ve her bir aşama, trafik zorbalığını sistematik olarak hedef alacak şekilde yeniden yapılandırılmıştır:

1. FARK ET — Farkındalık ve Eğitim (Bilişsel Tanıma ve Toplumsal Algı Dönüşümü)

Bu aşama, bireylerin trafik zorbalığı kavramını tanımasını, bu davranış biçimlerinin farkına varmasını ve sonuçlarını kavramsal olarak içselleştirmesini hedefler. Zorbalık çoğu zaman görünmezdir; ancak görünür kılınabildiği ölçüde dönüşüm mümkündür. Bu doğrultuda:

- Eğitim müfredatına trafik kültürü, etik sürüş ve sosyal sorumluluk temaları yerleştirilmeli; ilkokuldan itibaren bilinç geliştirici uygulamalar yaygınlaştırılmalıdır.
- Ehliyet alma süreci yalnızca teknik bilgiye değil, etik bilgiye de odaklanmalı; “zorba sürüş davranışlarının tanınması ve önlenmesi” başlıklı eğitim modülleri zorunlu hale getirilmelidir.
- Ulusal medya organlarında hazırlanacak kamu spotları, belgeseller, kısa videolar ve sosyal medya içerikleri aracılığıyla trafik zorbalığının psikolojik, hukuki ve sosyal sonuçları görünür kılınmalıdır.
- **Görsel medyada trafik etiğini teşvik edici düzenlemeler hayata geçirilmelidir.** Dizi ve sinema filmlerinde trafik zorbalığını normalleştiren sahneler karşı RTÜK aracılığıyla caydırıcı düzenlemeler yapılmalı; etik sürüş davranışlarını modelleyen yapımlar ise teşvik edilmelidir. Etik trafik temalı içerikler kamu spotu, kısa film ve senaryo yarışmaları yoluyla desteklenerek toplumsal davranış dönüşümüne katkı sağlanmalıdır.

Bu düzeyde medya, yalnızca bilgilendirme işleviyle değil; aynı zamanda davranış modelleme ve algı inşa etme gücüyle stratejik bir rol üstlenmelidir.

2. SABRET — Davranış Dönüşümü ve Psikososyal Müdahale (Duygusal Düzenleme ve Empati Geliştirme)

Bu aşama, bireylerin öfke kontrolü, sabır ve empati gibi psikolojik kapasitelerinin güçlendirilmesini amaçlar. Sabretmek, pasif bir kabulleniş değil; aktif bir öz-denetim becerisidir. Trafik zorbalığının kökeninde genellikle stres, acelecilik, toplumsal tahammülsüzlük ve öz-farkındalık eksikliği bulunmaktadır. Bu nedenle:

- Zorbalık eylemi gerçekleştiren sürücülere yönelik öfke kontrolü, davranışsal terapi, grup terapisi ve sanal gerçeklik uygulamalarıyla desteklenen psikoeğitim programları devreye alınmalıdır.
- Psikososyal değerlendirme raporları, tekrar eden ihlallerde bireylerin ehliyetlerinin geçici olarak iptal edilmesi ve zorunlu rehabilitasyon sürecine tabi tutulmaları için kullanılmalıdır.
- Empati eğitimi, yalnızca sürücüler için değil; toplumu genel olarak kapsayacak biçimde medya içeriklerine, okul programlarına ve sosyal etkinliklere entegre edilmelidir.
- Sürücü Davranışları Geliştirme Eğitimi (SÜDGE) Kurslarına sürücülerin öfke kontrolü, sabır ve empati gibi psikolojik kapasitelerinin güçlendirilmesi yönünde eğitim programları eklenmelidir.

Bu çerçevede **toplumsal davranışsal dönüşüm**, yalnızca bireysel değil, kolektif müdahalelerle mümkün olacaktır.

3. KONTROL ET — Hukuki Denetim ve Teknolojik İzleme (Yapısal Güvence ve Sürekli Denetim)

Bu aşama, davranışsal ihlallerin hukuki olarak tanımlanmasını ve sürekli denetim yoluyla caydırıcılık oluşturulmasını hedefler. Trafik zorbalığının ceza sisteminde açıkça tanımlanması, davranışların görünürlüğü kadar yaptırım gücünü de artıracaktır. Bu doğrultuda:

- Karayolları Trafik Kanunu'na "Trafik Zorbalığı" başlığı altında özel bir bölüm eklenmeli; saldırgan davranışlar açıkça tanımlanmalı ve yaptırımları netleştirilmelidir.
- Kavşaklar, ana yollar ve riskli bölgelerde akıllı kamera sistemleri, araç içi sensör destekli analiz teknolojileri ve mobil denetim ekipleriyle sürekli kontrol mekanizması kurulmalıdır.
- Vatandaşların mobil uygulamalar aracılığıyla kolayca trafik zorbalığı ihbarında bulunabileceği, şeffaf ve anonim bir sistem geliştirilmelidir.

- Toplanan tüm veriler ulusal bir “Trafik Zorbalığı Gözlem ve Raporlama Ağı” altında analiz edilmeli; bu veriler, politika yapıcılar ve yerel yönetimler için temel karar alma aracı haline getirilmelidir.

4. HAYATINA DEVAM ET — Güvenli Trafik Kültürü ve Teşvik (Sürdürülebilir Etik Alışkanlıklar ve Pekiştirme)

Bu aşama, davranışsal dönüşümün kalıcı hale gelmesini sağlayan, olumlu davranışları teşvik eden ve yeni bir trafik kültürünün oluşmasına katkı sağlayan uygulamaları kapsar. Bu doğrultuda:

- Trafik kurallarına ve etik sürüş ilkelerine sürekli uyan sürücülere vergi indirimleri (Motorlu Taşıtlar Vergisinde birtakım indirimler veya muafiyetler düzenlenebilir), sigorta avantajları veya sosyal puanlama sistemleri aracılığıyla ödüller sunulmalıdır. Ayrıca köprü ve otoyol geçişlerinde indirimler ya da ücretsiz geçiş hakkı gibi düzenlemeler getirilebilir.
- Şirketlere, sürücülerine etik sürüş eğitimi verme yükümlülüğü getirilerek kamu teşviki sağlanmalı; özellikle ticari taşımacılıkta güvenli sürüş sertifikasyonu uygulanmalıdır.
- Medyada etik sürüş davranışlarını öne çıkaran örnekler teşvik edilmeli, zorba davranışlar “başarı” veya “beceri” gibi gösterilmekten çıkarılmalıdır.
- Karayolu trafik güvenliğini destekleyen toplumsal kampanyalar, mahalle gönüllülüğü, gençlik kulüpleri, yarışmalar ve kamu etkinlikleriyle desteklenerek toplumsal sahiplenme yaratılmalıdır.

Trafik zorbalığıyla mücadele yalnızca yol güvenliğiyle ilgili bir mesele değil; aynı zamanda bir **medeniyet testi**, bir **kamusal değerler sınavıdır**. Etik sürüş, yalnızca kural bilgisi değil; bir insanlık meselesidir. Bu nedenle, “Fark Et – Sabret – Kontrol Et – Hayatına Devam Et” teması hem bireysel davranış hem de kamu politikasını dönüştürecek bir toplumsal davete dönüştürülmelidir.

Türkiye’nin karayolu trafik güvenliği alanında yalnızca cezalandırıcı değil, **etik temelli ve dönüşümcü** bir paradigma benimsemesi gerekmektedir. Bu çalışmada sunulan öneriler, söz konusu dönüşüm için somut, uygulanabilir ve sürdürülebilir politika bileşenleri ortaya koymaktadır. Farkındalık, sabır, denetim ve süreklilik ilkelerine dayalı bu dört aşamalı yaklaşım modeli; bireyden kuruma, yerelden ulusala kadar geniş bir yelpazede uygulanabilir bir politika çerçevesi sunmakta; güvenli trafik kültürünün yaygınlaştırılmasına katkı sağlamaktadır. Bu modelin sistematik biçimde benimsenmesi, yalnızca kural ihlallerini azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda trafik güvenliğini bir toplumsal sorumluluk alanı haline getirecektir.

7. TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Trafik Zorbalığının Hukuki Karşılıkları

Tablo 2. Karabük İli Karayolu Trafik Güvenliği Paydaşları

8. ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Trafik Zorbalığıyla Mücadele Döngüsü

Şekil 2: Kaza İstatistikleri ve Eğilimler

Şekil 3: Mevcut Durum Analizi

Şekil 4: Yaş Gruplarına Göre Ölüm Dağılımı

Şekil 5: Cinsiyete Göre Ölüm Dağılımı

Şekil 6: Trafik Kazalarının Çevresel Etki Değerlendirmesi

Şekil 7: Trafik Kazalarının Yönetim Aşamaları

Şekil 8: Trafik Zorbalığı Ceza Sistemi

Şekil 9: Trafik Zorbalığı Rehabilitasyon Merkezi

Şekil 10: Trafik Zorbalığı İstatistikleri ve Raporlama

Şekil 11: Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar

9. EKLER LİSTESİ

Ek 1 : Yerleşim yeri durumuna göre ölümlü yaralanmalı trafik kazası, ölü ve yaralı sayısı, 2009-2023

Ek 2 : Ölümlü yaralanmalı trafik kazasından etkilenen kazazedeler, 2023

Ek 3 : Ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan kusur sayısı, 2009-2023

Ek 4 : Ölümlü yaralanmalı kazaya neden olan kusurlar, 2023

Ek 5 : Yaş grubu ve cinsiyete göre trafik kazasında ölen ve yaralananlar, 2023

EK 6 : Yaş grubu ve cinsiyete göre trafik kazasında ölen ve yaralananlar, 2024

EK 7 : İllere göre trafik kaza, ölü ve yaralı sayısı, 2024

EK: 1 Ölümlü yaralanmalı kazaya neden olan kusurlar, 2023

Faults causing road traffic accidents involving death or injury, 2023	
Kusurlar	Toplam ^(e)
Faults	Total ^(e)
Toplam - Total	281 054
Sürücü kusurları - Driver faults	249 856
Alkollü araç kullanmak	
Drunk driving	1 712
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	
Not adjusting the vehicle speed to road, weather and traffic conditions	92 539
Arkadan çarpmak	
Crashing from back	17 745
Aşırı hızla araç kullanmak	
Driving overspeed	2 176
Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	
Violating direction changing (turning) rules	17 586
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	
Passing through places with no-pass prohibition	2 216
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak	
Violating right of way at junctions	33 980
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak	
Running red lights or violating stop signs of traffic officer	6 511
Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak	
Crashing to vehicles parked properly	1 569
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	
Violating the general conditions of maneuvers	16 081
Şerit izleme ve değiştirme kuralına uymamak	
Violating the lane following and changing rules	5 532
Taşıt giremez işareti bulunan yerlere girmek	
Violating "no vehicle entry" sign	7 038
Sürücünün diğer kusurlu halleri	
Other driver faults	45 171
Yolcu kusurları - Passenger faults	1 754
Emniyet kemeri takmamak, kask kullanmamak	
Not using safety belt and helmet	403
Araçlara kontrolsüz şekilde binmek ve inmek	
Getting on and off to vehicles carelessly	261
Yolcuya ait diğer kusurlar	
Other passenger faults	1 090
Yaya kusurları - Pedestrian faults	25 355
Geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme kurallarına uymamak	
Violating crossing rules where pedestrian crossings and junctions not exist	8 465
Trafik ışık ve işaretlerine uymamak	
Violating traffic lights and signals	2 180
Taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak	
Acting behaviours on vehicle roads that endanger traffic vehicles	7 861
Karşıdan karşıya geçişlerde trafik kurallarına uymamak	

Violating traffic rules while crossing roads	168
Taşıt yoluna girmek	
Entering the vehicle road	491
Taşıt yolunda sol kenardan gitmemek	
Not walking on the left side of the vehicle road	268
Gece ve gündüz görüşün az olduğu hallerde çarpmayı önleyici tedbirler almamak	
Not taking accident preventing cautions where night and day vision is unclear	393
Yayaya ait diğer kusurlar	
Other pedestrian faults	5 529
Yol kusurları - Road faults	940
Tekerlek izinde oturma	
Surface collapse at wheel print	13
Şerit çökmesi	
Lane collapse	9
Kısmi veya münferit çökme	
Partial or discrete collapse	58
Düşük banket	

Ölümlü yaralanmalı kazaya neden olan kusurlar, 2023	
Faults causing road traffic accidents involving death or injury, 2023	
Kusurlar	Toplam ^(e)
Faults	Total ^(e)
Low shoulder	3
Yol sathında gevşek malzeme	
Louse material on road surface	135
Yolda münferit çukur	
Discrete dips on road	208
Diğer yol kusurları	
Other road faults	514
Taşıt kusurları - Vehicle faults	3 149
Kusurlu fren	
Brake fault	588
Kusurlu rot	
Rod fault	107
Makas, şaft, şanzıman, vites arızası	
Shear, shaft, gearbox, gear fault	80
Aks kırılması	
Axle breakdown	95
Kusurlu direksiyon	
Steering wheel fault	195
Far kusuru	
Headlight fault	278
Arka lambalar	
Rear lamps fault	94
Dönüş sinyali	
Turning signal fault	57
Kapı kusuru	
Door fault	130
Lastik patlaması	
Tire blowout	394
Araca ait diğer kusurlar	
Other vehicle faults	1 131
TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023	

TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2023

(e): Hatalı veri düzeltilmiştir.

(e): Data is corrected.

EK: 2 Ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan kusur sayısı, 2009-2023

Number of faults causing traffic accidents involving death or injury, 2009-2023

Yıl	Toplam kusur Total faults	Sürücü kusuru Driver faults	Yolcu kusuru Passenger faults	Yaya kusuru Pedestrian faults	Yol kusuru Road faults	Taşıt kusuru Vehicle faults
Year	Sayı-Number (%)	Sayı-Number (%)	Sayı-Number (%)	Sayı-Number (%)	Sayı-Number (%)	Sayı-Number (%)
2009	155 982 100	139 758 89,6	640 0,4	14 181 9,1	958 0,6	445 0,3
2010	157 970 100	141 728 89,7	564 0,4	14 171 9,0	992 0,6	515 0,3
2011	174 605 100	157 494 90,2	677 0,4	14 860 8,5	1 044 0,6	530 0,3
2012	181 266 100	161 076 88,9	797 0,4	17 672 9,7	1 124 0,6	597 0,3
2013	183 030 100	162 327 88,7	774 0,4	16 458 9,0	1 913 1,0	1 558 0,9
2014	193 215 100	171 236 88,6	901 0,5	18 115 9,4	1 841 1,0	1 122 0,6
2015	210 498 100	187 980 89,3	915 0,4	18 522 8,8	1 916 0,9	1 165 0,6
2016	213 149 100	190 954 89,6	869 0,4	18 612 8,7	1 717 0,8	997 0,5
2017	213 325 100	191 717 89,9	782 0,4	18 095 8,5	1 619 0,7	1 112 0,5
2018	217 898 100	194 928 89,5	1 916 0,9	18 394 8,4	1 300 0,6	1 360 0,6
2019	204 538 100	180 042 88,0	2 572 1,3	16 726 8,2	1 045 0,5	4 153 2,0
2020	177 867 100	157 128 88,3	2 577 1,4	12 520 7,0	897 0,5	4 745 2,7
2021	224 418 100	195 382 87,1	3 941 1,8	18 398 8,2	936 0,4	5 761 2,6
2022	235 176 100	204 233 86,8	2 753 1,2	22 234 9,5	902 0,4	5 054 2,1
2023 ^(e)	281 054 100	249 856 88,9	1 754 0,6	25 355 9,0	940 0,3	3 149 1,1

TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2023 Tablodaki rakamlar, yuvarlamadan dolayı toplamı vermeyebilir. Figures in table may not add up to totals due to rounding.

(e): Hatalı veri düzeltilmiştir. (e): Data is corrected.

EK: 3 Ölümlü yaralanmalı trafik kazasından etkilenen kazazedeler, 2023

Number of victims of traffic accidents involving death or injury, 2023

Kazazedeler - Victims	Toplam-Total	Erkek-Male	Kadın-Female
Toplam - Total			
Ölü sayısı -Number of persons killed	6 548	4 916	1 632
Kaza yerinde - At accident scene	2 984	2 280	704
Kaza sonrası⁽¹⁾ - Accident follow-up⁽¹⁾	3 564	2 636	928
Yaralı sayısı -Number of persons injured	350 855	241 149	109 706
Sürücü-Driver			
Ölü sayısı -Number of persons killed	2 981	2 864	117
Kaza yerinde - At accident scene	1 386	1 341	45
Kaza sonrası⁽¹⁾ - Accident follow-up⁽¹⁾	1 595	1 523	72
Yaralı sayısı -Number of persons injured	172 876	155 278	17 598
Yolcu-Passenger			
Ölü sayısı -Number of persons killed	2 114	1 115	999
Kaza yerinde - At accident scene	1 125	616	509
Kaza sonrası⁽¹⁾ - Accident follow-up⁽¹⁾	989	499	490
Yaralı sayısı -Number of persons injured	137 205	64 490	72 715
Yaya-Pedestrian			
Ölü sayısı -Number of persons killed	1 453	937	516
Kaza yerinde - At accident scene	473	323	150
Kaza sonrası⁽¹⁾ - Accident follow-up⁽¹⁾	980	614	366
Yaralı sayısı -Number of persons injured	40 774	21 381	19 393

TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2023

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

(1) Includes the deaths within 30 days after the traffic accidents due to related accident and its impacts for people who were injured and sent to health facilities.

EK:4 Yerleşim yeri durumuna göre ölümlü yaralanmalı trafik kazası, ölü ve yaralı sayısı, 2009-2023

Number of traffic accidents involving death or injury, persons killed and injured according to settlement, 2009-2023

Ölü sayısı - Number of persons killed

Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı				Yerleşim yeri			Yerleşim yeri dışı			Yaralı sayısı		
Number of accidents involving death or injury				At inhabited area			At uninhabited area			Number of persons injured		
Yıl Year	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area	Topla m Total	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽¹⁾ Accident follow-up ⁽¹⁾	Topla m Total	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽¹⁾ Accident follow-up ⁽¹⁾	Topla m Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
2009	111 121	76 429	34 692	1 549	1 549	-	2 775	2 775	-	201 380	122 036	79 344
2010	116 804	80 517	36 287	1 365	1 365	-	2 680	2 680	-	211 496	129 051	82 445
2011	131 845	92 443	39 402	1 346	1 346	-	2 489	2 489	-	238 074	148 786	89 288
2012	153 552	111 564	41 988	1 337	1 337	-	2 413	2 413	-	268 079	174 418	93 661
2013	161 306	120 095	41 211	1 372	1 372	-	2 313	2 313	-	274 829	183 307	91 522
2014	168 512	126 537	41 975	1 243	1 243	-	2 281	2 281	-	285 059	191 653	93 406
2015	183 011	137 311	45 700	3 671	1 332	2 339	3 859	2 499	1 360	304 421	204 775	99 646
2016	185 128	138 716	46 412	3 527	1 198	2 329	3 773	2 295	1 478	303 812	204 459	99 353
2017	182 669	135 853	46 816	3 613	1 189	2 424	3 814	2 345	1 469	300 383	200 670	99 713
2018	186 532	139 922	46 610	3 129	1 096	2 033	3 546	2 272	1 274	307 071	206 130	100 941
2019	174 896	132 683	42 213	2 598	819	1 779	2 875	1 705	1 170	283 234	192 768	90 466
2020	150 275	113 863	36 412	2 308	709	1 599	2 558	1 488	1 070	226 266	156 465	69 801
2021	187 963	147 733	40 230	2 642	817	1 825	2 720	1 604	1 116	274 615	197 837	76 778
2022	197 261	162 667	34 594	2 791	876	1 915	2 438	1 406	1 032	288 696	220 723	67 973
2023	235 071	195 321	39 750	3 619	1 246	2 373	2 929	1 738	1 191	350 855	271 319	79 536

TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2023

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

(1) Includes the deaths within 30 days after the traffic accidents due to related accident and its impacts for people who were injured and sent to health facilities.

- Bilgi yoktur.

- Denotes magnitude null.

EK: 5 Yaş grubu ve cinsiyete göre trafik kazasında ölen ve yaralananlar, 2023

Persons killed and injured in road traffic accidents by age groups and sex, 2023

Toplam - Total					Erkek - Male					Kadın - Female				
Yaş grubu Age group	Ölü sayısı Number of persons killed	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽¹⁾ Accident follow-up ⁽¹⁾	Yaralı sayısı Number of persons injured		Ölü sayısı Number of persons killed	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽¹⁾ Accident follow-up ⁽¹⁾	Yaralı sayısı Number of persons injured		Ölü sayısı Number of persons killed	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽¹⁾ Accident follow-up ⁽¹⁾	Yaralı sayısı Number of persons injured
Genel toplam														
General total	6 548	2 984	3 564	350 855		4 916	2 280	2 636	241 149		1 632	704	928	109 706
0-9	259	76	183	23 846		148	45	103	13 909		111	31	80	9 937
10-14	163	52	111	17 266		110	36	74	11 022		53	16	37	6 244
15-17	241	70	171	21 442		207	56	151	16 733		34	14	20	4 709
18-20	317	153	164	29 952		259	121	138	23 898		58	32	26	6 054
21-24	572	276	296	45 439		482	233	249	35 512		90	43	47	9 927
25-64	3 684	1 902	1 782	189 174		2 820	1 479	1 341	125 390		864	423	441	63 784
65+	1 312	455	857	23 730		890	310	580	14 681		422	145	277	9 049
Bilinmeyen														
Unknown	0	0	0	6		0	0	0	4		0	0	0	2

TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023

TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2023

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

(1) Includes the deaths within 30 days after the traffic accidents due to related accident and its impacts for people who were injured and sent to health facilities.

EK: 6 Yaş grubu ve cinsiyete göre trafik kazasında ölen ve yaralananlar, 2024

Persons killed and injured in road traffic accidents by age groups and gender, 2024														
Toplam - Total					Erkek - Male					Kadın - Female				
	Ölü sayısı	Kaza yerinde	Kaza sonrası ⁽¹⁾	Yaralı sayısı		Ölü sayısı	Kaza yerinde	Kaza sonrası ⁽¹⁾	Yaralı sayısı		Ölü sayısı	Kaza yerinde	Kaza sonrası ⁽¹⁾	Yaralı sayısı
Yaş grubu Age group	Number of persons killed	At accident scene	Accident follow-up ⁽¹⁾	Number of persons injured		Number of persons killed	At accident scene	Accident follow-up ⁽¹⁾	Number of persons injured		Number of persons killed	At accident scene	Accident follow-up ⁽¹⁾	Number of persons injured
Genel toplam General total	6 352	2 713	3 639	385 117		4 843	2 074	2 769	266 815		1 509	639	870	118 302
0-9	258	69	189	24 579		160	45	115	14 038		98	24	74	10 541
10-14	144	33	111	17 805		101	26	75	11 245		43	7	36	6 560
15-17	240	72	168	26 012		202	56	146	20 308		38	16	22	5 704
18-20	412	169	243	41 238		344	135	209	33 257		68	34	34	7 981
21-24	547	253	294	53 105		477	221	256	41 406		70	32	38	11 699
25-64	3 445	1 670	1 775	197 490		2 636	1 283	1 353	131 120		809	387	422	66 370
65+	1 304	445	859	24 878		921	306	615	15 434		383	139	244	9 444
Bilinmeyen Unknown	2	2	0	10		2	2	0	7		0	0	0	3
TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2024														
TurkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2024														
(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.														
(1) Includes the deaths within 30 days after the traffic accidents due to related accident and its impacts for people who were injured and sent to health facilities.														

EK:7 İllere göre trafik kaza, ölü ve yaralı sayısı, 2024

İllere göre trafik kaza, ölü ve yaralı sayısı, 2024

Number of traffic accidents, persons killed and injured by province, 2024

İl Province	Toplam kaza sayısı ⁽¹⁾ Total number of accidents ⁽¹⁾	Toplam motorlu kara taşıtı sayısı Total number of road motor vehicles	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı Number of accidents involving death or injury	Ölü sayısı - Number of persons killed				Yaralı sayısı Number of persons injured
				Toplam Total	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽²⁾ Accident follow-up ⁽²⁾		
Toplam-Total	1 444 027	31 301 389	266 855	6 352	2 713	3 639		385 117
Adana	32 431	806 419	6 784	218	91	127		9 606
Adıyaman	5 139	151 123	2 227	56	20	36		3 441
Afyonkarahisar	9 131	295 788	2 882	127	25	102		4 745
Ağrı	2 182	34 565	806	19	3	16		1 511
Amasya	4 937	153 419	1 541	42	18	24		2 422
Ankara	164 669	2 783 571	16 584	325	167	158		22 895
Antalya	58 778	1 571 626	13 401	290	116	174		18 048
Artvin	1 536	47 479	364	15	10	5		560
Aydın	17 537	624 709	5 426	137	65	72		7 444
Balıkesir	20 523	641 764	5 753	167	82	85		8 167
Bilecik	2 978	88 533	903	26	12	14		1 334
Bingöl	1 822	22 768	742	21	10	11		1 388
Bitlis	2 041	27 747	732	19	9	10		1 396
Bolu	5 699	145 587	1 020	50	20	30		1 651
Burdur	3 639	174 573	1 486	62	28	34		2 392
Bursa	69 634	1 243 113	9 808	160	73	87		13 350
Çanakkale	7 444	315 420	2 428	89	35	54		3 455
Çankırı	2 594	69 400	825	34	17	17		1 414
Çorum	8 367	212 401	2 130	69	34	35		3 485
Denizli	20 479	542 806	4 353	128	64	64		6 101
Diyarbakır	14 453	171 418	3 685	100	29	71		6 195
Edirne	5 610	196 090	1 217	54	25	29		1 662
Elazığ	6 876	164 687	1 373	51	20	31		2 263
Erzincan	3 442	77 190	1 030	50	32	18		1 720
Erzurum	8 265	142 086	1 614	74	34	40		2 769
Eskişehir	15 848	366 049	2 957	50	26	24		4 320
Gaziantep	24 858	725 458	5 978	118	79	39		9 249
Giresun	4 764	115 779	1 139	17	9	8		1 896
Gümüşhane	1 065	30 481	399	18	7	11		749
Hakkari	707	10 857	322	5	4	1		662
Hatay	19 210	667 324	6 871	160	44	116		10 032
Isparta	5 790	228 806	1 994	66	18	48		2 998
Mersin	28 870	836 281	8 256	151	91	60		11 561
İstanbul	351 729	5 840 973	33 836	315	168	149		41 414
İzmir	104 959	1 954 408	15 025	223	119	104		19 381
Kars	1 398	51 532	468	10	3	7		841
Kastamonu	4 360	162 685	1 228	46	16	30		2 061
Kayseri	27 089	484 322	5 154	158	59	99		8 122
Kırklareli	4 037	166 092	1 077	42	22	20		1 739

İl Province	Toplam kaza sayısı ⁽¹⁾ Total number of accidents ⁽¹⁾	Toplam motorlu kara taşıtı sayısı Total number of road motor vehicles	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı Number of accidents involving death or injury	Ölü sayısı - Number of persons killed				Yaralı sayısı Number of persons injured
				Toplam Total	Kaza yerinde At accident scene	Kaza sonrası ⁽²⁾ Accident follow-up ⁽²⁾		
Kırşehir	2 806	83 991	806	18	3	15		1 241
Kocaeli	45 454	580 110	6 688	127	29	98		8 931
Konya	40 136	928 837	8 566	300	115	185		12 750
Kütahya	6 657	264 345	1 840	73	24	49		2 745
Malatya	11 006	234 471	2 547	94	35	59		4 184
Manisa	19 752	789 697	5 961	147	78	69		8 784
Kahramanmaraş	15 110	327 635	4 327	104	33	71		6 718
Mardin	4 405	103 259	1 586	44	20	24		2 723
Muğla	22 902	717 695	7 260	182	78	104		9 888
Muş	1 370	40 232	467	17	11	6		976
Nevşehir	5 108	160 819	1 492	43	17	26		2 283
Niğde	4 537	139 846	1 418	33	30	3		2 254
Ordu	11 466	189 835	2 535	40	18	22		3 780
Rize	4 360	99 235	1 120	27	15	12		1 604
Sakarya	19 174	396 822	3 849	104	41	63		5 454
Samsun	24 702	496 984	5 117	101	28	73		7 441
Siirt	1 709	27 971	830	18	5	13		1 199
Sinop	2 333	78 151	823	34	17	17		1 381
Sivas	7 916	201 888	2 044	60	20	40		3 605
Tekirdağ	17 400	354 569	3 670	75	48	27		5 252
Tokat	6 701	236 922	2 456	64	26	38		3 739
Trabzon	10 385	269 950	2 152	47	16	31		3 104
Tunceli	629	12 529	234	12	6	6		381
Şanlıurfa	11 231	325 220	4 361	166	68	98		6 954
Uşak	5 712	175 807	1 522	44	16	28		2 216
Van	5 969	88 983	1 881	51	18	33		3 330
Yozgat	3 867	128 999	1 270	46	26	20		2 218
Zonguldak	6 991	193 108	1 759	49	15	34		2 598
Aksaray	6 312	108 296	1 638	68	28	40		2 740
Bayburt	692	19 053	187	9	2	7		331
Karaman	3 894	111 930	1 076	33	7	26		1 564
Kırıkkale	3 952	80 943	1 105	33	9	24		1 806
Batman	4 389	62 525	1 233	43	11	32		1 940
Şırnak	2 128	37 685	993	41	10	31		1 558
Bartın	2 232	64 507	623	28	7	21		976
Ardahan	600	20 977	172	4	2	2		368
Iğdır	1 230	35 619	466	15	1	14		677
Yalova	4 947	91 688	1 202	25	12	13		1 647
Karabük	3 648	79 895	920	25	10	15		1 356
Kilis	1 614	67 015	1 095	18	7	11		1 481
Osmaniye	6 619	229 225	2 890	71	22	49		4 147
Düzce	7 092	149 012	1 456	57	27	30		2 294

TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2024

TürkStat, Road Traffic Accident Statistics, 2024

(1) Toplam kaza sayısı değerleri ölümlü yaralanmalı kazalar ile maddi hasarlı kazaların toplamıdır.

(1) Total number of accidents figures are the sum of accidents involving death or injury and accidents involving material damage.

(2) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

(2) Includes the deaths within 30 days after the traffic accidents due to related accident and its impacts for people who were injured and sent to health facilities.

KAYNAKÇA

- Akbulut, B. (2022). *Kabahatler Hukuku*. Adalet Yayınevi.
- Aslan Yıldırım, P., & Akkurt, A. (2015). Yoğun trafik yaşanan bölgelerde yazılım yardımlı alternatif ulaşım çözümleri. *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi Part C: Tasarım ve Teknoloji*, 3(1), 427–436.
- Alipan, A., Skues, J. L., Theiler, S., & Wise, L. (2020). Defining cyberbullying: A multifaceted definition based on the perspectives of emerging adults. *International Journal of Bullying Prevention*, 2, 79–92.
- Awai, N. S., Ganasegeran, K., Abdul, M., & Mohd, R. (2021). Prevalence of workplace bullying and its associated factors among workers in a Malaysian public university hospital: A cross-sectional study. *Risk Management and Healthcare Policy*, 14, 75–85.
- Boz, F. K., & Özen, H. (2024). Trafik olaylarının çevresel etkileri: İstanbul O2 (TEM) otoyolu örneği. *Journal of Innovative Engineering and Natural Science*, 4(2), 658–671. <https://doi.org/10.61112/jiens.1488788>.
- Brett, H., Bartoli, A. J., & Smith, P. K. (2023). Sibling bullying during childhood: A scoping review. *Aggression and Violent Behavior*, 72, 101862.
- Bushman, B. J., & Huesmann, L. R. (2006). Short-term and long-term effects of violent media on aggression in children and adults. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 160(4), 348–352.
- Cowie, H., Naylor, P., Rivers, I., Smith, P. K., & Pereira, B. (2002). Measuring workplace bullying. *Aggressive and Violent Behaviour*, 7, 33–51.
- Dolu, O., Büker, H., & Uludağ, Ş. (2010). Şiddet içerikli video oyunlarının çocuklar ve gençler üzerindeki etkileri: Saldırganlık, şiddet ve suça dair bir değerlendirme. *Adli Bilimler Dergisi*, 9(4).
- Elliott, B. (2000). Road rage: Media hype or serious road safety issue? Paper presented at the Third National Conference on Injury Prevention & Control, Brisbane, Australia, 1999.
- Faqihi, Y. (2018). 10/10 والتتمر المرورى. <https://sabq.org/saudia/y4bthr>
- Farrington, D. P. (1993). Understanding and preventing bullying. *Crime and Justice*, 17, 381–458.

- Goldsmid, S., & Howie, P. (2014). Bullying by definition: An examination of definitional components of bullying. *Emotional and Behavioural Difficulties*, 19(2), 210–225.
- Gökdağ, M., & Atalay, A. (2015). Trafik eğitiminin trafik kazaları üzerindeki etkisi. *EÜFBED - Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 8(2), 272–283. <https://doi.org/10.18185/eufbed.45311>
- Ireland, J. L. (2000). “Bullying” among prisoners: A review of research. *Aggression and Violent Behavior*, 5(2), 201–215.
- Karayolları Trafik Kanunu. (1983). 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. Resmî Gazete, 18.10.1983, Sayı: 18195. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.pdf>
- Kavsıracı, O., Arslan, Ö., & Tine, S. (2022). Trafik güvenliğinde insan faktörü (Rapor No. 73, Polis Akademisi Yayınları: 154). Polis Akademisi Başkanlığı. <https://www.pa.edu.tr>
- Ko, Y. Y., Liu, Y., Wang, C. J., Liao, H. Y., Liao, Y. M., & Chen, H. M. (2020). Determinants of workplace bullying types and their relationship with depression among female nurses. *The Journal of Nursing Research*, 28(3), e92.
- Leymann, H. (1996). The content and development of mobbing at work. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 5(2), 165–184.
- Olweus, D. (1994). Annotation: Bullying at school: Basic facts and effects of a school based intervention program. *Child Psychology & Psychiatry & Allied Disciplines*, 35(7), 1171–1190.
- Polis Akademisi Başkanlığı. (2022). Trafik güvenliğinde insan faktörü (Rapor No. 73). Ankara. <https://www.pa.edu.tr>
- Polis Dergisi. (2021). Trafik Medya Yüzleri, ödülleri Cumhurbaşkanımızdan aldı. <https://www.pa.edu.tr>
- Saleh, R. K. K. (2023). Traffic bullying of a woman driving a car: A field study at Fayoum University. *Journal of Qena Faculty of Arts*, 32(59), 93–140.
- Slonje, R., & Smith, P. K. (2008). Cyberbullying: Another main type of bullying? *Scandinavian Journal of Psychology*, 49(2), 147–154.
- Süslü, A. (2021). Türkiye ve Almanya’da verilen trafik güvenliği eğitimlerinin karşılaştırılması. *Millî Eğitim Dergisi*, 50(232), 407–419. <https://doi.org/10.37669/milliegitim.874002>

- Önok, R. M. (2015). *Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m. 179)*. Türkiye Barolar Birliği Dergisi, (121), 158–175.
- T.C. İçişleri Bakanlığı. (2021). *2021–2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021–2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı*. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı. <https://www.trafik.gov.tr>
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat: Road User Safety Branch.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2024, Mayıs 16). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2023 – İllere göre ölümlü ve yaralanmalı kazalar* (Yayın No. 53479). <https://data.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2024, Mayıs 16). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2023* (Yayın No. 53479). <https://data.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2025, Mayıs 7). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2024 – İllere göre ölümlü ve yaralanmalı kazalar* (Yayın No. 54056). <https://data.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2020, Haziran 1). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2019* (Sayı: 33628). <https://www.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2021, Haziran 1). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2020* (Sayı: 37436). <https://www.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2025, Mayıs 7). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2024* (Yayın No. 54056). <https://data.tuik.gov.tr>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2025, Ocak 22). *İllere göre motorlu kara taşıtları sayısı, 2024* (Yayın No. 53463). <https://data.tuik.gov.tr>
- Volk, A. A., Dane, A. V., & Marini, Z. A. (2014). What is bullying? A theoretical redefinition. *Developmental Review*, 34(4), 327–343.
- Wolke, D., Tippet, N., & Dantchev, S. (2015). Bullying in the family: Sibling bullying. *The Lancet Psychiatry*, 2(10), 917–929.

