

T.C.
KARABÜK ÜNİVERSİTESİ
KAPGEM

KAMU POLİTİKALARI ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME MERKEZİ

**KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ:
TRAFİK ZORBALIĞI İLE MÜCADELE POLİTİKA RAPORU**



Editör
Prof. Dr. Fatih KIRIŞIK

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

KAPGEM-6
25.11.2025

GİRİŞ

Güvenlik alanı, tüm risklerin eş zamanlı tartışılıp müdahaleye açıldığı bir kaos alanı değil; tehditlerin risk derecesine, etki ölçeğine ve müdahale önceliğine göre sıralandığı stratejik bir karar alanıdır. Ulusal güvenlik değerlendirmelerinde tehditler, coğrafi mesafenin aksine temas sıklığı, etki hızı, zarar kapasitesi ve sistemik kırılganlık üretme potansiyeline göre tasnif edilir. Bu çerçevede yakın tehdit ve uzak tehdit ayrımı, mekânsal bir mesafeyi ifade etmemekte, ulusal güvenlik eşiğine uygulanan baskının düzeyini dile getirmektedir.

Bu yaklaşım doğrultusunda Güvenlik Politikaları Masası olarak kamu politikası gündemini önceliklendirdik ve ilk müdahale alanını karayolu trafiği güvenliği olarak belirledik. Çünkü karayolu trafiği; nüfusun tamamının günlük temas ürettiği, süreklilik arz eden, can kaybı katsayısı yüksek ve kümülatif toplumsal kırılganlık yaratan bir güvenlik alanıdır. Bu özellikleriyle birinci seviye risk kategorisinde yer almaktadır.

Türkiye’de karayolu trafiği kaynaklı kazalar, bir ulaşım başlığı olmanın ötesinde; kamu sağlığını, beşerî sermayeyi ve toplumsal güvenlik katsayısını doğrudan etkileyen ulusal bir güvenlik sorunudur. TÜİK’in istatistiklerine göre Türkiye’de son 10 yılda karayolu trafik kazaları sonucunda toplam 62.762 kişi hayatını kaybetmiş, 3.024.470 kişi ise yaralanmıştır. 2024 yılında ise 6.352 kişi hayatını kaybetmiş, 385.117 kişi yaralanmıştır. Bu bakımdan günlük ortalama 17,4 ölüm ve 1.055,1 yaralanma meydana gelmiştir. Trafik kazalarının büyük bir çoğunluğu sürücü hataları nedeniyle meydana gelmektedir. Nitekim TÜİK raporunda da sürücü hataları nedeniyle meydana gelen trafik kazalarının oranı %90,1 olarak tespit edilmiştir. Bu veriler, kriz anlarında ortaya çıkan geçici bir tablo değil; ölçülebilir, öngörülebilir ve önlenabilir bir ulusal kayıp üretimidir.



Resim 1: Türkiye’de Trafik Kazalarının Boyutu

Aynı zamanda ölümlü ve yaralanmalı kazaların %85,5'i kent merkezlerinde gerçekleşmektedir; bu da kentsel sürüş riskinin yüksek olduğunu göstermektedir. Trafik kazalarında en fazla can kaybı ise 25-34 yaş aralığında (ardından 18-24 ve 35-44 yaş grupları) yaşanmaktadır, çünkü genç ve orta yaş grupları aktif araç kullanıcısı olarak riske daha çok maruz kalmaktadır.

Bu nedenle Milli Hedef: Yol Güvenliği, yalnızca bir farkındalık çağrısı değil; karayolu trafiği güvenliğini ulusal güvenlik perspektifiyle ele alan, risk azaltma ve tehdit yönetimini esas alan bir kamu politikası çerçevesidir. Bu rapordaki politika önerilerimiz; stratejik önceliklendirme mantığının, ölçülebilir hedeflere ve uygulanabilir araçlara dönüştürülmüş hâlidir.

TRAFİK GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDEN BİR UNSUR: TRAFİK ZORBALIĞI

Trafik zorbalığı kavramı henüz literatürde ve mevzuatta tanımlanmış bir kavram değildir. Bu kavram sürücüler tarafından sürüş esnasında kasıtlı olarak gerçekleştirilen agresif ve tehlikeli davranışları tanımlamak amacıyla kullanılmaktadır. Türkiye’de hukuki bir tanımın olmaması mücadeleyi zorlaştırdığından, trafik zorbalığının tanımlanması ve farkındalığın artırılması hayati önem taşımaktadır.

Güvenlik Politikaları masası olarak trafik zorbalığı üç temel başlık altında sınıflandırmaktayız:

Hız İhlalleri: Aşırı hızlı sürüş, trafiği aksatacak şekilde kasıtlı yavaş sürüş ve limit standartlarına uymama.

Manevra İhlalleri: Makas atmak, tampon yapmak (yakın takip), ani frenleme ve yol önceliğine uymama.

Taciz Davranışları: Israrlı selektör yapma, sürekli korna çalma, sözlü hakaret/tehdit ve fiziksel saldırı.

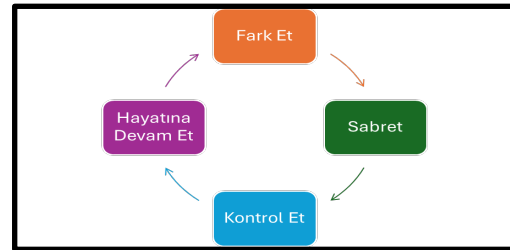


Resim 2: Trafik Zorbalığı Davranışları

MİLLİ HEDEF: YOL GÜVENLİĞİ

Karayolu trafik güvenliğine dair bütüncül bir kamu politikası çerçevesi sunan “Milli Hedef: Yol Güvenliği” yaklaşımı, 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. Aynı zamanda bu yaklaşım trafik zorbalığıyla mücadelede de oldukça önemli katkılar sunacaktır.

Önerilen bu kamu politikası çerçevesi temel olarak; **FARK ET, SABRET, KONTROL ET, HAYATINA DEVAM ET** olmak üzere dört ana politika adımı önermektedir.



FARK ET – Farkındalık ve Eğitim: ‘Trafik terbiyesi ehliyetten önce başlar.’

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. Özellikle çocukluk döneminde başlayan ve devam eden trafik eğitiminin bireysel bilinçlenmenin yanında toplumsal anlamda trafik

güvenliğini artıracak ifade edilmiştir. Bu doğrultuda FARK ET; Ehliyet Eğitimi Modülleri, Ulusal Medya Kampanyaları ve Görsel Medya Düzenlemeleri ile desteklenebilir.



Resim 3: Eğitim ve Farkındalık Stratejileri

SABRET – Davranış Dönüşümü: ‘Ceza sınır çizer, iyileşme yön verir.’

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 SABRET; Öfke Kontrolü Eğitimleri, Sanal Gerçeklik Uygulamaları ve Grup Terapileri ile desteklenebilir.



Resim 4: Eğitim ve Farkındalık Stratejileri

KONTROL ET – Hukuki ve Teknolojik Denetim: ‘Akıllı sistem varsa, kör nokta yoktur’

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.

Aynı zamanda trafik ihlallerinin tespiti ve önlenmesi amacıyla teknolojik imkanlardan da faydalanılması gerekmektedir. Bu bağlamda, teknolojik altyapı destekli trafik sistemlerinin kurulması; araçların yanında, yayaların ve toplu taşıma kullanıcılarının da dahil olduğu daha kapsayıcı çözümlerin geliştirilmesine hizmet edecektir.

KONTROL ET; Yasal Düzenleme Çerçevesi, Teknolojik Denetim Altyapısı ve Veri Toplama ve Stratejik Raporlama ile desteklenebilir.



Karayolları Trafik Kanunu'na Özel Bölüm

"Trafik Zorbalığı" başlığı altında özel bir bölüm eklenmeli; saldırgan davranışlar açıkça tanımlanmalı ve yaptırımları netleştirilmelidir.



İdari ve Cezai Yaptırımlar

Trafik zorbalığı fiilleri öncelikle kabahat olarak düzenlenmeli ve idari para cezalarına tabi kılınmalıdır. Kaza riskini önemli ölçüde artıran fiiller için cezai yaptırımlar uygulanmalıdır.



Psikososyal Değerlendirme Zorunluluğu

Tekrarlayan ihlallerde psikososyal değerlendirme süreçleri devreye alınmalı ve rehabilitasyon sürecinde ehliyetler geçici süreliğine iptal edilmelidir.

Resim 5: Yasal Düzenleme Çerçevesi



Akıllı Kamera Sistemleri

Kavşak, ana yol ve riskli bölgelere hız dışında makas, tampon ve şerit ihlali gibi zorbalık davranışlarını da tespit eden akıllı kamera sistemleri kurulmalıdır. Araç içi kamera/sensör kullanımı teşvik edilmeli (ticari araçlarda zorunlu olmalı) ve bu veriler eğitim ile denetimde kullanılmalıdır.



Mobil Denetim ve Drone Sistemleri

Mobil denetim ekiplerinin sayısı artırılmalı ve drone destekli hava denetimi sistemleri yaygınlaştırılmalıdır. Bu yaklaşım özellikle şehirlerarası yollarda etkili olacaktır.



Mobil İhbar Uygulamaları

Vatandaşların kolayca trafik zorbalığı ihbarında bulunabileceği, şeffaf ve anonim bir mobil uygulama sistemi geliştirilmelidir.

Resim 6: Teknolojik Denetim Altyapısı



Ulusal Gözlem Ağı

Toplanan tüm veriler ulusal bir "Trafik Zorbalığı Gözlem ve Raporlama Ağı" altında analiz edilmelidir. Bu veriler, politika yapıcılar ve yerel yönetimler için temel karar alma aracı haline getirilmelidir.



Düzenli İstatistiksel Raporlama

Trafik zorbalığına dair düzenli veri toplanmalı, analiz edilmeli ve kamuoyu ile paylaşılmalıdır. Kamera ve sensör verileriyle desteklenen istatistikler, hem yerel hem ulusal politika yapımında kullanılmalıdır.



Akademik İşbirliği

Üniversiteler ve araştırma merkezleriyle işbirliği içinde, trafik güvenliği verilerinin bilimsel analizi yapılmalı ve politika önerileri geliştirilmelidir.

Resim 7: Veri Toplama ve Stratejik Raporlama

HAYATINA DEVAM ET – Sürdürülebilir Kültür: ‘Güvenli yol, ortak iradenin ürünüdür.’

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

HAYATINA DEVAM ET, Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar ile desteklenebilir.



Resim 8: Ekonomik Teşvikler ve Yaptırımlar

SONUÇ

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.

"Fark Et – Sabret – Kontrol Et – Hayatına Devam Et" teması hem bireysel davranışı 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 raporda sunulan öneriler, söz konusu dönüşüm için somut, uygulanabilir ve sürdürülebilir politika bileşenleri ortaya koymaktadır.



Karayolu Trafik Güvenliği: Trafik Zorbalığı İle Mücadele Politika Raporu



Bu modelin sistematik biçimde benimsenmesi, yalnızca kural ihlallerini azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda trafik güvenliğini bir toplumsal sorumluluk alanı haline getirecektir.