

TÜRKİYE TRAFİK DURUM RAPORU

ESENLER PROF. DR. SADETTİN ÖKTEN ŞEHİR DÜŞÜNCE MERKEZİ



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
YEREL YÖNETİM VE
AFET POLİTİKALARI KURULU





T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
**YEREL YÖNETİM VE
AFET POLİTİKALARI KURULU**



TÜRKİYE TRAFİK
DURUM RAPORU

Esenler Belediyesi
Prof. Dr. Sadettin Ökten
Şehir Düşünce Merkezi
Şehir Yayınları
Yayın No: 59
Şehircilik Raporları: 3
Yayın Yılı: 2026

İmtiyaz Sahipleri
T.C. Cumhurbaşkanlığı Yerel Yönetim ve Afet Politikaları Kurulu Adına
Prof. Dr. Fatma Meriç YILMAZ

Esenler Belediyesi Adına
M. Tefik GÖKSU

Editörler
Dr. Hasan TAŞCI
Yavuz Selim KABAĞTEPE

Proje Yöneticisi
Ercan ZENGİN

Yayın Koordinatörü
Cihan DİNAR

ISBN: 978-625-91977-2-2

Basım: Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl.
Ostim OSB Mahallesi, 1256. Cadde No: 11 Yenimahalle/Ankara
Tel: 0312 354 91 31 Sertifika No: 48058

Eserin tüm yayın hakları Esenler Belediyesi'ne aittir.
Kitapta yer alan yazılardan yazarları sorumludur.
Kapak görseli, yapay zekâ destekli görsel üretim araçları kullanılarak hazırlanmıştır.

Proje Araştırma Ekibi

Prof. Dr. Mazhar BAĞLI
Doç. Dr. Abdullah DEMİR
Dr. Fatih GÜNDOĞAN
Dr. Ali ÖZGAN
Aybike EKİNCİ



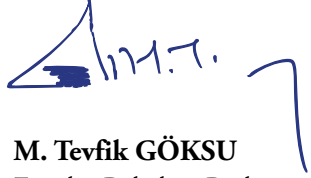
T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
YEREL YÖNETİM VE
AFET POLİTİKALARI KURULU



Trafik, bir şehrin yalnızca ulaşım meselesi değil; yönetim kapasitesini, planlama aklını ve kamusal düzen anlayışını en açık biçimde gösteren alanlardan biridir. Özellikle İstanbul gibi her gün milyonlarca insanın aynı anda hareket ettiği bir şehirde trafik; zamanın, güvenliğin, emeğin ve hayat kalitesinin doğrudan konusu hâline gelir. Bu nedenle trafik sorununu sadece yol, kavşak ya da araç yoğunluğu üzerinden okumak eksik kalır; insan davranışını, şehir kültürünü, denetim anlayışını ve karar alma süreçlerini birlikte değerlendirmek gerekir.

Türkiye Trafik Durum Raporu, bu ihtiyaca cevap veren önemli bir çalışmadır. Saha araştırmaları, veriler, odak grup görüşmeleri ve politika önerileriyle trafik meselesini çok boyutlu biçimde ele alan bu rapor; yalnızca mevcut tabloyu ortaya koymakla kalmamakta, daha güvenli, daha akıcı ve daha yaşanabilir şehirler için güçlü bir düşünme zemini sunmaktadır. Raporun özellikle trafik eğitimi, denetim, yol ve araç standartları, akıllı ulaşım sistemleri ve insan odaklı politikalar etrafında geliştirdiği çerçeve, karar vericiler için kıymetli bir yol haritası niteliğindedir.

Rapor, şehirlerimizin geleceğini planlarken trafik meselesine daha gerçekçi, daha bütüncül ve daha sorumlu bir bakış kazandıracaktır. Emeği geçen tüm araştırmacılara teşekkür ediyor; eserin şehir yönetimi, ulaşım politikaları ve güvenli yaşam kültürü alanında faydalı sonuçlara vesile olmasını diliyorum.



M. Tevfik GÖKSU
Esenler Belediye Başkanı

YÖNETİCİ ÖZETİ.....	8
GİRİŞ	11
I.Bölüm	16
Saha Bulguları İle Türkiye Trafik Durumu	16
1. Saha Araştırması	17
1.1. Saha Araştırmasından Elde Edilen Bulgular.....	18
1.2. Odak Grup Görüşmeleri.....	29
1.2.1. Görüşmelere İlişkin Saha Verileri.....	29
1.2.1.1. Eğitim ve Atama Sorunları	31
1.2.1.2. Güvencesizlik ve Stres.....	31
1.2.2. Odak Grup Görüşmelerinin Sonucu.....	32
II. Bölüm	34
Trafik Eğitimi ve Kültürü: Sorunlar, Bulgular ve Öneriler.....	34
2.1. Trafik Eğitimi ve Kültürü	35
2.1.1. Eğitim.....	36
2.1.2. Sürücü Kursları.....	36
2.1.3. Sürücüler	37
2.1.4. Trafik Polisi, Trafik Jandarma, Trafik Zâbitası	37
2.1.5. Vatandaşın Trafik Eğitimi	38
III. Bölüm	40
Trafik Yönetimi ve Denetimde Bütüncül Yaklaşım: İnsan, Teknoloji ve Hukuk	40
3.1. Trafik Yönetim ve Denetim.....	41
3.2. Sürücü Takibi ve Denetimi	43
3.3. Cezai Yaptırımlar ve Caydırıcılığı	44
3.3.1. Trafiğin Denetimi İçin Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Kullanımı.....	44
3.4. Denetimlerin Etkinliği ve Görünürlüğü	45
IV. Bölüm	52
Yol ve Araç Standartları: Güvenlik, Denetim ve Altyapı Öncelikleri	52
4.1. Yol ve Araç Standardı Kalitesi	53
4.2. Yol ve Araç Denetimi	54
V. Bölüm	56
Türkiye ve Dünya Trafik Verileri: Güvenlik, Mâliyetler ve Sürdürülebilirlik	56

5.1. Türkiye ve Dünyadaki Trafik Durumuna İlişkin Veriler	57
5.2. Dünyada ve Türkiye’de Trafik İle İlgili Genel Veriler	66
5.3. Trafik Problemlerinin Türkiye’ye Yıllık Ekonomik ve Toplumsal Mâliyetleri: Türkiye’de Kayıplar ve Uluslararası Durum	68
5.3.1 Trafik Sıkışıklığının Ekonomik Mâliyeti ve Yapısal Analizi	68
5.3.2. Trafik Kazalarının ve Araç Yıpranmalarının Toplam Mâliyeti	69
5.3.3. Yakıt Tüketimi ve Enerji Kaybı	70
5.3.4. Zaman ve Verimlilik Kayıpları	71
5.3.5. Trafiğe Bağlı Sağlık Sorunlarının Ekonomik Mâliyeti.....	72
5.3.6. Sigorta ve İdârî İşlem Mâliyetleri	72
5.3.7. Çevresel Mâliyetler.....	73
5.3.8. Sosyoekonomik Eşitsizlik Etkileri.....	73
5.3.9. Türkiye İçin Toplam Yıllık Mâliyet.....	74
5.3.10. Uluslararası Karşılaştırmalar ve Türkiye’nin Konumu	74
VI. Bölüm	76
Bütüncül Trafik Politikaları.....	76
6.1. Trafik Politikaları ve Gelecek Stratejileri	77
6.2. Türkiye’deki Trafik Politika Kurumları ve Aktörleri	79
6.3. Dünyadaki Trafik İşleyişleri ve Çalışmaları	80
6.4. Yeni Tutum ve Davranışların Oluşumu	81
VII. Bölüm	82
Sonuç: Bütüncül Trafik Politikaları İçin Sürdürülebilirlik.....	82
7.1. Sonuç ve Değerlendirme.....	83
7.2. Trafik Eğitimi ve Kültürü: Davranışsal Dönüşümün Anahtarı	83
7.3. Cezai Yaptırımların Caydırıcı ve Rehabilit Edici Hâle Getirilmesi	85
7.4. Yol ve Araç Standardı ve Kalitesi: Fiziksel Altyapının Güvenlik ile Bütünleştirilmesi	85
7.5. Türkiye ve Dünyadaki Trafik Durumuna İlişkin Veriler: Karşılaştırmalı Analiz ve Çıkarımlar.....	87
7.6. Trafik Politikaları ve Gelecek Stratejiler: Bütünleşik, Akıllı ve İnsan Odaklı Bir Yaklaşım.....	87
7.7. Dünyadaki Başarılı Trafik İşleyişleri ve Türkiye İçin Çıkarımlar	88
7.8. Genel Sonuç ve Bütünleşik Öneriler.....	89
7.9. Son Söz.....	90
KAYNAKÇA	91

Yönetici Özeti

Bugün dünyada öne çıkan küresel sorun alanlarından biri de trafik güvenliği ve trafik sistemlerinin sürdürülebilir yönetimidir. Araç teknolojisindeki hızlı gelişmeler, artan ulaşım imkânları ve kentleşme, bireyleri daha önce öngörülmeyen ölçekte bir hareketliliğin içine çekmektedir. Bu hareketliliğin düzenlenmesi, yalnızca teknik bir “ulaşım” meselesi değil; insan, araç, yol ve çevre etkileşimlerinin iç içe geçtiği karmaşık bir toplumsal sistem sorunudur. Buna rağmen, evrensel trafik normlarına dayalı, herkes için adil ve güvenli bir düzen kurmak kolay olmamakta; her ülke kendi tarihsel, kültürel ve kurumsal bağlamına özgü sorunlarla yüz yüze gelmektedir. Türkiye, içinde bulunduğu ekonomik ve demografik klasmandaki pek çok ülkeye kıyasla trafik sorunlarını daha yoğun yaşayan ülkeler arasında yer almakta; bu sorunların çözümü ise yerel bağlamı dikkate alan bütüncül politika ve stratejileri zorunlu kılmaktadır.

Türkiye Trafik Durum Raporu’nun amacı, ülke genelinde ciddi bir toplumsal sorun haline gelen bu konuyu iki temel araştırma tekniği üzerinden analiz etmek ve konuya ilişkin politika yapıcılara katkı sunacak öneriler geliştirmektir. İstanbul ve Ankara gibi büyük metropollerde trafik akışı incelendiğinde, özellikle işe gidiş ve dönüş saatleri arasında durma noktasına gelen bir yoğunluğun yaşandığı, aynı zamanda ölümlü kazaların ciddi can ve mal kayıplarına neden olduğu görülmektedir. Trafik eğitimi, güvenliği ve denetimi konularını kapsayan bu çalışma hem saha çalışmalarına hem de literatür taramasına dayalı olarak hazırlanmıştır.

Raporun temel veri kaynaklarını; Türkiye genelinde 15 yaş ve üzeri bireylerle gerçekleştirilen kapsamlı anket çalışması ile Ankara, Eskişehir, İstanbul ve Malatya’da yapılan odak grup görüşmeleri oluşturmaktadır. 4-12 Mart 2025 tarihleri arasında CATI (bilgisayar destekli telefon görüşmesi) yöntemiyle yürütülen anket çalışmasında, kota örnekleme tekniği kullanılmış; örneklem, Türkiye genelinde 15 yaş ve üzeri nüfusun yaş, cinsiyet ve eğitim düzeyleri gözetilerek İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması (Düzye-1) esas alınarak tasarlanmıştır. On iki bölgeden seçilen iller ve bunlara eklenen Tunceli ili ile birlikte toplam 3.000 kişiyle görüşme yapılmış, veriler 2024 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre ağırlıklandırılmıştır. Anket sonuçlarına göre, görüşülen bireylerin %50,3’ü kadın, %49,7’si erkektir; yaş dağılımı ve eğitim düzeyleri Türkiye geneli yetişkin nüfusla uyumludur. Katılımcıların %43,8’i araç sahibi olduğunu, %61,8’i ise araç kullandığını beyan etmiştir. Araç kullananlar içerisinde erkeklerin oranı %64,1, kadınların oranı %35,9’dur; bu dağılım Türkiye İstatistik Kurumu’nun sürücü belgesi sahipliğine ilişkin verileriyle uyumlu olup, trafikteki toplumsal cinsiyet eşitsizliğini de dolaylı biçimde yansıtmaktadır. TÜİK verilerine göre 2024 yılı itibarıyla trafiğe

kayıtlı araç sayısının 30 milyonun üzerine çıktığı dikkate alındığında, yetişkin nüfusun yarısına yakın bir kesimin doğrudan araç sahibi olduğu, bu araçları birden fazla kişinin kullanabildiği ve günlük yaşamın merkezine yerleşen bir otomobil odaklı yaşam tarzının oluştuğu görülmektedir.

Rapor kapsamında gerçekleştirilen odak grup görüşmeleri ise Mart-Ağustos 2025 döneminde Ankara, Eskişehir, İstanbul ve Malatya’da, trafik polisleri, zâbıta, sürücü kursu yöneticileri ve eğitmenleri, sürücüler ve moto kuryeler gibi farklı paydaş gruplarıyla yapılmıştır. Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi’nde trafik polisleriyle, Eskişehir’de zâbıta ve sürücülerle, İstanbul’da trafik polisleri, sürücüler ve ayrı oturumlarda moto kuryelerle; Malatya ve Ankara’da ise sürücü kursu temsilcileri ve sürücülerle yürütülen bu görüşmeler toplamda 34’ü aşkın katılımcının derinlemesine deneyimlerini içermektedir.

Odak grup bulguları, nicel verileri destekler nitelikte olup, Türkiye’de trafik sorunlarının merkezinde “insan faktörü”nün ve trafik kültürünün yer aldığını göstermektedir. Katılımcılar, son yıllarda yol standardı ve araç güvenliği alanında önemli ilerlemeler olduğuna dikkat çekerken, davranışsal dönüşümün aynı hızda gerçekleşmediğini vurgulamaktadır. Özellikle:

- **Trafik eğitimi ve trafik kültürü:** Eğitim sürecinin aileden başlayıp okul, sürücü kursları ve meslek içi eğitimlerle desteklenmesi gerektiği; ancak mevcut durumda eğitimin parçalı, sınav odaklı ve davranış dönüşümünden uzak olduğu belirtilmiştir. Hem sürücüler hem de trafik polisleri, standart ve yaygın bir “trafik dili” ve iletişim formasyonu eksikliğine işaret etmektedir.
- **Denetim, ceza ve adalet algısı:** Cezaların kimi katılımcılarca caydırıcı bulunduğu, ancak işaretlemeler, hız limitleri ve teknik altyapı ile desteklenmediğinde “pusu kuran denetim” algısının güçlendiği ifade edilmektedir. Bu durum, trafik güvenliğini artırmaktan çok “devlete güvensizlik” hissini besleyerek toplumsal meşrûiyet sorununa yol açabilmektedir.
- **Kentsel planlama ve altyapı:** Ulaştırma mühendisleri ve yerel aktörler, planlama süreçlerinde yol altyapısının çoğu zaman yapılaşmanın gerisinden geldiğini, araç merkezli tasarımın yaya, bisikletli ve toplu taşıma kullanıcılarını ikincilleştirdiğini vurgulamaktadır. Bu durum hem trafik sıkışıklığını derinleştirmekte hem de güvenli olmayan kavşak ve geçiş noktalarıyla kazalara zemin hazırlamaktadır.
- **Yeni risk grupları (moto kuryeler):** Özellikle İstanbul’da moto kurye sayısındaki artış, hem kuryelerin mâruz kaldığı iş baskısı ve güvenlik tehlikeleri hem de diğer yol kullanıcılarının algısı açısından yeni ve özel bir risk alanı

doğurmuştur. Kuryeler, yüksek teslimat baskısı, güvencesiz çalışma koşulları ve uygun park/şerit düzenlemelerinin olmayışının kendilerini “risk almaya zorladığını” dile getirirken; diğer sürücüler ise moto kuryeleri, âni manevralar ve şerit ihlalleri nedeniyle ciddî bir tehdit olarak görmektedir.

Bu nicel ve nitel bulgular birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye’de trafik sisteminin “insan-araç-yol-çevre” dörtlüsü içinde asıl zayıf halkayı insan faktörü ve kurumsal yönetim/bütünleşme alanlarının oluşturduğu görülmektedir. Bir yandan günlük stres, ekonomik baskı ve toplumsal gerilimler trafikte tahammülsüzlük, öfke ve kural ihlallerine zemin hazırlarken; diğer yandan parçalı kurumsal yapı, eksik/karmaşık mevzuat ve planlama süreçlerinin uzun vadeli vizyonla uyumsuzluğu, stratejik ve sürdürülebilir bir trafik güvenliği kültürü inşasını zorlaştırmaktadır.

Bu rapor, anket ve odak grup bulgularını bir araya getirerek;

- trafik güvenliği,
- trafik eğitimi ve trafik kültürü,
- sürücü davranışları,
- ceza ve denetim mekanizmaları,
- kentsel planlama ve altyapı,
- yeni aktörler ve risk grupları (moto kuryeler vb.)

başlıkları altında Türkiye’nin güncel trafik fotoğrafını ortaya koymakta; bu çerçevede ulusal strateji belgeleriyle uyumlu, ancak sahadaki gerçekliği daha net çıplak biçimde yansıtan politika önerileri geliştirmeyi hedeflemektedir. Esenler Belediyesi Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi’nin bu çalışması, yalnızca Esenler ve İstanbul ölçeğinde değil, Türkiye’nin geneli için uygulanabilir bir “trafik yol haritası”nın tartışılması için de önemli bir zemin sunmayı amaçlamaktadır.

İlerleyen bölümlerde, araştırmanın yöntemine, kavramsal ve kuramsal çerçevesine, saha bulgularına ve sonuç-değerlendirme-öneri setine ayrıntılı biçimde yer verilerek, Türkiye’de trafikle ilgili kronikleşen ve çözilemeyen sorunların anlaşılmasına ve çözümüne katkıda bulunulması hedeflenmektedir.

Giriş

Türkiye'nin hızla artan nüfusu ve araç sayısı ile birlikte trafik kazaları, trafik sıklığı ve çevre sorunları her geçen yıl daha görünür hâle gelmekte ve yapısal bir kamu meselesine dönüşmektedir. Bu raporun giriş bölümü, söz konusu sorunun kapsamını, araştırmada izlenen yöntemi ve çalışmanın temel amacını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Trafik, modern toplumlarda yalnızca insanların bir noktadan diğerine ulaşmasını sağlayan teknik bir sistem değil; gündelik yaşamı, toplumsal ilişkileri ve kamusal düzeni doğrudan şekillendiren çok katmanlı bir olgudur. Yol, sürücü, araç, iklim, coğrafya, şehir planlaması, teknoloji ve hukuki düzenlemelerin iç içe geçtiği karmaşık bir alan olarak trafik; ekonomik verimlilikten yaşam kalitesine, toplumsal güven duygusundan kamusal alanın kullanımına kadar pek çok boyutta belirleyicidir. Bugün dünyada trafik sistemiyle doğrudan ya da dolaylı biçimde muhatap olmayan hiçbir toplum ve devlet yoktur.

Türkiye, hızlı kentleşme, bireysel araç sahipliğinin yaygınlaşması ve mekânsal hareketliliğin artması süreçlerini eşzamanlı yaşayan ülkelerden biridir. Son yıllarda özellikle şehirler arası yol ağlarında, bölünmüş yollar ve büyük altyapı projelerinde önemli mesâfeler kat edilmiş; araç teknolojileri gelişmiş, güvenlik donanımları yaygınlaşmıştır. Buna karşın özellikle büyükşehirlerde trafik yoğunluğu, kazalar, kural ihlalleri ve sürücüler arasındaki gerilim azalmamakta; bazı durumlarda daha da görünür hâle gelmektedir. Bu tablo, trafik sorununun yalnızca yol kapasitesi, altyapı eksikliği ya da araç sayısı ile açıklanamayacağını; insan davranışları, trafik kültürü ve yönetim mekanizmalarındaki aksaklıklarla birlikte ele alınması gerektiğini göstermektedir.

Sürücü kültürü, sürücü yetkinliği, sürüş teknikleri, yol durumu, şehir planlaması, araçların teknik özellikleri, alınan güvenlik tedbirleri ve yasal düzenlemeler her biri başlı başına bir uzmanlık alanına dönüşmüş durumdadır. Bu nedenle trafik, modern dünyanın en karmaşık konularından ve sorun alanlarından biri olarak, günümüzde neredeyse her bireyin hayatının merkezinde yer almaktadır. Toplumsal düzeyde trafik çoğu zaman bireysel kusurlar üzerinden tartışılabilir; bu bakış açısı sahadaki deneyimleri tam olarak yansıtmamaktadır. Anket bulguları, sürücülerin önemli bir bölümünün trafik sorunlarını “kurallara uymayan diğer sürücüler” üzerinden târif ettiğini gösterirken; odak grup görüşmeleri, kural ihlallerinin yalnızca bilinç eksikliğinden değil, zaman baskısı, ekonomik zorunluluklar, denetim algısı ve kent yaşamının oluşturduğu stresle de yakından ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla trafik, bireylerin sadece “doğru” ya da “yanlış” davranışlarıyla açıklanamayacak kadar karmaşık bir sosyal alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Son yıllarda trafik sisteminin yapısını dönüştüren önemli bir gelişme ise yeni aktörlerin ortaya çıkmasıdır. Özellikle dijital platformlar üzerinden çalışan moto kuryeler, trafik içinde hem görünür hem de kırılgan bir grup hâline gelmiştir. Anket ve odak grup bulguları, moto kuryelerin artan sayısı ile birlikte trafik güvenliği tartışmalarında özel bir yere oturduğunu göstermektedir. Kuryeler, güvencesiz çalışma koşulları ve teslimat baskısı altında risk almaya zorlandıklarını ifade ederken; diğer yol kullanıcıları bu grubu çoğu zaman trafik güvenliği açısından ciddi bir tehdit olarak algılamaktadır. Bu karşıtlık, trafik sorunlarının yapısal ve ekonomik boyutlarının yeterince dikkate alınmadığını ortaya koymaktadır.

Bütün bu yönüyle trafik, kamusal alanın en kritik bileşenlerinden biridir. Yollar, kavşaklar ve ulaşım ağları; farklı sosyal grupların, mesleklerin ve yaşam tarzlarının aynı mekânı paylaşmak zorunda kaldığı, zorunlu karşılaşmaların yoğun olduğu alanlardır. Trafikte yaşanan gerilimler, çoğu zaman bu zorunlu karşılaşmaların ve birlikte yaşama becerisindeki kırılganlıkların dışı vurumu hâline gelmektedir. Odak grup görüşmelerinde sıkça vurgulandığı üzere, trafikte görülen öfke, tahammülsüzlük ve saldırganlık yalnızca “trafik kültürü” ile sınırlı bir sorun değil; aynı zamanda gündelik hayatın genel stresinin, ekonomik baskıların ve toplumsal gerilimlerin kamusal alana yansımasıdır. Son yıllarda dijital platformlar üzerinden çalışan moto kuryeler gibi yeni aktörlerin sisteme eklenmesi de trafik yapısını dönüştürmüş; bu grup hem görünür hem de kırılgan bir konuma gelmiştir. Kuryeler, güvencesiz çalışma koşulları ve teslimat baskısı nedeniyle risk almaya zorlandıklarını belirtirken, diğer yol kullanıcıları bu grubu ciddi bir güvenlik tehdidi olarak algılamaktadır. Bu karşıtlık, trafik sorunlarının yapısal ve ekonomik boyutlarının çoğu zaman göz ardı edildiğini göstermektedir.

Keza yeni ekonomik imkânların artmasıyla ve aynı zamanda otomotiv sektöründe görece rekabetin neden olduğu uygun fiyat araç çeşitliliğinin artmasıyla da trafik yoğunluğu öngörülerden çok daha fazla artmakta ve bu artışa aynı zamanda teknolojik gelişmeler de eşlik etmektedirler. Türkiye’de giderek artan hareketlilik ve otomobil sahipliği nedeniyle, kentsel trafik sıkışıklığı büyüyen bir sorundur. Bunun asıl nedenlerinden biri nitelikli insan kaynağının eksikliği ve bir diğeri de etkin trafik yönetimi çözümleri geliştirmenin giderek zorlaşmasıdır.

Türkiye’de trafik güvenliği ve trafik politikaları; İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı, yerel yönetimler ve çeşitli düzenleyici kurumların yetki alanlarının kesiştiği çok aktörlü bir yapıya sahiptir. Ancak bu çok başlı yapı, her zaman güçlü bir eş güdüm, tutarlı bir standartlaşma ve uzun vadeli strateji üretimiyle sonuçlanmamaktadır. Odak grup görüşmelerinde, denetimlerin sürekliliği ve adaleti, trafik eğitiminde

ulusal ölçekte standart eksikliği ve yerel planlama süreçleri ile merkezî politikalar arasındaki uyumsuzluklar sıkça dile getirilmiştir. Bu durum, trafik güvenliği alanında parçalı, çoğu zaman reaksiyoner ve olay sonrası müdahaleye dayalı bir yaklaşımın hâkim olduğu algısını güçlendirmektedir.

Bu güçlüğün aşılması için yürütülen çalışmalardan biri de ve aynı zamanda dünyada da en çok bilinen örnek uygulama Londra'daki TFL adı verilen, Transport For London'un trafik konusunda tüm otorite yetkisini elinde bulundurmasıdır. Daha önce İBB için de böyle bir düşünce vardı ancak hayata geçirilemedi.

Diğer yandan, ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler ve büyük veri uygulamaları, trafik sisteminin analizinde ve yönetiminde yeni imkânlar sunmaktadır. Araçlarda bulunan Küresel Konumlandırma Sistemi (GPS) kullanan navigasyon ekipmanları, araçların mekânsal-zamansal hareketlerini sürekli olarak kaydetmekte; bu sayede dakikalık hız ve seyahat süresi bilgisi üreten Hareketli Araç Verisi (Floating Car Data-FCD) gibi veri setleri ortaya çıkmaktadır. Nitelik kayıpları olsa da bu tür veriler, özellikle kentsel arterlerde trafik sıklığının tespiti, yoğunluk desenlerinin izlenmesi ve karar destek araçlarının geliştirilmesi için önemli bir potansiyel taşımaktadır. Bu rapor, trafik sorununu salt teknik bir optimizasyon meselesi olarak değil; davranışsal ve kültürel boyutlarıyla birlikte ele almakla birlikte, yeni veri araçlarının strateji geliştirme sürecine nasıl entegre edilebileceğine de dolaylı olarak işaret etmektedir.

Ülkemizde trafik ile ilgili akademik çalışmalar ve yasal düzenlemeler görece yeni olup, bu konudaki temel politika, çoğunlukla “sorunlar ortaya çıkınca çözüm arayışına girilmesi” yönündedir. Bu durum, trafik alanındaki gelişmeleri çoğu zaman bir adım geriden takip etmeye yol açmaktadır. Her ne kadar son dönemlerde, özellikle şehirler arası yol ağlarında ve bazı büyük altyapı projelerinde önemli iyileşmeler sağlanmış olsa da büyükşehirlerde ve kimi orta ölçekli kentlerde trafik sıklığı, otopark sorunu, toplu taşımaya erişim ve yaya güvenliği gibi başlıklar hâlen ciddi bir problem alanı olarak varlığını sürdürmektedir.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile İçişleri Bakanlığı başta olmak üzere ilgili kurumların hazırladığı strateji belgeleri ve eylem planları, ulusal düzeyde çerçeve sunmakla birlikte, her ilin özgün dinamiklerini ve yerel ihtiyaçlarını dikkate alan yol haritalarına duyulan ihtiyaç devam etmektedir.

Bu rapor; Türkiye genelinde gerçekleştirilen geniş ölçekli bir anket çalışmasına, İstanbul, Ankara, Eskişehir, Malatya gibi pilot illerde trafik polisleri, zâbitalar, sürücü kursu yetkilileri, sürücüler, moto kuryeler ve farklı meslek gruplarıyla yapılan odak grup görüşmelerine ve resmî kurumların (başta Karayolları Genel Müdür-

lülü, Emniyet Genel Müdürlüğü ve ilgili bakanlıklar olmak üzere) yayımladığı güncel istatistiklere dayanmaktadır. Nicel veriler ile nitel gözlemleri birlikte ele alan çalışma, Türkiye’de trafik sorununu yalnızca kaza sayıları ve ceza istatistikleri üzerinden değil; insan, kültür, davranış ve kurumsal yapı ekseninde, çok boyutlu bir bakış açısıyla analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Çalışma; bir yandan trafik eğitimi ve kültürü, trafik yönetimi ve denetimi, yol ve araç standartları, Türkiye ve dünyadaki trafik verileri ile ulusal trafik politikaları ve gelecek stratejileri gibi başlıkları sistematik biçimde ele alırken; diğer yandan da karar vericiler, uygulayıcılar ve kamuoyu için, sahadaki gerçek deneyimleri ve algıları görünür kılan, bağlama duyarlı bir tartışma zemini sunmayı hedeflemektedir.

Bu anlamda yukarıda özetlenen çerçeveden hareketle, Türkiye’de trafik sorununu yalnızca istatistikler ve genel geçer yargılar üzerinden değil; insan, kültür, davranış ve kurumsal yapı ekseninde ele almayı amaçlamaktadır. Nicel anket verileri ile nitel odak grup görüşmelerini birlikte değerlendiren araştırma, trafikle ilgili yaygın algılar ile sahada yaşanan deneyimler arasındaki farkları görünür kılmayı hedeflemektedir. Böylece trafik sorununu hem karar vericiler hem de uygulayıcılar açısından daha gerçekçi, çok boyutlu ve bağlamına duyarlı bir şekilde tartışmaya açmaktadır.

Bilindiği gibi Esenler Belediyesi Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi; şehre, düşünceye ve insana dâir her konuyu çalışma alanı olarak görmekte; bu alanlara ilişkin tarihî ve vicdanî bir sorumluluğu üstlenmektedir. Belediye Başkanı Sayın Mehmet Tevfik Göksu’nun öncülüğünde kurumsallaşan yapı, yalnızca yerel ölçekli değil, ulusal ölçekte de karşılığı olan politika alanlarında çalışmalar yürütmekte ve raporlar üretmektedir. Elinizdeki *Türkiye Trafik Durum Raporu* da bu çerçevede hazırlanmıştır.

Ülkemizde trafik ile ilgili akademik ve yasal düzenlemeler görece daha yenidirler ve ne yazık ki bu konudaki temel politikalar genellikle sorunlar açığa çıkınca, zuhur edince çözüm arayışına gidilmektedir. Bu durum trafik konusundaki tüm gelişmeleri hep bir adım geriden takip etmeye neden olmaktadır.

Ancak yine de takdir etmek gerekir ki mevcut iktidar, bu sorunların üstesinden gelmeye katkı sunacak pek çok büyük altyapı projelerini hayata geçirmiş, özellikle şehirler arası yol ağlarında, büyük şehirlerdeki toplu ulaşım sistemlerinde ve trafik düzenlemelerinde bir hayli mesafe katetmiştir. Fakat yine de belirtmek gerekir ki durum bazı metropollerde ve dar alanlarda hapsolmuş irili ufaklı yerleşim birimlerinde pek iç açıcı değildir.

Giderek artan bu sorunların üstesinden gelebilmek için kamuda çok yönlü ve sürdürülebilir bir politikanın belirlenmeye çalışıldığı görülmektedir. Gerek Cumhur-

başkanlığı Strateji Daire Başkanlığı gerekse İçişleri Bakanlığı trafik sorununa ilişkin çok yönlü çalışmalar yürütmektedirler.

Üç yıllık periyotları içeren büyük ölçekli strateji belgelerinin yanında her bir ilin özgün bir yol haritasının olması gerektiği açıktır.

Buna göre öncelikler genel bir analizin yapılması ve daha sonra da lokal bölgelerdeki çalışmaların yürütülmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Esenler Belediyesi Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi; şehre, düşünceye ve insana dâir olan her konuyu kendi alanı olarak görmenin ötesinde bu bileşenlerle ilgili esasında tarihî ve vicdanî bir sorumluluk sahibi üstlenerek Belediye Başkanı Sayın Mehmet Tevfik Göksu'nun öncülüğünde çalışmalarına başlamış ve hâlen de kurumsallaşmış bir sistem ile devam etmektedir.

I. Bölüm

Saha Bulguları İle Türkiye Trafik Durumu

Türkiye'deki trafik durumunu çok boyutlu bir perspektif ile ele almanın ön gerekliliklerinden biri de konuya ilişkin bir saha araştırması yapmaktır. Elbette eldeki resmî verilerden hareketle konuya ilişkin bir çerçeve çizmek pekâlâ mümkün ama görece daha kapsamlı bir vizyon ortaya koyabilmek için çalışmanın saha araştırması ile desteklenmesinin durumu analiz etmeye çok önemli bir katkı sunacağı da açıktır. Zîra konuyu destekleyici bir araştırma sayesinde durum doğal olarak daha çok boyutlu bir perspektifle ele alınabilecektir. Bu amaçla hem bir anket hem de odak grup görüşmesi çalışması yapılmış ve veriler detaylı bir şekilde analiz edilmiştir.

Çalışma hem mevcut resmî veriler hem de sahadan elde edilen bilgilere dayalı olarak gerçekleştirilmiştir.

Türkiye'nin stratejik bir alan olarak belirlediği "Sıfır Ölümlü Trafik Kazası" hedeflerine ulaşması yolunda karar vericilere ve ilgili kurumlara katkı sağlayıcı bir çalışması olmasına da ayrıca âzamî gayret gösterilmiştir.

Saha araştırması iki ana teknikle gerçekleştirilmiştir: Anket araştırması ve odak grup görüşmesi.

1. Saha Araştırması

Trafik durum raporunun hazırlanması iki yönlü bir çalışma ile gerçekleştirilmiştir. Süreç; bir yandan anket yoluyla kamuoyu araştırması ve diğer taraftan da rastgele seçilen illerde odak grup görüşmesi yapılarak tamamlanmıştır.

Anket çalışması ve araştırma kapsamında yapılan görüşmeler 4-12 Mart 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Kantitatif araştırma yöntemi ve bu yöntemin CATI anket tekniği kullanılmıştır. Kota Örneklem Yöntemi uygulanmıştır. Türkiye genelinde 15 yaş ve üzeri nüfusun yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi gibi demografik bilgileri ve bölgelerdeki nüfus verileri kota olarak uygulanmıştır.

Bu yöntemde, ana kütle incelenen özellikleri yönünden farklılık gösteren bazı alt gruplara ayrılmıştır ve incelenen özelliklerin önem dereceleri ile orantılı örneklem tasarımı yapılmıştır. Kota Örneklemde, belirlenen kotalar ışığında her türlü özellikleriyle ana kütleli güçlü bir şekilde temsil etmesi önem taşımaktadır. Araştırmada örneklem biriminin seçimi tesâdüfî olmakla birlikte, sürecin yani kotaların seçimi tesâdüfî olmayıp araştırmacı tarafından belirlenmiştir. Araştırmanın sonuçları 2025 Şubat ayında yayınlanan ve güncelliğini koruyan 2024 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre ağırlıklandırılmıştır. İstatistiki Bölge Birimleri

Sınıflandırması birinci düzey 12 bölgeye göre her bölgeden birer il seçilerek toplam 3.000 görüşme yapılmıştır. Ayrıca talep üzerine Tunceli ili de eklenmiştir.

Örneklem dağılımı, bölgelerde ikamet eden 15 yaş ve üzeri nüfus sayısına göre hesaplanmıştır. Odak Grup görüşmeleri ise Mart-Nisan 2024 tarihlerinde Ankara, Eskişehir, İstanbul ve Malatya illerinde gerçekleştirilmiştir. Söz konusu görüşmelere sürücü kursu yöneticileri, eğitmenler ve sürücü adayları, trafik polisleri, trafik zâbıta görevlileri ve sürücüler davet edilmiştir. Ankara'da 8, Eskişehir'de 10, İstanbul'da 9 ve Malatya'da da 7 kişi ile yapılan görüşmeler toplamda 34 kişi ile görüşülmüştür. Her bir görüşme daha önce belirlenen görüşme formunda çerçevesi belirlenen trafik durumuna ilişkin sorular doğrultusunda yapılmış ve alınan cevaplar deşifre edilerek rapor hâline getirilmiştir.

İlk yapılan odak grup görüşmesinde daha önce bağımsız bir konu ve alan olarak planlanmamış olan moto kuryeler bir sonraki görüşme için özgün bir toplantı yapılmasına karar verilmiş ve İstanbul'da moto kuryeler ile de ayrıca bir görüşme gerçekleştirilmiştir.

Her iki araştırmanın sonuçları ve diğer kamuya açık olan bilgiler ışığında hazırlanan bu raporun bu konuda kronikleşen ve bir türlü çözülemeyen sorunlara katkı sunması umulmaktadır.

1.1. Saha Araştırmasından Elde Edilen Bulgular

Bu araştırma; görüşmecilerin yaş, eğitim, cinsiyet, meslek, eğitim durumu ve yaşadıkları bölgeler bağımlı değişkenlere göre araç sürücülerinin davranışlarından trafik kazalarının nedenlerine, ceza alma sıklığından çözüm önerilerine ve trafikte harcanan süreye kadar geniş bir perspektiften trafik sorunlarını ele alarak; karar vericiler ve ilgili kurumlara yol gösterici nitelikte veriler üretmeyi hedeflemektedir. Saha çalışmasındaki veriler, çalışmanın konularına göre kullanılmıştır.

Tablo 1: Araştırmaya Katılanların İkamet Bilgileri

İller	Frekans	Yüzde
İstanbul	558	18,6
İzmir	402	13,4
Antalya	378	12,6
Kocaeli	309	10,3
Ankara	303	10,1
Gaziantep	288	9,6
Samsun	174	5,8
Kayseri	147	4,9
Tekirdağ	141	4,7
Malatya	114	3,8
Trabzon	99	3,3
Erzurum	72	2,4
Tunceli	15	0,5
	3000	100,0

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yayınlanan Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre cinsiyet ve yıllara göre sürücü belgesi sahipliği verileri Tablo 2'de belirtildiği gibidir.

Tablo 2: Yıllara ve Cinsiyete Göre Sürücü Belgesi Sahipliği Oranları

Yıl	Erkek	Kadın	Toplam
2010	81,0	19,0	100,0
2011	80,1	19,9	100,0
2012	79,3	20,7	100,0
2013	78,2	21,8	100,0
2014	77,2	22,8	100,0
2015	76,2	23,8	100,0
2016	75,9	24,1	100,0
2017	74,9	25,1	100,0
2018	74,4	25,6	100,0
2019	73,9	26,1	100,0
2020	73,2	26,8	100,0
2021	71,8	28,2	100,0
2022	70,6	29,4	100,0

Araştırma katılımcılarının demografik profili, Türkiye genelinde 15 yaş ve üzeri nüfusun demografik özellikleri ile uyumludur. Araştırmada kota örnekleme yöntemi uygulanırken, örneklem biriminin seçimi tesâdüfî olarak yapılmıştır. Anket uygulamasında tesâdüfî olarak araç kullandığını belirten toplam 1.853 kişiye rastlanmıştır, yani katılımcıların %61,8'i araç kullanmaktadır. TÜİK verilerine göre trafiğe kayıtlı toplam taşıt sayısı 2025 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla 33 milyon 193 bin 636 olmuştur, yani yetişkin nüfusun hemen hemen yarısına bir araç düşmektedir. Bir aracı birden fazla kişinin kullanabileceği de göz önünde bulundurulduğunda %61,8'lik araç kullanım oranı uygun görülmüştür. Görüşülen bireyler içerisinde araç kullandığını belirtenlerin %64,1'i erkek, %35,9'u kadındır yine bu oran da TÜİK verileri ile uyumludur.

Katılımcıların demografik özelliklerini incelediğimizde; %50,3'ü kadın ve %49,7'si erkektir.

Türkiye genelinde 15 yaş ve üzeri bireyler ile görüşülmüştür. Yaş grupları içerisinde en yüksek oran %19 ile 25-34 yaş grubuna, ardından %18,9 ile 35-44 yaş grubuna aittir. Tüm yaş gruplarının dağılımı 2024 nüfus verileri ile uyumludur.

Katılımcıların eğitim durumlarına bakıldığında, en büyük grubu %27,6 ile lise ve dengi okul mezunları oluşturmaktadır. Bunu sırasıyla %26,4 ile ortaokul, %24 ile ilköğretim ve %22 ile yüksekokul ve üzeri mezunları takip etmektedir.

Görüşülen kişilerin %28,7'si özel sektör çalışanı, %20,7'si ev kadını, %14,9'u emekli, %10,7'si de kendi hesabına çalışan, %9,2'si öğrenci, %6,1'i ise işsiz, %4,9'u da emekli çalışanından oluşmaktadır (Tablo 3).

Tablo 3: Görüşülenlerin Meslek Durumunu Gösteren Veriler

	Frekans	Yüzde
Özel sektörde ücretli maaşlı çalışan	860	28,7
Ev kadını	619	20,7
Emekli çalışmayan	447	14,9
Kendi hesabına çalışan	322	10,7
Öğrenci	276	9,2
İşsiz	183	6,1
Emekli çalışan	148	4,9
Kamu sektöründe ücretli maaşlı çalışan	145	4,8
	3000	100,0

Görüşülen bireyler içerisinde %43,8'i araç sahibidir. Ayrıca başka bir soruda %61,8'inin araç kullandığı tespit edilmiştir.

Tablo 4: Görüşülen Kişilerin Araç Sahibi Olma Oranları

	Frekans	Yüzde
Hayır	1687	56,2
Evet	1313	43,8
	3000	100,0

Yukarıda bahsettiğimiz bir aracın birden fazla kişi tarafından kullanılabilme durumuna ilişkin verileri bir sonraki tablodan okumak mümkündür.

Tablo 5: Görüşülen Kişilerin Araç Kullanma Oranlarına İlişkin Veriler

	Frekans	Yüzde
Evet	1853	61,8
Hayır	1147	38,2
	3000	100,0

Trafik durum raporu ile ilgili olan bu çalışmadaki anket araştırma sonuçları tablo ve grafikler aracılığı ile raporlanmıştır. Gerekli görülen sorularda cinsiyet, yaş, eğitim, araç sahipliği, araç kullanma, ikamet edilen il gibi bağımsız değişkenlere göre çapraz tablolar incelenmiştir. Tablolar incelenmiş ve genel tespitler sunulmuştur.

Açık uçlu olarak katılımcılara yöneltilen bazı sorularda birden çok cevap alınmıştır. Bu tür sorularda hem cevapların hem de deneklerin yüzdesi hesaplanmıştır. Cevapların yüzdesi, ilgili soruya verilen tüm cevapların içerisindeki oranı göstermektedir. Deneklerin yüzdesi, araştırmaya katılan 3.000 kişi içerisinde katılımcıların yüzde kaçının ilgili yanıtı verdiğini göstermektedir.

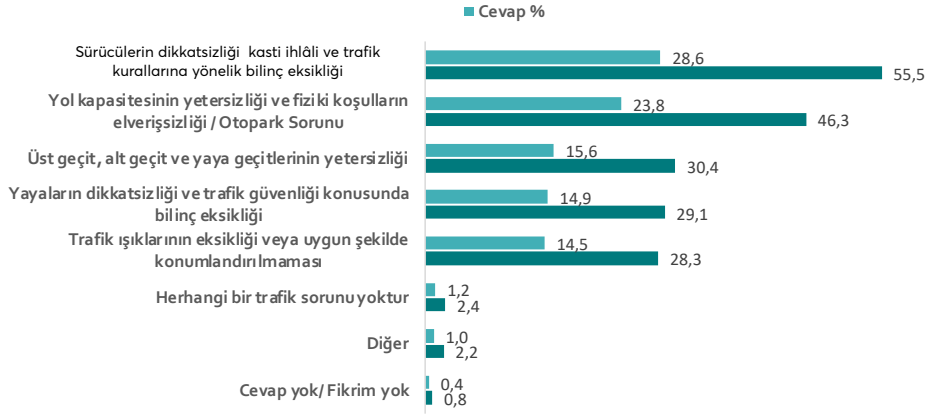
Katılımcılara göre yaşadıkları bölgelerdeki en önemli trafik sorunları aşağıdaki gibidir:

- Sürücülerin dikkatsizliği, kasti ihlali ve trafik bilinci eksikliği (%55,5)
- Yol kapasitesinin yetersizliği / otopark sorunu (%46,3)
- Yaya geçitleri ve üst/alt geçitlerin yetersizliği (%30,4)

Bunları sırasıyla yayaların bilinç eksikliği ve trafik ışığı eksiklikleri izlemektedir.

Kadınlar daha çok sürücülerin dikkatsizliğini (%31,7) vurgularken; erkekler yol kapasitesi yetersizliğini (%27,5) daha büyük sorun olarak görmektedir. Kadınların yaya güvenliğine daha fazla vurgu yaptığı da dikkat çekmektedir. Eğitim düzeyi arttıkça sorun algısı daha sistematik hâle gelmektedir. Örneğin yükseköğretim mezunları, yol kapasitesi ve altyapı yetersizliğini daha fazla dile getirmektedir. Araç sahibi olanların belirttikleri en önemli sorun (%26,6) yol kapasitesinin yetersizliği ve fizikî koşulların elverişsizliği/otopark yetersizliğidir. Araç sahibi olmayanlar ise %33,3'lük bir oran ile sürücülerin dikkatsizliği ve trafik kurallarına yönelik bilinç eksikliğini sorun olarak belirtmişlerdir. Sürücülerin dikkatsizliği ve trafik kurallarına yönelik bilinç eksikliği, İstanbul-Ankara-İzmir gibi büyükşehirlerde en önemli sorundur.

Şekil 1: Katılımcıların Yaşadıkları Bölgeler İçin Düşündükleri En Önemli Trafik Sorununa İlişkin Veriler



Tablo 6: Katılımcıların Yaşadıkları Bölgelerde Gördükleri En Önemli Soruna İlişkin Görüşlerin Verilen Cevaplara Göre Dağılımı

Birden çok cevap alınmıştır. Baz: 3000 Kişi	Frekans	Cevapların Yüzdesi	Deneklerin Yüzdesi
Sürücülerin dikkatsizliği kasti ihlali ve trafik kurallarına yönelik bilinç eksikliği	1664	28,6	55,5
Yol kapasitesinin yetersizliği ve fiziki koşulların elverişsizliği / otopark sorunu	1389	23,8	46,3
Üst geçit, alt geçit ve yaya geçitlerinin yetersizliği	912	15,6	30,4
Yayaların dikkatsizliği ve trafik güvenliği konusunda bilinç eksikliği	873	14,9	29,1
Trafik ışıklarının eksikliği veya uygun şekilde konumlandırılmaması	848	14,5	28,3
Herhangi bir trafik sorunu yoktur	71	1,2	2,4
Diğer	64	1,0	2,2
Cevap yok/ Fikrim yok	23	0,4	0,8
	5844	100	195

Tablo 7: Katılımcıların İkamet Ettikleri İllere Göre Dile Getirdikleri Sorunlar

Yaşadığınız bölgedeki en önemli trafik sorunları nelerdir	İLLERE GÖRE					
	Ankara 303 Kişi	Antalya 378 Kişi	Erzurum 72 Kişi	Gaziantep 288 Kişi	İstanbul 558 Kişi	İzmir 402 Kişi
Sürücülerin dikkatsizliği kasti ihlali ve trafik kurallarına yönelik bilinç eksikliği	30,4	21,9	23	32,3	28,5	29,5
Yol kapasitesinin yetersizliği ve fiziki koşulların elverişsizliği / otopark yetersizliği	27,3	26,6	25,7	22,5	25	25,5
Üst geçit, alt geçit ve yaya geçitlerinin yetersizliği	15,6	17,8	18,2	12,1	17,1	15,1
Yayaların dikkatsizliği ve trafik güvenliği konusunda bilinç eksikliği	12,8	9	15,8	17,3	12,9	16
Trafik ışıklarının eksikliği veya uygun şekilde konumlandırılmaması	13,4	17,8	15,2	12,2	15,1	11,9
Herhangi bir trafik sorunu yoktur	0,3	3,5	1	1,9	0,3	0,5
Diğer	0,2	1,8	1,1	1,1	1,1	1,4
Cevap yok / Fikrim yok		1,6		0,6		0,1
	100	100	100	100	100	100

İLLERE GÖRE						
Kayseri 147 Kişi	Kocaeli 309 Kişi	Malatya 114 Kişi	Samsun 174 Kişi	Tekirdağ 141 Kişi	Trabzon 99 Kişi	Tunceli 15 Kişi
21	31	23,7	35,3	27,8	28,1	25,9
22,4	19,9	26,6	17,5	21,1	19,2	35,6
20,9	15,7	12,4	11	15,9	14,6	15,5
8,4	17,4	18,5	23,2	16,1	21,8	2,4
23,2	14,1	14,7	10,2	16,5	13,6	18,7
1,7	0,5	2,6	1,3	2	1,1	1,9
2,1	1,1	1,5	1	0	0,6	0
0,3	0,3		0,5	0,6	1	
100	100	100	100	100	100	100

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hazırlamış olduğu rapora göre 2024 yılında ülkemiz kara yolu ağında, 2024 yılında toplam 1.444.026 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 1.177.172'si maddi hasarlı, 266.854'ü ise ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasıdır. Yıl içinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının %85,5'i yerleşim yeri içinde %14,5'i ise yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. 2024 yılında Türkiye genelinde meydana gelen 266.854 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasında toplam 6.351 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kişilerin 2.713'ü olay yerinde, 3.638'i ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetmiştir. Trafik kazalarında 2024 yılında bir günde ortalama 731,1 ölümlü ve yaralanmalı kaza, 17,4 ölüm ve 1.055,1 yaralanma meydana gelmiştir.

Keza aynı rapora göre Türkiye'de 2015 yılında 19.994.472, 2016 yılında 21.090.424, 2017'de 22.218.945, 2018'de 22.865.921, 2019'da 23.156.975, 2020'de 24.144.857, 2021'de 25.249.119, 2022'de 26.482.847, 2023'te 28.740.492, 2024'te 31.301.389 ve 2025 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla 33.193.636 kayıtlı araç bulunmaktadır. Buna göre yılda yaklaşık olarak 2.000.000 araç trafiğe dâhil olmaktadır.

TÜİK verilerine göre yıllar itibarıyla meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarındaki kusur (hata) oranları ise Tablo 8'de verilmiştir.

Tablo 8: TÜİK Verilerine Göre Yıllar İtibarıyla Meydana Gelen Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarındaki En Yüksek Kusur (Hata) Oranları Verilmektedir

	Sürücü kusur oranı %	Yaya hata oranı %	Taşıt kusur oranı %	Yol kusur oranı %
2015	89,30	8,80	0,55	0,91
2016	89,59	8,73	0,47	0,81
2017	89,87	8,48	0,52	0,70
2018	89,46	8,44	0,62	0,60
2019	88,02	8,18	2,03	0,51
2020	88,34	7,04	2,67	0,50
2021	87,06	8,20	2,57	0,42
2022	86,84	9,45	2,15	0,38
2023	88,90	9,02	1,12	0,33
2024	90,06	8,23	0,85	0,33

Anılan veriler dikkate alındığında trafik konusundaki en temel sorunun genel anlamda eğitim başlığında ele alınabilecek konuların en başta geldiği söylenebilir.

Buna göre trafik eğitiminin yetersizliği, müfredat güncelliği, nedensiz veya kendiliğinden oluşan hayalet trafik sıkışıklığı (fantom trafik sıkışıklığı) gibi güncel davranışsal sorunlara yönelik özel çalışmaların yapılması gerektiği açıktır.

Nitekim odak grup görüşmelerinde gerek sürücü kursu yöneticileri gerekse sürücü kursu eğiticileri, sürücü kurslarının yalnızca ehliyet vermeye odaklanan değil, aynı zamanda trafik ahlâkı ve sorumluluğunu da aşıl原因 kurumlar hâline getirilmesi gerektiğini vurgulamışlardır.

Trafik kültürünün geliştirilmesi için de toplumsal düzeyde saygı, sabır ve empati gibi konularda özel eğitim paketlerinin uygulanması gerektiği dile getirilmiştir.

Anket bulgularına göre katılımcıların büyük çoğunluğu Türkiye’de trafiği ciddi bir toplumsal sorun olarak değerlendirmektedir. “Trafik denildiğinde akla gelen temel sorunlar” sorusuna verilen yanıtlar incelendiğinde kural ihlalleri, trafik yoğunluğu ve sürücü davranışları ön plana çıkmaktadır.

Katılımcıların önemli bir kısmı, trafiğin günlük yaşamlarını olumsuz etkilediğini, stres düzeylerini artırdığını ve zaman kaybına yol açtığını ifade etmiştir. Trafik sorununun yalnızca büyükşehirlerle sınırlı olmadığı; orta ölçekli kentlerde de hissedildiği görülmektedir.

Bu bulgu, trafik sorununun yalnızca mekânsal bir problem olarak değil, günlük yaşam kalitesini etkileyen yaygın bir deneyim olarak görüldüğüne işaret etmektedir.

Katılımcılara göre trafik kazalarının en önemli nedenleri arasında aşırı hız, kırmızı ışık ihlali ve sürücü dikkatsizliği ilk sıralarda yer almaktadır. Cep telefonu kullanımı ve alkollü araç kullanımı da yüksek riskli davranışlar arasında gösterilmektedir.

Katılımcıların büyük bir bölümü kendisini “trafikte dikkatli” bir sürücü olarak tanımlamaktadır. Buna karşın trafikteki risklerin daha çok diğer sürücülerden kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu durum, risk algısının bireysel sorumluluktan ziyade başkalarının davranışlarına yöneltildiğini göstermektedir.

Trafik güvenliği algısına ilişkin bu sonuçlar, sürücülerin risk farkındalığının yüksek olmasına rağmen, bu farkındalığın davranış değişikliğine her zaman dönüşmediğini düşündürmektedir.

Anket sonuçları, katılımcıların önemli bir bölümünün bazı trafik kurallarını zaman zaman ihlâl ettiğini kabul ettiğini ortaya koymaktadır. Özellikle hız sınırı aşımı

ve park ihlalleri, katılımcılar tarafından diğer trafik ihlallerine kıyasla daha tolere edilebilir davranışlar olarak değerlendirilmektedir.

Kırmızı ışık ihlali, emniyet kemeri takmama ve cep telefonu kullanma gibi davranışlar ise daha tehlikeli olarak algılanmakta ancak bu ihlallerin de belirli koşullarda gerçekleşebildiği kabul edilmektedir. Zaman baskısı ve yoğunluk, ihlallerin en sık gerekçeleri arasında yer almaktadır.

Bu bulgular, trafik kurallarına uyumun mutlak değil; durumsal ve bağlama bağlı olarak değerlendirildiğini göstermektedir.

Anket sonuçlarına göre katılımcıların önemli bir bölümü, trafik cezalarının caydırıcı olduğunu düşünmektedir. Cezaların artırılmasının trafik sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağı görüşü yaygındır. Bununla birlikte denetimlerin yeterliliği ve adaleti konusunda daha temkinli bir yaklaşım göze çarpmaktadır.

Katılımcıların bir kısmı, denetimlerin her yerde ve her zaman eşit biçimde uygulanmadığını düşünmekte; bu durumun adalet algısını zedelediğini ifade etmektedir. Özellikle sabit radar uygulamalarına ilişkin eleştiriler dikkat çekmektedir.

Bu bulgular, cezanın tek başına değil; denetimin sürekliliği ve adil uygulanmasıyla birlikte etkili olabileceğini göstermektedir.

Anket katılımcılarının büyük çoğunluğu trafik eğitiminin gerekli olduğu görüşündedir. Trafik eğitiminin özellikle çocukluk döneminde başlaması gerektiği yönündeki beklenti öne çıkmaktadır. Okullarda verilen trafik eğitimi, sürücü kursları ve medya yoluyla yapılan bilgilendirme çalışmaları önemsenmektedir.

Buna karşın mevcut trafik eğitiminin yeterli olup olmadığı konusunda kararsızlık söz konusudur. Katılımcılar, bilgi ile davranış arasında bir kopukluk olduğunu düşünmektedir. Trafik bilincinin yalnızca sınav ve belge odaklı değil, sürekli ve uygulamaya dönük olması gerektiği yönünde yaygın bir kanaat bulunmaktadır.

Katılımcıların büyük bölümü yaşadıkları şehirlerde trafik yoğunluğunun ciddi bir sorun olduğunu belirtmiştir. Otopark yetersizliği, plansız park alanları ve sıkışıklık, günlük trafik deneyimini olumsuz etkileyen başlıca unsurlar arasında yer almaktadır.

Yaya güvenliği de önemli sorun alanlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Katılımcılar, özellikle yoğun trafikli bölgelerde yayaların yeterince korunmadığını düşünmektedir. Toplu taşıma ile özel araç arasındaki dengenin kurulamaması, bireysel araç kullanımını artıran faktörler arasında gösterilmektedir.

1.2. Odak Grup Görüşmeleri

1.2.1. Görüşmelere İlişkin Saha Verileri

Odak grup görüşmeleri, Türkiye'deki trafik sorunu üst başlığının en önemli ve kritik olan alt bileşenleriyle doğrudan görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Eskişehir, Malatya, Ankara ve İstanbul'da gerçekleştirilen beş odak grup görüşmesinden elde edilen genel bilgilere göre Türkiye'deki trafik sorununun basit bir altyapı veya denetim sorunundan ibaret olmadığı; aksine, birbiriyle derinden ilişkili sistemik, ahlâkî, kurumsal ve ekonomik bir kriz olduğunu ortaya koymuştur.

Sahadaki temel bulgular dört ana başlık altında toplanmıştır:

Sorunun Kökü: "Ahlâk", Psikoloji ve Değerler Krizi Görüşmelerde en sık vurgulanan tema, sorunun teknik detaylardan önce "insan" faktöründen kaynaklandığıdır.

Ahlâkî Boyut: Katılımcıların kahir ekseriyeti, ülkedeki trafik sorunlarının temelinde yalnızca fiziksel ve teknik unsurların değil, aynı zamanda trafikteki davranış biçimleri ve birlikte yaşama kültürüyle ilgili hususların da bulunduğu işaret etmiştir. Birlikte yaşama kültürüne ilişkin toplumsal duyarlılığın geliştirilmesinin, trafikte daha dikkatli, özenli ve kurallara duyarlı davranışların yaygınlaşmasına katkı sağlayacağı ifade edilmiştir. Bir katılımcı ise bireylerin zaman zaman toplum kurallarını kendi ihtiyaç ve öncelikleri doğrultusunda yorumlamaya eğilim gösterebildiğine dikkat çekmiştir.

Değer Eğitimi Eksikliği: Çözümün "trafik eğitimi"nden önce "değer eğitimi" olduğu konusunda güçlü bir fikir birliği vardır. Trafik âdâbı, saygı ve empati gibi konuların 18 yaşında değil, "anaokulundan itibaren" verilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Stres ve Bencillik: Stres, bencillik ve sürücü koltuğuna oturunca "değişik bir psikolojiye" bürünme, trafikteki agresif davranışların temelini oluşturmaktadır.

Sistemin Kalbi: Katılımcılar, sürücü eğitim sisteminin geliştirilmesi gereken çeşitli yönleri bulunduğu ve mevcut eğitimin trafikte güvenli araç kullanımına ilişkin bilgi ve becerilerin kazandırılması bakımından daha da güçlendirilmesi gerektiğine dikkat çekmişlerdir. Sürücü kurslarında verilen eğitimin, bazı katılımcılar tarafından tek başına trafiğe çıkma konusunda yeterli görülmemesi nedeniyle, sürücü adaylarının ilâve uygulama ve özel ders desteğine yöneldiği ifade edilmiştir. Bu durumun, sürücü kurslarının eğitim sürecindeki rolü ve işlevinin yeniden değerlendirilmesine yönelik bir ihtiyacı ortaya koyduğu belirtilmiştir.

Katılımcılar ayrıca, sürücü kurslarının sürücü eğitiminin önemli bir unsuru olmakla birlikte, kamuoyundaki algının zaman zaman kursların rolü ile sürücü belgesi düzenleme sürecini birbirine yaklaştırabildiğine dikkat çekmişlerdir. Bu nedenle sürücü kurslarının eğitim, uygulama ve rehberlik işlevlerinin daha belirgin hâle getirilmesinin, sürücü adaylarının süreçle ilgili farkındalığını artırabileceği değerlendirilmiştir.

Kurumsal Liyakatsizlik: Sektör temsilcileri, bu alanda geliştirilmesi gereken başlıklardan birinin de meslekî yetkinliklerin ve uygulama kapasitesinin daha da güçlendirilmesi olduğunu ifade etmişlerdir. Konunun ilgili tüm paydaşların katkısıyla; Millî Eğitim Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve sürücü kursları arasındaki iş birliği ve koordinasyonun daha da geliştirilmesi yoluyla, bütüncül ve uyumlu bir anlayış içerisinde ele alınmasının önemine işaret edilmiştir.

Yetkin Olmayan Sınav Komisyonu: Sürücü belgesi sınavlarını gerçekleştiren komisyon üyelerinin belirlenmesinde, yol, trafik ve araç kullanımı gibi alanlarla doğrudan ilişkili uzmanlık ve eğitimlerin dikkate alınmasının, sınav süreçlerinin niteliğinin ve uygulama yeterliliğinin daha da güçlendirilmesine katkı sağlayacağı dile getirilmiştir.

"Sınav Odaklı" Ezberci Eğitim: Mevcut sistem, sürücüye araç kullanmayı değil, sınavı geçmeyi öğretmektedir.

Sabit Güzergâh: "Sabit güzergâh" zorunluluğu, adayın pisti ezberlemesine neden olmakta ancak aday "Bir alt sokakta aynı işi yaptırıyoruz." denilerek gerçek trafiğe hazırlanamamaktadır.

Park Eğitimi: 14 saatlik eğitimin önemli bir bölümünün, trafik kazalarıyla ilişkisi sınırlı olan park etme uygulamalarına ayrıldığı; özellikle "iki duba arasına park etme" gibi belirli uygulamaların ağırlık kazanabildiği belirtilmiştir. Park etme eğitiminin, sürücü adaylarının ihtiyaçları ve trafikte karşılaşılabilecekleri farklı durumlar dikkate alınarak, eğitim programı içerisindeki diğer başlıklarla dengeli bir şekilde yapılandırılmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir.

Direksiyon Eğitimi: Katılımcılar, sürücü belgesi almaya hak kazanan bazı vatandaşların, trafiğe çıkma konusunda kendilerini yeterince hazır hissetmediklerini ve bu nedenle ilâve direksiyon eğitimi veya özel ders desteğine ihtiyaç duyabildiklerini ifade etmişlerdir. Bu durumun, direksiyon eğitiminin uygulama boyutunun daha da güçlendirilmesi ve sürücü adaylarının gerçek trafik koşullarına daha etkin biçimde hazırlanması yönünde bir geliştirme alanı oluşturduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca, ilâve eğitim ihtiyacının karşılanmasında mevzuata uygun ve yetkin eğitim imkânlarının tercih edilmesinin önemine dikkat çekilmiştir.

Sosyal Baskı: Sınavlara adayların yerine nâdiren başka kişilerin girmesine yönelik girişimlerde bulunulduğu ve sınav güvenliğinin daha da güçlendirilmesine ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir. Bu tür uygulamaların önlenmesine yönelik kimlik doğrulama, denetim ve güvenlik süreçlerinin etkinliğinin artırılmasının önemine dikkat çekilmiştir.

1.2.1.1. Eğitim ve Atama Sorunları

Polis: Trafik polisliğine yapılan atamaların her zaman personelin bireysel tercihinin dayanmadığı; kadro ihtiyacı ve idâri değerlendirmeler gibi farklı etkenlerin atama sürecinde belirleyici olabildiği ifade edilmiştir.

Zâbita: Trafik zâbitası kadrolarına yapılan atamalarda meslekî yeterliliklerin yanı sıra farklı ölçütlerin de etkili olabildiği ve personelin ifâdelerinden, göreve özgü eğitim süreçlerinin geliştirilmesine ihtiyaç bulunduğu tespit edilmiştir.

Moto-Kuryeler ve Sürüş Davranışları: Moto-kuryeler, trafikte zaman zaman kendileriyle ilişkilendirilen hızlı veya agresif sürüş davranışlarının değerlendirilmesinde, çalışma koşullarının ve ekonomik şartların da dikkate alınması gerektiğine işaret etmişlerdir. Sürüş davranışlarının yalnızca bireysel tercihler üzerinden değil, çalışma düzeni, zaman baskısı ve mesleğin kendine özgü koşulları çerçevesinde de ele alınmasının daha bütüncül bir değerlendirme sağlayacağı ifade edilmiştir.

“Esnaf Kurye” Modeli ve Çalışma Koşulları: Kuryelerin önemli bir bölümünün ücretli çalışan modeli yerine, kendi şahıs işletmeleri üzerinden faaliyet gösterdiği ve bu çalışma biçiminin beraberinde çeşitli sabit ve operasyonel mâliyetler getirdiği belirtilmiştir. Bağ-Kur primleri, KDV, yetki ve faaliyet belgeleri ile muhasebe gibi giderlerin, kuryelerin çalışma koşulları ve gelir-gider dengesi üzerinde etkili olduğu ifade edilmiştir. Bu çerçevede, moto-kuryelik faaliyetinin ekonomik boyutunun ve çalışma koşullarının, trafik güvenliği politikalarıyla birlikte değerlendirilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmiştir.

Agresif Sürüşün Ekonomik Nedeni: Paket başına alınan düşük ücret (ortalama 50-60 TL) ve bazı firmaların "bonus" sistemi (Örneğin 20 paket atana 500 Türk lirası bonus), kuryeleri 12-14 saat çalışmaya ve daha fazla paket atmak için hız yapmaya (canımızdan fedakârlık yapıyoruz) zorlamaktadır.

1.2.1.2. Güvencesizlik ve Stres

Trafikte "Yok Sayılma": Sürücüler (özellikle taksiciler) tarafından "yok sayılmaktan" şikâyetçidirler.

Operasyonel Baskı: Ağır siparişler (su, kedi kumu), eriyen dondurmanın kuryeden kesilmesi ve müşteri şikâyeti anında firmanın kendilerini dinlemeden işten çıkarması ("sahipsiz kalma durumu") temel stres kaynaklarıdır.

1.2.2. Odak Grup Görüşmelerinin Sonucu

Odak grup görüşmelerinde katılımcılar, trafik sorunlarının temelinde teknik altyapıdan çok insan davranışlarının ve trafik kültürünün yer aldığı konusunda büyük ölçüde fikir birliği içindedirler. Katılımcılar, son yıllarda yol kalitesi ve araç güvenliği alanında belirli iyileşmeler yaşandığını; buna karşın sürücü davranışlarının bu gelişmelerle aynı hızda dönüşmediğini vurgulamıştır. Bir katılımcının ifadesi bu algıyı açık biçimde yansıtmaktadır:

“Yol var, araç iyi ama kullanan insan değişmedi.”

Bu tür ifâdeler, trafik sorunlarının yalnızca fiziksel koşullarla değil, davranışsal ve kültürel faktörlerle yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. Trafik polisleri ve diğer sürücülerle yapılan görüşmelerde, trafik güvenliği kavramı çoğunlukla denetim ve ceza uygulamaları üzerinden tartışılmıştır. Katılımcılar, denetimlerin gerekli olduğunu kabul etmekle birlikte, mevcut uygulamaların her zaman adil ve etkili algılanmadığını ifâde etmiştir.

Katılımcıların bir kısmı, denetimlerin her yerde ve her zaman eşit biçimde uygulanmadığını düşünmekte; bu eşitsizliğin adalet algısını zedelediğini ifâde etmektedir. Bu bağlamda, özellikle sabit radar uygulamalarına ilişkin eleştiriler öne çıkmaktadır.

“Herkes nerede radar var biliyor, orada yavaşlıyor.”

Trafik polisleri ise denetimlerin yalnızca ceza yazma faaliyeti olarak algılanmasından duyulan rahatsızlığı dile getirerek, denetimin asıl amacının düzen ve güvenliğin sağlanması olduğunu vurgulamıştır. Bu karşılıklı algı farkı, denetim uygulamalarında meşrûiyet ve güven meselesinin önemli bir sorun alanı olduğunu ortaya koymaktadır.

Odak grup görüşmelerinde üzerinde en çok durulan başlıklardan biri trafik eğitimi olmuştur. Sürücü kursu temsilcileri, mevcut eğitim sisteminin büyük ölçüde sınav odaklı olduğunu ve sürücü adaylarına kalıcı davranış kazandırmakta yetersiz kaldığını ifâde etmiştir.

“Ehliyeti almak hedef, trafikte nasıl davranılacağı ikinci planda kalıyor.”

Trafik polisleri ve sürücüler ise trafik eğitiminin yalnızca sürücü kurslarıyla sınırlı tutulmasının eksiklik oluşturduğunu, eğitimin çocukluk döneminden itibaren

başlaması ve yaşam boyu devam etmesi gerektiğini dile getirmiştir. Eğitim ve davranış arasındaki kopukluk, odak grup görüşmelerinin en güçlü temalarından birini oluşturmaktadır.

Katılımcılar, birçok trafik kuralının teorik olarak bilindiğini ancak gerçek hayatta bu kurallara uymanın her zaman mümkün ya da “mantıklı” görülmediğini ifade etmiştir. Özellikle yoğun trafik, zaman baskısı ve altyapı sorunları, ihlallerin meşrulaştırılmasında sıkça dile getirilen gerekçeler arasındadır.

“Kuralla uyarsan ilerleyemiyorsun.”

Bu söylem, trafik ihlallerinin bireysel sapmalardan ziyade sistem içinde normalleşmiş davranışlar hâline geldiğini göstermektedir. Katılımcıların önemli bir kısmı, kendi ihlallerini geçici ve zorunlu olarak tanımlarken, başkalarının ihlallerini daha sert biçimde eleştirmektedir.

Odak grup görüşmelerinde kentsel trafik ve altyapı, önemli bir sorun alanı olarak öne çıkmıştır. Katılımcılar, yol planlamasının çoğu zaman artan araç sayısına uyum sağlayamadığını, yaya ve bisikletli kullanıcıların trafik içinde ikinci plana itildiğini belirtmiştir.

Otopark yetersizliği, karmaşık kavşak yapıları ve düzensiz park davranışları, günlük trafikte en çok gerilim oluşturan unsurlar arasında yer almaktadır. Bu sorunlar, özellikle büyükşehirlerde yaşayan katılımcılar tarafından daha yoğun biçimde dile getirilmiştir.

İstanbul’da gerçekleştirilen odak grup görüşmelerinde moto kuryeler, trafik sisteminin yeni ve özgül bir aktörü olarak öne çıkmıştır. Moto kuryeler, zaman baskısı, teslimat performansı ve güvencesiz çalışma koşulları nedeniyle sürekli risk altında olduklarını ifade etmiştir.

“Yavaş gidersen iş düşmüyor.”

Diğer sürücüler ise moto kuryeleri, ânî manevralar ve şerit ihlalleri nedeniyle trafik güvenliği açısından tehdit olarak algılamaktadır. Bu karşılıklı güvensizlik, moto kuryelerin yalnızca bireysel tercihlerinden değil, çalışma koşulları ve sistemsel baskılardan kaynaklanan yapısal bir sorun alanına işaret etmektedir.

Odak grup görüşmeleri, trafik sistemi içerisindeki aktörlerin probleme farklı açılardan baktığını açık biçimde göstermektedir. Trafik polisleri düzen ve güvenlik vurgusu yaparken; sürücüler günlük pratik zorlukları, sürücü kursları eğitim eksikliklerini, moto kuryeler ise ekonomik ve zamansal baskıları ön plana çıkarmaktadır.

Bu algı farklılıkları, trafik sorunlarının çözümünde tek taraflı değil, çok aktörlü ve eş güdümlü politikaların gerekliliğini ortaya koymaktadır.

II. Bölüm

Trafik Eğitimi ve Kültürü: Sorunlar, Bulgular ve Öneriler

Birinci bölümde anılan araştırmaya göre Türkiye’de trafik güvenliği sorunlarının temelinde trafik eğitimi ve trafik kültürü eksikliği olduğu söylenebilir. Odak grup görüşmeleri, mevcut sistemin en zayıf halkasının eğitim ve kültür boyutu olduğunu göstermektedir. Bu eksiklik ise bilgi yoksunluğu değil, davranış değişikliği ve bilginin içselleştirme sorunu olduğu görülmüştür.

Müfredatlar yalnızca kuralları öğretmekle kalmamalı; nedenleri, trafik sistemi farkındalığı ve analitik düşünme kazandırılmalı. Fantom trafik sıkışıklığı gibi davranışsal etkiler öğretilmeli; ânî fren, takip mesâfesi ve şerit disiplini gibi proaktif davranışların sürücülere kazandırılması için yapılması gereken en kritik eğitim paketinin belirlenmesi gerektiği açıktır.

Bu çerçevede ülkedeki sürücü kurslarında sınav odaklı bir eğitime ilâveten sürücü adaylarına trafikte saygı, sabır, empati ve sosyal sorumluluk kazandıracak şekilde eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.

İnsan faktörü kazaların çoğunluğunda belirleyici olduğundan, yapılandırılmış, sürekli ve davranış odaklı trafik eğitimi ile kurumsal denetim ve yönetim reformları trafik güvenliğini sürdürülebilir hâle getirecektir.

2.1. Trafik Eğitimi ve Kültürü

Yukarıda sunulan nicel ve nitel veriler birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye’de trafik güvenliği ve trafik düzenine ilişkin sorunların merkezinde trafik eğitimi ve trafik kültürü eksikliğinin yer aldığı açık biçimde görülmektedir. Nitekim odak grup görüşmelerinde; sürücü kursu yöneticilerinden usta öğreticilere, trafik eğitim merkezlerinin yöneticilerinden sıradan vatandaşlara, trafik polislerinden zâbıta görevlilerine kadar trafikle ilişkili tüm aktör grupları, mevcut sistemin en zayıf halkasının eğitim ve kültür boyutu olduğunu vurgulamıştır. Bu ortak vurgu, trafik sorunlarının münferit ihlâllerden ziyâde yapısal ve kültürel bir zemine sahip olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Trafik alanındaki büyük sorunların temelinde “insan davranışları”nın yer alması, eğitim yaklaşımlarının yalnızca kural öğretimiyle sınırlı kalmaması gerektiğine işaret etmektedir. Kuralların bilinmesine rağmen ihlâl edilmesi, sorunun bilgi eksikliğinden çok davranış kazandırma ve içselleştirme boyutunda yoğunlaştığını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda trafik eğitimi, teknik bilgiden öte, trafik ortamında birlikte yaşama becerisini geliştiren bir süreç olarak ele alınmalıdır.

2.1.1. Eğitim

Mevcut trafik eğitimi uygulamaları ağırlıklı olarak yasal zorunlulukların ve temel kuralların aktarılmasıyla sınırlı kalmaktadır. Oysa çağdaş trafik eğitiminin temel amacı, sürücülere yalnızca “ne yapılması gerektiğini” öğretmek değil; neden yapılması gerektiğini kavratmak, trafik sisteminin bütününe algılayabilmelerini sağlamak ve analitik düşünme becerilerini geliştirmektir.

Bu çerçevede eğitim müfredatlarında, sürücü davranışlarının trafik akışı üzerindeki etkilerini somut biçimde ortaya koyan kavramlara mutlaka yer verilmesi gerekmektedir. Bu kavramlardan biri olan fantom trafik sıkışıklığı, sürücü davranışlarının zincirleme etkisini anlamak açısından çarpıcı bir örnektir. Fantom sıkışıklıklar; gereksiz ânî frenler, takip mesâfesinin korunmaması veya şerit değiştirirken yaşanan kararsızlık gibi küçük davranışsal hataların, kısa sürede tüm trafik akışını kilitlemesiyle ortaya çıkmaktadır.

Trafik eğitimi, sürücüleri bu tür davranışların sonuçları konusunda bilinçlendirerek; ânî frenlemeden kaçınma, güvenli takip mesâfesini koruma ve akıcı şerit disiplini gibi proaktif sürüş davranışlarını kazandırmayı hedeflemelidir. Bu yaklaşım, trafik yoğunluğunu azaltmanın yanı sıra kazaların önlenmesine de önemli katkı sağlayacaktır.

2.1.2. Sürücü Kursları

Sürücü kursları, trafik kültürünün şekillenmesinde ilk ve en kritik resmî temas noktalarıdır. Ancak mevcut uygulamalarda kursların çoğu, sürücü adaylarını yalnızca sınavdan geçirmeye odaklanan bir anlayışla faaliyet göstermektedir. Bu durum, teorik bilginin trafik ahlâkı ve davranış boyutuyla bütünleştirilememesi gibi önemli bir eksikliğe yol açmaktadır.

Sürücü kurslarının temel misyonu yalnızca ehliyet vermek değil; trafikte saygı, sabır, empati ve sosyal sorumluluk gibi kültürel değerleri kazandırmak olmalıdır. Bu hedefe ulaşabilmek için pratik eğitim sürelerinin artırılması, simülasyon temelli uygulamaların yaygınlaştırılması ve eğitmen yeterliliklerinin daha sıkı biçimde denetlenmesi gerekmektedir.

Mevcut sistemde sürücü kurslarının büyük ölçüde sürücü belgesi düzenleyen kurumlar gibi algılanması ve bu yönde çalışması, önemli bir sorun alanı oluşturmaktadır. Nitekim sürücü belgesi almış pek çok kişinin, trafiğe çıktıktan sonra ek eğitim ihtiyacı hissetmesi, sistemin davranış kazandırma konusundaki yetersizliğini açık biçimde ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda sürücü kurslarının denetiminin ve yapılandırılmasının yeniden ele alınması gerekmektedir. Denetim yetkisinin tamamen emniyet birimlerine devredilmesi gibi öneriler gündeme gelmiş olsa da dünyadaki iyi örnekler incelendiğinde, bağımsız ve uzmanlaşmış bir akreditasyon sisteminin daha işlevsel olabileceği düşünülmektedir.

2.1.3. Sürücüler

Trafik sisteminin en büyük ve en belirleyici aktörü sürücülerdir. Trafik akışının niteliği ve güvenliği, büyük ölçüde sürücülerin tutum ve davranışları tarafından şekillenmektedir. Türkiye’de sürücülerle ilgili en sık dile getirilen sorunlar arasında; aşırı hız eğilimi, kural ihlallerini meşrûlaştırma, sabırsızlık ve özellikle acil durum araçlarına yol verme konusundaki duyarsızlık yer almaktadır.

Bu tür davranışların kalıcı biçimde değiştirilebilmesi için, tek seferlik eğitimlerin yeterli olmadığı açıktır. Sürekli eğitim programları, ceza ve puanlama sistemlerinin daha etkin kullanılması ve olumlu sürüş davranışlarının teşvik edilmesi büyük önem taşımaktadır. En kritik nokta ise sürücülerin kendilerini trafikte yalnızca bireysel bir aktör değil, toplumsal bir sistemin parçası olarak görmelerinin sağlanmasıdır.

2.1.4. Trafik Polisi, Trafik Jandarma, Trafik Zâbitası

Trafik denetimi ve düzeninin sağlanmasında, trafik polisi, trafik jandarması ve trafik zâbitası olmak üzere üç temel kolluk birimi görev yapmaktadır. Bu birimlerde görev alan personelin seçimi çoğunlukla kurumların genel ihtiyaçları doğrultusunda yapılmakta; ne var ki trafik alanında önceden edinilmiş özel yetenek veya ihtisas belirleyici olmamaktadır.

Her ne kadar trafik birimlerinde görevlendirilen personel sonrasında hizmet içi eğitimlerden geçse de meslekî eğitim sürecinde trafik alanına yönelik erken bir uzmanlaşma sağlanması, denetimin niteliğini artıracaktır. Zira mevcut durumda denetim faaliyetleri sıklıkla cezaî yaptırım odaklı algılanmakta; trafikte sevk ve idâre etme, yönlendirme ve eğitici rol ikinci planda kalabilmektedir. Bu yaklaşımın değiştirilmesi, denetimin toplum nezdindeki meşrûyetini de güçlendirecektir.

2.1.5. Vatandaşın Trafik Eğitimi

Trafik ortamı yalnızca motorlu araç sürücülerinden oluşmamaktadır. Yayalar, bisikletliler ve toplu taşıma kullanıcıları da trafik kültürünün ayrılmaz bileşenleridir. Ancak vatandaşların genel trafik bilinci, özellikle yaya geçitlerinin kullanımı, toplu taşıma kurallarına uyum ve yaya olarak trafik güvenliğini tehlikeye atmama konularında yetersizdir.

Bu nedenle trafik bilincinin yaygınlaştırılması, yalnızca ceza mekanizmalarına dayandırılmamalıdır. Okul öncesi ve ilköğretim düzeyinden başlayarak, kitle iletişim araçları, kamu spotları, dijital platformlar ve toplum merkezleri yoluyla yürütülen sürekli farkındalık çalışmaları hayati önem taşımaktadır. Trafik, tüm vatandaşların ortak sorumluluğudur.

Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarındaki sürücü kusur oranlarını gösteren veriler incelendiğinde, kazaların yaklaşık %98’inde insan unsurunun belirleyici olduğu görülmektedir. Bu durum, teknik altyapı ve mevzuat düzenlemelerinin tek başına yeterli olmadığını; etkili ve sürekli bir trafik eğitiminin kaçınılmaz olduğunu ortaya koymaktadır. Bu kapsamda:

- Trafik eğitiminde yalnızca kuralların ezberletilmesi değil, trafik kültürü ve sorumluluk bilincinin kazandırılması,
- Çocuklar, gençler, yetişkinler ve yaşlılar gibi farklı yaş gruplarının algı düzeylerine uygun eğitim modüllerinin planlanması,
- Eğitimlerin yalnızca okullarla sınırlı kalmayarak medya, dijital platformlar, iş yerleri ve topluluk merkezleri gibi çok sayıda kanaldan yürütülmesi,
- Trafik kuralları ve teknolojileri değiştikçe eğitimlerin güncellenmesi ve hayat boyu öğrenme yaklaşımının benimsenmesi,
- İlköğretim düzeyinde trafik bilgisinin akademik bilgidен daha az önemli olmadığı vurgusunun yapılması gerekmektedir.

Trafik eğitim ve kültür süreçlerinin başarısı, bu alandaki yönetsel yaklaşımların etkinliğine ve denetim mekanizmalarının gücüne bağlıdır. Eğitim standartlarının belirlenmesi, sürücü kurslarının akreditasyonu ve eğitmenlerin sertifikasyonu gibi süreçlerin merkezî, şeffaf ve hesap verebilir bir yapı tarafından yürütülmesi önem taşımaktadır. Yönetimin rolü, yalnızca mevcut sistemi sürdürmek değil, aynı zamanda uluslararası iyi uygulamaları izleyerek eğitim müfredatını güncel tutmak ve kaliteyi güvence altına almaktır. Eğitim ve denetimin eş güdümü, trafik güvenliğini sürdürülebilir bir kamu politikası hâline getirmenin temel adımlarından biridir.

III. Bölüm

Trafik Yönetimi ve Denetimde Bütüncül Yaklaşım: İnsan, Teknoloji ve Hukuk

Şimdiye kadar konuya ilişkin yapılan çalışma esasında ülkemizdeki trafik sorunlarının kaynağında altyapıdan ziyâde insan faktörünün ve eğitim eksikliğinin çok önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Etkili bir trafik güvenliği için eğitimle birlikte güçlü yönetim, koordinasyon ve caydırıcı denetim mekanizmalarının da kurulması gerekmektedir. Konuya ilişkin resmî Strateji Belgeleri'nde işaret edilen hedeflere ulaşmak için kurumların görev ve sorumluluklarının netleştirilmesi, ilgili kurumların işlevsel bir eş güdüm içinde olması ve aynı zamanda da veri-temelli karar alma mekanizmasının tesis edilmesi gerekmektedir.

Bu bağlamda sürücü takibinde ceza puanı sisteminin yapılandırılması, tekrarlayan ihlâllere yönelik psikoteknik değerlendirme ve rehabilitasyonun yaygınlaştırılması, cezaî yaptırımların etkinliğinin artırılması, ağır ihlâllerde uzun süreli ehliyet iptali, hızlı yargılama ve benzeri konularda çok boyutlu çalışmalara ihtiyaç duyulduğu söylenebilir.

Keza giderek hayatımızın vazgeçilmez bir parçası hâline gelen yapay zekânın ve akıllı sistemlerin bu alanda aktif olarak kullanılarak hem denetimin hem de sevk ve idârenin iyileştirilmesi için ihtiyaç duyulan altyapı sistemlerinin irdelenmesi gerekmektedir.

3.1. Trafik Yönetim ve Denetim

Kamuoyunda trafik sorunlarının kaynağı çoğu zaman altyapı yetersizliklerine indirgenmektedir. Ancak bu rapor kapsamında elde edilen bulgular, sorunun merkezinde insan faktörünün yer aldığını açık biçimde ortaya koymaktadır. Eğitim eksiklikleri ve trafik kültüründeki yapısal yetersizlikler, sürdürülebilir bir trafik güvenliği ortamının oluşturulmasını zorlaştırmakta; yalnızca fizikî altyapı yatırımlarının tek başına yeterli olmadığını göstermektedir.

Bu çerçevede, etkili bir trafik güvenliği sistemi için eğitimle birlikte güçlü bir yönetim ve denetim mekanizmasının kurulması zorunludur. Yapılan görüşmelerde ve kamuoyundaki tartışmalarda, denetim alanında yeterli cezaî yaptırımların bulunmadığı sıkça dile getirilmektedir. Özellikle ölümlü trafik kazalarında uygulanan cezaların yetersizliği, hukukçular ve ilgili uzmanlar tarafından uzun süredir gündeme taşınan temel sorunlardan biridir. Bu durum, trafik yönetimi ve denetimin yalnızca kuralları uygulamakla sınırlı olmayan, bütüncül ve caydırıcı bir yaklaşıma ihtiyaç duyduğunu ortaya koymaktadır.

Güvenli bir trafik yönetimi ve denetimi, çok boyutlu ve kapsamlı bir anlayışla ele alınmalıdır. Bu yaklaşım hem ulusal strateji belgelerinde hem de saha bulgularında açık biçimde vurgulanmaktadır.

Cumhurbaşkanlığı 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nde, Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nda şöyle denilmektedir:

“Hızla ilerleyen teknolojik gelişmelerle küreselleşmeye bağlı olarak önümüzdeki 10 yıllık süreçte günümüz ulaşım ağlarında ve türlerinde yenilikçi yansımaların görülmesi beklenmektedir. Tüm bu gelişmeler ışığında trafik güvenliğine ilişkin atılacak her adımda insanın kıymetli hazinesi olan can güvenliğinin korunması temel prensip olarak yer almalıdır. Bu prensip doğrultusunda 2012 yılında 2012/16 Sayılı Başbakanlık Genelgesi ile uygulamaya konulan ‘2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı’ kapsamında trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılması hedefi gerçekleşmiştir.”

Söz konusu belgenin 2030'a kadar olan hedefleri de aynı şekilde ölümlü kazaların bir o kadar daha azaltılmasının sağlanmasıdır.

Kara yolu trafiğinin daha güvenli hâle gelebilmesi için trafik güvenliği konusunda yürütülen tüm hizmetlerin güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde kurumsal sorumlulukların bilincinde, sürekli, düzenli, etkili ve uyum içinde sunulmasının esas olduğu vurgulanmaktadır. Belgede ayrıca şu ifâdelere yer verilmiştir:

“... Bu yaklaşım esas alınarak hazırlanan ve yeni dönemin yol haritası olarak kabul edilen ‘Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030)’ ile insanın hata yapabileceği gerçeğinden hareketle, insanları hata yapmayacak hale getirmenin yanı sıra trafikteki olası hataları telafi edecek bir sistem geliştirilmesi ve sistemi oluşturan tüm unsurların gerekli sorumlulukları yüklenerek sistemin tamamının güçlendirilmesi sağlanacaktır. Ülkemizde yaşayan herkesin yaya, sürücü ve yolcu olarak bir şekilde günlük hayatın akışı sırasında trafik içinde olduğu düşünüldüğünde oluşturulan Strateji Belgesi ile toplumda yaşayan tüm insanların yaşama hakkı ve seyahat hürriyeti gibi temel hak ve özgürlüklerinin korunması amacıyla da çok boyutlu ve çok çeşitli tedbirler planlanmıştır. Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ile ulaşılmak istenen nihai hedef, etkili iletişim mekanizmalarının kurulması, iş birliği ve koordinasyona dayalı olarak sorumluluk, görev ve yetkilerin kullanılmasını sağlayarak ‘trafik güvenliğinde sorumluluk paylaşımı’ anlayışını geliştirmek suretiyle belirlenen hedefler aracılığıyla trafik kazaları nedeniyle can kaybının yaşanmadığı ve ciddi derecede yaralanmaların meydana gelmediği bir Türkiye’dir. Bu çerçevede, 2030 yılına kadar trafik kazaları neticesinde meydana gelen can kayıplarının yüzde 50 azaltılması, 2050 yılına kadar can kaybının olmadığı bir trafik sisteminin vatandaşlarımıza sunulması öngörülmektedir.”

Bu çerçevede yürütülecek olan çalışmalar için bir Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu oluşturulmuştur.

Strateji Belgesi ve Eylem Planları kapsamındaki görevlerin aksamadan yürütülebilmesi için kara yolu trafik güvenliğinin tesisine yönelik çalışmaları yönlendirmek, bu konuda gerekli idâri ve yasal düzenlemelere ilişkin çalışmaları koordine etmek, önerilerde bulunmak, kaydedilen gelişmeler hakkında kamuoyunun aydınlatılmasını sağlamak, uygulamaya konulan strateji belgesi ve eylem planlarıyla ilgili hedef planlı çalışmaları takip etmek, eylem planlarının yürütülmesine ilişkin sorumluluğu bulunan ve iş birliği gerektiren kurum ve kuruluşlar arasında gerekli koordinasyonu sağlamak üzere söz konusu kurul oluşturulmuştur.

Yukarıda andığımız çerçeve kamunun makro ölçekte belirlemiş olduğu ve ilgili kurumlardan görevlendirmelerin yapıldığı bir strateji belgesi olması bakımından elbette önemli ancak bu raporun hazırlanmasında yapılan çalışmalara göre bunun pratik uygulamalarına yönelik sonuçların elde edilebilmesi için şu hususların muhakkak nazarı dikkate alınması gerekmektedir:

- Trafik güvenliğinde, insan hatasının olabileceği gerçeğinden hareketle, hataları telâfi edecek ve sistemi güçlendirecek bütüncül bir yaklaşımın benimsenmesi,
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve yerel yönetimler gibi ilgili tüm kurumların görev ve sorumlulukları netleştirilmeli ve bahse konu koordinasyon biriminin nasıl ve kimlerle çalışacağına açıkça ifâde edilmesi,
- Kurulun strateji belgesinde işaret ettiği hedeflere ulaşmak için ilgili birimlerdeki adımları takip etmesi,
- Trafik kazaları verileri, kural ihlalleri, denetim stratejileri gibi konularda karar alma yetkisine sahip olması sağlanmalıdır.

3.2. Sürücü Takibi ve Denetimi

Sürücü denetimi, yalnızca kural ihlali anında uygulanan yaptırımlar üzerinden yürütülmemelidir. Etkili bir denetim sistemi, sürücülerin davranışlarını sürekli ve bütüncül bir şekilde izleyebilmelidir. Bu noktada mevcut ceza puanı sisteminin, riskli ve tehlikeli sürücülerin erken aşamada tespit edecek biçimde yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

Özellikle tekrarlayan ihlalleri bulunan sürücülere yönelik zorunlu psikoteknik değerlendirme, rehabilitasyon ve yeniden eğitim programlarının yaygınlaştırılması önem taşımaktadır. Denetimlerin alkol, uyuşturucu, hız ihlali ve direksiyon başında cep telefonu kullanımı gibi yüksek riskli davranışlara öncelik vermesi gerektiği saha bulgularında da sıklıkla dile getirilmiştir.

3.3. Cezai Yaptırımlar ve Caydırıcılığı

Cezai yaptırımların temel amacı, ihlâlin tekrarını önleyecek düzeyde caydırıcılık sağlamaktır. Bu bağlamda mevcut ceza türleri ve miktarlarının, ihlâlin yol açtığı sonuçlarla orantılı olup olmadığı sorgulanmalıdır. Özellikle ölümlü ve yaralanmalı kazalara neden olan ağır ihlâllerde, yalnızca para cezasına dayalı bir sistemin yetersiz kaldığı görülmektedir.

Bu tür durumlarda ehliyetin uzun süreli veya kalıcı iptali, zorunlu psikolojik destek programları ve yargı süreçlerinin hızlandırılması gibi çok boyutlu yaptırımların devreye alınması gerekmektedir. Ayrıca cezaların tahsilatındaki etkinlik ve tutarlılık, denetim sisteminin toplum nezdindeki adalet algısı açısından belirleyici bir rol oynamaktadır.

3.3.1. Trafiğin Denetimi İçin Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Kullanımı

Trafik yönetimi ve denetiminde teknolojinin kullanımı artık bir tercih değil, zorunluluk hâline gelmiştir. Özellikle Çin, Japonya ve Güney Kore gibi ülkelerde yapay zekâ ve büyük veri temelli akıllı ulaşım sistemlerinin trafik yönetiminde etkin biçimde kullanıldığı görülmektedir.

Özellikle trafiğin akışını optimize etmek, sıkışıklığı azaltmak ve genel yol güvenliğini artırmak amacıyla ülke genelindeki birçok büyük kentte yapay zekânın kullanıldığı görülmektedir.

Söz gelimi Hangzhou şehrinde Alibaba Group tarafından geliştirilen ve "Şehir Beyni" (City Brain) adı verilen akıllı şehir sistemi, neredeyse Hangzhou şehrinin bütün trafik sistemini kontrol etmekte merkezî bir rol oynamaktadır. Bu sistem, trafik kazalarına daha hızlı müdahale edilmesine olanak tanımış ve ortalama trafik hızını yaklaşık %15 oranında artırmıştır. Keza Şanghay'da Trafik Yönetim Sistemi'ne (IDPS) entegre edilen YZ destekli bir program, 33.000 kavşakta trafik durumu izleme, anlık sıkışıklık uyarıları ve sinyalizasyon optimizasyonu gibi hizmetleri sunmaktadır. Xiangyang şehrindeki yapay zekâ ise araçların interneti (Internet of Vehicles, IOV) ile trafik ışıklarının zamanlamasını gerçek zamanlı trafik akışına göre ayarlayabiliyor.

Bu teknoloji sayesinde aynı zamanda artık:

- Hız limiti ihlalleri, kırmızı ışık ihlalleri ve emniyet kemeri kullanımı gibi konularda etkin bir denetim yapılabilir,
- Sürücüler trafik yoğunluğu, kaza veya bakım çalışmaları hakkında gerçek zamanlı olarak bilgilendirilebiliyorlar,
- Kazalara, arızalara ve diğer beklenmeyen aksamalara anında müdahale edilebiliyor,
- Aynı zamanda trafik akışına ve güvenliğine zarar veren yetersiz altyapıların da anında fark edilmesi sağlanabiliyor.

Trafik yönetimi ve denetiminin artık ciddi boyutlarda bu teknoloji ile entegre sistemlerle yapılmaya başlandığı ve bu sistemlerin hem trafik güvenliğini hem de trafik yönetimini önemli ölçüde kolaylaştırdığı görülmektedir. Söz gelimi; trafik kazalarının sıkça görüldüğü ve trafik literatürüne girmiş olan “kaza kara noktası” gibi yerlerin geometrik olarak düzenlenmesi ve aydınlatılması için bu sistemlerin kullanımı son derece önem arz etmektedir.

Yukarıda andığımız yapay zekâ destekli sistemlerin belki de görece daha zayıf kalabileceği en önemli bileşenin insan unsuru olduğu ve bunun için de bu alandaki eğitimin ne kadar hayati bir konuma sahip olduğu bir kez daha vurgulanmalıdır.

3.4. Denetimlerin Etkinliği ve Görünürlüğü

Türkiye’de trafik denetimi dendiğinde kamuoyunda ilk akla gelen unsur yoğunlukla cezaların artırılmasıdır. Anket sonuçları, trafik kazalarının azaltılması için sürücü belgesi eğitim programlarının yeniden düzenlenmesi (%27,9) ve trafik cezalarının caydırıcılığının artırılması (%24,3) yönündeki beklentilerin öne çıktığı tespit edilmiştir (Tablo 9).

Tablo 9: “Trafik Kazalarının Azaltılması Nasıl Mümkün Olur?” Sorusuna Verilen Cevaplar

Trafik Kazalarının Azaltılması Nasıl Mümkün Olur?	Frekans	Yüzde
Sürücü belgesi eğitim programlarının yeniden düzenlenmesi ve kapsamının genişletilmesi	842	27,9
Trafik cezalarının caydırıcılığının artırılması	728	24,3
Toplumun trafik güvenliği konusunda bilinçlendirilmesi ve eğitilmesi	641	21,4
Trafik denetimlerinin artırılması ve etkinliğinin geliştirilmesi	370	12,3
Yol altyapısının yeniden düzenlenerek daha güvenli hâle getirilmesi	361	12,0
Diğer	41	1,5
Fikrim yok/cevap yok	17	0,6
	3000	100,0

Tablo 10: “Aldığınız Trafik Cezaları Sizce Haklı Gerekçelere Mi Dayanıyordu?” Sorusuna Verilen Cevaplar

Aldığınız trafik cezaları sizce haklı gerekçelere mi dayanıyordu?	Frekans	Yüzde
(Bu soru yalnızca trafik cezası aldığını söyleyenlere sorulmuştur)	n	%
Evet, haklı gerekçelere dayanmaktadır.	330	45,9
Kısmen haklı gerekçelere dayanmaktadır.	230	32,0
Hayır, haklı gerekçelere dayanmamaktadır.	159	22,1
	719	100,0

Nitekim yapılan araştırmada da trafik kazalarının azaltılması için trafik cezalarının caydırıcılığının artırılması gerektiğini söyleyenlerin oranı %24,3’tür.

Araştırmaya katılanların %45,3’ü bugüne kadar hiç trafik cezası almadığını beyan etmiştir. Trafik cezası alan katılımcıların %22,1’i aldıkları trafik cezasının haksız gerekçelere dayandığını düşündüğünü ifade etmiştir (Tablo 10). Geriye kalan katılımcılar ise, söz konusu cezaların tamamen ya da kısmen haklı gerekçelere dayandığını belirtmiştir. Bu sonuç, sürücüler ile trafik denetim otoriteleri arasındaki algı farklılığının belirli bir düzeyde varlığını sürdürdüğüne işaret etmektedir. Buna karşılık, trafik cezası aldığını belirten katılımcıların dağılımı incelendiğinde, ceza alma sıklığının 1 ile 24 kez arasında geniş bir aralıkta değiştiği görülmektedir. Katılımcılar yıllık ortalama 2,18 kez trafik cezası almıştır. Cinsiyet temelli karşılaştır-

mada, erkeklerin ortalama ceza alma sayısının (2,38), kadınlara kıyasla (1,73) daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Tablo 11). Yaş grupları açısından bakıldığında ise, 18-24 yaş grubunun ortalama ceza sayısının diğer tüm yaş gruplarına göre en yüksek düzeyde olduğu görülmekte olup bu değer 3,22'dir. Bu bulgu, genç sürücülerin risk alma eğilimleri ve deneyim eksikliğiyle ilişkilendirilebilir.

Tablo 11: Trafik Cezası Alan Kişilerin Cinsiyet Temelli Karşılaştırması

	Lütfen bir yılda ortalama kaç kez trafik cezası aldığınızı belirtiniz?							
Cinsiyete göre	Trafik cezası almadım	1 kez	2 kez	3 kez	4 kez	5 kez ve daha fazla	Toplam	Ortalama (Kez)
Kadın	53,6	29,2	10,7	3,5	0,5	2,5	100	1,73
Erkek	41,3	31,9	11,9	6,1	3,3	5,5	100	2,38

Daha önce belirtildiği gibi her ne kadar trafik denetiminden vatandaşların anladığı daha çok cezaî yaptırımlar ise de esasında trafik denetimi, insanların can ve mal güvenliğini sağlamak, trafik akışını düzenlemek ve trafik kurallarına uyumu zorunlu kılmak amacıyla resmî olarak kamu tarafından ve yetkili kurumlarca görevlendirilmiş memurlar (trafik polisi, trafik jandarması, trafik zâbitası) tarafından yürütülen hayâtî bir hizmet ve faaliyettir.

Gerek yapılan araştırmada gerekse yapılan odak grup görüşmelerinde denetim için en çok dile getirilen konulardan birinin ayrıcalıklı bir sınıfın giderek yaygınlaşmaya başladığıdır. Özellikle trafik polislerinin denetim konusundaki en ciddi açmazlarından bir diğeri de kimi nüfuzlu şahısların “Sen benim kim olduğumu biliyor musun?” çıkışları olduğunu istisnâsız tamamı dile getirmiştir.

Buna ilâveten özellikle İstanbul'da geçiş üstünlüğüne sahip tahsisli plakalı araçların çokluğu denetimin caydırıcılığına en büyük zararı veren faktörlerden biri olduğu görülmüştür.

Odak grup görüşmelerinde, trafik denetimine ilişkin olarak dile getirilen en dikkat çekici temalardan birinin, trafikte bulunan tüm bireylerin eşit bir konuma indirgenmesi olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, bir kamu görevlisinin “trafik insanların evrensel eşitleme mekânıdır” ifâdesi katılımcılar tarafından güçlü bir metafor olarak öne çıkarılmıştır. Söz konusu eşitliğin istisnâsı olarak ise yalnızca acil çağrılara, hastalara, yangınlara ve kazalara müdâhale etmek üzere görev icrâ eden araç ve personelin gösterildiği belirtilmiştir. Katılımcılar, bireylerin bürokratik ya da siyâsî statülerinden kaynaklanan ayrıcalıklarının ancak kendi makam ve kurumsal

mekânlarıyla sınırlı olabileceğini, trafiğe çıkıldığı anda ise herkesin aynı kurallara tâbi olduğunu vurgulamıştır. Bu vurgu, trafik denetiminin toplumsal adalet, hukuk önünde eşitlik ve kamusal alanın tarafsızlığı açısından güçlü bir sembolik anlam taşıdığını ortaya koymaktadır.

Denetimlerin teknik imkânlarla yapılması bahsedildiği ayrıcalığı bitirebilecek bir durum olmasına rağmen söz konusu teknolojiye müdâhale edilerek bu durum sağlandığından dolayı da teknik sistemde doğal olarak bazı aksamaların veya kör noktaların oluşmasına neden olmaktadır.

Son olarak şehirler arası yollarda, otobanlarda ve karayollarındaki bazı kontrol noktalarında yapılan denetimlerin çoğu zaman trafik akışını ve güvenliğini zedeleyen bir tarza dönüşmüş olmasından da ciddi şikâyetler yapıldı. Odak grup görüşmelerinde, özellikle Malatya'daki sürücüler, zaten teknik imkânlarla araçların plaka tanıma sistemi ile kontrolü ve denetiminin yapılabildiğini ama ayrıca trafiğin durdurulup bu kontrolün yapılmasının trafik işleyişini aksattığını belirtmişlerdir.

Sabit denetimler yerine seyir hâlindeki denetimlerin daha çok tercih edilmesi konusu birçok kere dile getirilmiştir.

Trafik Yönetimi ve Denetimi için artık teknolojinin kullanımı kaçınılmaz bir zorunluluk hâline gelmiştir. Bu yönde gerekli altyapı çalışmalarının yapılması hem araçların hem de güzergâhların bu konuya uygun sitelere açık hâle getirilmesi gerekmektedir.

Odak grup görüşmelerinde denetim başlığında dile getirilen bir diğer önemli konu da denetimlerin öncelik sırasının belirlenmesindeki belirsizliktir. Genelde alkol/uyuşturucu, hız limitleri ve emniyet kemeri ve cep telefonu kullanımı gibi konuların her zaman daha öncelikli denetim alanları olması gerektiği ifade edilmiştir ki esasında trafik strateji belgesinde hedeflenen ölümsüz trafik kazası amacını gerçekleştirmenin anahtarı bu konulardır. Zîra kazaların önemli bir kısmı bahse konu alanlardan dolayı gerçekleşmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü, Türkiye'nin de aralarında bulunduğu otuz ülkede yapılan bir araştırmaya göre, meydana gelen trafik kazalarının yaklaşık %60'nın oluşumunda alkolün etkisi olduğu ortaya konulmuştur. Türkiye'de resmî kayıtlara geçen alkol kaynaklı trafik kazalarının oranı, toplam kaza vakalarının yüzde 15 ila yüzde 22,9'unu oluşturmaktadır. Ancak bazı araştırmalar, ölümlü kazalardaki alkol etkisinin yüzde 55'e kadar çıkabildiğini vurgulamaktadırlar. Amerika'da trafik kazası sonucu ölen kişilerin yaklaşık yüzde 44'ünün alkollü olduğu tespit edilmiştir.

Denetimin temel konularından biri olan cep telefonu kullanımı, trafik kazaları üzerinde şaşırtıcı derecede yüksek bir etkiye sahiptir. Eldeki veriler, bu davranışın diğer birçok riske kıyasla çok daha büyük oranlarda kaza nedeni olduğunu ortaya koymaktadır.

Direksiyon başında cep telefonu kullanmak, günümüz trafik kazalarının en önemli ve yaygın nedenlerinden biridir. Yapılan araştırmalar ve resmî kurum verileri, sadece telefonla konuşmanın bile kaza riskini yaklaşık dört kat artırdığını göstermektedir. Ancak asıl kritik tehlike, mesajlaşma veya sosyal medya takibi gibi görsel-işitsel dikkat gerektiren kullanımlardadır. Bu tür davranışların kaza riskini 23 kata varan kritik bir oranda artırdığı bilinmektedir. Buradaki temel sorun, cep telefonu kullanımının sürücünün dikkatini geri dönüşü zor bir şekilde dağıtması ve sürücüyü "görmeden bakmaya" itmesidir.

Bir mesajı okumak veya yazmak için gözü yoldan ayırmak, ortalama 5 saniyelik bir "kör seyir" süresine yol açmaktadır. Saatte 90 km hızla giden bir araç, bu 5 saniye içinde yaklaşık 125 metre kontrolsüz bir yol katetmiş olur.

Telefonla meşgul olan bir sürücünün potansiyel tehlikelere tepki verme süresi, alkollü bir sürücünün tepki süresine yakın derecede yavaşlayabilir. Sürücüler, telefon kullanırken şeritlerini korumakta zorlanır, takip mesafesini ihlâl eder ve trafik işaretlerini algılamakta gecikirler.

Konuya ilişkin istatistikler tehlikenin boyutlarını açıkça gözler önüne sermektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü, dikkat dağınıklar arasında cep telefonunun artık başı çektiğini vurgulamakta ve bu alanda yoğun farkındalık kampanyaları yürütmektedir.

Sonuç olarak, direksiyon başındayken gerçekleşen telefonla konuşma, mesaj yazma, bildirim kontrol etme veya sosyal medyaya göz atma gibi her türlü etkileşim, sürücüyü fiziksel ve zihinsel olarak yoldan uzaklaştırarak hem kendi hem de diğer yol kullanıcılarının hayatı için ciddi ve önlenebilir bir risk oluşturmaktadır.

Sonuç olarak trafik denetimi, hem insan odaklı (polis ekipleri) hem de teknoloji destekli (kameralar, YZ sistemleri) yaklaşımlarla sürekli gelişen, toplumun güvenliği ve düzeni için vazgeçilmez bir kamu hizmetidir. Trafik cezası sorgulama ve ödeme işlemleri gibi idârî süreçlerin de aynı şekilde artık dijital platformlar üzerinden kolayca yapılabilmesine imkân tanınması gerektiği dile getirilmiştir.

Trafikte güvenliğin sağlanmasında hayâtî öneme sahip olan denetim, yasal yaptırımlar, yol ve araç standartları, teknolojinin kullanımı ve benzeri konularda özel çalışmalara ihtiyaç vardır. Türkiye'deki yol altyapısının kalite standartları ve araç

muayene süreçlerinin etkinliği yeniden değerlendirilmelidir. Denetimlerin sürekliliği, teknolojik yetersizlikler ve denetimlerin sürücü davranışlarını ne ölçüde değiştirdiği de ayrıca üzerinde durulması gereken temel konulardan biridir. Mevcut cezaların caydırıcılık düzeyi ve cezaların uygulama biçimlerindeki eşitsizlik/yetersizlik konusunda da yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir.

IV. Bölüm

Yol ve Araç Standartları: Güvenlik, Denetim ve Altyapı Öncelikleri

Bu bölüm, trafik eğitimi ve denetimini tamamlayıcı unsur olarak yol standardı ve araç kalitesinin önemine ilişkindir. Nitekim yapılan anket bulguları da yol kapasitesi ve fizikî koşulların (%46,3) yerel düzeyde en önde gelen sorunlardan biri olduğu ifade edilmiştir. Türkiye son yıllarda geniş bölünmüş yol yatırımları yapmasına karşın yerel yollarda geometrik tasarım, yüzey kalitesi, işaretleme ve aydınlatma eksiklikleri ile karşılaşmakta; araç muayene süreçlerinin sıklığı ve tarafsızlığı ile eski araç parkının yönetimi kritik konular olarak kabul görmektedir. Resmî verilere göre yol veya araç kusurundan kaynaklanan kazaların oranı görece düşük olmakla birlikte, altyapı eksikliklerinin bazı kaza türlerine zemin hazırladığı belirtilmektedir.

4.1. Yol ve Araç Standardı Kalitesi

Yukarıda bahse konu edilen trafik eğitimi ve denetimini tamamlayacak olan en önemli bileşenlerden biri de doğal olarak yol standardı ve araç kalitesidir.

Tablo 12’de görüldüğü gibi yapılan anket çalışmasında, birden fazla cevap verilebilen “bölgenizdeki veya yaşadığınız yerleşim birimindeki en önemli trafik sorunu nedir” sorusuna görüşülenlerin %46,3’ü yol sorunu cevabını vermiştir (Tablo 12).

Tablo 12: “Bölgenizdeki veya Yaşadığınız Yerleşim Birimindeki En Önemli Trafik Sorunu Nedir” Sorusuna Verilen Cevaplar

*Birden çok cevap alınmıştır.	Frekans	Yüzde	
Baz: 3000 Kişi	Frekans	Cevapların Yüzdesi	Deneklerin Yüzdesi*
Sürücülerin dikkatsizliği ve trafik kurallarına yönelik bilinç eksikliği	1664	28,6	55,5
Yol kapasitesinin yetersizliği ve fizikî koşulların elverişsizliği / Otopark sorunu	1389	23,8	46,3
Üst geçit, alt geçit ve yaya geçitlerinin yetersizliği	912	15,6	30,4
Yayaların dikkatsizliği ve trafik güvenliği konusunda bilinç eksikliği	873	14,9	29,1
Trafik ışıklarının eksikliği veya uygun şekilde konumlandırılmaması	848	14,5	28,3
Herhangi bir trafik sorunu yoktur	71	1,2	2,4
Diğer	64	1,0	2,2
Cevap yok/fikrim yok	23	0,4	0,8
	5844	100	195

Trafik eğitimi ve kültürü üzerine inşa edilen trafik güvenliği sisteminin tamamlayıcı unsurları yol standardı ve araç güvenliğidir.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında altyapı kalitesi ve araçların teknik yeterliliği, kaza riskini doğrudan etkileyen faktörlerdir. Türkiye'deki yol standardı çalışmaları önemli ilerlemeler kaydetmiş olsa da özellikle yerel yollarda yol geometrisi, yüzey kalitesi, işaretleme ve aydınlatma konularında ciddi iyileştirmeler gerekmektedir. Araç standardı tarafında ise, araç muayene süreçlerinin sıklığı ve derinliği kritik öneme sahiptir. Araçların teknik yeterliliğinin yetkili ve tarafsız kurumlarca titizlikle denetlenmesi, özellikle eski araç parkının trafikten çekilmesi veya rehabilite edilmesi yönünde politikalar geliştirilmesi gerekmektedir. Standartların, uluslararası düzeydeki aktif ve pasif güvenlik gerekliliklerini karşılayacak şekilde sürekli güncellenmesi zorunludur.

4.2. Yol ve Araç Denetimi

Son yirmi yılda Türkiye, dünyada örneğine az rastlanır ölçekte bölünmüş yol yaptı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre 2002 yılında mevcut bölünmüş yol uzunluğu 6101 km idi. 2024 yılı itibarıyla bölünmüş yol uzunluğu ise 30.014 km'dir. Son yirmi yılda toplamda 23.913 km bölünmüş yol yapılmıştır.

Otoyollar, bölünmüş yollar ve yüksek standartlı, sıcak asfaltlı yollar gibi altyapı projeleri, trafik güvenliğini artırıcı bir çözüm olarak görülmüştür. Yolun geometrisi, yapım kalitesi, bakımı, kavşaklar ve aydınlatma gibi unsurların sürücü performansını ve dolayısıyla güvenliği etkilediği bilinmektedir. Bu tür iyileştirmelerin, trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanma oranlarını azaltmada etkili olduğu çeşitli raporlarda da belirtilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü, tüm yollarda can ve mal güvenliği için gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbirler almakla yükümlüdür. Trafik işaretleme standartları, uluslararası sözleşmeler çerçevesinde belirlenmekte ve uygulanmaktadır. Ayrıca TSE (Türk Standartları Enstitüsü) tarafından da TS ISO 39001 Yol Trafik Güvenliği Yönetim Sistemi gibi standartlar geliştirilmiş ve tatbiki için gerekli çalışmalar yapılmıştır. Ancak bütün bu büyük ilerlemelere rağmen bazı yolların durumu hâlâ yetersiz kalabilmekte ve virajlar, görüş alanı kısıtlılıkları gibi faktörler kazalara zemin hazırlayabilmektedir. Bazı çalışmalar, bölünmüş yol uygulamalarının her zaman beklenen gelişmeyi sağlamadığını da öne dile getirilmektedir.

Mevcut verilere göre, altyapı eksiklikleri olarak tanımlanan yol koşullarından kaynaklanan trafik kazalarının oranı oldukça düşüktür ve %0,29 seviyesindedir. Ayrıca, kazaların nedenleri arasında araç kusurlarının da benzer şekilde düşük bir orana sahip olduğu kaydedilmiştir. Bu oran %0,73'tür.

Odak grup görüşmelerinde, yol yapımında, yol yapım standardına uymayan ilgili yetkililerin cezalandırılması konusunda hem hukuki hem de idarî bir yasal çerçevenin tatmin edici içerikte var olmadığından şikâyet edildi. Zira bu konuda doğrudan sorumlu bir muhatabın olmaması ciddi bir hukuki soruna işaret etmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'de yol standartlarının iyileştirilmesi güvenlik açısından kritik bir rol oynamakta ve kaza başına ölüm oranlarını düşürmeye yardımcı olmaktadır. Ancak genel trafik güvenliğinin artırılması büyük ölçüde sürücülerin kurallara uyması ve bilinçlenmesiyle mümkündür. Yol altyapısı ne kadar iyi olursa olsun, sürücü hataları can kayıplarının ana tetikleyicisidir.

Yol ve araç denetimlerinin amacı, sadece kurallara uymayanları cezalandırmak değil, aynı zamanda olası riskleri önceden tespit ederek kazaların önüne geçmektir. Yol denetimlerinde teknolojinin kullanımı (EDS) ve görünür denetim dengesi iyi kurulmalıdır. Denetimlerin sürekliliği, kapsayıcılığı ve tarafsızlığı, sistemin güvenilirliğini artırır. Araç denetimlerinde ise, trafiğe çıkmış araçların periyodik muayenelerinin yanı sıra, ağır vâsıtalar ve ticarî araçlar için yük güvenliği, lastik durumu ve fren sistemleri gibi kritik noktalara odaklanan anlık yol kenarı denetimlerinin sıklaştırılması gerekmektedir. Yollar, sürücünün hatasını en aza indirebilen, affedici bir planlamaya sahip olmalıdırlar.

V. Bölüm

Türkiye ve Dünya Trafik Verileri: Güvenlik, Mâliyetler ve Sürdürülebilirlik

Bu bölümde son yıllardaki ulusal ve uluslararası trafik verilerini, kaza dağılımlarını ve trafiğin ekonomisini ve hem sağlık hem de çevresel tahmini mâliyetlerini bütüncül bir çerçevede karşılaştırmaya çalışılacaktır.

Türkiye’de 2024’te 1.444.026 trafik kazası meydana gelmiş; 266.854’ü ölümlü/ yaralanmalı olup toplamda 6.351 kişi yaşamını yitirmiştir. Kazaların büyük çoğunluğu yerleşim yeri içinde gerçekleşmiş, ölümlerde sürücü ve yolcu payı en yüksek oranı teşkil etmektedir. Uluslararası karşılaştırmada Türkiye’de araç sahipliği düşük olmasına rağmen kişi ve araç başına düşen ölüm oranları AB ortalamasının üzerindedir. Trafik sıkışıklığı, zaman kaybı, yakıt israfı, sağlık sorunları, sigorta ve idârî mâliyetler ile çevresel dışsallıklar gibi kalemler trafiğin ekonomik yükünü artırmakta; kazaların toplam mâliyetinin GSYH içinde çift haneli milyar dolarlarla ölçülecek düzeylere ulaştığı projekte edilmektedir.

5.1. Türkiye ve Dünyadaki Trafik Durumuna İlişkin Veriler

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü’nün hazırlamış olduğu rapora göre ülkemiz kara yolu ağında, 2024 yılında toplam 1.444.026 adet trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 1.177.172’si maddî hasarlı, 266.854’ü ise ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasıdır. Yıl içinde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının %85,5’i yerleşim yeri içinde %14,5’i ise yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. 2024 yılında Türkiye genelinde meydana gelen 266.854 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasında toplam 6.351 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kişilerin 2.713’ü olay yerinde, 3.638’i ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetmiştir. Trafik kazalarında 2024 yılında bir günde ortalama 731,1 ölümlü ve yaralanmalı kaza, 17,4 ölüm ve 1.055,1 yaralanma meydana gelmiştir.

Tablo 13: Trafik Kazalarında Ölen Kazazedelerin Dağılımı-2024

Kazazedeler	Ölü Sayısı		
	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	Toplam
Sürücü	838	702	1.540
Yolcu	700	661	1.361
Yaya	235	227	462
TOPLAM	1.773	1.590	3.363

⁽¹⁾Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerde kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenleri kapsamaktadır (Kaynak: EGM, JGK).

Tablo 14: Oluş Türlerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kaza Bilgileri-2024

	Otoyol			Devlet Yolu		
KAZA OLUŞ ŞEKLİ	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı ⁽¹⁾	Yaralı Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı ⁽¹⁾	Yaralı Sayısı
Yoldan Çıkma	899	59	1.697	9.796	588	19.276
Yandan Çarpma	968	28	1.465	8.300	445	17.701
Arkadan Çarpma	2.290	138	4.184	6.974	329	13.228
Yayaya Çarpma	146	51	124	1.631	348	1.629
Karşılıklı Çarpışma	28	6	71	929	255	2.604
Devrilme/Savrulma/Takla	839	33	1.329	4.766	209	7.874
Engel/Cisim İle Çarpışma	889	44	1.431	2.487	77	4.219
Duran Araca Çarpma	188	33	298	381	34	646
Çoklu Çarpışma	116	19	316	360	30	1.024
Zincirleme Çarpışma	173	4	364	395	14	1.166
Yan Yana Çarpışma	89	-	141	562	12	1.000
Park Etmiş Araca Çarpma	18	3	31	100	8	158
Hayvana Çarpma	15	-	29	385	8	660
Araçtan İnsan Düşmesi	38	1	44	142	6	153
Araçtan Cisim Düşmesi	14	1	25	24	1	28
TOPLAM	6.710	420	11.549	37.232	2.364	71.366

⁽²⁾Ölü sayısı kaza yerinde ve kaza sırasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerde kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenlerin toplamını kapsamaktadır (Kaynak: EGM, JGK).

İl Yolu			Bağlantı Yolu			TOPLAM		
Kaza Sayısı	Ölü Sayısı ⁽¹⁾	Yaralı Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı ⁽¹⁾	Yaralı Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı ⁽¹⁾	Yaralı Sayısı
3.135	150	5.624	145	7	229	13.975	804	26.826
1.724	79	3.681	336	5	492	11.328	557	23.339
782	55	1.520	260	5	381	10.306	527	19.313
320	37	334	145	10	164	2.242	446	2.251
883	133	2.459	82	3	151	1.922	397	5.285
977	44	1.595	323	6	430	6.905	292	11.228
307	14	529	184	5	261	3.867	140	6.440
56	5	95	17	2	32	642	74	1.071
31	4	77	9	1	22	516	54	1.439
23	1	60	22	-	35	613	19	1.625
99	7	207	32	-	35	782	19	1.383
18	-	40	7	-	7	143	11	236
138	3	232	5	-	6	543	11	927
27	1	39	10	2	8	217	10	244
4	-	10	3	-	3	45	2	66
8.524	533	16.502	1.580	46	2.256	54.046	3.363	101.673

Aynı raporda dünyadaki diğer ülkeler ile ilgili veriler ise şöyledir:

Tablo 15: Avrupa Ülkelerine Ait Trafik Kaza Bilgileri ve Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı

ÜLKE	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı	Bir Milyon Otomobile Düşen Ölü Sayısı	Bir Milyon Kişiye Düşen Ölü Sayısı
TÜRKİYE	266.854	6.531	189	402	76
ALMANYA	289.672	2.788	578	57	33
AVUSTURYA	34.869	370	566	72	41
BELÇİKA	37.643	540	507	91	46
BULGARİSTAN	6.605	531	449	185	80
ÇEKYA	19.733	527	582	85	49
DANİMARKA	2.563	154	472	55	26
ESTONYA	1.671	49	622	58	36
FİNLANDİYA	3.110	196	660	53	35
FRANSA	52.371	3.260	570	84	48
GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ	372	37	653	62	41
HRİVATİSTAN	10.005	275	478	151	71
HOLLANDA	22.885	655	501	74	37
İRLANDA	6.227	155	443	67	30
İSPANYA	97.916	1.746	553	66	37
İSVEÇ	12.612	227	473	46	22
İTALYA	165.889	3.159	682	79	54
LETONYA	3.729	113	409	148	60
LİTVANYA	2.878	120	578	74	42
LÜKSEMBURG	1.094	36	673	81	55
MACARİSTAN	14.748	537	426	132	56
MALTA	1.275	26	585	82	49
POLONYA	21.322	1.896	584	89	51
PORTEKİZ	34.276	618	552	108	59
ROMANYA	28.010	1.633	413	211	86
SLOVAKYA	4.481	266	471	105	49
SLOVENYA	5.983	85	571	71	40
YUNANİSTAN	10.487	654	550	115	63
AVRUPA BİRLİĞİNE ÜYE OLAN ÜLKELER (AB-27)	892.426	20.653	541	94	47

Avrupa ülkelerine ait trafik kaza bilgileri ve bin kişiye düşen otomobil sayısı tablo-
dan da görüldüğü üzere: Türkiye’de bin kişiye düşen otomobil sayısı 189 iken, pek
çok AB ülkesinde bu rakam 400-700 bandındadır. Yani Türkiye’de araç sahipliği
görece daha düşüktür.

Buna karşın, Türkiye’de bir milyon kişiye düşen ölüm sayısı 76 iken, AB ortala-
ması 47’dir. Birçok Avrupa ülkesinde bu rakam Türkiye’nin oldukça altındadır. Bir
milyon otomobile düşen ölüm sayısı açısından bakıldığında da Türkiye’nin değeri
(402), Almanya, Fransa, İspanya gibi ülkelerin oldukça üzerindedir. Bu karşılaştır-
ma iki kritik noktaya işaret etmektedir:

- Türkiye’de araç yoğunluğu, Avrupa ortalamasına göre daha düşük olsa bile, araç başına düşen ölüm oranı yüksektir. Bu da sorunun, yalnızca araç sayısın-
dan değil; eğitim, denetim, davranış kalıpları, yol kültürü ve kurumsal kapasite-
den kaynaklandığını göstermektedir.
- Birçok Avrupa ülkesinin uzun süredir uyguladığı sistem yaklaşımı (güvenli
kullanıcı, güvenli yol, güvenli araç, güvenli hız, etkin denetim) Türkiye için
de hedef alınması gereken bir çerçevedir. Nitekim Karayolu Trafik Güvenliği
Strateji Belgesi’nde 2030 ve 2050 hedefleri bu doğrultuda tanımlanmıştır an-
cak mevcut veriler henüz “sıfır ölümlü trafik sistemi” hedefinden uzak oldu-
ğumuzu göstermektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında, 2024 yılında toplam
54.046 adet ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalarda
toplam 3.363 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kişilerin 1.773’ü kaza yerinde, 1.590’ı
ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30
gün içinde hayatını kaybetmiştir.

Tablo 16: Trafik Kazalarında Ölen Kazazedelerin Dağılımı-2024

Kazazedeler	Ölü Sayısı		
	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	Toplam
Sürücü	838	702	1.540
Yolcu	700	661	1.361
Yaya	235	227	462
TOPLAM	1.773	1.590	3.363

Tablo 17: Yıllara Göre Ölümlü Kaza ve Ölüm Sayıları

	YILLAR	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
			Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	Toplam	
Otoyol	2015	3.864	242	107	349	7.474
	2016	4.244	246	132	378	8.094
	2017	4.480	263	135	398	8.213
	2018	4.363	189	131	320	8.074
	2019	4.165	206	132	338	7.978
	2020	3.742	201	113	314	6.546
	2021	4.897	245	101	346	8.613
	2022	5.194	268	138	406	9.360
	2023	6.674	362	157	519	12.264
	2024	6.710	271	149	420	11.549
Devlet Yolu	2015	38.637	1.803	1.388	3.191	83.667
	2016	38.231	1.601	1.386	2.987	81.841
	2017	38.243	1.653	1.382	3.035	82.071
	2018	37.250	1.559	1.156	2.715	80.678
	2019	32.340	1.138	980	2.118	70.074
	2020	26.755	938	838	1.776	51.775
	2021	30.539	1.079	963	2.042	58.557
	2022	29.535	1.052	904	1.956	57.957
	2023	36.992	1.337	1.180	2.517	74.115
	2024	37.232	1.234	1.130	2.364	71.366
İl Yolu	2015	9.242	382	189	571	19.131
	2016	9.118	343	216	559	18.613
	2017	9.092	367	259	626	18.501
	2018	9.112	408	242	650	19.492
	2019	8.242	288	209	497	17.325
	2020	7.252	209	206	415	13.881
	2021	7.585	256	199	455	14.019
	2022	6.890	186	233	419	13.126
	2023	8.397	285	240	525	16.380
	2024	8.524	244	289	533	16.502
Bağlantı Yolu	2015	752	16	24	40	1.225
	2016	821	18	18	36	1.291
	2017	813	14	20	34	1.282
	2018	739	14	5	19	1.179
	2019	820	13	18	31	1.304
	2020	609	7	18	25	937
	2021	792	16	13	29	1.145
	2022	1.201	18	16	34	1.698
	2023	1.507	16	16	32	2.187
	2024	1.580	24	22	46	2.256
TOPLAM	2015	52.495	2.443	1.708	4.151	111.497
	2016	52.414	2.208	1.752	3.960	109.839
	2017	52.628	2.297	1.796	4.093	110.067
	2018	51.464	2.170	1.534	3.704	109.423
	2019	45.567	1.645	1.339	2.984	96.681
	2020	38.358	1.355	1.175	2.530	73.139
	2021	43.813	1.596	1.276	2.872	82.334
	2022	42.820	1.524	1.291	2.815	82.141
	2023	53.570	2.000	1.593	3.593	104.946
	2024	54.046	1.773	1.590	3.363	101.673

Tablo 18: Taşıt Cinslerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Karışan Taşıt ve Ölen Sürücü Sayıları-2024

Taşıt Cinsi	Kazaya Karışan Taşıt Sayısı	%	Ölen Sürücü Sayısı			
			Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	TOPLAM	%
Otomobil	45.856	52,76	405	309	714	46,37
Motosiklet	10.445	12,01	167	179	346	22,47
Kamyonet	13.439	15,46	95	75	170	11,04
Çekici	5.877	6,76	79	18	97	6,30
Motorlu Bisiklet	2.268	2,61	19	39	58	3,77
Traktör	1.038	1,19	19	25	44	2,86
Kamyon	3.089	3,55	27	16	43	2,79
Bisiklet	292	0,34	6	10	16	1,04
Otobüs	1.349	1,55	8	7	15	0,97
Minibüs	1.942	2,23	5	5	10	0,65
Elektrikli Skuter	118	0,14	2	4	6	0,39
Arazi Taşıtı	42	0,05	0	3	3	0,19
Özel Amaçlı	272	0,31	3	0	3	0,19
Ambulans	86	0,10	1	0	1	0,06
İş Makinesi	119	0,14	0	0	0	0,00
Tanker	69	0,08	0	0	0	0,00
Tren	4	0,00	0	0	0	0,00
At Arabası	10	0,01	0	0	0	0,00
Diğer	619	0,71	2	12	14	0,91
TOPLAM	86.934	100	838	702	1.540	100

⁽³⁾Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerde kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenleri kapsamaktadır (Kaynak: EGM, JGK).

Tablo 19: Oluş Türlerine Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kaza Bilgileri-2024

KAZA OLUŞ ŞEKLİ	Otoyol			Devlet Yolu		
	Kaza	Ölü	Yaralı	Kaza	Ölü	Yaralı
Yoldan Çıkma	899	59	1.697	9.796	588	19.276
Yandan Çarpma	968	28	1.465	8.300	445	17.701
Arkadan Çarpma	2.290	138	4.184	6.974	329	13.228
Yayaya Çarpma	146	51	124	1.631	348	1.629
Karşılıklı Çarpışma	28	6	71	929	255	2.604
Devrilme/Savrulma/Takla	839	33	1.329	4.766	209	7.874
Engel/Cisim ile Çarpışma	889	44	1.431	2.487	77	4.219
Duran Araca Çarpma	188	33	298	381	34	646
Çoklu Çarpışma	116	19	316	360	30	1.024
Zincirleme Çarpışma	173	4	364	395	14	1.166
Yan Yana Çarpışma	89	–	141	562	12	1.000
Park Etmiş Araca Çarpma	18	3	31	100	8	158
Hayvana Çarpma	15	–	29	385	8	660
Araçtan İnsan Düşmesi	38	1	44	142	6	153
Araçtan Cisim Düşmesi	14	1	25	24	1	28
TOPLAM	6.710	420	11.549	37.232	2.364	71.366

İl Yolu			Bağlantı Yolu			TOPLAM		
Kaza	Ölü	Yaralı	Kaza	Ölü	Yaralı	Kaza	Ölü	Yaralı
3.135	150	5.624	145	7	229	13.975	804	26.826
1.724	79	3.681	336	5	492	11.328	557	23.339
782	55	1.520	260	5	381	10.306	527	19.313
320	37	334	145	10	164	2.242	446	2.251
883	133	2.459	82	3	151	1.922	397	5.285
977	44	1.595	323	6	430	6.905	292	11.228
307	14	529	184	5	261	3.867	140	6.440
56	5	95	17	2	32	642	74	1.071
31	4	77	9	1	22	516	54	1.439
23	1	60	22	–	35	613	19	1.625
99	7	207	32	–	35	782	19	1.383
18	–	40	7	–	7	143	11	236
138	3	232	5	–	6	543	11	927
27	1	39	10	2	8	217	10	244
4	–	10	3	–	3	45	2	66
8.524	533	16.502	1.580	46	2.256	54.046	3.363	101.673

Kazalara karışan taşıtların yaklaşık yarısını (%52,8) otomobiller oluşturmaktadır. Ölen sürücülerin de yaklaşık %46'sı otomobil sürücüleridir. Motosikletler, kazaya karışan taşıtların yaklaşık %12'sini oluşturmalarına rağmen, ölen sürücülerin %22'sinden fazlası motosiklet sürücüsüdür. Kamyonet, çekici ve ağır vâsıta gruplarının da toplam içindeki payı azımsanmayacak düzeydedir.

Bu durum, özellikle motosiklet ve motosikletli kurye güvenliğinin Türkiye'de ayrı bir politika başlığı olarak ele alınması gerektiğine işaret etmektedir. Koruyucu ekipman kullanımı, hız ve şerit disiplini, meslekî stres ve yoğunluk gibi faktörler, motosiklet kaynaklı ölüm oranlarını doğrudan etkilemektedir. Odak grup görüşmelerinde moto kuryelerin “son çare meslek” olarak görülmesi, iş baskısı ve zaman baskısı altında çalışmaları, bu istatistiklerle de örtüşmektedir.

5.2. Dünyada ve Türkiye’de Trafik İle İlgili Genel Veriler

Ulaşım ve araç teknolojilerinin gelmiş olduğu nokta itibarıyla trafik akışı, sıklığı ve güvenliği bugün bütün dünyanın gündeminde olan temel konulardan biridir. Aynı zamanda pek çok uluslararası kurum ve kuruluş söz konusu konu ile ilgili veriler toplamakta ve strateji belgeleri yayınlanmaktadır. Gerek konuyla ilgili standartların belirlenmesi gerekse ilgili aktörlerin konuya ilişkin çözüm arayışları-na katkı sunması açısından son derece önemli bilgilerdir.

Dünya genelindeki trafik verileri, esas olarak trafik sıklığı seviyeleri ve trafik kazaları sonucu yaşanan can kayıpları etrafında toplanmaktadır. Son raporlar (2024 ve 2025 verileri), dünya genelinde şehirlerdeki sıklığın arttığını ancak bazı bölgelerde yol güvenliğinin iyileştiğini göstermektedir.

Buna göre 2025 yılında dünya genelindeki kentsel alanların %62'sinde trafik sıklığının arttığı gözlemlenmiştir. Bununla birlikte araç ve ulaşım talep kapasitesinin her geçen gün artması ile bu durumun giderek artacağı öngörülmektedir. Tom-Tom Trafik Endeksi ve INRIX (büyük verileri kullanarak ulaşım analitiği ve akıllı hareketlilik çözümleri konusunda uzmanlaşmış özel bir teknoloji şirketi) Küresel Trafik Karnesi gibi raporlara göre, şehirler bazında insanların trafikte harcadıkları zaman her geçen gün artmaktadır.

Bazı şehirlerde sürücüler, yoğun saatlerde işe gidip gelirken yılda ortalama 150 saate kadar zaman kaybetmektedirler. İstanbul, INRIX 2025 raporunda art arda ikinci kez küresel listede zirveye yerleşen şehirlerden biri olmuştur. Trafik sıklığının sürücülere ve bölgelere olan ekonomik mâliyeti önemli boyutlardadır. Örneğin ABD'de 2025'te bu mâliyetin 894 dolar, Almanya'da ise 736 Euro olması beklenmektedir.

Keza Türkiye'de trafiğin neden olduğu hastalıkların ve kazaların toplam ekonomik yükü ile ilgili resmî bir veri henüz oluşturulmamış olsa da mevcut tablodan hareketle önemli bir çıkarımda bulunulabilir. Stres ve kazalardan kaynaklı hastalıkların doğrudan tedâvisi için yapılan sağlık harcamaları, iş gücü kayıpları ve hava kirliliğine bağlı kronik hastalıklar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, ülke ekonomisinde milyarlarca Türk lirası seviyesinde bir millî gelir kaybı yaşandığı görülmektedir.

Trafik kazalarının Türkiye ekonomisine olan mâliyeti, çeşitli araştırmalara göre gayri safi millî gelirin (GSMH) yaklaşık %1 ila %3'ü civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu mâliyet, tedâvi masrafları, erken ölümler, kalıcı sakatlıklar nedeniyle kaybedilen iş gücü ve verimlilik kayıpları gibi doğrudan ve dolaylı giderleri içerir. Kaza sonucu ölen veya engelli kalan kişilerin üretime katkısının durması, ülkenin millî gelirinde önemli kayıplara yol açar. Trafik sıkışıklığı ve motorlu taşıtların neden olduğu hava kirliliği, solunum yolu hastalıkları (astım, KOAH, bronşit) ve kardiyovasküler hastalıklar gibi çeşitli sağlık sorunlarının riskini artırır. Bu hastalıkların mâliyeti, kaza mâliyetlerinden ayrı olarak değerlendirilmelidirler belki de.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) verilerine göre, dünya genelinde her yıl milyonlarca insan hava kirliliğinin yol açtığı hastalıklar nedeniyle hayatını kaybetmektedir. Türkiye'de de hava kirliliği, trafik kazalarından çok daha fazla can kaybına neden olmaktadır. Bu durumun sağlık harcamalarına etkisi üzerine yapılan çalışmalar, önemli mâliyetlerin olduğunu göstermektedir.

Yalnızca İstanbul özelinde, trafik sıkışıklığının ekonomiye yıllık mâliyetinin 10 milyar doları aştığı tahmin edilmektedir. Bu tablonun ana kalemlerini yakıt tüketimi, zaman ve iş gücü kaybı oluşturmakla birlikte; stres ve hareketsizlik kaynaklı sağlık harcamalarının getirdiği dolaylı mâliyetler de yadsınamaz bir gerçektir.

Özetle, Türkiye'de trafiğin neden olduğu sağlık sorunlarının ve kazaların mâliyeti hem bireysel hem de toplumsal düzeyde çok boyutlu ve milyarlarca lirayı bulan devasa bir yük oluşturmaktadır.

Sonuç olarak dünya genelinde her yıl yaklaşık 1,2 ila 1,3 milyon kişi trafik kazaları sonucunda hayatını kaybetmektedir. Bu ölümlerin yaklaşık yarısı, aralarında Türkiye, Brezilya, Hindistan ve Çin'in de bulunduğu 10 ülkede meydana gelmektedir. Avrupa Birliği'nde 2024 yılında kara yolu kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı 19.940 olarak gerçekleşmiş, bu da 2023'e göre %2'lik bir düşüşe işaret etmektedir. AB, 2030 yılına kadar yol ölümlerini yarıya indirme hedefine (Vision Zero) yönelik yavaş da olsa ilerleme kaydetmektedir.

5.3. Trafik Problemlerinin Türkiye’ye Yıllık Ekonomik ve Toplumsal Mâliyetleri: Türkiye’de Kayıplar ve Uluslararası Durum

Türkiye’deki trafik durumu ile ilgili en çok dile getirilen konulardan biri de bilindiği gibi trafik sıkışıklığıdır. Özellikle büyük kentlerdeki yoğunluk hem bireylerin hem yerel yönetimlerin hem de ülkenin en önemli sorunlarından biri hâline gelmiştir. İşin insanî ve siyâsî boyutunun yanında en dikkat çekici diğer boyutu ise ekonomik kayıplardır. Dikkat edilirse trafik sıkışıklığına bağlı kazalar ve bunlara bağlı olan diğer dışsal faktörlerin neden olduğu mâliyetlerin Türkiye ekonomisine ve toplumuna ağır bir yük bindirdiği görülmektedir.

Sadece İstanbul örneği üzerinden yapılan projeksiyonlar bile mâliyetin bir hayli yüksek olduğunu göstermektedir. Tahminlere göre trafik sıkışıklığı, kazaları ve bunlara bağlı diğer giderlerin toplam mâliyetinin GSYH içindeki payının %1,5-%3,8 aralığında olduğu tahmin edilmektedir.

5.3.1. Trafik Sıkışıklığının Ekonomik Mâliyeti ve Yapısal Analizi

Günümüzde trafik sıkışıklığı, yalnızca kentsel bir hareketlilik sorunu olmanın ötesine geçerek zamanın, enerjinin ve iş gücü verimliliğinin geri döndürülemez biçimde israf edildiği makroekonomik bir sürdürülebilirlik krizine dönüşmüştür. Ancak Türkiye genelindeki trafik sıkışıklığının oluşturduğu toplam ekonomik mâliyeti ulusal düzeyde, ampirik verilerle ortaya koyan kapsamlı resmî bir raporun veya merkezi bir mâliyetlendirme modelinin bulunmaması, bu yapısal sorunun gerçek boyutlarının ölçülmesini zorlaştırmaktadır. Bu nedenle mevcut analizler, zorunlu olarak Türkiye ekonomisinin lokomotif ve trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu (INRIX, 2025) İstanbul verileri üzerinden bir projeksiyon sunmaktadır.

Bununla birlikte, büyük şehirlerde ve özellikle İstanbul gibi megakentlerdeki trafik tıkanıklığının ülke ekonomisine önemli dolaylı yükler bindirdiği kabul edilmektedir. Bu mâliyetler, yalnızca araçların egzozundan çıkan duman değil, aynı zamanda ekonominin "gizli vergisi" olarak nitelendirilen verimlilik kayıplarıdır. Üretkinlik kayıplarından lojistik gecikmelerine, sıkışıklığa bağlı streslerin neden olduğu hastalıkların tedâvisinden araçların yıpranma mâliyetlerine kadar pek çok konuyu içine alan bir zararın veya mâliyetin olduğunu söyleyebiliriz.

Anadolu Ajansı’nın haberine göre, geçmiş dönemlerdeki “Karayolu Güvenliği Günü ve Trafik Haftası” kapsamında yapılan resmî açıklamalarda İstanbul’daki

trafik sıkışıklığının yıllık ekonomik mâliyeti yaklaşık 6-7 milyar doları civarında tahmin edilmektedir. Ancak, kentteki araç sahipliği oranındaki artış, sürücü davranışlarındaki değişimler ve makroekonomik değişkenlerin etkisiyle bu mâliyetin son yıllarda çok daha kritik bir eşiğe ulaştığı görülmektedir. Trafik sıkışıklığının yalnızca bireysel bir zaman kaybı değil; doğrudan ekonomik kayıplar, çevresel zararlar ve halk sağlığı üzerindeki negatif dışsallıklar gibi son derece ağır kolektif etkileri bulunmaktadır. Nitekim TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Başkanı tarafından paylaşılan güncel veriler, bu ekonomik yükün ulaştığı yeni boyutları teyit etmektedir. Bu verilere göre; İstanbul'da trafik yoğunluğu kişi başına yıllık 288 saatlik bir zaman kaybına neden olurken, yalnızca trafik kaynaklı ekstra yakıt tüketiminin mâliyeti yaklaşık 760 milyon dolara ulaşmıştır. Sonuçta 8,5 milyon aktif yolculuğun gerçekleştiği megakentte, tüm bu parametrelerin birleşimiyle oluşan toplam yıllık ekonomik kaybın günümüzde yaklaşık 10 milyar dolara ulaştığı hesaplanmaktadır (InBusiness, 2024).

Sonuç olarak, trafik sıkışıklığı artık yalnızca bir konfor meselesi değil; ekonomik verimlilik, çevresel sürdürülebilirlik ve toplumsal refah bağlamında kritik bir yapısal krizdir (Demir, 2025).

5.3.2. Trafik Kazalarının ve Araç Yıpranmalarının Toplam Mâliyeti

Trafik kazalarının ülke ekonomisine doğrudan ve dolaylı mâliyetinin GSYH'nın yaklaşık %1,5-%2,7'sine denk geldiği tahmin edilmektedir. Bu aralık, farklı hesaplama yöntemlerine göre değişir; kişisel üretim kaybı, sağlık ve mülk zararları dâhil edildiğinde yükselir. Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu'nun verilerine göre Trafik kazalarının doğrudan ve dolaylı yol açtığı toplam sosyoekonomik kayıp, GSYH'nın %2,2'si seviyesinde tahmin edilmektedir. Ki bu da 60-70 milyar TL'ye tekabül etmektedir.

Topçu ve Coruh'un (2025) Türkiye örneğine odaklanan çalışması, bu yöntemi kullanarak 2008-2018 döneminde trafik kazalarına bağlı dışsal mâliyetlerin GSYİH'ye oranının %1,63'ten %2,72'ye yükseldiğini ortaya koymaktadır. Bu bulgu, trafik kazalarından kaynaklanan ekonomik ve sosyal kayıpların, aynı dönemdeki ekonomik büyümenin üzerinde bir hızla arttığını göstermektedir. Söz konusu eğilim, kazaların yalnızca bir ulaşım güvenliği sorunu değil, aynı zamanda makroekonomik refahı aşındıran yapısal bir mâliyet unsuru hâline geldiğine işaret etmektedir.

Bu artış eğiliminden hareketle yapılan temkinli bir projeksiyon, 2018-2025 döneminde dışsal mâliyetlerin GSYİH içindeki payının yaklaşık %3,2-%3,8 bandına

yükselmiş olabileceğini göstermektedir. Bu projeksiyon, trafik güvenliği politikalarındaki değişimler, ekonomik dalgalanmalar ve WTP parametrelerinin zaman içindeki güncelliği gibi belirsizlikler içermekle birlikte, büyüme ile mâliyet artışı arasındaki tarihsel ilişkiyi esas almaktadır. 2025 yılı için yıllıklandırılmış cârî fiyatlarla yaklaşık 1,54 trilyon doları düzeyindeki GSYİH dikkate alındığında, bu oran trafik kazalarının Türkiye ekonomisine yıllık yaklaşık 49-58 milyar doları arasında bir toplam mâliyet yükü getirdiğine işaret etmektedir.

2030'a kadar toplam mâliyetin yaklaşık 550-650 milyar Türk lirası civarında olacağı öngörülmektedir. Bu tahminler, tedâvi mâliyetleri, üretkenlik kaybı, sigorta bedelleri ve kaza sonrası uzun dönem etkileri gibi kalemleri de içerir. Ancak araç yıpranması gibi geniş dışsallıkları kapsamıyor. Zîra bir kaza sonrası araç tamir edilse bile piyasa değerinde düşüş (araç değer kaybı) ortaya çıkar ve bu da doğrudan ekonomik mâliyetin parçası sayılır.

Bu değer kaybı, kazanın şiddetine, aracın yaşına ve piyasa koşullarına bağlı olarak binlerce TL'yi bulabilir; ancak Türkiye çapında toplam yıpranma mâliyetine dâir yıllık toplulaştırılmış bir açıklama TÜİK/SGK gibi kurumlarca açıkça yayımlanmamıştır şimdiye kadar.

5.3.3. Yakıt Tüketimi ve Enerji Kaybı

Türkiye genelinde trafik sıklığı nedeniyle yıllık yakıt ve enerji kaybı ile ilgili ne var ki sağlıklı bir veri elde etmek kolay değildir. Bu durum, trafik kaynaklı ekonomik kayıpların çoğu zaman parçalı veriler üzerinden tahmin edilmesine ve ulusal ölçekte görünürlüğünün sınırlı kalmasına neden olmaktadır. Ancak İstanbul özelinde yapılan değerlendirmeler, sorunun boyutunu ortaya koyması açısından önemli bir referans noktası sunmaktadır.

İstanbul trafiğinde yaşanan yoğunluk nedeniyle yıllık ekstra yakıt tüketiminin yaklaşık 937,8 milyon doları seviyesinde olduğu tahmin edilmektedir (Öztürk, 2025). Bu rakam yalnızca doğrudan yakıt mâliyetini ifâde etmekte olup, motor ömrüne etki, bakım-onarım giderleri, zaman kaybı ve çevresel dışsallıklar gibi dolaylı mâliyetleri içermemektedir. İstanbul'un Türkiye'deki toplam araç parkı, günlük araç hareketliliği ve ekonomik aktivite içindeki payı dikkate alındığında, bu kentin ülke genelindeki trafik kaynaklı enerji kaybının önemli bir bölümünü tek başına temsil ettiği söylenebilir.

İstanbul'un Türkiye nüfusunun yaklaşık beşte birini, motorlu taşıt sayısının ise yaklaşık dörtte birini barındırdığı dikkate alındığında, yalnızca büyükşehirlerde

yaşanan trafik sıkışıklığından kaynaklanan yakıt ve enerji kaybının ülke geneline ölçeklendirildiğinde birkaç milyar dolarını aşabileceği değerlendirilmektedir. Bu tür bir ölçeklendirme, Ankara, İzmir, Bursa, Antalya ve Adana gibi yüksek trafik yoğunluğuna sahip büyük kentlerin yoğunluk endekslerinin İstanbul ile birlikte ele alınması varsayımına dayanmaktadır.

Türkiye geneli için trafik kaynaklı yakıt tüketimi ve enerji kaybına ilişkin düzenli ve resmî bir ulusal hesaplama mekanizmasının bulunmaması, bu kaybın makroekonomik düzeyde yeterince dikkate alınmamasına yol açmaktadır. Oysa artan araç sayısı, plansız kentleşme, fosil yakıta dayalı ulaşım yapısı ve döviz kuruna bağlı akaryakıt fiyatları, trafik sıkışıklığını yalnızca bir ulaşım sorunu olmaktan çıkararak enerji güvenliği ve cârî denge açısından da stratejik bir mesele hâline getirmektedir.

5.3.4. Zaman ve Verimlilik Kayıpları

Trafik sıkışıklığının en belirgin ekonomik çıktılarından biri, “zamanın fırsat mâliyeti” üzerinden hesaplanan verimlilik kaybıdır. Bireylerin trafikte geçirdiği süre, üretim, öğrenme, sosyal yaşam ve dinlenme faaliyetlerinden çalınan ekonomik ve toplumsal açıdan verimsiz bir “ölü zaman” olarak nitelendirilmektedir. Bu zaman kaybı, yalnızca bireysel refahı azaltmakla kalmamakta; aynı zamanda iş gücü verimliliği, kurumsal performans ve makroekonomik çıktı üzerinde de doğrudan olumsuz etki oluşturmaktadır.

INRIX (2025) verilerine göre İstanbul’da bir sürücü yılda ortalama 105 saatini trafik tıkanıklığı nedeniyle kaybetmektedir. Söz konusu kayıp, yalnızca bireysel yorgunluk ve stres düzeylerinin artmasına yol açmamakta; aynı zamanda iş gücü piyasasında toplam çalışma saatlerinin etkin kullanımını da sınırlamaktadır.

İstanbul örneği Türkiye geneline uyarlanarak değerlendirildiğinde, büyükşehirlerde yaşayan milyonlarca çalışanın günlük ulaşım sürelerinin uzaması, ulusal ölçekte ciddi bir zaman ve verimlilik kaybı doğurmaktadır. Ankara, İzmir, Bursa, Antalya ve Adana gibi yüksek trafik yoğunluğuna sahip kentlerdeki benzer eğilimler dikkate alındığında, trafik sıkışıklığının Türkiye genelinde yıllık milyonlarca saatlik üretken zaman kaybına neden olduğu değerlendirilmektedir. Bu kayıp, kişi başına düşen saatlerle sınırlı kalmayıp, kamu hizmetlerinin etkinliği, lojistik süreçler, tedarik zinciri performansı ve özel sektörün rekabet gücü üzerinde de dolaylı mâliyetler oluşturmaktadır.

Türkiye’de zaman kaybına dayalı trafik mâliyetlerinin sistematik biçimde ölçülmesi, bu sorunun politika belgelerinde genellikle ikincil bir başlık olarak ele alın-

masına yol açmaktadır. Oysa trafik kaynaklı zaman ve verimlilik kayıpları, enerji tüketimi ve çevresel mâliyetlerle birlikte değerlendirildiğinde, ekonomik büyüme, iş gücü verimliliği ve yaşam kalitesi açısından stratejik bir sorun alanı olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, trafik sıkışıklığının yol açtığı zaman kaybı, Türkiye'nin millî gelir potansiyelini sınırlandıran yapısal bir unsur olarak ele alınmalıdır.

5.3.5. Trafikçe Bağlı Sağlık Sorunlarının Ekonomik Mâliyeti

Trafik sıkışıklığı, toplum sağlığı üzerinde hem fiziksel hem de psikolojik yıkıcı etkilere sahiptir. Uzun süreli trafikte kalma hâli; kronik stres, uyku bozuklukları ve kardiyovasküler hastalıkların tetikleyicisidir. Ayrıca, dur-kalk trafiğin neden olduğu yoğun egzoz emisyonu, solunum yolu hastalıklarını (astım, KOAH vb.) artırmaktadır.

Trafikçe bağlı sağlık sorunlarının kamu mâliyesine yansımaları, özellikle Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) üzerinden artan muayene, ilaç, tedâvi ve hastane yatış giderleri şeklinde ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak, hastalık izinleri, erken emeklilik ve iş gücü devamsızlığı gibi dolaylı mâliyetler, üretken iş gücü kapasitesinin azalmasına yol açmaktadır. Sağlık ekonomisi perspektifinden bakıldığında, bu tür dolaylı mâliyetler çoğu zaman doğrudan tedâvi harcamalarının da üzerine çıkabilmektedir.

Trafik kaynaklı sağlık yükü, Türkiye'de genellikle çevresel ya da ulaşım sorunu başlıkları altında ele alınmakta ancak ekonomik boyutu yeterince görünür kılınmamaktadır. Oysa trafik sıkışıklığına bağlı hastalıklar, önlenebilir risk faktörlerine dayanan bir sağlık yükü oluşturmaktadır. Bu yönüyle trafik, koruyucu sağlık politikaları ve ulaşım planlaması entegre edilmediği sürece, sağlık sistemleri üzerinde artan ve sürdürülemez bir mâli baskı unsuru olarak varlığını sürdürmektedir.

5.3.6. Sigorta ve İdârî İşlem Mâliyetleri

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi Türkiye'de yaklaşık olarak yılda 1 milyon 700 bin kaza meydana gelmektedir. Bu kazaların bir yılda ülke ekonomisine 15 milyar dolar civarında zarar vermektedir. Yaşanan kazaların %89'u sürücü kaynaklı olurken, "Psikoteknik Değerlendirme Raporu" ile birlikte trafik kazalarında 2-3 yılda %30'luk bir azalma bekleniyor.

Gerçekleşen kazaların 280-300 bini ölümlü ya da yaralanmalı kaza olarak kayıtlara geçmektedir.

Zorunlu trafik sigortası hasarları da büyük bir ekonomik kalemdir ve toplam sigorta sektörü verilerinde ciddi bir yer tutar; örneğin trafik hasar primleri milyonlarca poliçeyi temsil eder. Ancak bu da doğrudan “kazaların toplam ekonomik mâliyeti” verisi olarak açıklanmaz, sigorta içi finansal bir ölçüdür.

5.3.7. Çevresel Mâliyetler

Türkiye’de kara yolu taşımacılığına dayalı ulaşım yapısı, trafik kaynaklı çevresel mâliyetlerin artmasında belirleyici bir rol oynamaktadır. Trafik sıklığı, motorlu taşıtlardan kaynaklanan karbon dioksit (CO₂), azot oksitler (NO_x) ve ince partikül maddelerin (PM_{2.5}) salınımını artırarak hava kalitesini olumsuz etkilemektedir. Özellikle büyükşehirlerde dur-kalk trafiğin yaygınlaşması, araç başına düşen emisyon miktarını yükseltmekte ve kentsel hava kirliliğini kronik bir sorun hâline getirmektedir. Bu durum, ekosistemler üzerinde baskı oluştururken aynı zamanda iklim değişikliğiyle mücadele hedeflerini de zorlaştırmaktadır. Avrupa Çevre Ajansı verileri, ulaşım sektörünün sera gazı emisyonları içindeki payının yüksekliğine dikkat çekmekte; Dünya Sağlık Örgütü ise trafik kaynaklı hava kirliliğini çevresel risk faktörleri arasında göstermektedir. Türkiye özelinde, artan motorlu taşıt sayısı ve fosil yakıta bağımlı ulaşım politikaları, trafik kaynaklı çevresel mâliyetleri yalnızca yerel değil, ulusal ölçekte sürdürülebilirlik sorunu hâline getirmektedir. Bu çerçevede trafik, yalnızca bir ulaşım problemi değil, iklim, çevre ve halk sağlığını birlikte etkileyen çok boyutlu bir çevresel mâliyet unsuru olarak değerlendirilmelidir.

5.3.8. Sosyoekonomik Eşitsizlik Etkileri

Türkiye’de trafik sıklığı ve ulaşım sisteminin yapısı, sosyoekonomik eşitsizlikleri derinleştiren önemli bir kentsel sorun alanı olarak öne çıkmaktadır. Düşük ve orta gelir grupları, genellikle kent merkezlerinden uzak bölgelerde ikamet etmekte ve iş, eğitim ile sağlık hizmetlerine erişimde daha uzun ve mâliyetli ulaşım sürelerine mâruz kalmaktadır. Trafik yoğunluğu, bu gruplar için zaman kaybının yanı sıra ulaşım harcamalarının gelir içindeki payını artırarak görece refah kaybına yol açmaktadır. Özel araca erişimi sınırlı olan kesimler, yetersiz ve düzensiz toplu taşıma koşulları nedeniyle trafik kaynaklı olumsuzluklardan orantısız biçimde etkilenmektedir. Dünya Bankası ve Dünya Sağlık Örgütü, ulaşım altyapısındaki eşitsizliklerin istihdam fırsatlarına erişimi sınırladığını ve toplumsal dışlanmayı artırdığını vurgulamaktadır. Türkiye özelinde trafik, yalnızca bir hareketlilik problemi değil, mekânsal adalet, gelir dağılımı ve fırsat eşitliği üzerinde belirleyici etkiler yaratan yapısal bir sosyoekonomik unsur olarak değerlendirilmelidir.

5.3.9. Türkiye İçin Toplam Yıllık Mâliyet

Türkiye’de trafik problemlerinin yol açtığı ekonomik ve toplumsal mâliyetler, farklı bileşenler üzerinden değerlendirildiğinde çok boyutlu ve yüksek ölçekli bir makroekonomik yük oluşturmaktadır. Trafik sıkışıklığına bağlı zaman ve verimlilik kayıpları, yakıt ve enerji israfı, trafik kazaları, sağlık harcamaları, çevresel zararlar ve sosyoekonomik eşitsizlik etkileri birlikte ele alındığında, ortaya çıkan toplam mâliyetin millî gelir üzerinde ciddi bir yük oluşturduğu görülmektedir. İstanbul özelinde yapılan güncel hesaplamalar, yalnızca trafik sıkışıklığının yıllık ekonomik mâliyetinin yaklaşık 10 milyar dolarına ulaştığını ortaya koymaktadır. İstanbul’un nüfus, araç sahipliği ve ekonomik faaliyet içindeki payı dikkate alındığında, bu büyüklüğün Türkiye geneline ölçeklendirilmesi durumunda, trafik kaynaklı toplam yıllık mâliyetin onlarca milyar dolar düzeyine ulaşabileceği değerlendirilmektedir.

Öte yandan trafik kazalarına bağlı doğrudan ve dolaylı mâliyetlerin GSYH’nın yaklaşık %3,2-%3,8’i aralığına yükselmiş olabileceğine ilişkin projeksiyonlar, bu kalemin tek başına dahi 50 milyar dolarına yaklaşan bir ekonomik yük oluşturduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, trafik sıkışıklığı nedeniyle artan yakıt tüketimi, sağlık harcamaları, sigorta ve idârî işlem mâliyetleri ile çevresel dışsallıklar, bu toplam yükü daha da artırmaktadır. Sonuç olarak trafik; Türkiye açısından yalnızca bir ulaşım sorunu değil; ekonomik verimlilik, kamu mâliyesi, çevresel sürdürülebilirlik ve toplumsal refah üzerinde eş zamanlı baskı oluşturan yapısal bir kalkınma sorunu olarak değerlendirilmelidir.

5.3.10. Uluslararası Karşılaştırmalar ve Türkiye’nin Konumu

Küresel ölçekte trafik sıkışıklığı ve kazaları, gelişmekte olan ekonomiler için sadece bir kentsel mobilite sorunu değil, aynı zamanda GSYH’yi doğrudan aşındıran makroekonomik bir krizdir. Türkiye özelinde, özellikle İstanbul gibi megakentler üzerinden yapılan projeksiyonlar, trafik sıkışıklığının yıllık mâliyetinin yaklaşık 10 milyar dolarına ulaştığını ve trafik kazalarının dolaylı mâliyetlerinin GSYH’nın %3,8’ine kadar yükselebildiğini göstermektedir (InBusiness, 2024; Topçu ve Çoruh, 2025). Bu veriler ışığında Türkiye, INRIX (2025) endekslerinde en yoğun trafiğe sahip ülkeler arasında üst sıralarda yer alarak Batı Avrupa ve Kuzey Amerika örnekleriyle olumsuz bir ayrışma sergilemektedir.

Uluslararası literatürde bu mâliyetler, "vakit kaybı", "yakıt israfı" ve "çevresel dışsallıklar" sacayağında analiz edilmektedir. Örneğin, Schrank ve diğerleri (2021) tarafından hazırlanan Urban Mobility Report, Amerika Birleşik Devletleri’ndeki tra-

fik sıkışıklığının yıllık mâliyetinin 190 milyar doları aştığını vurgularken, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde bu mâliyetin üretim verimliliği üzerindeki etkisinin çok daha yıkıcı olduğu görülmektedir. Victoria Transport Policy Institute (VTPI) tarafından yayımlanan raporlar, trafik kaynaklı "gizli vergilerin" özellikle lojistik mâliyetlerini artırarak ulusal rekabet gücünü zayıflattığını belirtmektedir (Litman, 2023). Ayrıca, World Health Organization (WHO) verileri, trafik kazalarının yol açtığı sosyoekonomik kayıpların düşük ve orta gelirli ülkelerde GSYH'nın %3'üne mal olduğunu teyit ederken, Türkiye'nin %3,2-%3,8'lik projeksiyonu küresel ortalamanın üzerinde bir risk teşkil ettiğini kanıtlamaktadır (WHO, 2023). Sonuç olarak Türkiye; ulaştırma politikalarını sürdürülebilirlik ve teknolojik entegrasyonla modernize etmediği sürece, trafik kaynaklı bu yapısal mâliyetler toplumsal refahı ve ekonomik büyüme potansiyelini sınırlamaya devam edecektir.

VI. Bölüm

Bütüncül Trafik Politikaları

6.1. Trafik Politikaları ve Gelecek Stratejileri

Yukarıdaki bölümlerde bahse konu edilen genel durumlar dikkate alındığında denilebilir ki Türkiye'nin trafik politikaları ve stratejisi, eğitim, kültür, sürdürülebilirlik, güvenlik ve akıllı ulaşım sistemlerine odaklanmalı, böylece trafik güvenliği, trafik sıkışıklığı ve özellikle de ölümlü kazaları azaltma hedefine bir adım daha yaklaşmış olur. Mevcut resmi belgeler olan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Eylem Planları, bu hedeflere ulaşmak için yol haritası çizmektedir. Bu belgelerde Türkiye için önerilen temel trafik politikaları ve stratejileri şunlardır kısaca şöyle özetlenebilir:

Bu hedeflerin ilki; aynı zamanda AB'nin kurumsal olarak da benimsemiş olduğu trafik kazalarında "Sıfır Ölüm" (Vision Zero) Vizyonu yaklaşımının benimsenmesi ve buna göre gerekli çalışmaların yapılması, yapay zekâ destekli kamera sistemleri ve mobil uygulamalarla trafik ihlallerinin (hız limitlerine uymama, alkollü araç kullanımı, emniyet kemeri takmama vb.) tespiti ve cezaların caydırıcı bir şekilde uygulanmasının sağlanması, kazaların yoğun olduğu "kara noktalar" olarak belirlenen yerlerde geometrik ve fizikî düzenlemelerin yapılıp yol yapım kalitesi ve bakımının sürekli iyileştirilmesi, özel araç kullanımını azaltacak ve çevre dostu alternatifleri teşvik edecek politikaların geliştirilmesi ve son olarak da özellikle de şehir içi ulaşımlarda toplu taşıma sistemlerinin (metro, tramvay, otobüs) sefer sıklığı, konforu ve erişilebilirliğinin artırılması için gerekli çalışmaların yapılmasının hedeflendiği vurgulanmıştır.

Bu politikaların ilgili kurumların iş birliği ve koordinasyonu ile uygulanması ve takibinin yapılması belirtilmiştir. Bu durum aynı zamanda söz konusu kamu kurumları arasındaki koordinasyon eksikliğini de giderecek olan önemli bir adımdır.

Son olarak vurgulamak gerekir ki trafik politikaları ve stratejileri kesinlikle kamuoyu baskısı ve popülist yaklaşımlarla belirlenmemeli, aksine son derece rasyonel gerekçelerle ve bilimsel verilerle uzun vadeli ve istişâre ile belirlenmelidirler. Bu konuda gerekli yasal altyapının yeterli olduğu rahatlıkla söylenebilir ancak uygulama eksikliklerinin de giderilmesi gerektiği dikkatlerden uzak değildir.

Dünyadaki başarılı uygulamalardan yola çıkarak, toplumsal ve bireysel düzeyde yeni tutum ve davranışların oluşumu için stratejiler belirlenmelidir.

Trafik politikaları ve stratejilerinin belirlenmesi hem altyapı hizmetlerini hem denetimi hem de eğitimi içeren bir alandır. Hatta denilebilir ki bir ulusal politika meselesidir. Bu mesele raporun önceki kısımlarında tespit edilen konuların dikkate alınmasını gerektirmektedirler. Bu yol haritası izlenirse görece daha işlevsel ve ya-

rarlı bir yol haritası ve stratejisi tesis edilebilir. Bir başka ifâdeyle Türkiye'nin trafik vizyonunu şekillendirecek olan esas referans konuyla ilgili çalışmalar ve tartışmalardır. Bu alandaki çalışmalardan elde edilen bilgilerle bir yol haritasının belirlenmesi gerekmektedir.

Gerek saha çalışmaları (anket ve odak grup görüşmeleri) gerekse konuya ilişkin erişime açık diğer resmî kaynaklar incelendiğinde; Türkiye'deki trafik sorununun derinleşmiş ve çok katmanlı bir yapı arz ettiği açıkça görülmektedir. Öne çıkan temel sorun alanları; eğitimdeki nitelik kaybı, denetimdeki süreksizlik, kurumlar arası koordinasyon kopukluğu ve toplumsal duygudaşlık yoksunluğudur. Bu tespitler ışığında oluşturulacak genel yol haritası, sorunun kök nedenlerini hedefleyen, kapsayıcı altı temel stratejiye dayanmalıdır:

Yerel Sahiplenme ve Kurumsal Bütünleşme: Öncelikle yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, meslek odaları ve vatandaşların sürece aktif biçimde dâhil edilmesi; trafik güvenliğinin merkezî politikaların ötesinde yerel ve toplumsal bir mesele olarak sahiplenilmesi. Akabinde çeşitliliği tek bir politik vizyon altında toplayacak merkezî bir üst akıl ve yetki birliğinin oluşturulması.

Veri Odaklı Karar Alma: Ulaşım politikalarının; anlık gözlemler yerine büyük veri analitiği (big data), bilimsel modellemeler ve uluslararası standartlarla belirlenmesi.

Kültürel Dönüşüm: Uzun vadede bireysel sorumluluk ve saygı temelli bir trafik etiğinin inşâsı için eğitim müfredatının ve kamu spotlarının psikososyal temellere dayandırılması.

Zeki Dijital Altyapı: Trafik akışının ve güvenliğinin; YZ destekli sinyalizasyonlar, dinamik hız yönetimi ve akıllı ulaşım sistemleri (AUS) ile optimize edilmesi.

Etkin ve Caydırıcı Denetim Mekanizması: Denetimlerin "dönemsel kampanya" mantığından çıkarılarak; 7/24 sürdürülebilir, tahmin edilemez ve şeffaf bir ceza sistemine dönüştürülmesi.

Eğitimde Davranışsal Derinleşme: Mevcut trafik eğitimlerinin bilgi aktarmaya odaklı yapısından çıkarılarak, yaşa ve risk profiline göre yapılandırılmış, deneyimsel ve davranış değişikliğini önceleyen bir modele dönüştürülmesi.

6.2. Türkiye'deki Trafik Politika Kurumları ve Aktörleri

Türkiye'de trafik politikaları, başlıca İçişleri Bakanlığı (Emniyet), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Yol/Araç), Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve Yerel Yönetimler gibi birçok kurumun yetki alanına dağılmıştır. Bu çok başlı yapı, genellikle yetki karmaşasına, veri paylaşımı eksikliğine ve bütüncül olmayan politikalara yol açabilmektedir. Bundan dolayı da bütün bileşenlerin içinde olduğu ve koordinesinin de Emniyet Genel Müdürlüğü'nün yaptığı Ulusal Trafik Güvenliği Kurulu var. Bu kurumun, etkin bir strateji için, tüm bu aktörleri koordine etmesi ve aynı zamanda da bağımsız ve bilimsel çalışmalar doğrultusunda faaliyet gösterecek bir müessesedir. Bu kurulun, yani Ulusal Trafik Güvenliği Kurulu'nun daha etkin ve verimli çalışmalar yapması için bir Trafik Enstitüsü'nün kurulması ve bu alanda akademik ve bilimsel çalışmaların yapılmasını teşvik edici bir rol üstlenerek konuya katkı sağlaması planlanabilir.

Zira mevcut olan durum görece dağınık bir görüntü vermektedir ve sürdürülebilir politikaların belirlenmesi için diğer kurumlarla verimli bir iş birliği sağlanamamaktadır. Trafik Enstitüsü, üniversiteler, STK'lar, meslek odaları ve diğer bileşenleri daha pratik bir şekilde iş birlikleri tesis edebilir.

Türkiye'deki trafik politikalarının belirlenmesindeki en kritik konulardan biri de kimi yerel yöneticilerin içine düşmüş oldukları popülizm çıkmazıdır. Belli bir kesimin veya lobinin trafiği içine alan konulardaki taleplerini dinlemeye kendini icbar etmek trafik sistemini zedeleyen uygulamaların gerçekleşmesine neden olabilir.

Trafik politikalarının belirlenmesinde temel parametreler, uluslararası güvenlik standartları, ekonomik mâliyet-fayda analizleri ve uzun vadeli sürdürülebilirlik olmalıdır. Ne yazık ki, Türkiye'de bu süreç sıklıkla toplumsal kamuoyu baskısının talepleri doğrultusunda ilerlemekte ve popülizm sorunu güvenliği baltalamaktadır.

Bu bölümde sunulan veriler, Türkiye'de trafik güvenliğinin; insan davranışları (eğitim, kültür, dikkat, hız, emniyet kemeri, cep telefonu kullanımı ve benzeri), denetim ve yaptırım mekanizmalarının etkinliği, yol ve araç standartları, kurumsal koordinasyon ve stratejik yönetim alanlarında eş zamanlı ve bütüncül müdâhaleler gerektirdiğini açık biçimde ortaya koymaktadır.

Temel çıkarımlar şu şekilde özetlenebilir:

- Ölümlü ve yaralanmalı kazaların çok büyük bir bölümü, sürücü ve yaya davranışlarıyla ilişkili oluş türlerinden kaynaklanmaktadır. Bu da I. Bölüm'de ayrıntılandırılan trafik eğitimi ve kültürü boyutunun ne kadar kritik olduğunu teyit etmektedir.

- Otoyol, devlet yolu ve il yollarında yıllar içinde yapılan iyileştirmelere rağmen, davranışsal risk faktörleri (aşırı hız, takip mesâfesi ihlâli, dikkatsizlik, alkol, cep telefonu kullanımı) giderilmeden, kazaların istenen ölçüde azaltılamadığı görülmektedir.
- Motosikletler ve özellikle moto kuryeler, kaza ve ölüm istatistiklerinde orantısız derecede yüksek risk grubunu oluşturmaktadır. Bu alan, ayrı bir politika başlığı ve mevzuat çalışması gerektirmektedir.
- Avrupa ülkeleri ile karşılaştırma, Türkiye'nin henüz araç sahipliği düşükken bile ölüm oranları bakımından dezavantajlı konumda olduğunu göstermektedir. Bu tablo, strateji belgelerinde belirtilen hedeflerin kâğıt üzerinde kalması, somut ve ölçülebilir adımlarla desteklenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin trafik güvenliği performansı, sadece ulusal bir kamu güvenliği meselesi değil; aynı zamanda uluslararası karşılaştırmalarda ülkenin yaşam kalitesini ve medenî standartlarını doğrudan etkileyen bir göstergedir. Bu nedenle, bir yandan verilerin düzenli ve şeffaf biçimde izlenmesi; diğer yandan da bu veriler ışığında eğitim, denetim, altyapı ve kurumsal kapasiteye yönelik bütüncül politikaların kararlılıkla hayata geçirilmesi gerekmektedir.

6.3. Dünyadaki Trafik İşleyişleri ve Çalışmaları

Uluslararası alandaki başarılı örnekler (örneğin, İsveç'in "Sıfır Vizyonu" veya Hollanda'nın "Sicher durch Design" - Tasarımla Güvenlik Yaklaşımları) incelenmelidir. Bu yaklaşımlar, kaza anında insan hatasını tolere edebilen mühendislik odaklı yolların tasarımını, sürücülerin hız ve dikkatini kontrol eden akıllı sistemleri ve çocukluktan başlayan kesintisiz eğitimi temel almaktadır.

Türkiye'nin bu küresel örneklerden çıkaracağı en kıymetli ders; trafik kazalarını değişmez ve kaçınılmaz bir olgu olarak görmek yerine, süreci mühendislik ve tasarım temelli bir yaklaşımla yönetmektir. Bu vizyon; riskli alanlarda hız yönetimi, bisiklet ve yaya ağlarının önceliklendirilmesi ve toplu taşımanın câzibesinin artırılması gibi somut ve yapısal adımlarla hayata geçirilmelidir.

6.4. Yeni Tutum ve Davranışların Oluşumu

Eğitim ve denetim kalıcı çözüm için yeterli değildir; yeni bir toplumsal etik oluşturulmalıdır. Yeni tutum ve davranışların oluşumu, bireysel sorumluluğu ve sosyal duyarlılığı artırmaya odaklanmalıdır.

Bu, medyada sadece kaza haberlerine değil, pozitif trafik davranışlarına ve empati bilincine odaklanan kampanyaların yaygınlaştırılmasıyla başarılabilir. "trafikte saygı benim kültürümdür" gibi sloganlarla desteklenen, okul ve iş yerlerinde düzenli olarak tekrarlanan farkındalık programları, saygı, sabır ve paylaşım temelinde yeni bir trafik etiğinin inşasına hizmet edecektir. Bu kültürel dönüşüm, sadece yasal zorunluluktan değil, içsel bir sorumluluktan kaynaklanan kalıcı güvenliği sağlayacaktır.

VII. Bölüm

Sonuç: Bütüncül Trafik Politikaları İçin Sürdürülebilirlik

Bu çalışma, Türkiye’deki trafik durumunun denetim, yönetim, eğitim, politika ve hukuk gibi hem birbiri ile ilişkili hem de birbirinden bağımsız olan konuları kapsayan geniş kapsamlı bir alana işaret ettiğini göstermektedir. Bu öneminden dolayı da kamunun birçok kurumunun iş birliği içinde belirlediği stratejik çalışmalar görülmektedir. Konuyu en kapsamlı şekilde içeren 2030 Strateji Belgesi önemli bir yol haritası niteliğindedir.

Burada altı temel strateji önerilmektedir: Yerel sahiplenme ve kurumsal bütünleşme; veri odaklı karar alma; kültürel dönüşüm; yapay zekâ destekli işleyiş ve dijital altyapı; etkin ve caydırıcı denetim; eğitimde davranışsal derinleşme.

7.1. Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye’de trafik, sadece mühendislik veya ulaşım yönetimi meselesi olmaktan çıkmış; sosyolojik, ekonomik, psikolojik ve kurumsal boyutlarıyla derinleşmiş yapısal bir kamu sorunudur. Bu rapor kapsamında gerçekleştirilen geniş ölçekli anket çalışması, odak grup görüşmeleri ve resmî verilerin ortak analizi, sorunun kökeninin tek bir nedene indirgenemeyeceğini, ancak insan davranışı ve sistem yönetimi ekseninde şekillendiğini açıkça ortaya koymuştur. Rapor boyunca ele alınan beş tematik başlık altında elde edilen bulgular, trafik güvenliği ve akışının iyileştirilmesi için bütüncül, çok bileşenli ve sürdürülebilir bir politika yaklaşımını zorunlu kılmaktadır.

Bu bölümde, raporun önceki kısımlarında sunulan analizler ışığında genel bir değerlendirme yapılarak; eğitim, denetim, altyapı, veri yönetimi ve politika stratejileri bağlamında bütünleşik sonuçlar ve uygulanabilir öneriler sunulacaktır. Ayrıca, dünyadaki başarılı trafik yönetimi örnekleri incelenerek Türkiye için öğrenilebilecek dersler ve uyarlanabilecek modeller tartışılacaktır.

7.2. Trafik Eğitimi ve Kültürü:

Davranışsal Dönüşümün Anahtarı

I. Bölüm’de vurgulandığı üzere, Türkiye’de trafik güvenliği sorununun merkezinde “insan faktörü” yer almaktadır. TÜİK verileri, ölümlü ve yaralanmalı kazaların %90’a varan oranlarda sürücü kusurundan kaynaklandığını göstermektedir. Anket sonuçları da katılımcıların %55,5’inin “sürücülerin dikkatsizliği ve trafik bilinci eksikliğini” en önemli sorun olarak tanımladığını ortaya koymuştur.

Odak grup görüşmelerinde ise, mevcut sürücü eğitim sisteminin büyük ölçüde “sınav odaklı” ve “ezberci” olduğu, trafik ahlâkı, saygı, sabır ve duygudaşlık gibi davranışsal bileşenlerin yeterince kazandırılmadığı vurgulanmıştır. Sürücü kurslarının çoğunlukla “ehliyet verme makinesi” olarak işlev gördüğü, MEB’e bağlı sınav komisyonlarının bazı kategorilerde teknik yetersizliği ve bazı bölgelerde ise “joker aday” gibi yapısal aksaklıklar sistemin güvenilirliğini zedelemektedir. Bu bağlamda, trafik eğitimi ve kültürüne yönelik çözüm önerileri şu şekilde özetlenebilir:

Eğitim Müfredatının Davranışsal ve Sürekli Hâle Getirilmesi: Trafik eğitimi, okul öncesinden başlayarak yaşam boyu devam eden bir süreç olarak kurgulanmalıdır. Müfredatta, başta insan faktörü olmak üzere “fantom trafik sıkışıklığı”, “güvenli takip mesâfesi”, “risk algısı” gibi kavramlara yer verilmeli; simülasyon, sanal gerçeklik ve sürüş psikolojisi eğitimleri yaygınlaştırılmalıdır.

Sürücü Kursu Sisteminin Reformu: Sürücü kurslarının denetimi ve akreditasyonu bağımsız bir kuruluş (örneğin Trafik Güvenliği Enstitüsü) tarafından yapılmalı; eğitmen yeterlilikleri sıkı bir şekilde takip edilmeli, pratik eğitim süreleri artırılmalıdır. Sınav sisteminde “sabit güzergâh” uygulaması kaldırılarak, adayların gerçek trafik koşullarında değerlendirilmesi sağlanmalıdır.

Toplumsal Farkındalık ve Kültürel Dönüşüm Kampanyaları: Medya, sosyal medya ve kamu spotları aracılığıyla “trafikte 3S: saygı-sabır-sorumluluk”, “yaya önceliği” ve “duygudaşlık” temalı kalıcı iletişim kampanyaları yürütülmelidir. Özellikle çocuklar ve gençlere yönelik interaktif eğitim içerikleri geliştirilmelidir.

Moto Kuryeler İçin Özel Eğitim ve Destek Programları: Moto kuryeler hem kırılğan bir çalışan grubu hem de trafikte yüksek risk taşıyan bir aktör olarak özel bir politika odağı hâline getirilmelidir. Zorunlu güvenlik eğitimleri, psikolojik destek ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi için sektörle iş birliği yapılmalıdır.

Trafik Yönetimi ve Denetimi (Adalet, Süreklilik ve Teknoloji Entegrasyonu): II. Bölüm’de işaret edildiği gibi, denetim mekanizmaları caydırıcılık ve adalet algısı bakımından kritik bir rol oynamaktadır. Anket verileri, katılımcıların %24,3’ünün trafik cezalarının caydırıcılığının artırılmasını talep ettiğini göstermekle birlikte, denetimlerin “eşit ve tarafsız” uygulanmadığı yönünde güçlü bir algı bulunmaktadır. Odak grup görüşmelerinde, “Sen benim kim olduğumu biliyor musun?” gibi ayrıcalık talepleri ve özel plaka uygulamaları, denetimin meşrûyetini zedeleyen faktörler olarak öne çıkmıştır. Ayrıca, denetim faaliyetlerinin çoğunlukla “ceza odaklı” ve “dönemsel” olduğu, süreklilik ve öngörülemezlik ilkelerinin yeterince benimsenmediği tespit edilmiştir. Teknolojik denetim sistemleri (kamera, radar, plaka tanıma) etkin bir şekilde kullanılsa da bu sistemlere müdâhale edilmesi veya

“kör noktaların” oluşturulması gibi yapısal sorunlar devam etmektedir. Bu bağlamda, trafik yönetimi ve denetimi alanında aşağıdaki öneriler sunulabilir:

Teknoloji Destekli, İnsan Odaklı Denetim Modeli: Yapay zekâ destekli akıllı ulaşım sistemleri (AUS) tüm kentlerde yaygınlaştırılmalı; trafik ışığı optimizasyonu, hız yönetimi, kaza öncesi uyarı sistemleri entegre edilmelidir. Ancak teknolojik altyapının şeffaf, tarafsız ve müdahaleye kapalı olması sağlanmalıdır.

Denetimde Süreklilik ve Öngörülemezlik: Denetimlerin belirli zaman ve mekânlarda yoğunlaşması yerine, rastgele ve sürekli bir şekilde yapılması sağlanmalıdır. Mobil denetim ekipleri, özellikle alkol/uyuşturucu, cep telefonu kullanımı, emniyet kemeri ve hız ihlalleri gibi yüksek riskli davranışlara odaklanmalıdır.

7.3. Cezai Yaptırımların Caydırıcı ve Rehabilit Edici Hâle Getirilmesi

Tekrarlayan ihlallerde cezaların kademeli olarak artırılması, psikoteknik değerlendirme ve zorunlu yeniden eğitim programları uygulanması önemlidir. Ölümlü kazalarda, yalnızca para cezası değil, ehliyetin uzun süreli iptali ve hukuki süreçlerin hızlandırılması gibi yaptırımlar devreye alınmalıdır.

Denetim Personelinin Eğitimi ve Statüsünün Güçlendirilmesi: Trafik polisi, jandarma ve zâbıta personelinin seçimi ve eğitimi, trafik özelinde uzmanlaşmaya dayalı olmalıdır. Personelin karşılaştığı sosyal ve siyâsî baskılara karşı yasal ve kurumsal koruma mekanizmaları geliştirilmelidir.

7.4. Yol ve Araç Standardı ve Kalitesi: Fiziksel Altyapının Güvenlik ile Bütünleştirilmesi

III. Bölüm’de ele alındığı üzere, Türkiye son 20 yılda bölünmüş yol ve otoyol ağlarında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Ancak anket katılımcılarının %46,3’ü “yol kapasitesi yetersizliği ve otopark sorununu” önemli bir sorun olarak belirtmiştir. Odak grup görüşmelerinde ise, yerel yollarda geometrik hatalar, yetersiz aydınlatma, işaretleme eksiklikleri ve yaya geçitlerinin yetersizliği gibi teknik sorunlar sıklıkla dile getirilmiştir.

Resmî veriler, kazaların sadece %0,29’unun yol kusurundan kaynaklandığını gösterse de bu oranın düşük olması, yol standartlarının yeterliliğinden ziyâde, sürü-

cü hatalarının çok daha baskın olduğunu göstermektedir. Yine de yol güvenliği açısından “kara noktaların” tespiti ve iyileştirilmesi, yaya ve bisikletli erişiminin güçlendirilmesi, otopark planlamasının akıllı şehir prensiplerine göre yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Araç güvenliği konusunda ise, özellikle eski araç parkının denetimi, periyodik muayenelerin sıkılaştırılması ve aktif/pasif güvenlik sistemlerinin zorunlu hâle getirilmesi önem taşımaktadır. Odak grup görüşmelerinde, araç muayene süreçlerinde yolsuzluk ve denetimsizlik iddiaları da dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda şu öneriler yapılabilir:

Yol Güvenliği Standartlarının Uluslararası Normlarla Uyumlu Hâle Getirilmesi: Özellikle yerleşim içi yollarda “trafik sakinleştirme” uygulamaları (hız tümsekleri, daraltılmış kesitler, yaya öncelikli alanlar) yaygınlaştırılmalıdır.

Akıllı ve Güvenli Kavşak Tasarımları: Kazaların yoğunlaştığı kavşaklarda geometrik düzenlemeler, yapay zekâ destekli sinyalizasyon sistemleri ve yaya geçitlerinin fiziksel korumaları artırılmalıdır.

Otopark Politikalarının Bütünleşik Planlaması: Kent içi ulaşım talebini yönlendirecek şekilde otopark arz ve kullanımının bütüncül bir planlama anlayışıyla ele alınması gerekmektedir. Bu kapsamda; otoparklarda süreye ve konuma duyarlı fiyatlandırma modellerinin uygulanması, düşük ücretten yüksek ücrete doğru kademeli ve talep yönetimi odaklı bir ücretlendirme sisteminin hayata geçirilmesi önem taşımaktadır. Yol kenarı parklarının fiziksel ve işlevsel kısıtlamalarla sınırlandırılması, dinamik ve dijital tabanlı otopark yönetim sistemlerinin yaygınlaştırılması ve şehir çeperlerinde konumlandırılacak park-et-devam-et (park and ride) alanlarının toplu taşıma ağlarıyla güçlü biçimde entegre edilmesi teşvik edilmelidir. Bu yaklaşım hem kent merkezlerindeki trafik yükünü azaltacak hem de özel araç kullanımından toplu taşımaya yönelimi destekleyecektir.

Araç Muayene ve Güvenlik Denetimlerinin Bağımsız ve Şeffaf Hâle Getirilmesi: Muayene istasyonlarının denetimi sıkılaştırılmalı, araçlarda ileri sürücü destek sistemleri (ADAS) gibi teknolojilerin kullanımı teşvik edilmelidir.

7.5. Türkiye ve Dünyadaki Trafik Durumuna İlişkin Veriler: Karşılaştırmalı Analiz ve Çıkarımlar

IV. Bölüm’de sunulan karşılaştırmalı veriler, Türkiye’nin trafik güvenliği performansının Avrupa ortalamasının gerisinde kaldığını göstermektedir. Türkiye’de bir milyon kişiye düşen ölüm sayısı 76 iken, AB ortalaması 47’dir. Daha çarpıcı olanı, Türkiye’de araç sahipliği (bin kişiye 189 araç) AB ülkelerine (400-700 araç) göre çok daha düşük olmasına rağmen, ölüm oranlarının yüksek olmasıdır. Bu durum, sorunun araç sayısından çok, eğitim, denetim, davranış ve sistem yönetimi kaynaklı olduğunu ortaya koymaktadır.

Ayrıca, motosikletlerin kazalardaki orantısız yüksek payı (%12 karışma, %22 ölüm) ve moto kuryelerin yapısal risk altındaki konumu, bu gruba özel politikaların acilen geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Dünya genelinde ise, trafik sıkışıklığı ve kazaların ekonomik mâliyeti giderek artmaktadır. İstanbul, küresel sıkışıklık endekslerinde üst sıralarda yer almakta; trafiğin neden olduğu sağlık sorunları, iş gücü kaybı ve çevresel mâliyetler milyarlarca lirayı bulmaktadır. Bu veriler ışığında:

Veri Tabanlı ve Şeffaf İzleme Mekanizmaları Geliştirilmeli: Trafik kazaları, ihlaller, sıkışıklık ve ekonomik mâliyet verileri düzenli, erişilebilir ve karşılaştırılabilir şekilde yayınlanmalı; akademik ve sivil toplum analizlerine açık hâle getirilmelidir.

Hedef Odaklı Performans İzleme: 2021-2030 Strateji Belgesi’ndeki “ölümleri %50 azaltma” ve “sıfır ölüm” hedefleri, yıllık ilerleme raporları ile izlenmeli, başarsızlık durumunda politikalar revize edilmelidir.

Ekonomik ve Sosyal Mâliyet Analizleri Yapılmalı: Trafiğin sağlık, çevre ve ekonomi üzerindeki dolaylı mâliyetleri hesaplanarak, politika öncelikleri bu verilere dayandırılmalıdır.

7.6. Trafik Politikaları ve Gelecek Stratejiler: Bütünleşik, Akıllı ve İnsan Odaklı Bir Yaklaşım

V. Bölüm’de vurgulandığı üzere, Türkiye’nin trafik politikaları çok aktörlü, koordinasyonsuz ve zamanla popülist müdahalelere açık bir yapıdadır. Mevcut strateji belgeleri (2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi) kapsamlı hedefler içerse de uygulama aşamasında kurumlar arası eş güdüm, kaynak tahsisi ve siyâsi irâdedeki tamamlayıcılık eksiklikleri yaşanmaktadır.

Odak grup görüşmelerinde dile getirilen “Ulusal Trafik Güvenliği Kurulu”nun etkinliğinin artırılması, bağımsız bir “Trafik Güvenliği Enstitüsü”nün kurulması ve politika belirleme süreçlerinin bilimsel verilere dayandırılması gerekliliği, bu bölümdeki önerilerin temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda gelecek stratejiler şu ana başlıklarda toplanmalıdır:

Kurumsal Yapılanma ve Koordinasyon: Trafik güvenliği alanında yetki ve sorumlulukları net, bağımsız, bilimsel bir üst kurul (Trafik Güvenliği Otoritesi) oluşturulmalı; tüm bakanlık, yerel yönetim ve STK’lar bu kurul çatısı altında koordine edilmelidir.

Akıllı Şehir ve Ulaşım Sistemlerine Geçiş: Yapay zekâ, büyük veri, nesnelerin interneti (IOT) tabanlı trafik yönetim sistemleri tüm büyükşehirlerde hayata geçirilmeli; toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımı önceliklendirilmelidir.

Sürdürülebilir ve Çevre Dostu Ulaşım Politikaları: Özel araç bağımlılığını azaltacak politikalar (ücretli otopark, trafik sıkışıklık ücreti, tam elektrikli araç altyapısı) geliştirilmeli; bisiklet ve yürüme altyapısı yaygınlaştırılmalıdır.

Politika Belirlemede Bilimsellik ve Katılımcılık: Politika süreçleri, toplumsal talep veya popülist söylemler yerine, veri, ekonomik analiz ve uzman görüşüne dayandırılmalı; vatandaş ve sivil toplumun katılımı sağlanmalıdır.

7.7. Dünyadaki Başarılı Trafik İşleyişleri ve Türkiye İçin Çıkarımlar

Dünya genelinde trafik yönetimi anlayışı; kazalara müdahale eden reaktif bir yaklaşımdan, kazaları henüz meydana gelmeden önlemeyi hedefleyen insan odaklı ve sistem temelli bir modele doğru evrilmiştir. İsveç, Hollanda, Singapur, Japonya ve Çin gibi ülkeler; trafik güvenliğini yalnızca sürücü davranışlarıyla sınırlamayan, yol tasarımı, teknoloji kullanımı, fiyatlandırma mekanizmaları ve kültürel normları birlikte ele alan bütünlüklü politikalar geliştirmiştir. Bu ülkelerde trafik; alışkanlık veya bireysel hata alanı değil, bilinçli tasarım, veri temelli yönetim ve uzun vadeli kültürel inşâ meselesi olarak ele alınmaktadır. Türkiye açısından bu deneyimler, trafik sorunlarının çözülebilir ve yönetilebilir olduğu gerçeğini açık biçimde ortaya koymaktadır. Bu bağlamda Türkiye için çıkarılabilecek temel dersler aşağıda verilmiştir:

- Trafik kazaları ve ölümleri kaçınılmaz sonuçlar değil, doğru tasarım ve politika tercihleriyle önenebilir kamusal riskler olarak ele alınmalıdır (İsveç – Vision Zero).

- Sorumluluk yalnızca sürücüye yüklenmemeli; insan hatasını tolere eden yol geometrileri, hız yönetimi ve güvenlik odaklı altyapı tasarımları hayata geçirilmelidir (İsveç ve Hollanda).
- Yol tasarımı, yalnızca araç akışını değil; yaya, bisikletli, engelli ve çocuklar gibi korunmasız yol kullanıcılarını merkeze alan bir anlayışla yeniden yapılandırılmalıdır (Hollanda - Safety by Design).
- Trafik sıkışıklığı ve yoğunluk, teknoloji ve fiyatlandırma mekanizmaları aracılığıyla yönetilmeli; akıllı ulaşım sistemleri, elektronik ücretlendirme ve gerçek zamanlı veri analizi yaygınlaştırılmalıdır (Singapur ve Çin).
- Denetim, görünür polis varlığına dayalı geçici bir uygulama olmaktan çıkarak; yapay zekâ destekli, 7/24 çalışan ve öngörülebilir elektronik denetim sistemleriyle kurumsallaştırılmalıdır (Çin - City Brain).
- Trafik eğitimi yalnızca bilgi aktarımı değil; değer, disiplin ve toplumsal sorumluluk bilinci kazandıran uzun vadeli bir kültürel süreç olarak ele alınmalıdır (Japonya).
- Ceza korkusuna dayalı uyum yerine; tasarımla, teknolojiyle ve kültürle desteklenen doğal uyum hedeflenmelidir.
- Türkiye'nin trafik politikaları, kısa vadeli tepkiler veya popülist baskılarla değil; bilimsel veriler, maliyet-fayda analizleri ve uzun vadeli sürdürülebilirlik ilkeleri temelinde şekillendirilmelidir.

7.8. Genel Sonuç ve Bütünleşik Öneriler

Türkiye'nin trafik sorunu, tek bir çözümle aşılamayacak kadar karmaşıktır. Ancak, rapor boyunca ortaya konan bulgular, sorunun merkezinde “insan ve sistem yönetimi” olduğunu göstermektedir. Eğitim, denetim, altyapı ve politika stratejileri birbirini tamamlayan unsurlar olarak ele alınmalıdır. Bu bağlamda, Türkiye için bir “Ulusal Trafik Dönüşüm Stratejisi” hazırlanmalı ve aşağıdaki adımlar kararlılıkla uygulanmalıdır:

Bağımsız Bir Trafik Güvenliği Otoritesi Kurulması: Yetki karmaşasını giderecek, veriye dayalı politika üretecek, kurumlar arası koordinasyonu sağlayacak ve performansı izleyecek bağımsız bir üst kurul oluşturulmalıdır.

Eğitimde Köklü Reform: Sürücü kurslarından okullara, medyadan toplumsal

kampanyalara uzanan bir eğitim seferberliği başlatılmalı; davranış değişikliği odaklı, sürekli ve interaktif eğitim modelleri hayata geçirilmelidir.

Akıllı ve Adil Denetim Sistemi: Teknoloji destekli, sürekli, öngörülemez ve tarafsız bir denetim mekanizması kurulmalı; cezaî yaptırımlar caydırıcı ve rehabilite edici olmalıdır.

Güvenli ve Erişilebilir Altyapı Yatırımları: Yol tasarımında güvenlik öncelikli hâle getirilmeli; yaya, bisikletli ve engelli erişimi güçlendirilmeli; otopark ve toplu taşıma sistemleri akıllı şehir prensipleri ile bütünleştirilmelidir.

Veri Tabanlı ve Şeffaf Yönetim: Trafik verileri düzenli, açık ve karşılaştırılabilir şekilde paylaşılmalı; politika kararları bu veriler ışığında alınmalıdır.

Toplumsal Katılım ve Kültürel Dönüşüm: Vatandaşlar, sivil toplum, özel sektör ve akademi, trafik güvenliği sürecine aktif olarak dâhil edilmeli; “trafikte saygı, sabır ve sorumluluk” toplumsal bir norm hâline getirilmelidir.

Uluslararası İyi Örneklerin Adaptasyonu: İsveç’in “Sıfır Vizyonu”, Hollanda’nın “Sürdürülebilir Güvenlik” modeli gibi başarılı yaklaşımlar, Türkiye’nin sosyokültürel bağlamına uyarlanarak pilot bölgelerde uygulanmalıdır.

7.9. Son Söz

Trafik, sadece ulaşım değil; bir yaşam kalitesi, kamu düzeni ve toplumsal saygı göstergesidir. Türkiye’nin trafik sorunlarını çözmesi, yalnızca kazaları ve sıkışıklığı azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda daha güvenli, daha adil ve daha yaşanabilir bir toplum inşâsına katkı sağlayacaktır. Bu dönüşüm, kararlı bir siyâsî irâde, kurumsal kapasite, bilimsel yaklaşım ve toplumsal sahiplenme ile mümkündür.

Esenler Belediyesi Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi olarak, bu raporun Türkiye’nin trafik güvenliği ve ulaşım yönetimi alanında yapılacak çalışmalarla veri, analiz ve öneri sunmasını; karar vericiler, uygulayıcılar ve kamuoyu için yol gösterici bir belge olmasını temennî ediyoruz.

Kaynakça

- Anadolu Ajansı. (2024). Karayolu güvenliği günü ve trafik haftası açıklamaları. *Anadolu Ajansı*. <https://www.aa.com.tr>
- Demir, A. (2025). *İstanbul ulaşımına bütüncül yaklaşım: Sorunlar, politikalar ve stratejik yaklaşımların değerlendirilmesi. ESAM Raporu*.
- InBusiness. (2024). İstanbul'un trafik maliyeti: Yıllık 10 milyar dolar. *InBusiness*. <https://www.inbusiness.com.tr>
- INRIX. (2025). *Global traffic scorecard 2024*. <https://inrix.com/scorecard/>
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2020). *2011–2020 karayolu trafik güvenliği stratejisi belgesi*. Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2022). *2021–2030 karayolu trafik güvenliği strateji belgesi*. Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını.
- Litman, T. (2023). *Evaluating transportation economic development impacts*. Victoria Transport Policy Institute.
- Öztürk, M. (2025, Kasım 1). İstanbul trafiğinde aşırı fosil yakıt tüketiliyor. *Independent Türkçe*. <https://www.indytrk.com/node/767399/t%C3%BCrki%C4%B1-yeden-sesler/i%C4%B1-istanbul-trafi%C4%B1-Finde-a%C5%9F%C4%B1-fosil-yak%C4%B1-t%C3%BCketiliyor>
- Schrank, D., Lomax, T., & Eisele, B. (2021). *2021 urban mobility report*. Texas A&M Transportation Institute.
- T.C. Resmi Gazete. (2012, 31 Temmuz). *Karayolu trafik güvenliği stratejisi ve eylem planı konulu 2012/16 sayılı genelge* (Sayı: 28370).
- Topçu, R., & Çoruh, E. (2025). External costs of road traffic accidents in Türkiye: The willingness-to-pay method. *Sustainability*, 17(21), 9514. <https://doi.org/10.3390/su17219514>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (t.y.). *Türkiye İstatistik Kurumu*. <https://www.tuik.gov.tr/>
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü. (t.y.). *Faaliyet raporları*. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/FaaliyetRaporu.aspx>
- World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

[illegible]

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
**YEREL YÖNETİM VE
AFET POLİTİKALARI KURULU**



Türkiye Trafik Durum Raporu

Türkiye’de trafik, sadece mühendislik veya ulaşım yönetimi meselesi olmaktan çıkmış; sosyolojik, ekonomik, psikolojik ve kurumsal boyutlarıyla derinleşmiş yapısal bir kamu sorunudur. Bu rapor kapsamında gerçekleştirilen geniş ölçekli anket çalışması, odak grup görüşmeleri ve resmî verilerin ortak analizi, sorunun kökeninin tek bir nedene indirgenemeyeceğini, ancak insan davranışı ve sistem yönetimi ekseninde şekillendiğini açıkça ortaya koymuştur.

Türkiye Trafik Durum Raporu, Türkiye’deki trafik durumunun denetim, yönetim, eğitim, politika ve hukuk gibi hem birbiri ile ilişkili hem de birbirinden bağımsız olan konuları kapsayan geniş kapsamlı bir alana işaret ettiğini göstermektedir.



T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI
YEREL YÖNETİM VE
AFET POLİTİKALARI KURULU



ESENLER
BELEDİYESİ

