

**TRAFİK SUÇLARININ SUÇ KURAMLARINDAKİ  
YERİ VE SOSYOLOJİK ANALİZİ**

**Yasemin CEYLAN  
(Yüksek Lisans Tezi)**

**ESKİŞEHİR 2015**

**TRAFİK SUÇLARININ SUÇ KURAMLARINDAKİ YERİ VE SOSYOLOJİK  
ANALİZİ**

**Yasemin CEYLAN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Sosyoloji Anabilim Dalı**

**Danışman: Prof. Dr. Serap SUĞUR**

**Eskişehir**

**Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Temmuz, 2015**

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Yasemin CEYLAN'ın "Trafik Suçlarının Suç Kavramındaki Yeri ve Sosyolojik Analizi" başlıklı tezi 06 Temmuz 2015 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan Sosyoloji Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.Serap SUĞUR

Üye : Prof.Dr.Aytekin GELERİ

Üye : Yrd.Doç.Dr.Temmuz GÖNÇ

Doç.Dr.Fatih TEMİZEL  
Anadolu Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdür Vekili

**Yüksek Lisans Tez Özü**

**TRAFİK SUÇLARININ SUÇ KURAMLARINDAKİ YERİ VE SOSYOLOJİK  
ANALİZİ**

**Yasemin CEYLAN**

**Sosyoloji Anabilim Dalı**

**Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temmuz 2015**

**Danışman: Prof. Dr. Serap SUGUR**

Bu çalışmanın amacı trafik suçlarının suç kuramları içindeki yerini tartışmak ve temelinde yatan sosyolojik nedenleri incelemektir. Çalışma 2013-2014 yılları arasında Eskişehir’de yürütülen bir alan araştırmasının verilerine dayanmaktadır. Nicel yöntemi izleyen araştırmanın verileri 300 anketle toplanmış, SPSS yardımıyla çözümlenmiş ve 12 yarı yapılandırılmış görüşme ile desteklenmiştir. Araştırmada cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir gibi değişkenlerin yanı sıra trafikte sürücü veya yaya olmanın trafik kazalarına ve trafik suçlarına yönelik düşünce ve davranışlar üzerindeki etkisini ortaya koymaya yönelik sorular sorulmuştur. Çalışmada ayrıca ölümlü veya yaralanmalı trafik kazası geçirmiş olma deneyiminin trafik suçlarına yönelik bakış açısı üzerindeki etkisi de araştırılmıştır. Bu amaçla, araştırmada özellikle kendileri veya yakınları ölümlü veya yaralanmalı trafik kazası geçirmiş olan katılımcılarla geçirmemiş olan katılımcıların trafik kazaları ile trafik suçlarının nedenlerine ve çözüm önerilerine yönelik görüşleri karşılaştırılmıştır.

Çalışmada trafik suçlarının sosyolojik nedenleri dört ana başlık altında toplanmaktadır. Bunlar; modern dünyanın maddi unsurlarıyla maddi olmayan unsurlarının eş zamanlı gelişmemesinin küresel ve ülke bazında yol açtığı sonuçlar, toplumda trafik kazalarına ilişkin kültürel bir hafızanın gelişmemiş olması, trafik suçlarının toplumda etnik, sınıfsal ve sosyal tüm kesimler ve gruplar tarafından işlenebilen bir suç olması ve son olarak trafik suçlarının kapitalist bir ekonomide satılabilir riskler olmamasıdır.

Bulgular cinsiyet, yaş, eğitim, meslek ve gelir düzeyi gibi değişkenlerin trafik suçlarına yönelik düşünce ve davranışları etkilediğini ortaya koymaktadır. Öte taraftan bulgular,



katılımcıların ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçirmiş olmalarının trafik kazaları ve trafik suçlarının nedenlerine ve çözüm önerilerine yönelik görüşleri üzerinde önemli bir etki yaratmadığını da ortaya koymaktadır.

Trafik suçlarının ışık ihlalinden taksirle ölüme sebebiyet vermeye kadar uzanan farklı suç türlerini içinde barındırması birçok suç kuramının kavramsal bütünleşmesiyle açıklamayı gerektirmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada trafik suçları caydırıcılık teorisi, rutin aktiviteler teorisi ile nötrleştirme teknikleri gibi bazı sosyal öğrenme ve süreç teorilerinin belirli kavramlarıyla açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Suç, suç sosyolojisi, suç kuramları, trafik kazaları, trafik suçları

**THE SOCIOLOGICAL CAUSES OF TRAFFIC OFFENCES AND THEIR  
SITUATION IN THE CONTEXT OF SOCIOLOGICAL THEORIES OF CRIME**

**Yasemin CEYLAN**

**Department of Sociology**

**Anadolu University, Graduate School of Social Sciences, July 2015**

**Adviser: Prof. Dr. Serap SUĞUR**

The purpose of this study is to discuss the place of traffic offenses in the sociological theories of crime and to examine the sociological reasons underlying traffic offenses. The study is based on data collected from a field research conducted in Eskisehir between the years of 2013-2014. Following quantitative method, the research data were collected through 300 questionnaires, resolved with the help of SPSS and were supported by 12 semi-structured interviews. During the research, some questions were asked to participants, in order to find out the impact of variables such as gender, age, education, occupation, income and also the fact of being a driver or pedestrian on participants views about traffic accident and traffic offences. For this purpose, opinions about the causes and solutions of traffic accidents and traffic offences of those participants who themselves or their relatives have had traffic accidents and those who had not had any traffic accident were compared.

Sociological causes of traffic offenses in this study are grouped under four main headings. These are; the global and local consequences which are caused by asynchronous development of material and non-material elements of modern world, the absence of a cultural memory in relation to traffic accidents, the fact that traffic offenses are a kind of crime that can be processed by all social classes and social groups and finally the fact that traffic offenses contain such kind of risks that cannot be sold in a capitalist economy.

Results reveals that variables such as gender, age, education, occupation and income level affects opinions and behaviours of participants about traffic offenses. On the other hand, the findings also reveals that having traffic accidents with fatal or injury does not have much effect on participants opinions about the causes and solutions of traffic offenses.

Traffic offenses host in different types of crimes ranging from violation of light to negligence causing death requires clarification with conceptual integration of many crime theories.

Therefore, this study attempt to clarify traffic offenses with the help of certain concepts of deterrence theory, routine activities theory and social learning theory with neutralization techniques.

**Key Words:** Crime, sociology of crime, theories of crime, traffic accidents, traffic offenses

## Etik İlke Ve Kurallara Uygunluk Beyannamesi

Bu tez çalışmasının bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumunda bilimsel etik ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterimi ve bu kaynaklara kaynakçada, yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Yasemin CEYLAN

## Önsöz

Tezimde ve hayatımda bana rehberlik eden, sadece akademik hayatta değil, hayatın her alanında “amasız”, “rağmensiz” insanları dinlemeyi öğreten değerli hocam ve danışmanın Sayın Prof. Dr. Serap Suğur’a teşekkür ederim. Bilginin paylaşıldıkça değerli olduğunu, öğrenmenin sonsuzluğunu, öğrenmek için yaşanan zorlukların keyfini yaşayarak öğreten, tezin özellikle veri analizi aşamasında yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Temmuz Gönç’e teşekkür ederim. Değerli katkılarından dolayı değerli hocam Sayın Prof. Dr. Aytekin Geleri’ye teşekkür ederim. Ayrıca katkılarından ve desteğinden dolayı hocam Sayın Yrd. Doç. Kasım Akbaş’a teşekkür ederim. Özellikle çalışmanın veri toplama aşamasında benimle çalışan eşim Ahmet Ceylan’a teşekkür ederim.

## İçindekiler

	<u>Sayfa</u>
Jüri ve Enstitü Onayı.....	ii
Öz.....	iii
Abstract.....	v
Önsöz.....	viii
Özgeçmiş.....	ix
Tablolar Listesi.....	xiii
Şekiller Listesi.....	xiv
Grafikler Listesi.....	xv
Kısaltmalar Listesi.....	xvi
1. Giriş .....	1
1.1.Amaç .....	4
1.2. Önem .....	6
1.3.Varsayımlar .....	6
1.4. Sınırlılıklar .....	7
1.5.Kavramlar .....	7
2. Alan Yazın .....	9
2.1.Suç ve Risk.....	9
2.2.Trafik Suçlarının Sosyolojik Nedenleri.....	12
2.3.Suç.....	18
2.4.Suç Kuramları ve Trafik Suçlarının Suç Kuramları İçerisinde Değerlendirilmesi.....	21
2.4.1. Klasik yaklaşım .....	21
2.4.1.1.Caydırıcılık teorisi.....	22
2.4.1.1.1. Caydırıcılık teorisi ve trafik suçları .....	23
2.4.1.2.Rasyonel tercih teorisi.....	25
2.4.1.2.1. Rasyonel tercih teorisi ve trafik suçları .....	26
2.4.1.3. Rutin aktiviteler teorisi ve hayat tarzı yaklaşımı.....	27
2.4.1.3.1. Rutin aktiviteler teorisi - hayat tarzı yaklaşımı ve trafik suçları. ....	28
2.4.2. Pozitivist yaklaşım.....	29

2.4.2.1.	Erken dönem biyoloji teorileri.....	30
2.4.2.2.	Modern biyoloji teorileri.....	30
2.4.2.3.	Pozitivist yaklaşım ve trafik suçları .....	31
2.4.3.	Psikolojik yaklaşım .....	33
2.4.3.1.	Psikolojik yaklaşım ve trafik suçları .....	35
2.4.4.	Sosyal yapı yaklaşımı .....	36
2.4.4.1.	Sosyal düzensizlik ve sosyal ekoloji teorileri .....	39
2.4.4.1.1.	Sosyal düzensizlik ve sosyal ekoloji teorileri ve trafik suçları .....	39
2.4.4.2.	Anomi ve gerilim teorileri.....	40
2.4.4.2.1.	Anomi ve gerilim teorileri ve trafik suçları.....	43
2.4.4.3.	Alt kültür teorileri .....	44
2.4.4.3.1.	Alt kültür teorileri ve trafik suçları.....	46
2.4.5.	Sosyal süreç yaklaşımları.....	46
2.4.5.1.	Ayırıcı birliktelikler (birleşenler) ve sosyal öğrenme teorisi...47	
2.4.5.1.1.	Ayırıcı birliktelikler(birleşenler), sosyal öğrenme teorisi ve trafik suçları.....	49
2.4.5.2.	Sosyal kontrol teorileri .....	50
2.4.5.2.1.	Sosyal kontrol teorileri ve trafik suçları .....	52
2.4.5.3.	Etiketleme teorisi.....	53
2.4.5.3.1.	Etiketleme teorisi ve trafik suçları.....	55
2.4.6.	Sosyal çatışma yaklaşımları .....	55
2.4.6.1.	Çatışma teorisi .....	56
2.4.6.2.	Radikal kriminoloji.....	57
2.4.6.3.	Feminist kriminoloji .....	57
2.4.6.4.	Sosyal çatışma yaklaşımları ve trafik suçları.....	58
2.4.7.	Bütünleşik suç kuramları .....	58
2.4.7.1.	Trafik suçlarının bütünleşik kuramlarla açıklanmasının nedeni.....	59
3.	Yöntem.....	61
3.1.	Araştırma Modeli.....	61
3.2.	Evren ve Örneklem.....	61

<b>4. Bulgular ve Yorum .....</b>	<b>63</b>
<b>4.1.Örneklemin Genel Özellikleri.....</b>	<b>63</b>
<b>4.2.Trafik Suçları ve Cinsiyet .....</b>	<b>65</b>
<b>4.3.Trafik Suçları ve Yaş .....</b>	<b>70</b>
<b>4.4.Trafik Suçları ve Eğitim .....</b>	<b>71</b>
<b>4.5.Trafik Suçları ve Meslek.....</b>	<b>72</b>
<b>4.6.Trafik Suçları ve Gelir.....</b>	<b>75</b>
<b>4.7.Trafik Suçları ve Sürücülük Deneyim.....</b>	<b>75</b>
<b>4.8.Seçilmiş Konularda Suç Algısı ile Suç Davranışı Arasındaki Benzerlik ve Farklılıklar.....</b>	<b>79</b>
<b>4.9.Trafik Suçları ve Devlet.....</b>	<b>85</b>
<b>4.10. Trafik Kazalarında Ölümün Algılanma Biçimi .....</b>	<b>88</b>
<b>4.11. Suç Kuramları ve Trafik Suçlarının Veriler Üzerinden Değerlendirilmesi .....</b>	<b>94</b>
<b>5. Sonuç, Tartışmalar ve Öneriler.....</b>	<b>106</b>
<b>5.1.Sonuç.....</b>	<b>106</b>
<b>5.2.Tartışmalar.....</b>	<b>108</b>
<b>5.3.Öneriler.....</b>	<b>111</b>
<b>Ekler .....</b>	<b>113</b>
<b>Kaynakça .....</b>	<b>135</b>



## Tablolar Listesi

Tablo 1.Trafik kazalarına oranlarına ilişkin Türkiye-Eskişehir karşılaştırması...61	61
Tablo 2. Örneklemin genel özellikleri.....64	64
Tablo 3.Yıllara göre sürücülerin cinsiyet dağılımı.....66	66
Tablo 4.Meslek gruplarının kadınlar trafik kaza yapma ihtimalleri ilişkin fikirleri.....73	73
Tablo 5. Mesleklere göre kaza karışma oranları.....74	74
Tablo 6.Mesleklerin göre toplam sürücü puanları.....74	74
Tablo 7.Trafik kurallarına uyma sıklığı.....82	82
Tablo 8.Katılımcıların trafik suçu algısı .....83	83
Tablo 9. Son 10 yılın trafik kaza istatistikleri.....91	91
Tablo 10. Gelir düzeyine göre trafik kazası sonucu ölümlere bakış.....93	93
Tablo 11. Daimi veya geçici sürelerle geri alınan sürücü belgesi sayısının yıllara göre dağılımı .....96	96
Tablo 12. Denetleme faaliyetleri.....97	97
Tablo 13. Sürücü ve yayalara uygulanan trafik cezaları (Türkiye Geneli).....98	98

## Şekiller Listesi

Şekil 1. Sürücü davranışlarını etkileyen koşullar.....	14
Şekil 2. Burgess'in yoğunlaşma bölgeleri modeli.....	37
Şekil 3. Sosyal düzensizlik teorisi.....	38
Şekil 4. R. Merton'un uyum modelleri.....	41
Şekil 5. Gerilimin kaynakları.....	42
Şekil 6. Sorunlu kontrol sistemleri.....	50
Şekil 7. Sapkın davranış tipleri.....	54
Şekil 8. Politika gelişimini etkileyen önemli organizasyonlar.....	87
Şekil 9. Suçun engellenmesi için yapılacak bütünleştirme.....	104

## Grafikle Listesi

<b>Grafik 1. Trafik kazalarında yakınıni kaybedenlerle kaybetmeyenlerin trafik suçlarının nedenlerine yönelik tutumları.....</b>	<b>77</b>
<b>Grafik 2.Yakınları maddi hasarlı kaza yapanların ve yapmayanların trafik kazasına bağlı ölümlere yönelik tutumları.....</b>	<b>79</b>
<b>Grafik 3. Cinsiyet- trafik kurallarına uymama davranışına bakış.....</b>	<b>81</b>
<b>Grafik 4. Sizce trafik kazası sonucu ölüm aşağıdaki ölümlerden hangisiyle eş değerdir? .....</b>	<b>92</b>
<b>Grafik 5.Trafik kazasına bağlı ölümleri hangisiyle tanımlarsınız? .....</b>	<b>93</b>

## Kısaltmalar Listesi

**EGM:** Emniyet Genel Müdürlüğü

**GDO:** Genetiği Değiştirilmiş Organizmalar

**LGBT:** Lezbiyen Gey Biseksüel Transseksüel

**TCK:** Türk Ceza Kanunu

**TOKİ:** Toplu Konut İdare Başkanlığı

**TÜİK:** Türkiye İstatistik Kurumu

**WHO:** World Health Organization

## 1. Giriş

Modernite toplumlarda hızlı yapısal dönüşümlere neden olmuştur. Bu dönüşüm ve değişim sonucu toplumsal hayattaki normlar, değerler ve kurallar arasındaki uyumsuzluklar yeni suç, sapma veya yeni normların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Modernitenin rasyonelliği ile yüz yıllardır içinde yaşanan kültürel yapının uyumsuzlukları bazı sorunlar ortaya çıkarmıştır. Modernlik, sürekli ilerleme ve gelecek için yaşama, dünyayı dönüştürme, doğayla mücadele etme ve doğaya hâkim olma fikirlerini içinde barındırır. Bunları gerçekleştirebilmek için ise modernliğin (modernitenin) öngörüye ihtiyacı vardır. Öngörü, bir yandan geleceği tahmin etmeyi barındırırken, diğer yandan kontrol etmeyi de içerir. Geleneksel toplumlarda yönetilemeyen ve öngörülemeyen tehlikeler, bilimin ve onun verilerinin ışığında riske dönüşür. Tehlikelerin risk kavramına dönüşmesi rasyonel insanın (aklın) tehlikeyi öngörülebilir hale getirmesi durumudur. Modern toplumun öngörmesi ve kontrol etmesi gereken risklerden biri de özellikle batıda sanayi devrimiyle, Türkiye’de ise 1950’lerde, kırdan kente yoğun göç dalgasıyla başlayan kentleşmenin doğurduğu sorunlardır. Bu çalışmanın konusu, kentleşmenin sonuçlarından biri olan (sonuçları açısından terörden daha ağır olan) trafik sorunudur. Trafik sorunu, cana ve mala karşı işlenen birçok suçtan daha ağır sonuçlar doğurmaktadır.

Yasalar toplumun ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkar ve dönüşür. Trafik suçu hukuki olarak suçtur; sonuçları itibariyle de toplumda sapma ya da suç olarak tanımlanması beklenmektedir. Fakat toplumda trafik suçlarına gösterilen tepkiler ve algılar diğer suç türlerinden farklıdır. Suçun hukuki ve siyasi yönleri olmakla birlikte kaynağı toplumdur. Toplumsal bir olgu olan trafik suçunun nedenleri, sonuçları ve çözümleri toplumu anlayarak ve açıklayarak ortaya konulmalıdır. Trafik suçunun nedenlerini ortaya koymaya çalışırken bireye bakmadan önce onun içine doğduğu toplum incelenmelidir. Toplulukların zihniyeti tek tek bireylerin zihni değildir (Durkheim, 1994: 21). Toplumsal cinsiyet rolleri, mesleklere atfedilen değerler gibi trafik suçlarına ilişkin bilgi de toplumda hazırdır. Durkheim toplumsal olguların dışsallık ve kısıtlayıcı özelliklerinin olduğunu belirtir. Bununla birlikte birey toplumsal olguları ne kadar benimserse o denli dönüştürme gücüne sahip olur (Cosser, 2008: 127-128). Modernite ile meydana gelen hızlı değişim

sürecinde toplumda anomik süreçler yaşanabilir. Fakat bu anomik süreçlerin ya yeni normlar/düzenlemeler ya da yeni suç/sapma kavramlarını ortaya çıkarması beklenir. Trafik suçları için bu anomik sürecin devam ettiği ve devam etmesinde maddi ve maddi olmayan toplumsal olguların etkisi olduğu açıktır. Toplumda trafik suçlarına/kazalarına, genelde de tüm kazalara yönelik kanaat affedici ve görmezden gelicidir. Kazalara bakış açısı bu suçları önemsiz ve kabahat düzeyinde görme eğilimindedir. İnsanlar kimlik bilgilerinin teröristlerin eline geçmesi ihtimalini, trafikte kaza yapma ihtimalinden daha fazla görmektedir. Bunun nedeni toplumsal olarak terör suçuna yönelik kaygının, trafik suçuna yönelik kaygıdan daha yüksek olmasıdır. Risk kaygısı bir bütün olarak toplumsal imgelemede gerçekleşmektedir. Bu imgelem hâkim toplumsal iklimin parçalarını şekillenmektedir (Furedi, 2001: 42-43). Buradan hareketle bu çalışmada trafik suçlarına, kazalarına ve sonuçlarına karşı toplumdaki egemen algılar, tepkiler/tepkisizlikler irdelenecektir.

Türkiye’de her geçen gün artan motorlu taşıtlarla birlikte trafik kazaları da artmaktadır. Sadece kaza ile sonuçlanan suçlardan müteşekkil olmayan trafik suçları modern toplumun en önemli sorunları arasında çözüm beklemektedir. Trafik suçları hemen herkesin işlediği ya da işleyebileceği ender suç türlerindedir. Bütün suç kuramlarında suç ötekiye ait bir davranıştır. Her suç kuramının bir ötekisi vardır ve suçu işleyenler o “ötekiler”dir. Trafik suçları ise herkesin işlediği, işleyebileceği, sınıfsal, ırksal ya da herhangi bir toplumsal kategoriye işaret etmeyen *ötekisiz suç*lardır. Bu suçun yaygınlığı toplumda ona yönelik duyarsızlığı ortaya çıkarıyor olabilir. Türkiye’de neredeyse her ailenin bir trafik kazası hikâyesi vardır. Ancak toplumu bu kadar çok ilgilendiren bir konuda sosyal bilimlerde yapılan çalışmalar oldukça azdır. Dünyada her yıl yaklaşık 1240000 kişi <sup>1</sup>Türkiye’de ise 10000 kişi trafikte hayatını kaybetmektedir. (ortalama 3000 kişi kaza mahallinde ölmekte, kaza sonrası ölümlerle ise bu rakam 10000 kişiye ulaşmaktadır.) 2008 yılı verilerine göre Türkiye’de 27 yılda 140000 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir.<sup>2</sup> Buna 2012 yılına kadar hayatını kaybeden 11000 kişi daha eklendiğinde bu rakam 151000’i bulmaktadır.

---

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) Erişim tarihi:03.04.2014)

<sup>2</sup> <http://www.trafiktedikkat10binhayat.com/> ( Erişim tarihi: 03.04.2014)

Bu çalışma, trafik suçlarını bütün olarak ele almakla birlikte özellikle trafik kazaları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Trafikin sürücü, yaya, yolcu, trafik polisi, diğer canlılar ve devlet olmak üzere farklı unsurları vardır. Bu çalışmada trafiğin sürücü ve yaya unsuru ele alınacaktır. Türkiye’de trafikteki toplam motorlu taşıtların %57’si otomobillerden oluşmaktadır<sup>3</sup>; bu nedenle çalışmada sadece otomobil sürücüleri araştırma kapsamına alınmıştır. Trafik suçlarının kurallara uymamak, kuralların uygulanmaması, trafik eğitiminin yetersizliği, alt yapı eksiklikleri gibi birçok nedeni vardır; çalışmada odaklanılan nokta ise, trafik suçlarının altında yatan toplumsal nedenlerdir. Dünyadaki trafik kazasına bağlı ölümlerin %82’sinin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde olması ekonomik ve kültürel nedenlerin trafik kazalarının temel nedenleri arasında olduğunu göstermektedir<sup>4</sup>. EGM verilerine göre trafik kazalarında insan kusuru (sürücü, yaya, yolcu) %98’dir.<sup>5</sup> Ancak insan kusuru üzerinde durularak sorun bireysel bir sorun olarak gösterilmektedir, oysa trafik sorunu toplumsal bir sorundur. Sorunun bireysel gösterilmesi toplumun trafik sorunlarına bakışını ve çözüm yöntemlerini etkilemekte ve şekillendirmektedir. Türkiye’de trafik sorununun birey üzerinden tanımlanması, kuramsal olarak da trafik suçlarının açıklanmasında ve çözümlenmesinde bireysel teorilerin ön plana çıkmasına neden olmaktadır. Oysaki toplumsal yapı ve süreçlerin doğurduğu bir sorunun çözümü yine bu yapı ve süreçler içerisinde aranmalıdır.

Toplumun trafik suçlarına ve kazalarına bakışı benzer suç ve eylemlere bakışından farklıdır. Cüceloğlu’nun da belirttiği gibi trafik kazasında ölen ne “şehit” tir, ne “kahraman” ona verilebilecek herhangi bir sıfat ya da madalya kültürümüzde yer almaz. Cüceloğlu (1995: 20) bu durumun nedenini diğer olaylar ve ölümlerle ilgili toplumsal bir hafızamızın olmasına fakat trafik ve sonuçlarıyla ilgili toplumsal bir hafızamızın olmamasıyla açıklamaktadır.

Bununla birlikte trafik suçları, Demirbaş’ın (2001:236) belirttiği trafik düzenini bozma; karayollarında meydana gelen taksirle ölüm ve yaralanmaların kapsamında değerlendirilmiştir. Bu hukuki farklılık, toplumsal algıda da ortaya çıkmaktadır. Hatalı sollama, sinyal vermeme, ışık ihlali yapma gibi trafik suçları, kazalara sebebiyet verdiği

<sup>3</sup> <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>(Erişim tarihi: 25.02.2015)

<sup>4</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)( Erişim tarihi: 25.02.2015)

<sup>5</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx> (Erişim tarihi: 14.04.2014)

ya da trafik düzenini bozduğu halde toplumda suç olarak algılanmamaktadır. Hukuki olarak da bakıldığında benzer bir durumla karşılaşılmaktadır. Herhangi bir trafik kuralı ihlali sonucu birinin ölüm ya da yaralanmasına sebep olan kişi trafik kuralı ihlalinin değil; taksirle öldürme ya da yaralamayla suçlanmaktadır (Ünver, 1996: 15). Araştırmanın pilot çalışmasında görüşülen eğitimli orta sınıf bireyler trafik suçunu sadece trafik magandalarının işlediğini ve trafik düzenini bozmanın suç olmadığını, suçtan çok bir kabahat olarak tanımlanması gerektiğini ifade etmişlerdir. Toplum nezdinde trafik kurallarının ihlali ancak bir kazayla sonuçlandığında suç olarak görülmektedir. Çalışmanın sorguladığı ve sorgulatmaya çalıştığı da trafik suçlarına karşı bakıştaki sorunlu toplumsal algıdır. Trafik suçlarına yönelik oluşan bu algı ya da Cüceloğlu'nun (1995: 20) trafik kazaları için kullandığı "bilinmeyen bir olay" trafik suçlarını meşrulaştırmakta ve görmezden gelinmesine yol açmaktadır.

Trafik suçları, kendi içinde kötülüğü barındıran ve evrensel denilecek düzeyde suç olarak kabul edilen *mala in se* (ahlaken suç) suçlarıyla toplumdaki hâkim erk ya da yasalarca yasaklandığı için suç kabul edilen *mala prohibita* (kanunen suç) suçlarının her ikisini de içinde barındırır. Evrensel bir suçun varlığı ve hâkim erkin suç olarak bir davranışı tanımlaması tartışmalı bir konudur. Bu tartışmaları hukuk felsefesi, etik ve antropoloji gibi alanlara bırakarak, bu çalışmada *mala in se* ve *mala prohibita* suçlarının varlığı kabul edilmektedir. Çalışmada teorik olarak da trafik suçlarının suç kuramları içerisinde yer almaması bir sorun olarak görülmektedir. Trafik suçlarının suç kuramları içerisinde değerlendirilmemesi, toplumdaki trafik kurallarının ihlal edilmesi ya da topyekûn trafik suçlarının suç olarak görülmemesinin akademik alandaki yansıması olarak değerlendirilebilir.

### **1.1.Amaç**

Bu araştırmanın amacı, trafik suçlarının suç kuramları içindeki yerini tartışmak ve trafik suçlarının altındaki sosyolojik nedenleri Eskişehir örneğinde incelemektir. Araştırma trafik suçlarına ve kazalarına yönelik toplumdaki genel kanaatin bu suçlar üzerindeki etkisini ortaya koymayı hedeflemektedir. Toplumdaki düzeni sağlayan normların ve kuralların ortadan kalkması sonucu ya da toplumsal hedeflere ulaşmadaki engeller suçun



ortaya çıkmasına neden olur. Maddi ve maddi olmayan toplumsal olgular suçta kaynaklık eder. Bu nedenle trafik suçunun nedenleri ve suçun kabul edilebilir düzeye düşürülmesi için bu toplumsal olguların suçla ilişkisi irdelenecektir. Trafik suçları bir kabahatten taksirli öldürmeye varan geniş bir suç skalasına sahiptir. Bu durum trafik suçlarının hem kuramsal hem de toplumsal olarak konumlandırılmasında sorunlar ve çelişkiler yaşanmasına sebep olmaktadır. Konuyla ilgili çalışmaların taranması ve araştırma bulgularının bu çerçevede tartışılması yoluyla trafik suçlarının suç kuramları içerisinde tam olarak konumlandırılmamasının sebebi ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu araştırma sürücü, yaya, yolcu, trafik polisi, ehliyet kursları ve devlet dâhil trafiğin bütün unsurları üzerinden toplumun trafik suçlarına bakışını, bireylerin bu suçlara karşı düşüncelerini, algılarını ve sunulan çözümleri irdelemeyi amaçlamaktadır. Bu amaç ekseninde araştırmanın genel problemleri şunlardır:

- Trafik suçlarına toplumun bakışı diğer suç türlerine bakışından farklı mıdır?
- Trafik suçlarının Türkiye’de çok olmasının altında yatan kültürel, ekonomik ve siyasal sebepler nelerdir?
- Trafik suçlarının işlenmesinde cinsiyete bağlı bir farklılık var mıdır?
- Sürücü veya yaya olmak trafik suçlarına karşı davranış ve düşüncelerde farklılık oluşturmakta mıdır?
- Toplumda trafik kazası sonucu ölümlere bakış ile farklı ölüm şekilleri arasında ölüme yüklenen anlam bakımından farklılık var mıdır?
- Bireyler trafik suçlarında suçlu olarak kimi veya kimleri görme eğilimindedirler?
- Trafik suçlarının işlenmesinde eğitim, sosyal statü ve demografik faktörler etkili midir?
- Bireyler trafik suçlarının çözümü için ne önermektedirler?
- Trafik kazası geçirme, trafik kazasında yakınına kaybetme ya da yakınının yaralanması gibi deneyimlere sahip bireylerle bu deneyimlerin herhangi birini yaşamamış bireylerin trafik suçlarına ve cezalarına yönelik algılarında ve bakış açılarında farklılıklar var mıdır?

## 1.2.Önem

Bu çalışmanın önemi öncelikle Türkiye’de her yıl ortalama 3000 kişinin hayatını kaybettiği trafik kazaları ve suçlarına ilişkin sosyolojik çalışmaların niceliksel açıdan yetersiz olmasıdır. Binlerce insanın hayatını kaybetmesine, yaralanmasına ve ekonomik olarak ciddi sonuçlar doğmasına yol açan bu konu sosyolojik olarak incelenmeye muhtaçtır. Bu çalışma hem toplumun trafik suçlarına bakış açısının ortaya konması hem de toplumun diğer suçlara gösterdiği duyarlılığı neden trafik suçlarına göstermediğini sosyolojik olarak irdeleyen ilk çalışmalardan biri olması bakımından önem taşımaktadır. Nitekim Emniyet Genel Müdürlüğü’nün verilerine göre Türkiye’de trafik kazalarının sebeplerinin %97’si insan kaynaklı iken trafikle ilgili 342 yüksek lisans ve doktora çalışmasının yalnızca 23 tanesi sosyal bilimler enstitüsünde yapılmıştır, kalanlar ise fen bilimleri enstitüsünde özellikle de mühendislikler alanında yapılmıştır. Ayrıca ulaşım konusu ile ilgili 809 yüksek lisans ve doktora tezi yazılmışken, bunların 268’i sosyal bilimler enstitüsünde yapılmıştır.<sup>6</sup> Sosyal bilimler enstitüsünde yapılan 268 tezin ise sadece iki tanesi -1995 ve 1996’da- sosyoloji bölümünde yapılmıştır. Bunlardan biri Yaşar Erjem’in (1996) doktora çalışmasıdır. Bu durum Türkiye’de trafik suçlarının nedenlerinin, sonuçlarının ve çözüm önerilerinin insan ve toplum merkezinin uzağında arandığının göstergesidir. Resmi veriler trafik kazalarının neredeyse tek suçlusu olarak insanı göstermektedir, ancak kazalar sadece o bireylerce işlenmiş tekil ve toplumdan bağımsız gerçekleşen olaylar değildir. Durkheim’in toplumsal olguların sebebi bireyde değil bireyi önceleyen olgularda aranmalıdır ifadesinden yola çıkılarak yapılan bu çalışma trafik sorununun toplumsal yönünü ortaya koyması bakımından önemlidir.

## 1.3.Varsayımlar

Bu araştırmada,

- Trafik suçları ve kazaları ifadesi sadece karayollarında meydana gelenlerle sınırlı olarak kullanılmaktadır.
- Trafik kazalarında Türkiye’deki yol kusuru oranı dünyadaki oranlarla çelişmekte ve kazalardaki kusur tespitinin nesnel olamayacağı varsayılmaktadır.

---

<sup>6</sup> <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim tarihi: 29.03.2014)

- Dünyada alt yapı kaynaklı kusur olarak alınan kategori, Türkiye’de yol kusuru olarak alınmaktadır.
- Trafik suçları TCK’nın 85, 89 (bu suçların sadece karayollarında işlenenleri), 179 ve 180. maddelerinin, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun ihlalleri ya da suç tanımlarını içeren bir kapsamda değerlendirilecektir.
- Kullanılan istatistiklerde trafik kazasındaki ölüm oranları kaza mahallinde meydana gelen ölümleri içerir, gerçek oranların ise daha yüksek olduğu varsayılmaktadır.
- Trafikte riskler ve suçlar değerlendirilirken *izin verilen riskler* trafik suçlarının dışında tutulmaktadır.

#### **1.4.Sınırlılıklar**

Bu araştırma Eskişehir’in Odunpazarı ve Tepebaşı ilçeleri ile sınırlıdır. Trafikğin unsurlarından sadece otomobil sürücüleri ve yayalar çalışmanın kapsamına alınacaktır. Trafik suçu işleyen kişilerin tespit edilmesi ve onlara ulaşmak hukuki olarak mümkün olmadığı ve etik açıdan sorunlu olduğu için örneklem olasılıklı olamayan örneklem tekniğiyle oluşturulmuştur. Dolayısıyla örnekleme trafik kazalarına karışmış sürücü oranları sınırlıdır; bu da araştırmanın bir diğer sınırlılığıdır. Üçüncü olarak sosyal bilimlerde ve sosyolojide trafik suçlarının çok az çalışılmış olması nedeniyle konuyla ilgili literatür sınırlıdır.

#### **1.5.Kavramlar**

**Suç:** hukuk kurallarının yasakladığı ve yapılmasına veya yapılmamasına cezai yaptırım bağladığı eylemdir ( Ejder, 2001:797).

**Trafik suçu:** “Trafik suçu iki şekilde ifade edilebilir. İlki trafiği tehlikeye düşürme, trafikte sarhoşluk, trafik kazasından kaçınma gibi, diğeri ise, başka şekilde işlenebilen suçların somut olayda (taksirle öldürme, yaralama gibi) trafikte sonuçlanmasıdır” (Demirbaş, 2001:236).

**Taksirli suçlar:** “İstenererek işlenen bir fiilden, fail tarafından istenmemiş olmalarına rağmen yasanın cezalandırdığı sonuçların ortaya çıkması durumundaki suçlardır” (Ejder, 2001: 832).

**İzin verilen risk:** Kara, hava, deniz trafiği, icra edilmeleri halinde zorunlu olarak başkalarını tehlikeye atan meslek ve kendi özgü kurallara tamamiyle riayet edilmesi halinde dahi yalnızca azalan fakat hiçbir zaman tamamen ortadan kalkmayan risktir (Ünver, 1996: 16).

**Ötekisiz suç:** Suçlu olarak herhangi bir statü, sınıf, birey, hasta ya da alt kültür grubunun işaret edilemediği, toplumun bütün bireylerinin suçlu olabileceği suç türüdür.

**Trafik kazası:** Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> 2918 Karayolları Trafik Kanunu <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.pdf>(Erişim tarihi: 05.02.2014)

## 2. Alan Yazın

### 2.1. Suç ve Risk

Modernliğin en önemli özelliklerinden biri geleceği öngörmek, hesaplamak dolayısıyla da kontrol etmektir. Moderniteye göre gelecekteki olasılıkları öngörmek, değerlendirmek ve kontrol etmek gerekir, çünkü doğa, çevre ve insan daha iyi bir yaşam için kontrol edilebilir, denetlenebilir. Bu durumda karşımıza risk kavramı çıkmaktadır. Giddens'a (2000: 37) göre geleneksel toplumlarda risk kavramı yoktur, zaten geleceği yönetmek gibi bir amaç olmadığı için ihtiyaç da yoktur. Modern toplumun doğayı, zamanı, mekânı ve insanı kendi halinde bırakamayacağı kadar çok sermayesi ve bunları denetim altına alabilecek, belirsizliklerini azaltabilecek rasyonel aklı vardır. Geleneksel toplumda nüfusun çoğunluğunun kırsalda yaşadığı ve tarımda çalıştığı bir toplumda riskler değil, tehlikeler söz konusudur. Engellenemez ve engellemek için doğayla mücadeleye de girilmemesi gereken tehlikelerdir. Fakat modern toplumlar kentte yoğunlaşmıştır, sermaye birikimi artmıştır. Artık kaybedeceği bir dönemin hasat ürününden fazlasıdır. Bu nedenle geleneksel dünyanın tehlikelerini ve modern dünyanın doğurduğu risklerin hesaplanması ve yönetilmesi gerekir. Kentleşmeyle birlikte modern dünyanın riskleri ve kaybedecekleri de hızla artmıştır. Risk kavramı geleceğin kontrol edilmesiyle biçimlenir. Giddens imal edilmiş ve dışsal risk olmak üzere iki tür risk kavramından söz eder. "*Dışsal risk*, dışardan kaynaklanan, geleneğin ya da doğanın sabitliklerinden gelen risktir (Giddens, 2000: 40)." *İmal edilmiş risk* ise, modern dünyanın ortaya çıkardığı sorunlar ve hesaplanamayan risklerdir. Modern insanın kendisinin ortaya çıkardığı riskler, dünyayı ve insanları dışsal risklerden daha çok tehdit etmektedir (Giddens, 2000: 41-47).

Risk kavramı ve risk toplumu kavramını açıklayan en önemli isimlerden biri Ulrich Beck'tir. Risk sözcüğü modern toplumun öncesinde cesaret, tehlike ya da kişisel riskler için kullanılır. Ancak günümüzdeki riskler küreseldir. Bilginin ve teknolojinin kullanımı veya kötüye kullanımı sonucu ortaya çıkmıştır. Beck'e (2001: 24-25) göre risk, modernleşmenin doğurduğu tehlike ve emniyetsizliklerle sistemli mücadelesidir.

Riskin kapitalizmle ilişkisi gözden kaçırılmamalıdır. Her şeyi satabilen kapitalizm risklerin de pazarını oluşturmuştur. Riskler üzerinden bir güvenlik endüstrisi oluşturulmuştur. Kısaca bu endüstrinin ürünlerine, güvenlik kameraları, kaskolar ve sigorta şirketleri, kişisel sağlık ürünleri, güvenilir gıda, güvenlik ve güvenilirliğe ilişkin uzmanlar örnek verilebilir. Kapitalizm modern toplumun risklerini daha görünür kılar ve risklerini ortadan kaldıramayacağı ama azaltabileceği fikriyle yeni ürünler satır.

Modernlik, insanlığa refah, rasyonel akılla hâkim olunabilecek doğa, evrensel standartlar, sınırsız bir ilerleme ve gelişme fikri, yenilikler, keşifler vaat etmektedir. Bu vaatlerini gerçekleştirirken, kendince kötü tanımladıklarını ortadan kaldırırken yeni modernlik kendi sorunlarını ve risklerini doğurmaktadır. Küresel ısınma, terörizm, trafik, hava kirliliği, kimyasal silahlar, yenilenemeyen kaynakların aşırı kullanımı bunlardan bazılarıdır. Bu sorunların ve risklerin en belirgin görüldüğü mekânlar nüfusun ve sermayenin de yoğunlaştığı kentlerdir. Ancak risklerle ilgili algısal bir sorun vardır. Risklerin gerçek boyutuyla toplumda verilen tepkiler arasında ciddi farklar vardır. Medyanın ya da toplumsal kodların inşasında etkili olan diğer unsurların neyin risk olduğunu belirlenmesi risklere karşı tutumumuzda etkilidir. Yetersiz beslenmeden ölen insan sayısı gıdalardaki toksik maddelerden ölenlerin sayısından daha fazladır (Furedi, 2001: 32). Ama görünür olan ikincidir. Giddens'a (2010: 14) göre modernlik bir risk kültürüdür. Modernlik sonuçlarıyla birçok riski hatta riskin kendisini toplumun hayatına sokmuştur. Trafik riskleri Giddens'in *imal edilmiş* risklerinden de, Beck'in sözünü ettiği risklerden de farklı bir risktir. Bu riskler hesaplanamaz ve tamamen öngörülemez risklerdir. Trafik risklerinin çoğuna bakıldığında trafik riskleri mekânsal olarak sınırlandırılabilir ve sonuçları aşağı yukarı öngörülebilirdir. Kalitesiz akaryakıt kullanımı ya da yoğun karbondioksit salınımlı araçların kullanımının doğurduğu risklerin mekânsal bir sınırlaması vardır; hava kirliliği çoğunlukla o mekânla sınırlıdır. Bir trafik kazasında ölüm, yaralanma ya da maddi hasar kaza mahallîni paylaşanlarla sınırlıdır. Fakat Giddens'ın ve Beck'in ifade ettiği riskler belli bir zaman ya da mekânda sınırlanamayan ve hesaplanamayan risklerdir. Bu nedenle modernliğin ve sanayileşmenin sonuçlarından biri olan trafik risklerini karayollarında meydan gelenlerle ve doğurduğu diğer risklerden bağımsız olarak değerlendirmemiz gerekmektedir.

Modern toplumlarda kültürün maddi ve maddi olmayan unsurları arasındaki bir bütünlük vardır. Modernleşmesini tamamlayamamış toplumlardaysa kültürel bütünlük bozulmuştur. Ekonomik, siyasal, teknolojik, kültürel ve demografik alandaki değişiklikler bu bütünlüğün bozulmasında etkilidir. Kentleşme düzeyinin artması, sosyal bağların zayıflaması, geleneksel ve modern normların çatışması suç oranlarını ve yapılarını etkilemektedir. Günümüzde gelişmiş ülkelerde suç oranları durağanlaşmış hatta bazı suç türlerinde azalma olmuştur (Kızmaz, 2012: 53). Gelişmekte olan ülkelerdeyse suç oranları hızla artmaktadır. Ülkemizde ve Ortadoğu’da da modernleşme süreciyle suç oranlarında artış gözlenmektedir (Kızmaz, 2012: 53-56). Modernleşme sürecinin piyasa koşullarının değişmesi, yeni toplumsal hedeflerin belirlenmesi, norm ve inançların değişmesi gibi farklı sonuçları cana ve mala karşı işlenen suçlarda artışa neden olmaktadır. Trafik suçlarında ise modernleşmenin iki sonucu etkilidir: normların değişmesi ve hızlı kentleşme.

Özellikle Türkiye’de ve dünyanın da birçok ülkesinde trafikteki riskler ve sonuçları terörden ya da radyasyon riskinden daha fazladır. Oysa toplumsal olarak bu olaylara verilen tepkiler olayların verdikleri zararla doğru orantılı değildir. Neyin, ne zaman ve hangi koşullarda risk olarak vurgulanacağı dönemin şartlarına ve iktidar söylemine göre değişebilir. Furedi’ye (2001: 32-33) göre risk bilincinin oluşmasında bir toplumsal dinamik vardır. İnsanların olaylara verdikleri tepkilerin arkasında inşa edilmiş bir bilinç vardır. Toplumda oluşan bilinç olaya karşı verilecek tepkinin düzeyini belirler. Riskin tüketime dönüşüp, pazarlanabilir olması, konu olan riskin görünürlüğünü artırır ve risk bilinci oluşmasında etkili olur. Kasko şirketlerinin ekonomideki payı arttığında trafik risklerinin algılanmasında farklılık söz konusu olabilir. Milliyetçiliğin, mezhepçiliğin ya da herhangi bir düşman ötekiye ihtiyaç olduğu ülkelerde terör, din, mezhep, siyasi bloklar görünür ve pazar oluşturabilecek riskler olabilir. Ancak trafik risklerinin oluşturabileceği pazar oldukça küçüktür. Trafik riskleriyle ilgili toplumsal hafızanın olmaması, risk bilincinin oluşmasının önündeki diğer bir engeldir. Toplumda terör, siyasi kutuplar denince insanların zihinde bunlara ilişkin bilgiler vardır. Radyasyon, GDO’lu ürünler ya da birçok sağlık riski gibi *imal edilmiş risklere* ilişkin yeni bilinç oluşmaktadır. Ancak bu durumlar trafikteki riskleri için geçerli değildir. Trafik bilincinin oluşmaması,

sonuçlarının görmezden gelinmesine, toplumda trafik suçlarının suç olarak algılanmamasına ve suçun meşruluk kazanmasına yol açmaktadır.

## **2.2.Trafik Suçlarının Sosyolojik Nedenleri**

Türkiye’de her yıl meydana gelen trafik kazalarında binlerce insan hayatını kaybetmekte, yaralanmakta ya da sakatlanmakta, çok sayıda aile ise tüm fertleriyle bir bütün olarak yok olmakta ya da parçalanmaktadır. Trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kazaları ile trafik suçlarının önlenmesi amacıyla Türkiye’de bugüne kadar çok sayıda çalışma ve faaliyet yapılmış ve yürütülmüştür. Öte yandan ilgili literatüre bakıldığında trafik kazaları ile trafik suçlarının nedenlerinin temel olarak sürücü hataları bazında birey odaklı bir yaklaşımla ele alındığı, toplumsal sistem bazında ortaya çıkan sorunlara ise yeterince yer verilmediği görülmektedir. Örneğin, aydınlatma hataları, trafik işaretlerinin yanlış ya da yetersiz olması, sürücü eğitimlerinin denetlenmemesi, cezaların uygulanmaması gibi sistemden kaynaklanan faktörlerin trafik kazaları ve trafik suçları üzerindeki etkileri yeterince ele alınmayarak ihmal edilmektedir. Bunun yanı sıra Türkiye’de toplumun trafik suçlarına ve kazalarına bakışı da kabahat, hata gibi masum bir davranış şeklindedir. Cinayet, hırsızlık ya da darp gibi görülmemektedir. Bu noktada bu çalışma, Türkiye’de trafik kazalarını ve trafik suçlarını ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel faktörlerin kapsandığı toplumsal ve sosyolojik bir yaklaşımla ele almaktadır.

Türkiye’de resmi rakamlara göre her yıl yaklaşık 3000 resmi olmayan rakamlara göre ise 10000 kişi ölmektedir. Yaralanmalar ve maddi kayıplar darp ve hırsızlık kadar ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Bu kadar önemli sonuçlar doğuran trafik suçlarının tek ve temel nedeni ise birey değildir. Öncelikle birey içinde bulunduğu toplum değerleriyle yetişir ve bireyin düşünce dünyası bu toplumun değerleriyle şekillenir. Her toplumun trafik suçlarına ve sonuçlarına yönelik tutum ve yaklaşımı suçun işlenmesinde etkilidir. Ayrıca toplumların gelişmişlik düzeyleri de trafik suçlarında etkilidir. 2004 Dünya Sağlık Örgütü’nün verilerine göre ölüm nedenleri sıralamasında gelişmiş ülkelerde trafik kazalarına bağlı ölümler dokuzuncu sırada yer alırken, gelişmekte olan ülkelerde (orta gelişmişlik düzeyindeki ülkelerde) altıncı sıradadır. Ayrıca trafik kazalarına bağlı ölümler dünya genelinde savaş ve şiddete bağlı (%40) ölümlerden sonra ikinci sırada (%31)



gelmektedir<sup>8</sup>. Dünya Yol Güvenliği 2013 raporuna göre de trafik kazalarına bağlı ölümler dünya genelinde ölüm nedenleri arasında sekizinci, gençlerin ölüm nedenleri arasında ise ilk sırada yer almaktadır.<sup>9</sup>

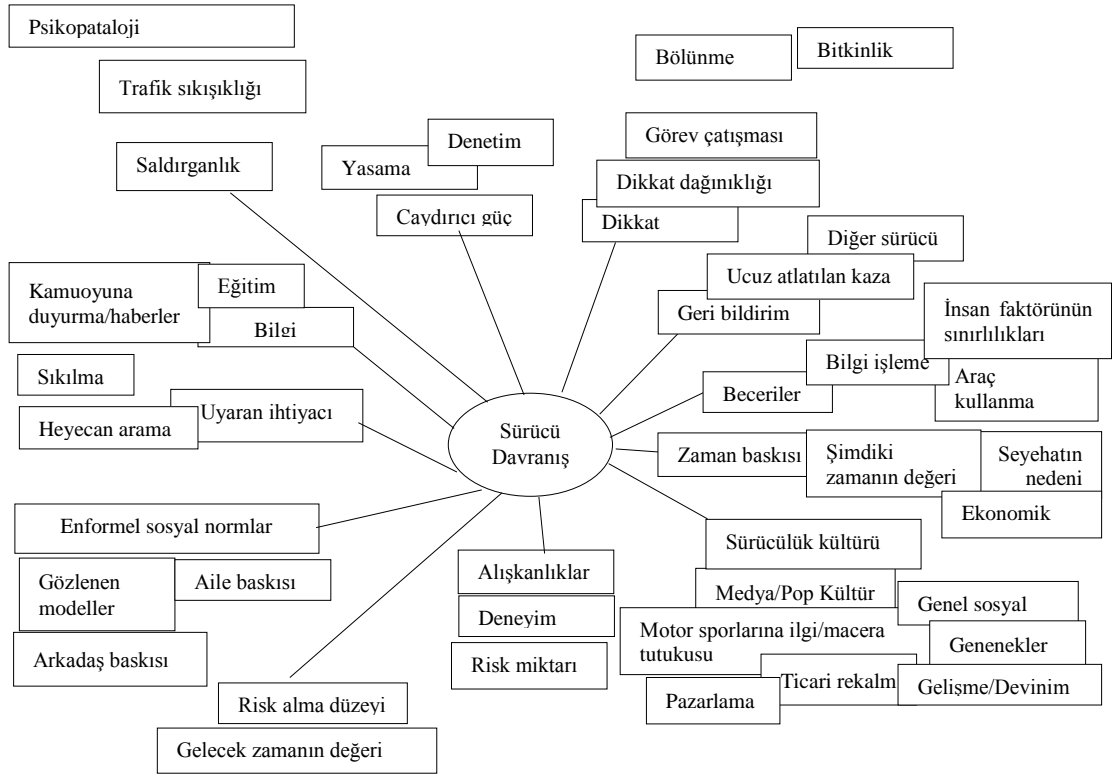
Loreno (1998) sürücülerin davranışlarını değiştirmek ve geliştirmek amacıyla alınması gereken tedbirleri *yönetmelik (hukuki yaptırımlar), uygulama, pekiştirme ve eğitim* olmak üzere dört temel unsur çerçevesinde ele almaktadır. Trafik suçlarının ve kazalarının azaltılması için yapılan çalışmalar birey odaklıdır. Bu alışma ise suçun kaynağının toplumda olduğuna işaret etmekte ve trafik suçlarının sosyolojik nedenlerini ortaya koymaya çalışmaktadır.

Trafik suçlarının nedenlerini birey, toplum ve devlet kökenli olarak üç başlık altında ele alabiliriz. Birey odaklı nedenler bazen psikolojinin bazen de tıbbın alanına giren, bireysel özellikler, hastalıklar, kişilik özellikleri ve bunların trafikteki etkileridir. Trafik suçlarının sosyolojik nedenleri ise bireyin yaşadığı toplum normlarıyla, kültürüyle şekillenen yaşam dünyasında suçun ortaya çıkmasına, suçun normalleştirilmesine yol açan nedenlerdendir. Bu çalışmada kazaya karışmış ve karışmamış sürücüler ile yayalarla yapılan anket ve görüşmelerle trafik suçlarının sosyolojik nedenleri açıklanmaya çalışılmıştır.

---

<sup>8</sup> [http://www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/2004\\_report\\_update/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/2004_report_update/en/) adresinden alınmıştır. Erişim tarihi: 14.04.2015)

<sup>9</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) (Erişim tarihi: 14.04.2015)



Şekil 1. Sürücü davranışlarını etkileyen koşullar

**Kaynak:** <http://www.drivers.com/article/170/> Erişim tarihi: 14.04.2015)

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü gibi sürücü davranışını etkileyen birçok neden, koşul vardır. Bu çalışmada ise trafik suçlarının ve kazalarının altındaki sosyolojik nedenler üzerinde durulmaktadır. Çalışmada, maddi hasarlar bir tarafa, Türkiye’de her yıl binlerce insanın ölümüne, yaralanmasına ve sakat kalmasına yol açan trafik kazalarının ve trafik suçlarının oldukça yaygın olmasında genel olarak toplumun söz konusu trafik sorununa ve trafik güvenliğine yönelik ilgi, bilgi ve bilinç düzeyinin düşük olmasının etkili olduğu savunulmaktadır. Bu bakımdan çalışmada başta ölüm, yaralanma veya sakatlanma gibi son derece ciddi sonuçlara yol açan trafik kazalarına ve trafik suçlarına toplumsal düzeyde yeterince ilgi ve duyarlılık gösterilmemesinin nedenleri de sosyolojik bir bakış açısıyla ele alınmaya çalışılmıştır. Gerçekten de toplumsal düzeyde bakıldığında, hırsızlık, gasp ve benzeri nitelikteki suçlarda suçluyu/zanlıyı temize çıkartacak argümanlara ihtiyaç duyulmazken her yıl oldukça ciddi oranda can ve mal kaybına yol

açan trafik kazaları ve trafik suçlarına karşı kamuoyunda farklı bir tutum sergilenenmekte ve söz konusu trafik suçları genellikle olağan karşılanabilmektedir.

Trafik suçlarının bireye bağlı nedenleri bireyin beceri, deneyim, kişilik özellikleri, fiziksel veya ruhsal rahatsızlıklar olarak sıralanabilir. Trafik suçlarının devlete bağlı nedenleri ise caydırıcı unsurların etkili bir şekilde devreye sokulmaması, yasama ve denetimde yetersizlikler, trafik eğitiminde etkinlik sağlayamama, karayollarında ve çevre düzenlemelerindeki eksiklikler olarak sıralanabilir. Trafik suçlarının topluma bağlı nedenleri ise sürücü kültürü, enformel sosyal normlar, çevre baskısı, medyayla oluşturulan trafik sistemi algısı (hız yapma ya da kural ihlallerini cesaretlendirici görüntüler), gelenekler, sosyal değişme, trafikteki rol modeller, dönemin toplumsal koşulları ( ekonomik kriz, sosyal patlamalar vb. ) olarak sıralanabilir. Trafik suçlarıyla bağlantılı olarak sürücü davranışlarını etkileyen koşullar yukarıdaki şekilde görüldüğü gibi sıralanabilir. Bu çalışmada ise Türkiye’de genellikle her yıl yüksek oranlarda seyreden trafik suçlarının temelinde aşağıda belirtilen toplumsal faktörlerin etkili olduğu savunulmaktadır.

1. Türkiye modern kültürün sanayileşme ve teknolojik gelişme boyutundaki maddi unsurlarına hızla entegre olurken, maddi olmayan unsurlar (sosyal kurumlar, değerler, normlar, sosyal alışkanlıklar, bilgi ve düşünceler) aynı değişme hızını gösteremediği için bir bakıma literatürde *kültürel boşluk/ gecikme*<sup>10</sup> (culture lag) olarak tanımlanan bir durum meydana gelmektedir. Daha açık bir ifadeyle, trafik suçlarının altında yatan nedenlerden biri trafik sistemindeki kültürel boşluktur denilebilir. Trafik modern dünyanın bir parçasıdır; trafik sistemi belirli kurallar ve standartlarla şekillenir. Ancak toplum modern dünyanın içinde bazı geleneksel tutumlar da sergiler. Geleneksel toplumda itimat (confidence) düşüncesi hâkimdir. Oysa modern toplumlarda güven (trust) düşüncesi hâkimdir. İtimat, benzer şeylerin aynı kalacağına sorgusuz sualsiz benimseme tutumu; güven ise risk koşullarının bilindiği varsayıldığı durumu ifade eder (Giddens,2010: 34). Trafikte de modernitenin öngörülebilir, hesaplanabilir olma özelliklerinin bir sonucu olarak güven düşüncesinin ön plana çıkması gerekir. Emniyet kemeri

---

<sup>10</sup>Kültürel boşluk/gecikme, bir toplumun teknik gelişmesi ile ahlaki ve hukuki gelişmesinin eş zamanlı olmamasını durumunu açıklayan Ogburn’un geliştirdiği bir kavramdır (Marshall, 1999, s. 445).

takma, kar lastiği kullanma, dzenli araç muayenesi yaptırma, oto koltuğu kullanma yksek gvenlikli araç kullanma, herhangi bir kaza sonucu doğacak zararın telafisi için yapılacak hukuki dzenlemeler ve son olarak trafik gvenliğini sağlama ve kazaları nlemeye ynelik uygulamalar bu gven dšncesinin trafikteki boyutlarından bazılarıdır. Ote taraftan geleneksel toplumlarda ise trafikte itimat dšncesi merkezli davranışlar sergilenir. Bu konuya ilişkin rnekler, aşağıda seçilmiş konularda suç algısı ile suç davranışı arasındaki benzerlik ve farklılıklar, trafik suçları ve lvm gibi blmlerde açıklanmaktadır.

Ote taraftan modernleşme kuramında adı geçen *kltrel gecikme*<sup>11</sup> yaklaşımından farklı olarak, başta bağımlılık okulu, dnya sistemi kuramı, kltre emperyalizmi ve benzeri eleştirel yaklaşımlara gvre daha az gelişmiş toplumlarda kltrel gecikme olarak tanımlanan durumun oluşmasının sorumluluğu bu toplumlara yklenemez. Nitekim eleştirel yaklaşımlara gvre Kapitalist sistem içerisinde az gelişmiş ya da gelişmekte olan lkelere pazar gzuyle bakılır. Bu bakımdan, gelişmiş lkelere az gelişmiş ya da gelişmekte olan lkelere alt yapı ve gerekli hukuki yapı oluşturulmaksızın uyumsuz teknoloji transferi yapılır. Ayrıca az gelişmiş ya da gelişmekte olan lkelere kitle iletişim araçlarıyla lks tketimi teşvik eden gelişmiş lkelere, bu sayede kendi pazarlarını canlı tutmaktadırlar (Erdoğan, 2000: 150). Sonuç olarak kltrel gecikme sadece az gelişmiş ya da gelişmekte olan evre ve yarı evre lkelere yetersizlik ve başarısızlığı değil, aynı zamanda kapitalist dnya dzeninin bir sonucudur.

2. Trafik suçlarının bir diğer sosyolojik nedeni ise, trafiğe ilişkin toplumda kltrel bir hafızanın ya da trafik riskleriyle ilgili risk bilincinin oluşmamasıdır. Yani trafik kazalarına bakışta bağlam neticenin nne geçmektedir. rneğin, trafik kazalarında ortalama gnde 12 kişi hayatını kaybetmektedir. Bu lvmeler trafik nedeniyle değil de terr veya mezhep ve benzeri ideolojik ve siyasi çatışmalar nedeniyle olsa idi, yani lvmn bağlamı farklı olsa idi lvmelere bakış ve tepki de

---

<sup>11</sup> Toplumda maddi kltre oğeleri manevi kltre oğelerine gvre daha kolay ve hızlı değişir; başka bir ifade ile manevi kltre oğeleri maddi kltre oğelerine gvre daha zor ve ağır değişir. Bylece iki kltre arasında bir fark oluşur ve kltredeki btynlk bozulur. İki kltre arasında oluşan bu farka 'kltrel boşluk (kltrel gecikme)' denilmektedir.

değişecektir. Her toplumda *iktidarlar* tarafından kutsal ya da intikam alınması gereken ölümler ve suçlar belirlenir. Bu tür terör, mezhep çatışması ya da ideolojik çatışmalarda kutuplar da iktidarlar tarafından belirlenir. Bu konulara ilişkin bilgi de iktidarlar tarafından inşa edilir. Toplumda bu bilgiyle kutupların birbirine yönelik tutum ve davranışları da belirlenir. Toplumda terör, ideolojik çatışma ve benzeri gibi durumlarda ortaya çıkan norm dışı davranışlarda ve suçlarda cezalandırma ya resmi hukuk yoluyla ya da kişilerin hukukuyla çözülmeye çalışılır. Ancak içlerinde devletin sorumluluklarının da yer aldığı, kimi zaman *iktidarların* aleyhine olan ya da iktidarlar için hiçbir getirisi olmayan konularla ilgili bazı suçlar ise yok sayılabilmektedir. Trafik suçları yok sayılan bu suçlar arasındadır. Farklı nedenlerle ve farklı biçimlerde ölüme sebebiyet verenlere toplumsal düzeyde gösterilen tepkiler ve sosyal yaptırımlar, bu ölümler trafik aracılığıyla olduğunda gösterilmemektedir (Mahmutoğlu vd., 2012: 431). Bu ölümlere toplumdaki tepki ölüm bağlamıyla değişmektedir. Özetle, toplum ölüm olaylarını bağlamlarına göre farklı şekilde yorumlayıp anlamlandırmaktadır.

3. Trafik suçlarının altında yatan bir diğer sosyolojik neden de trafik suçlarının yukarıda da belirtilen özelliklerinden dolayı toplumda herkes tarafından yapılabilen, hiç kimsenin kendini masum saymadığı olağan bir suç türü olarak görülmesidir. Bir suçun herkesçe işlenebilen yaygın bir suç olması, suçlularla herkesin empati kurabilmesini sağlamaktadır. İnsanlar aynı suçu kendilerinin de işleyebileceği düşüncesiyle suçluyu affedici sebepleri öne sürmektedirler. Hiç kimsenin masum olmadığı bir yerde “suçluya ‘ilk taşı atacak’ ” birinin olmaması, trafik suçlarının görünmez bir örtüyle örtülmesine neden olmaktadır.
4. Son olarak trafik suçlarının oluşumunu etkileyen bir diğer önemli faktör de trafik risklerinin modernitenin diğer risklerine oranla daha az satılabilir riskler olmasıdır. Trafik riskleri bütün topluma satılabilecek riskler değildir. Tereyağının sağlıksız olduğuna toplumu inandırıp, margarin satılabilir, ya da deprem korkusuyla kentsel dönüşüme insanlar ikna edilebilir. Aynı deprem korkusuyla TOKİ'nin denetimden uzak yapısına karşı toplumsal düzeyde ortaya çıkabilecek tepkinin önüne geçilebilir. Bu gibi örneklerde toplumun geneline satılabilecek ve

tüketime dönük risk korkusu inşa edilebilir. Trafik risklerinde ise böyle bir risk oluşturmak ve bunu tüketime dönüştürmek zordur. Otomotiv endüstrisi açısından daha güvenli araçlar üretmek, kaza yapma sıklığı ya da ceza alma durumlarına göre sürücülerin daha yüksek sigorta primi ödemeleri sigorta şirketleri açısından trafik riskleri pazarının genişleyebileceği sınırlı alanlardır. Bu açıdan bakıldığında trafik riskleri kârı düşük risklerdir. Konut sektöründeki rant ile karşılaştırıldığında, ranta dönüştürülebilirliği bakımından, trafik riskleri pazarı oldukça dar ve belirsizdir. Bu koşullarda kapitalist ekonomi açısından trafik riskleri, ranta dönüştürülebilirlik açısından yeterince kârlı değildir.

### 2.3.Suç

İnsanlar yasal ya da yasal olmayan kurallarla toplum içerisinde yaşarlar. İnsanların uyduğu ya da uymalarının beklendiği kanun, norm, gelenek, görenek ve adet benzeri birçok kural vardır. Bu kurallar zamanla değişebilir, genişleyebilir ya da daralabilir. Bir eylemin, durumun ya da olgunun kanunlara, normlara, geleneklere uymaması halleri için genel olarak sapma ve suç kavramları kullanılmaktadır. Sapma davranışı, kriminolojide sosyal normların ihlal edilmesi olarak tanımlanır (Adler vd.,2013: 13). Suçun, hukuki, kriminolojik ve sosyolojik nitelikleri vardır.“ *Kişisel alanı aşır kamusal alana giren ve yasak olan kural ya da yasaları çiğneyen, buna bağlı olarak meşru cezaların ya da yaptırımların uygulandığı ve kamusal bir otoritenin müdahalesini gerektiren fiiller suç sayılmaktadır*” (Marshall, 1999: 702). Bazı sapma davranışları suç kapsamına girerken bazıları ise girmez; suç olarak tanımlanan ancak sapma olmayan davranışlar da vardır. Sapma kapsamında olmayan suçlar için bazı trafik kurallarının ihlalleri örnek gösterilebilir. Genel olarak suç tanımı yukarıdaki şekilde yapılabilir, ancak suç davranışı üzerine başka tanımlamalar ve tartışmalar da vardır. Ceza hukuku ekseninde bakıldığında bir suç eyleminin *actus reus* ve *mens rea* olarak iki unsurundan söz edilebilir. *Actus reus* (suçun maddi unsurları), suç davranışının (hırsızlık, tecavüz ya da bir doktorun hastaya müdahale etmemesi gibi) eylem boyutu ya da yapılması gerektiği halde gerçekleştirilmeyen eylem yönüdür (Hollin, 1992: 1). *Mens rea* (suçun manevi unsurları) ise suçun daha çok zihni boyutudur, suç işleme niyeti ya da isteğidir. Bu istek kasten (purposely), bilerek (knowingly), dikkatsizlik ya da ihmal sonucu olmak üzere farklı

düzeylelerde olabilir (Vito vd., 2007: 7). Ceza hukukuna göre suç, biçimsel ve anatomik açıdan suç niteliği taşımalıdır. Başka bir ifadeyle, suçun hukuk düzeni açısından ceza yaptırımına bağlanmış olması gerekir. Bununla birlikte bir suçun işlenmiş sayılması için, tipe uygun, hukuka aykırı ve kusurlu bir eylem bulunması gerekir (İçel vd., 2012). TCK'ya göre suçun maddi, manevi unsurları ve hukuka aykırılık unsurları vardır (Açıkgöz, 2005:2-10). Suçun maddi unsurları, failin olumlu ya da olumsuz bir davranışta bulunarak dış dünyada bir değişiklik ortaya çıkarmasına sebep olan fillerdir (Yılmaz, 2012: 690). Örneğin, failin bir malı çalması, bir kişiyi yaralaması, kırmızı ışıkta geçmesi gibi eylemleri gerçekleştirmesidir. Suçun maddi unsurları fiil, netice, nedensellik bağı, fail, konu ve mağdurdan oluşur. Suçun manevi unsurları ise, kast, taksir, kast-taksir kombinasyonu ve amaçtan oluşmaktadır (Açıkgöz, 2005:2-8). Suçun üçüncü unsuru ise hukuka aykırılıktır. Bir fiilin suç sayılabilmesi için kanunda gösterilmesi ve bir ceza ile karşılanmış olması şarttır. Yani hukuka aykırılık, yasalarla getirilen emir ve yasaklara aykırı davranılmasıdır (Bakıcı, 2008: 15-16).

Türk Ceza Kanunu'nda suç (a) insanlığa karşı (b) kişilere karşı (c) topluma karşı, (d) millete ve devlete karşı suçlar olarak dört temel kategori altında sınıflandırılmaktadır<sup>12</sup>. Ayrıca suç kavramının başka bir sınıflandırması da, yukarıda belirtilen *mala in se* (ahlaken suç) ve *mala prohibita* (kanunen suç) şeklindeki suçlardır. *Mala in se* suçları kendi içinde kötülüğü barındırır ve evrensel denilecek düzeyde suç olarak kabul edilir (hırsızlık, cinayet gibi). *Mala prohibita* suçları ise bir toplumdaki hâkim erk ya da yasalarca yasaklandığı için suç kabul edilen davranışlardır (Vito vd., 2007: 8). Sigara içme yasağı ya da bazı trafik kurallarının ihlali bu kategoride değerlendirilebilir.

Suçların sınıflandırılmasında, yapılan sınıflandırmanın işlevselliği, amacı, hangi alanda yapıldığı ve coğrafya gibi birçok faktör etkilidir. Bu faktörler de farklı sınıflandırmalar ortaya çıkarmaktadır. Kriminoloji perspektifinden bakıldığında genel olarak suçlar, şiddet suçları (cinayet, tecavüz ve cinsel saldırı vb), asayiş suçları, (Vito vd., 2007); şahsa karşı suçlar, mala karşı suçlar, beyaz yakalı suçlar, organize suçlar ve terörizm (İçli, 2007) şeklinde tasnif edilmiştir. ABD'de Federal Araştırma Bürosu'nun suç endeksi cinayet ve taammüden adam öldürme, ırza geçme, soygun, şiddetli saldırı, ev soyma, çalma ve

<sup>12</sup> <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5237.pdf>(Erişim tarihi: 05.02.2014).

motorlu taşıt hırsızlığı olarak yedi suç göstergesinden oluşur (Marshall, 1999: 703). ABD Adalet İstatistik Bürosu suç türlerini şiddet suçları, mala karşı suçlar, uyuşturucu kullanımı ve suç, çete suçları, siber suçları, nefret suçları, kimlik hırsızlığı, saldırganın kullandığı silaha göre suçlar ve mekâna göre suçlar olarak sınıflandırmaktadır<sup>13</sup>.

Yukarıdaki farklı suç sınıflandırmalarına ve Türk Ceza Kanunu'na bakıldığında tez konusu olan trafik suçları bu sınıflandırmalarda doğrudan bir başlık altında açıklanamamaktadır. Trafik suçları Türk Ceza Kanunu'nun topluma karşı suçlar kapsamında 179 ve 180. Trafik güvenliğini tehlikeye sokma, trafik güvenliğini taksirle tehlikeye sokma ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde değerlendirilmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda tanımlı bazı trafik suçları şunlardır:

- Sürücü belgesini yanında bulundurmamak ya da sürücü belgesiz araç kullanmak
- Emniyet kemeri takmamak,
- Hız sınırlarını aşmak,
- Kanındaki alkol miktarı 0.50 promilin üstünde iken araç kullanmak,
- Işıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına ve sesli işaretlere uymamak,
- Seyir halinde sürücülerin cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanması,
- Asli kusurlu olarak, ölümlü sonuçlanan trafik kazalarına sebebiyet vermek,

Ayrıca trafik kazaları olması durumunda bu suça ilişkin genellikle TCK'nın vücut dokunulmazlığına karşı suçlar kapsamındaki 85. maddesi olan taksirle öldürme, 89. maddesi olan taksirle yaralama maddeleri çerçevesinde değerlendirilme yapılmaktadır. Kısaca trafik suçları trafik ışıklarına uymamadan taksirle öldürmeye varan geniş bir aralıkta yer almaktadır. Bu durum trafik suçlarının hem teorik olarak değerlendirilmesinde ve konumlandırılmasında hem de toplumsalda suç olarak algılanmasında muğlaklığa sebep olmaktadır.

---

<sup>13</sup><http://www.bjs.gov/>( Erişim tarihi: 05.02.2014)



## 2.4. Suç Kuramları ve Trafik Suçlarının Suç Kuramları İçerisinde Değerlendirilmesi

Suç kuramlarının gelişim süreci içerisindeki dönemin siyasal, ekonomik ve felsefi akımlarıyla paralellik göstermektedir. Suç kuramlarının sınıflandırmasında bazı farklılıklar olmakla birlikte içerik olarak bu sınıflandırmalarda benzerlik hâkimdir. Bu çalışmada genel olarak Vito vd. (2007) yeni bütünleşik kuramlar noktasında da Williams III ve McShane (1999) sınıflandırmaları kullanılacaktır.

### 2.4.1. Klasik yaklaşım

Kriminolojide klasik yaklaşım Fransız İhtilali öncesi keyfi hukuk uygulamalarına karşı doğmuş ve dönemin hâkim olan faydacılık yaklaşımının etkiyle de gelişmiştir. Bu döneme kadar Avrupa'da gerçek bir hukuk sistemi mevcut değildir. Cezalar ağır ve suçlar ise devlete, kiliseye ve krallığa karşı davranışlar olarak görülmektedir (Adler vd., 2013: 85-59). Bireyi devlete karşı koruyan hiçbir yapı olmadığı gibi, suçlar ve cezalar da bir standart, net bir tanım içermemektedir. Sonuç olarak keyfi işkenceler, net olmayan bir suçun cezası olarak uygulanmaktadır. Klasik yaklaşımın öncüleri olan Beccaria ve Bentham'ın getirdiği en önemli yenilik suç ve ceza dengesinin olması gerektiği anlayışıdır. Bu yaklaşıma göre suç bir rasyonel tercihtir, eğer suç için katlanılacak acı (maliyet) artırırsa fayda ve haz ilkesi doğrultusunda hareket eden insan suç işlememeyi tercih edecektir. Ayrıca suçlar ve cezalar tam olarak tanımlanmalıdır. Özellikle Beccaria günümüz ceza hukukunu bile etkileyecek ilkeler ortaya koymuştur (Beccaria, 2010). Beccaria'ya göre cezalar caydırıcı olmalıdır ve cezalar "*kesinlik, hızlilik ve şiddetlilik*" özelliklerine sahip olmalıdır (Sözer, 2012: 22).

Klasik yaklaşım ilk dönemlerinde devrim niteliğinde olsa da Beccaria ve Bentham'dan sonra 1970'lere kadar bu yaklaşımda etkili isimler ve çalışmalar yerini başka yaklaşımlara bırakmıştır (Vito vd., 2007: 55).

### **2.4.1.1. Caydırıcılık teorisi**

Klasik yaklaşımın öncüleri olan Beccaria ve Bentham insanı rasyonel, acıdan kaçan ve haz arayan bir varlık olarak tasvir eder (Vito vd., 2007: 56). Bu iki teorisyene göre de cezanın amacı suçluyu suç işlemekten caydırmaktır. Ayrıca ceza, suç işleme potansiyeli olan diğer bireylerin de suç işlemesinin önüne geçmektedir (Dolu, 2013: 22). Bu teori için genel, özel ve marjinal caydırıcı olmak üzere üç caydırıcılık şekli vardır. Genel caydırıcılık, toplumun cezanın kesin, hızlı ve şiddetli olduğunu görüp suçlu dışındakilerin de suç işlemekten vazgeçmesidir. Başka bir ifadeyle genel caydırıcılık, cezalandırmanın henüz hiç suç işlememiş olan kişiler üzerinde suç işlememeleri yönündeki etkidir. Fakat araştırmalar cezanın ağırlaşmasının suçu azaltmadığı gibi cezalandırmanın da gerçekleşmesinde sorunların ortaya çıktığını göstermiştir (Vito vd., 2007: 60). Özel caydırıcılık, tutuklamalar, mahkûm etme gibi cezanın maliyetini artıran etkilerle adalet sisteminin suçluyu suç işlemekten vazgeçirmesidir. Bununla birlikte özel caydırıcılığın/caydırıcıların amacı, suçlunun cezalandırma sayesinde tekrar suç işlemesinin önüne geçmektir. Marjinal caydırıcılık ise artan cezaların suçu azaltmasını sağlamasıdır (Vito vd., 2007: 57). Caydırıcılık teorisi önleme aşamalarından bazılarını içerisinde barındırır. Suç önleme proaktif, önleyici, tepkisel ve cezalandırıcı-ıslah edici aşama olmak üzere dört farklı aşamada gerçekleştirilebilir (Geleri, 2009: 78). Önleyici, tepkisel ve cezalandırıcı-ıslah edici suç önleme aşamaları genellikle caydırıcılık teorisi içerisinde değerlendirilebilir. Ancak ifadeyle caydırıcılık teorisi, insanların içinde var olan suç işleme istek ve eğilimini ortadan kaldırmaz; suça elverişli fiziksel koşulları ortadan kaldırarak ya da azaltarak suçun işlenmesini zorlaştırır (Geleri, 2009: 15). Caydırıcılık teorisi, suç ve sapma davranışlarına ilişkin norm geliştirmeyi ya da inşa etmeyi hedeflemez. Proaktif aşama caydırıcılıktan farklı olarak, suçlar meydana gelmeden suçlarının işlenmesine neden olan sosyal, ekonomik, siyasal, hukuki ve psikolojik unsurları tespit ederek bunların ortadan kaldırılması veya iyileştirilmesini hedefler (Geleri, 2009:100). Bu nedenle proaktif bir yaklaşımının suçları önlemede etkili olacağı düşünülmektedir.

Bentham'a göre cezalandırma ehveni şerdur. Ceza daha büyük kötülükleri def etmek amacıyla uygulanır. Cezalandırma kararı da toplum genelinin iyiliği temel alınarak verilir

(Dolu, 2013: 24) Cezalandırmanın istenmemesine rağmen başvurulmasının altında cezanın caydırıcı etkisi yatmaktadır.

Caydırıcılık teorisi 1970'lerde tekrar gündeme gelir, suçun rasyonel bir davranış olduğu düşüncesi yeniden tartışılır. Ayrıca Mark C.Stafford ve Mark Warr'un caydırıcılık teorisini yeniden formüle eder. Genel ve özel caydırıcılıklarda yaşanan deneyim, adalet sisteminin etkili işlemesi, suçlunun işlediği suçun ardından yakalanması ya da yakalanmaması, ceza alması; toplumda suçluların cezalandırıldığına dair inancın ve güvenin tesis edilmesi gibi durumların da etkili olduğu belirtilir (Dolu, 2010: 96-97).

Caydırıcılık teorisi suç kuramları içinde en eski yaklaşımlardan olsa da devletin vazgeçmediği bir yaklaşımdır. Caydırıcılık teorisiyle ilgili yapılan çalışmalar ceza ağırlaştıkça suçun azalmadığını hatta kimi zaman canavarlaştırma etkisi (brutalization effect) doğurabildiğini ortaya koymaktadır (Siegel, 2003: 556). Bununla birlikte caydırıcı unsurların kimin için ne kadar etkili olduğu başka bir tartışma konusudur. İdam cezası gibi cezaların caydırıcılık etkisi tartışılırken, hapis ve para cezalarının caydırıcılığı net değildir. Örneğin evsiz birinin hırsızlık ya da gasp suçundan hapse atılacak olması onu bu suçtan alıkoyar mı? Kırmızı ışık ihlalinde ödenecek para cezasının caydırıcılık etkisi aylık geliri farklı olanlar üzerinde (örneğin, Aylık geliri 5000 ya da 20000 lira olan biriyle asgari ücretle geçinen biri için) aynı mıdır? Caydırıcılık teorisinin etkin bir şekilde işlemesi, insanların cezalandırmadan kaçılmayacağını, adaletin hızlı işlediğini ve suçu göre ceza verildiğini bilmelerine bağlıdır. Son olarak da genel ve özel caydırıcılığın etkili olabilmesi için her suçun cezalandırılması ve bunun hem toplum hem de suçlu tarafından bilinmesi gerekir, yani adaletin gerçekleşmesi gerekir.

#### *2.4.1.1.1.Caydırıcılık teorisi ve trafik suçları*

Caydırıcılık teorisinin temel amacı suçu önlemektir. Bu amaç doğrultusunda bakıldığında trafik suçlarında tercih edilen temel yaklaşım da caydırıcılık teorisidir. Cezaların artırılması ile trafik suçlarının azalacağı varsayılır. Cezanın tek başına caydırıcı olup olmadığı tartışmalı bir konudur. Yukarıda da belirtildiği gibi cezaların kimin için ne derece caydırıcı etkiye sahip olduğu net değildir. Trafik suçlarının cezalandırılmasında

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda hafif para cezası, hafif hapis cezası, sürücü belgesinin geçici ya da tamamen iptali, ceza puan uygulaması şeklinde yer cezalar almaktadır. Bununla birlikte ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarında da taksirle ölüme ve yaralanmaya sebep olma suçlarının cezaları uygulanmaktadır. Trafik suçlarında caydırıcılık teorisinin etkili olabilmesi için öncelikle trafik suçu işleyen her vatandaşın suçun müeyyidesine katlandığından ve cezaların herkese uygulandığından emin olması gerekir. Dolu'nun (2013: 22) da belirttiği gibi her sene enflasyona bağlı olarak ağırlaştırılan trafik cezalarının, trafik kurallarının ihlal edilmesinin önüne geçememesi, bu cezaların eksik uygulanmasının bir sonucudur. Bununla birlikte para cezası uygulamasında para cezasının herkese eşit miktarda uygulanması bir yandan doğru iken diğer yandan cezanın caydırıcılığını sorunlu hale getirmektedir. Bireyin ödeyeceği ceza onun gelirinin üçte biri olan kişi ile gelirinin onda ya da yüzde biri olan birey için bu cezanın caydırıcılığı aynı olmayacaktır. Adaletin yavaş işlemesi de caydırıcılık teorisinin önündeki bir diğer sorundur. Suç işlenmesinde ceza verilmesinin uzun sürmesi caydırıcılık teorisinin genel caydırıcılık etkisini önemli ölçüde zayıflatmaktadır.

Ceza puanı uygulamasının herkese uygulandığı ve bir yıl içinde 100 ceza puanını dolduranların sürücü belgesine geçici el konulması işleminin gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespiti mümkün müdür? Yine cezanın uygulanması tartışmasına gelinmemektedir. Cezaların uygulanmasında mobeselerin ve bilgisayar sistemlerinin kullanımı güvenilirliği artırmaktadır. Gözetim ve denetimin insanların kurallara uymasında araç olarak kullanılması ayrı bir etik tartışmadır. Klasik yaklaşımın temel varsayımlarından biri bireyin suçu bilerek işlemesidir, fakat trafik suçlarının (özellikle de ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan kazalarda) cezalandırılmasında TCK'nın 85 ve 89. maddeleri olan taksirle öldürme ve yaralama suçları söz konusu olmaktadır. Her ne kadar taksir "*dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyerek gerçekleştirilmesi*" olarak tanımlansa da ya da bilinçli taksiri ortaya çıkarsa da bu eylemin rasyonel olup olmadığı net değildir. Hollin'in (1992: 1) söz ettiği suç davranışının bileşenlerinden biri olan *mens rea*'nın (suç manevi unsurları) trafik suçlarında var olup olmadığı nasıl belirlenebilir. Brown vd.,'nin (2013:182) suçun özelliğine göre caydırıcılık etkisindeki değişim tablosunda suçun *mala prohibita* (kanunen suç) olarak tanımlanmış suçlarda caydırıcılık etkisinin yüksek olduğu

ifade edilmektedir . Bu açıdan da bakıldığında caydırıcılık yaklaşımının eleştirel yanları olmakla birlikte trafik suçları için tek başına olmasa bile vazgeçilmez gözükmektedir. Trafik suçlarının tamamı için *mala prohibita* denilemez.

Kısaca özetlemek gerekirse, caydırıcılık teorisi trafik suçları ile mücadelede başvurulan en yaygın yaklaşımdır. Bu yaklaşımın etkinliği, kesinlik ilkesinin tespit edilebilirliği ve varlığı, adilliği, etik olup olmaması; eğer etkin bir yaklaşım ise bunun nasıl tespit edileceği muğlaktır. Ayrıca suçların maliyetinin artması ya da cezaların uygulanması her zaman etkin bir caydırıcılığın göstergesi olmak yerine suçun yer değiştirdiğini de ortaya koyuyor olabilir (Dolu, 2010: 100). Fakat proaktif bir yaklaşımla suça kaynak oluşturan unsurların iyileştirilmesi ya da ortadan kaldırılması trafik suçlarının önlenmesinde etkili olabilir.

#### ***2.4.1.2.Rasyonel tercih teorisi***

Rasyonel tercih teorisi klasik yaklaşımın temel varsayımlarını yeni bazı kavramlarla geliştiren, 1980'lerin sonrasına doğru özellikle Derek Cornish ve Ronald V. Clarke'in öncülüğünü yaptığı bir teoridir. Teorinin temel savı, bireyin suç davranışını gerçekleştirmeden önce suçun ona neye mal olacağını, suç işlediğinde kazanacağı ödülü/faydayı hesaplamasıdır. Cornish ve Clarke bu teoride iki karar verme türü arasında ayırım yapar: bireyin “suçla ilişkisi (criminal involvement)” ve “suç olayı (criminal event)” ile ilgili kararları (Vito vd., 2007: 67). Bireyin suçu işlemekle kazanacakları, kaybedecekleri, suç işlemek dışında alternatifleri ve suç eylemini gerçekleştireceği zaman, mekân ve suçun nasıl işleneceği şeklinde hesaplar yaptığı varsayılır. Rasyonel tercih teorisinde suç haz ya da fayda-maliyet analizinin ötesinde bir fırsat meselesidir (Clarke ve Cornish, 1985'den aktaran Dolu,2010, s. 93). Teoride fayda-maliyet analizi gibi ekonomik bir terimin yanında başka bir ekonomik terim olarak kullanılan sınırlı rasyonellik kavramı da kullanılır. Klasik yaklaşım doğrultusunda bireyler rasyonel olarak kabul edilir, ancak rasyonel tercih teorisi bu rasyonelliğin bilgiye tam sahip olmanın mümkün olmaması gibi sebeplerle sınırlı olduğunu ifade eder.

Rasyonel tercih teorisi, bireyin suçun sonuçlarını, getirilerini ve suç dışı alternatifleri hesaplamasının mümkün olmadığı konusunda eleştirilir. Ayrıca teori bütün suçları açıklamakta yetersizdir. Profesyonel hırsızlıklar ya da beyaz yakalı suçlar için rasyonel hesaplamaların yapıldığı düşünülebilir, fakat bir taciz, tecavüz, yankesicilik ve bunun benzer suçlarda bu hesaplamalar mümkün olmayabilir. Bununla birlikte suçlunun yaşadığı çevre, ekonomik koşulları, suç deneyimi, adalet sistemine ilişkin bilgi gibi çok sayıda faktör bu teoride göz ardı edilmektedir.

#### 2.4.1.2.1. Rasyonel tercih teorisi ve trafik suçları

Rasyonel tercih teorisi trafik suçlarının çeşitliliği içinde bazı trafik suçu türlerini açıklamaya yardımcı olurken, trafik kazaları söz konusu olduğunda bireyin rasyonelliğini tartışmalı hale getirmektedir. Işık ve şerit ihlalleri, sinyalizasyon ihmalleri, uykusuz araç kullanma, araç muayenelerini ihmal etme gibi bireyin yapması gerektiği halde yapmadığı eylemler için rasyonel tercihten söz edebiliriz. Sürücünün trafikte trafik kurallarını bilerek çıktığı varsayımı ile hareket ettiğimizde; sürücü suçun bilincinde karşısında göreceği cezayı bilmektedir ve yakalanma ihtimali doğrultusunda riskleri alarak suçu işlemektedir. Fakat alkol ya da uyuşturucu madde alarak araç kullanmak bir yandan rasyonel bir eylem olarak gözükürken bu maddelerin özelliği gereği rasyonelliği azalttığı ya da tamamen ortadan kaldırdığı durumlara teori cevap verememektedir (teori içinde trafik suçları tartışılmamaktadır). Ancak Siegel (2003:113) uyuşturucu kullanımı ve rasyonellik konusunu ele alırken uyuşturucu kullananların rasyonel kararlar verdiğini gösteren araştırmaların olduğunu ifade etmektedir. Burada dikkatten kaçmaması gereken bir husus bu suçların hırsızlık gibi suçlar olabileceğidir, ama uyuşturucu ya da alkol alarak araç kullanmak rasyonel bir eylemdir. Doğacak sonuçlar istemese bile “*kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi*” bilinçli taksir olarak tanımlandığı için Siegel’in ifadelerinin trafik suçları için de geçerli olduğu düşünülebilir. Bu hukukçuların vereceği bir karardır.

Trafik kazalarında kişinin kazayı yapmak niyeti, tercihi söz konusu değildir. Eğer kaza yapma niyeti söz konusu olursa bu durum trafik suçu olmaktan çıkıp kasten öldürme ya

da yaralama kapsamında değerlendirilir. Sonuç olarak özellikle trafik kazalarında işlenen suçları bu teori ile açıklamak mümkün değildir.

Klasik yaklaşımda önemli konulardan biri de suç ve ceza dengesinin olmasıdır. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 2012 trafik kazaları özet raporuna göre kazaların oluşunda sürücü, yaya ve yolcu olarak insan faktörü % 99,12 olarak verilmektedir<sup>14</sup>. Ancak Bedrettin Murat'ın (2010: 5) “Hukuki ve Cezai Sorumluluk Açısından Trafik Kazaları ve Trafik Kazalarının Tespitinde Yeni Bir Model Önerisi” adlı doktora tezinde belirttiği üzere bu verinin kendisi sorunludur. ABD, Fransa gibi gelirmiş ülkelerde alt kusurunun oranının %30, %26 olduğu dünya ortalamasının ise %22 olduğu belirtilmektedir. Bu verilerde Türkiye’de trafik kazalarında tespitin rasyonel yapılmadığını ve verilen cezaların suçla arasındaki dengesinin gözetilmediğini ya da gözetilemeyeceğini göstermektedir.

#### ***2.4.1.3. Rutin aktiviteler teorisi ve hayat tarzı yaklaşımı***

Rutin aktiviteler teorisi ve hayat tarzı yaklaşımı, diğer klasik suç yaklaşımları gibi suçlunun suç hedefi konusunda rasyonel bir tercih yaptığını kabul eder, ayrıca bununla birlikte suçun mağdurunu da yaklaşıma dâhil eder. Rutin aktiviteler teorisi suçluyu ve suç mağdurunu rutini araştırma kapsamına alır. Rutin aktiviteler teorisinin öncüleri Lawrence Cohen ve Marcus Felson'dur (Brown vd., 2013: 195). Cohen ve Felson, bir suç eyleminin zaman, mekân, nesne ve özne olan unsurlarını teorileştirmişlerdir. Bu teori kişiye ve mala karşı işlenen suçları açıklayabilmektedir. Cohen ve Felson üç temel değişken kategorisi tanımlamıştır: 1)  *motive olmuş suçlu*, 2)  *uygun hedef*, 3)  *hedefi suçtan koruyacak polis ve jandarma gibi koruyucu unsurların yokluğu* (Akers ve Sellers, 2013: 31). Rutin aktiviteler teorisine göre bu üç değişkenden herhangi birinin yokluğunda suç eylemi oluşmaz. Teoriye göre suçları azaltmak için kullanılacak en önemli strateji günlük yaşamda suç fırsatlarını azaltmaktır (Dolu, 2010: 119). Teori suçun azaltılmasında en önemli görevi kendilerini  *kolay (uygun) hedef* haline getirmemesi gereken potansiyel mağdurlara vermektedir (Kızmaz, , 2005: 170). Cohen ve Felson suç oranlarındaki artışı insanların günlük hayatlarındaki yapısal değişimlerle ilişkilendirir.

---

<sup>14</sup><http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TRAFIKKAZA%20OZETI2012.pdf>(14.03.2014)

Teori sadece belirli suçları açıklamaktadır. Ayrıca suç işleyen birey bu davranış için motive olmuştur ve rasyonel davranmaktadır. Bu durum suçun sosyal ve ekonomik boyutunu göz ardı eder, bunula birlikte motive olmuş suçlu sabit kabul edilirken mağdurun ya da hedefin uygun olması ve polis gibi koruyucuların eksikliği durumunun değişliğine göre suçun arttığını varsayar (Dolu, 2010: 128). Teori suçun azaltılması ya da engellenmesi için güvenlik tedbirlerine vurgu yapar. Ancak güvenlik tedbirlerinin alınması suçun yer değiştirmesine yol açabileceği gibi, özgürlük sorunları da doğurabilir. Bununla birlikte bu durum suç korkusu üzerinden güvenlik sektörünün genişlemesi ya da farklı sosyo-ekonomik düzeydeki insanların mekânsal olarak ayrılması sonucuna da yol açabilir.

Rutin aktiviteler yaklaşımıyla benzerlikler gösteren hayat tarzı yaklaşımı Michael Hindelang, Michael Gottredson ve James Garofalo tarafından geliştirilmiştir. Yaklaşım neden bazı insanların diğerlerine göre daha çok suça maruz kaldıklarını mağdurun (kurbanın) bilgisi üzerine temellendirerek açıklar (Vito vd., 2007: 70). Kısaca suç kurbanlarının suça maruz kalmalarının bu kurbanların (mağdurların) hayat tarzlarıyla ilişkilidir. Bireyin yalnız, bekâr, kadın, erkek olması, farklı bir etnik gruptan olması gibi birçok özelliği bireyin suça maruz kalmasında etkilidir.

#### *2.4.1.3.1. Rutin aktiviteler teorisi - hayat tarzı yaklaşımı ve trafik suçları*

Rutin aktiviteler teorisi ve hayat tarzı yaklaşımı mala ve kişiye karşı suçları açıkladığı için teorisinin detayına girilmemiştir. Bu yaklaşımdan suçun engellenmesinde polis ve jandarma gibi koruyucularının eksikliğini suça etkisini açıklamak amacıyla faydalanılabilir. Erjem'in (2007: 16) çalışmasında belirttiği polisin varlığının trafik suçunun işlenmesinde azalmaya sebep olması teoriyi doğrular niteliktedir, yine de teori trafik suçlarını tam olarak açıklamakta yetersizdir. Kırmızı ışıkta geçme, hatalı park, sinyalizasyon hatası, hatalı sollama gibi trafik suçlarında motive olmuş bir suçludan söz edilebilir. Ayrıca *motive olmuş suçlu* kavramı, trafik mağdurlarının davranışlarını açıklamak amacıyla kullanılabilir. Ancak kazayla sonuçlanan trafik suçlarında suçlu motive değildir, suçlu genellikle kasıtlı suç işlemez veya yaptığının hata olduğunu



düşünmez. Bu durum rasyonel bir davranış olarak nitelendirilemez. Teoriye göre suçlu “öteki”dir, ancak trafik suçlusu öteki değil, herkes devlet, şoför, yolcu, yaya herkes suçludur ve herkes potansiyel trafik suçlusudur. Bu teoride ve diğerlerinde suç her zaman bir “öteki”ye işaret etmektedir. Suçu işleyen bir grup, sınıf, kültür ya da hasta, sorunlu birey olarak gösterilir, fakat trafik suçunun toplumda ayırabileceği bir grup yoktur. Herkes bir trafik suçlusudur, sürücü, yaya, yolcu ya da devlet kuralları koymayarak, denetlemeyerek, alt yapıyı eksik yaparak veya hiç yapmayarak trafik suçlusudur. Kısacası trafik suçlarını “*ötekisi olmayan suç* olarak tanımlayabiliriz.

#### **2.4.2. Pozitivist yaklaşım**

Klasik yaklaşım (okul), suçun bireyin rasyonel bir tercihi olduğunu belirtirken, pozitivist yaklaşım suçun nedenlerinin ampirik veriler üzerinden tespit edilebileceğini savunur (Dolu, 2013: 24-25). Klasik yaklaşım, bireyin özür iradesine dayalı açıklamalar yaparken, pozitivist yaklaşım suçun altındaki biyolojik, psikolojik ve sosyolojik nedenleri araştırır. Ancak bu çalışmada birçok kaynakta olduğu gibi pozitivist yaklaşım başlığı altında sadece biyolojik teoriler ele alınmıştır (Vito vd., 2007; Akers ve Sellers, 2013; Adler vd., 2013; Chambliss ve Hass, 2012). Biyolojik yaklaşım, suç kuramları arasında en eski yaklaşımlardan biridir. Yaklaşımın temel tezi, suçun biyolojik olarak bazı insanların kodlarında olduğudur. Suçlular hep işaret edilen ötekilerdir. İlk dönem çalışmaların bazıları Darwin’in doğal seleksiyon teorisini suç davranışına uygulamıştır. Biyolojik teorilere göre suç davranışının nedeni insanın kendi kontrolünde değil, biyolojik ya da çevresel faktörlerdedir (Dolu, 2010: 147). Klasik yaklaşımın birey odaklı açıklamalarının ardından pozitivist yaklaşım bireyden bağımsız açıklamalar geliştirmiştir. İlk dönem biyolojik çalışmalarda suçun insanın fiziksel özelliklerine bağlı olarak bir nevi suçlu doğma olarak adlandırılan çalışmalar yapılmıştır. Çağdaş biyoloji çalışmaları ise hormonlar, gen çalışmaları, evlat edinme, ikiz çalışmaları ve aile çalışmaları gibi alanlara kaymıştır. Ayrıca pozitivist yaklaşımın sosyolojik ve psikolojik yaklaşımlara öncülük ettiği de söylenebilir.

### ***2.4.2.1.Erken dönem biyoloji teorileri***

Erken dönem biyoloji çalışmalarından suçun kaynağı bireysel değil insan dışı faktörlerde aranır. Lombroso'un çalışmalarından önce de suçun kaynağını biyolojik olarak açıklayan çalışmalar olsa da bu alanda en etkili olan çalışmalar Lombroso'un çalışmalarıdır (Vito vd., 2007: 82). Çalışma özü itibariyle Darwin'in doğal seleksiyon kavramının kriminolojiye uygulanmasıdır. Lombroso (1835-1909) klasik kriminolojinin rasyonel tercih açıklamasını reddederek, suçun kaynağında biyolojik ya da çevre faktörlerinin etkili olduğunu savunur. Lombroso suç işleyen bireylerin farklı bir biyolojik yapıya sahip oldukları için suç işlediklerini savunur (Brown vd.,2013:221). Lombroso ilk dönem çalışmalarında suçlu doğma kavramı üzerinde durur; suçluyu belirli fiziksel özelliklere sahip "aktivistik" bir insan olarak tanımlar. Daha sonraki çalışmalarında iklim, hava sıcaklıkları, mevsim, gayri meşru ilişki, din, hastalıklar, göç hareketleri ve de çevresel ve sosyal faktörlerin etkilerinden söz etse de suçun kalıtımsal olduğu fikrini terk etmez (Dolu, 2010: 151). Lombroso'nun yanı sıra bu alanda araştırmaları olan Enrico Ferri (1856-1928), Raffaele Garofalo (1852-1924), Charles Goring (1870-1919), Earnest A. Hooton ( 1887-1954) ve William Sheldon (1898-1977) gibi önemli isimler de vardır (Brown vd., 2013: 223-227). Kriminolojide bu yaklaşımlara bakarken dönemin siyasi ve felsefi ortamı gözden kaçırılmamalıdır; dönem bilimselliğinin ve determinizm etkili olduğu, bilimde doğrulama metodunun hâkim olduğu bir dönemdir. Ferri, Garofalo, ve Lombroso gibi araştırmacılar suçun kaynağını kalıtım olarak açıklarlar. Kretschmer ve Sheldon da suçu vücut yapıları üzerinden açıklarlar (İçli, 2007: 77-79).

Erken dönem biyoloji çalışmaları determinist olmakla ve de sosyolojik, ekonomik ve çevresel birçok faktörü görmezden gelmekle eleştirilir. Ayrıca bilimsel anlamda örneklemelerin doğru seçilmediği ve çalışmaların test edilebilirlikten uzak olduğu gibi konularda eleştirilir(Akers ve Sellers, 2013: 45-46).

### ***2.4.2.2.Modern biyoloji teorileri***

Modern biyoloji teorileri doğuştan suçlu fikrinden uzaklaşmakla birlikte suçun kaynağını bir gen veya hormon benzeri biyolojik kökünde aramaktan vazgeçmemişlerdir. Modern

teorilerin en önemli katkısı suçun sadece bir nedene bağlanamayacağı fikrini ortaya koymalarıdır. Modern biyoloji teorilerinde suçun kaynağı ile ilgili olarak, 1) davranışsal genetik, 2) suçun biyolojik korelasyonu, 3) biyososyal teoriler ve 4) suçun evrimsel olarak açıklanması olmak üzere dört temel alanda tartışmalar yapılmaktadır (Vito vd., 2007: 89).

Davranışsal genetik açıklamaları temelde biyolojik yaklaşımın sorduğu “suçluluk genetik olabilir mi?” sorusunun cevabını arayan çalışmaları içerir. Davranışsal genetik açıklamaları aile, ikiz, evlat edinme ve moleküler genetik çalışmaları çerçevesinde gelişir. Aile çalışmalarında suçluluğun aileden çocuklara aktarıldığı, suçlu ailelerin çocuklarının da suçlu olduğu öngörülmektedir. Çalışmalar bu hipotezi doğru gibi göstermekle birlikte eleştiriler de almıştır (Vito vd., 2007: 89). Çalışmalarda çocukların sosyalleşme süreçleri ile ekonomik ve kültürel faktörler göz ardı edilmiştir, ayrıca suçlu gen gibi bir bulgu da ortaya konmamıştır (Dolu, 2010: 169). İkiz çalışmalarında suçluluğun genetik kodları birbirine çok yakın olan ikiz kardeşlerle yapılan çalışmalardır ve bu çalışmalar da anlamlı sonuç vermemiştir (Dolu, 2010: 169).

Modern biyoloji açıklamaları incelendiğinde hormonların, genetik yapının, beslenmenin ve beyin fonksiyonlarının suçla ilişkileri araştırılmıştır. Bu çalışmalarda bazı cinsel ve şiddet suçlarında biyolojik açıklamaların daha etkili olduğu düşünülmekle birlikte biyolojik yapının suç üzerinde doğrudan ve tek başına etkili olmadığı ortaya konmuştur. Modern biyoloji teorilerinde yapılan bazı çalışmalarda suç bir hastalık olarak da görülmüş cezalandırmanın yanı sıra tedavi de suç önleme çalışması olarak görülmüştür.

#### ***2.4.2.3. Pozitivist yaklaşım ve trafik suçları***

Pozitivist yaklaşımın suçun nedenlerini birey dışı faktörlerde araması, suçu kimi zaman doğuştan, kimi zaman genetikle kimi zaman da hormonlar ve benzeri temelde biyolojik yapıyla ilişkilendirmektedir. Yaklaşım suçu sadece belirli insanların işleyeceğini varsaymaktadır. Bu yaklaşımla trafik suçuna bakıldığında toplumun büyük bölümünün suçu biyolojik yapıya sahip olduğunu söylemek gerekir. Bununla birlikte trafik kazalarının kusur oranı önemli bir oranda insan kaynaklı olduğu açıktır. Yine de bunların

herhangi birini bireyin biyolojik yapısıyla ilişkilendirmek ancak belirli bir ideolojinin ürünü olabilir.

2012 yılı trafik kazaları raporunda sürücü, yaya ve yolcu kusurları şunlardır:

- Araç hızını yol hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak.
- Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak
- Arkadan çarpmak
- Kırmızı ışıklı veya görevli memurun dur işaretine uymamak
- Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek
- Alkollü olarak araç kullanmak
- Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak
- Geçme yasağı olan yerlerden geçmek
- Yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymamak
- Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek

Yaya kusurları şunlardır:

- Yola birden çıkmak
- Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek
- Yolda yürümek, oynamak
- Duran aracın önünden veya arkasından çıkmak
- Kırmızı ışıkta geçmek
- Yayanın otoyola girmesi
- Görüntü artırıcı tedbirler almamak
- Yolda hatalı şekilde el ile sürülen araç kullanmak
- Hareket halindeki taşıta asılmak
- Yolda hatalı şekilde hayvan sevk etmek

Yolcunun kusurları şunlardır:

- Taşıtın dışında seyahat etmek
- Habersiz inmek veya binmek
- Taşıttan yere atlamak
- Taşıt içinde gayri nizami hareket
- Taşıttan sarkmak

- Açık yük üzerinde seyir

Elbette ki trafik suçları trafik kazalarından ibaret değildir, fakat önemli ve en etkili olan trafik suçlarındandır.

### **2.4.3.Psikolojik yaklaşım**

Suç ve suçluluk konusunda psikolojik yaklaşımlarda klasik yaklaşımlar gibi suçun kaynağını sosyal, ekonomik ya da kültürel nedenlerde değil bireyde görür. Fakat nedenler bireyin kendisinden ve kontrolünden bağımsızdır. Psikolojik yaklaşımda suç ve suçlulukla ilgili psikanalitik teori, davranışçı psikoloji, bilişsel psikoloji ve kişilik özellikleri olmak üzere dört görüş bulunmaktadır. Yaklaşım temel olarak bireyin psikolojik sorunu, hastalıkları, sosyalleşememesi, zekâ geriliği ya da akıl hastalığını suçun sebebi olarak görür. Suç bu yaklaşım içinde normal bir davranış olarak değil toplumda belirli ötekilerin yaptığı anormal bir davranış olarak görülmektedir. İlk dönem psikolojik yaklaşımlarda suçla delilik arasındaki ilişki incelenmiştir. Suç bir ahlaki dejenerasyon sonucu ortaya çıkan bir eylem olarak görülmüştür.

Klasik Freudian psikanalizde suçlulukla ilgili açıklamalar, anormallik ya da erken dönem çocuk gelişimindeki aksaklıklara odaklanır (Akers ve Sellars, 2013: 63). Freud insan zihninin bilinç (conscious), bilinçöncesi (preconscious) ve bilinçdışı (unconscious) olarak üç ayrı fonksiyon yerine getirdiğini idea eder. Ayrıca kişiliğin de id, ego ve süperego olmak üzere üç parçalı bir yapısı olduğunu idea eder (İçli, 2007: 74). İd, kişiliğin haz alma prensibiyle hareket eden, bilinçdışı biyolojik güdülere işaret eden parçasıdır. Ego, kişiliğin gerçeklik ilkesi ile çalışan, “id”in arzularını düzenlemesine yardımcı parçasıdır. Süper ego ise kişiliğin ahlaki yönüdür. (Siegel, 2003: 154). Freudian suçluluk açıklamalarına göre, ego ya da süperegonun gelişimindeki olumsuzluklarla meydana gelen herhangi bir travma ya da problem suç ve sapma riskini artırır ( Vito vd., 2007: 117). Sonuç olarak psikanalitik yaklaşıma göre suç çocukluk yaşlarında sorunların ileride ortaya çıkan tezahürleridir. August Aichorn bu yaklaşıma “gizli suçluluk” kavramını geliştirerek katkıda bulunmuştur. Aichorn’a göre çocuk sosyalleşme sürecini tamamlayamaz ise topluma uyumla ilgili sorunlar yaşar ve potansiyel olarak bir suçluluk

taşır. Yaşadığı uyum sorunu ile bastırmaya uygun fırsatlarla veya tahriklerle gizli suçluluk açık suçluluğa dönüşebilir (Dolu, 2010: 180).

Davranışçı psikolojinin suça bakışı sosyal süreç teorilerinden sosyal öğrenme kuramını önceler niteliktedir. Davranışçı psikolojide insan davranışlarının önceden tahmin ve kontrol edilebileceğini savunan John Watson ile suç işleyen bireylerin bunu çevresinin ceza ve ödül uygulamalarıyla öğrendiğini savunan B. F. Skinner olmak üzere iki önemli isimden söz edilir (Vito vd., 2007: 118). Davranışçı psikolojinin temel savı bütün davranışların öğrenildiğidir. Bu yaklaşıma göre suç klasik koşullanma, edimsel koşullanma ya da gözlemle öğrenilir. Edimsel koşullanmada olumlu ya olumsuz pekiştirme hedef davranışın gelecekte artacağını, cezanın ise hedef davranışın gelecekte azaltacağını iddia eder. G. Patterson ise suçun aileden öğrenildiğini savunur, onu sosyal etkileşimci teoriden ayıran da merkeze aileyi koymasındır (Vito vd., 2007:120). Davranışçı yaklaşımda öğrenmenin aileden, çevreden ve medyadan kaynaklandığına dair farklı görüşler vardır (Siegel, 2003: 156).

Bilişsel psikoloji ruhsal süreçlere, dünyanın nasıl algılandığına ve problem çözümlerine odaklanır (Siegel, 2003: 157). Bilişsel psikoloji, davranışçılık gibi davranışın (koşullanmanın) öğrenilebileceğini savunur, ancak bilişsel psikoloji bunun dışında insanın ne düşündüğüne ve nasıl düşündüğüne odaklanır. Yaklaşım insan düşüncelerinin nasıl pekiştiğinin cevabını arar (Vito vd., 2007:124). Lawrence Kohlberg bilişsel psikolojide en önemli isimlerinden biridir. Kohlberg insanın ahlaki gelişimini geleneksel öncesi, geleneksel ve post-geleneksel ahlak olmak üzere üç düzeyde açıklar. İlk düzeyde birey ödül ve cezayı düşünür. İkinci düzeyde birey artık bir toplumun parçasıdır ve toplumun diğer bireyleri tarafından onaylanmak, takdir edilmekle ilgilenir. Üçüncü düzeyde insanlar ahlaki prensipleri daha geniş anlamda ele alırlar. İnsanlar, parçası oldukları toplumsal sözleşmenin gereğini, insan hakları ya da demokrasi gibi kurallar bütününe kabul ederek hareket ederler (Adler vd., 2013: 95). Yaklaşıma göre, suçlular, hukuka saygılı vatandaşlardan farklı ahlaki değerlere sahip olabilirler. Bu durum suçluların bilişsel ve ahlaki gelişim süreçlerindeki edinimle ilişkilidir. Yaklaşım suça iyileştirilmesi gerekli bir hastalık olarak bakar.

Psikolojik yaklaşım içerisindeki bir diğer suç açıklaması da kişilik özellikleri ve suç açıklamasıdır. Kişilik özellikleri yaklaşımı psikanalitik yöntemle benzerlikler taşır. Kişilik yaklaşımına göre suçluluk, bireyin çatışmalı, karmaşık psikolojik yapısının ortaya çıkmasıdır, ama bu yapı psikanalitik yaklaşımın aksine bireyin genel kişiliğinin bir parçası değildir. Çocuklukta oluşan genel kişilik özelliklerinin yanında yaşam deneyimleri de bireyin karakterinin oluşumunda etkilidir. Bununla birlikte, negatif ve anormal kişilik özellikleri genellikle suçluluğu ortaya çıkarır (Shoemaker, 2010: 75-76). Son olarak suçu zekâ ile ilişkilendiren yaklaşımlar da vardır, fakat zekânın suça etkisi doğrudan değil dolaydır (Vito vd., 2007: 131-133).

Psikolojik suç yaklaşımının ölçme ve test edilmesinde problemler vardır. Bilimsel olarak psikolojik bazı kavramları test etme olanağı yoktur (Dolu, 2010: 198). Yaklaşım suçun kaynağını bireyde görür, sosyal, ekonomik, kültürel faktörleri ve siyasal süreçleri göz ardı eder. Eğer suç birey kaynaklı bir durum ise neden bazı dönemlerde bazı suç türleri artarken diğerleri azalmakta ya da bazı coğrafyalarda neden bazı suç türleri daha yoğun meydana gelmektedir? Bu gibi sorulara psikolojik yaklaşım cevap verememekte ve açıklamaları mikro düzeyde kalmaktadır. Yaklaşımın bir diğer zayıf yönü de (diğer yaklaşımlarda da görüldüğü gibi) bütün suç türlerini açıklamada yeterli olmamasıdır.

#### ***2.4.3.1. Psikolojik yaklaşım ve trafik suçları***

Psikolojik yaklaşım, bazı trafik suçlarını ve trafikteki tutum ve davranışları açıklamakta kullanılabilir, ancak bütün trafik suçlarını bu yaklaşımla açıklamak mümkün değildir. Belirli kişilik özellikleri taşıyan insanlar daha çok trafik suçu işliyor olabilir ya da böyle bir algı olabilir. Trafik suçu işleyenlerin kişilik özelliklerine, öfke kontrol düzeylerine yönelik çalışmalar vardır. Ancak psikolojik yaklaşımların ölçümleri ve test edilebilirliğinin tartışmalı olması başka bir sorundur. Öfke, stres ya da aceleci olmak psikolojik (bireyin “id” doğrultusunda hareket etmesi) nedenlerden mi yoksa iş yoğunluğu, trafik sıkışıklığı, sosyal statü, cinsiyet, eğitim düzeyi gibi faktörlere mi bağlıdır? Bununla birlikte kazaların tek nedeni insan değildir, devletin yükümlülüklerini yerine getirmemesi, alt yapı eksikleri, yaptırımların caydırıcı olmaması, adaletin hızlı işlememesi trafik kazalarının nedenleri arasındadır. Resmi istatistikler her ne kadar trafik

kazalarında kusurun büyük bölümünü insan kaynaklı gösterse de kazaların kusurlarını belirlemede kullanılan ölçümlerin nesnel olup olmadığı tartışmalıdır. Son olarak trafik suçunun *ötekisiz suç* olması, toplumdaki bütün bireyleri kapsamaması trafik suçunu sadece birey odaklı yaklaşımlarla açıklanmasını olanaksız kılmaktadır.

#### **2.4.4.Sosyal yapı yaklaşımı**

Sosyal yapı teorileri, biyolojik ve psikolojik yaklaşımların birey odaklı bakışının aksine suçun kaynağı ya da sorumlusu olarak toplumsal yapıyı görür. Sosyal yapı yaklaşımları, anomi,-gerilim teorileri, Şikago okulu geleneğinin suça bakışı ve alt kültür teorileri başlıkları altında ele alınmaktadır. Klasik, pozitivist ve psikolojik yaklaşım suçu toplumun içinde olmaması ve bitirilmesi, atılması gereken bir ur gibi görürken, Durkheim ise suçu toplumun kaçınılmaz, doğal ve de işlevsel bir parçası olarak görür. Ona göre suç bütün toplumlarda işlevseldir (Vito vd., 2007: 145). Suçu sosyal yapı yaklaşımıyla açıklayan teoriler suçun sebebini ya da kaynağını fakirlik (ekonomik yapı), toplumsal kontrolün zayıflaması/çökmesi, kültürel yapı, kültürel dönüşüm olarak görür. Ayrıca sosyal yapı yaklaşımı içerisinde mekânın suça etkisini ele alan teoriler de vardır. Sosyal yapı teorileri, suçun sosyal sistemle, toplum özellikleriyle olan ilişkisini inceler (İçli, 2007: 90).

##### ***2.4.4.1. Sosyal düzensizlik ve sosyal ekoloji teorileri***

Sosyal düzensizlik ve sosyal ekoloji teorileri kimi eserlerde birbirinin yerine kimi eserlerde biri diğerinin başlığı altında ele alınmıştır (Adler vd.,2013, Siegel, 2003, Vito vd., 2007, Shoemaker, 2010, Brown vd., 2013, Akers ve Sellers, 2013). Bu çalışmada Reid'in belirttiği gibi sosyal ekoloji teorisi sosyal düzensizlik teorisini önceleyen kaynak teori olarak değerlendirilmektedir (2012: 104). Sosyal ekoloji kavramı, ilk olarak Chicago okulunun temsilcilerinden Robert Park ve Ernest W. Burgess tarafından geliştirilmiştir. Sosyal ekoloji teorisinde, suçun fiziksel ve sosyal çevreyle olan ilişkisi değerlendirir (Schmallerger, 2011: 96). Sosyal ekoloji yaklaşımı, suçu “belli özellikteki insanlar” fikrinden, “belli özellikteki yerler” fikrine kaydırmıştır (Dolu, 2010: 204). Burgess, Chicago şehrini temel alarak beş bölgeden oluşan “yoğunlaştırılmış bölge” teorisini



geliştirmiştir. Burgess bu çalışmasında şehrin bölgelerinin değişmesiyle suç oranları arasındaki ilişkiyi araştırmıştır (Vito vd., 2007: 147).



Şekil 2 Burgess'in yoğunlaşma bölgeleri modeli

**Kaynak:** OpenStax College, 2013: 457.

A: Şehrin iş ve kültür merkezidir. Şehrin merkezidir.

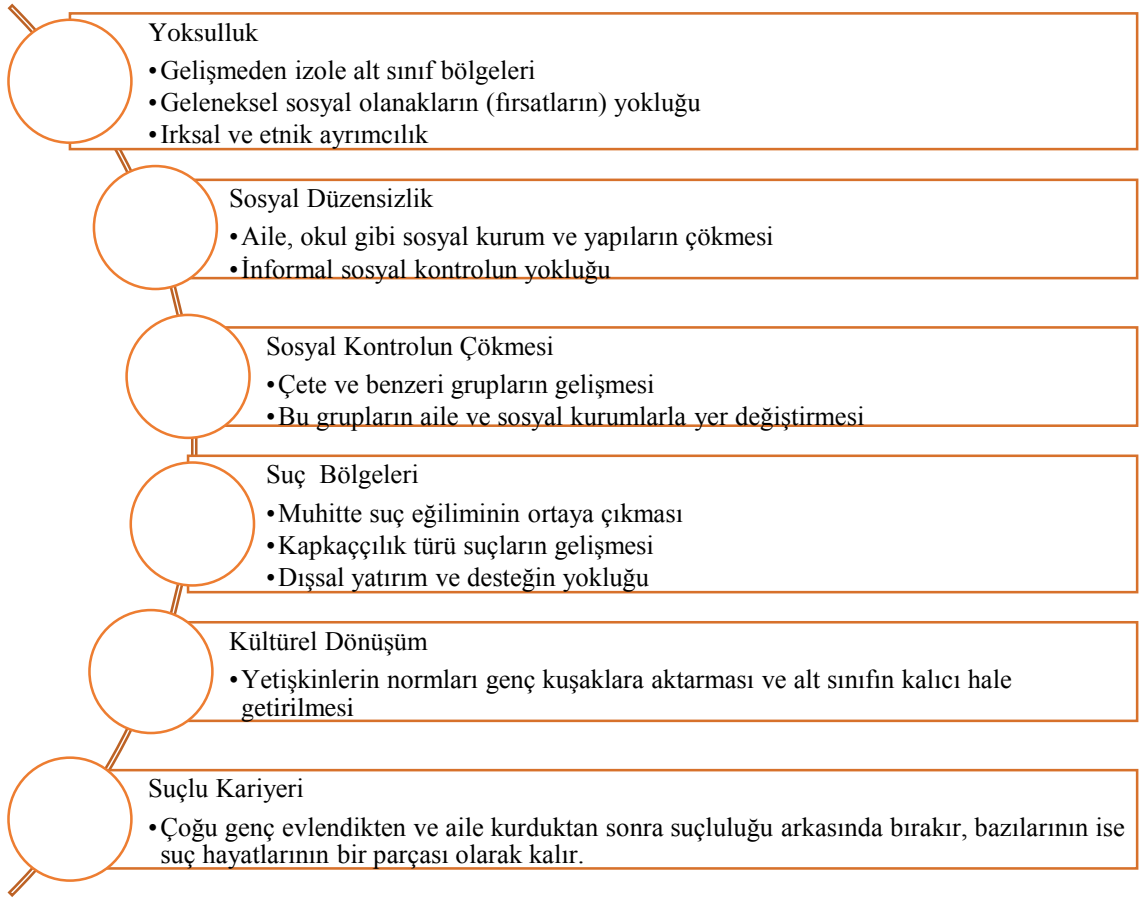
B: Şehrin merkezini çevreleyen, ucuz evlerin bulunduğu ve genellikle göçmenlerin yaşadığı bölgedir. Bu bölge geçiş bölgesidir, en çok suç bu bölgede meydana gelir.

C: işçi sınıfının evlerinin olduğu ve belirli etnik grupların oluşturduğu bölgedir.

D: Varlıklı ailelerin, beyaz yakalı işçilerin oluşturduğu alışveriş merkezlerinin bulunduğu bölgedir.

E: Üst sınıfa ait mülklerden banliyö oluşan bir bölgedir (OpenStax College, 2013: 457).

Burgess'e göre şehrin merkezinden uzaklaştıkça suç oranı azalır. Özellikle B bölgesinde –geçiş bölgesi ( zone in transition)- sosyal bağlar zayıf olduğu için suç oranı yüksektir. Sosyal düzensizlik teorisi, hızlı kentleşme, endüstrileşme ve artan göçmenliğin geleneksel değerlerle uyum sağlanamamasına neden olmasıyla suçlu alanların oluşmasına odaklanır ( Adler vd., 2013: 124). Sosyal düzensizlik teorisi, suç oranları ve çevrenin ekolojik karakteristiğiyle bağlantılıdır. Suç oranları sosyal hayatı temelinden yıpratıcı çevresel değişimlerle ve ticari mülkiyetin bölgeden bölgeye değişiklik göstermesiyle değerlendirilir (Siegel, 2003: 182).



Şekil 3. Sosyal düzensizlik teorisi

**Kaynak:** Siegel, 2003: 183.

Sosyal düzensizlik teorisi Clifford Shaw ve Henry McKay tarafından Chicago okulunun yaklaşımının tekrar yorumlanması ve suçun sosyal nedenlerine yeni deliller getirmesiyle gelişmiştir. Shaw ve McKay sosyal ve fiziksel çevre dışında, ahlaki düzensizlik, eğitime erişimin düşük düzeyde olması, kamu kurumlarının zayıf olması, sosyal yardım alan ailelerin yüksek oranda olması gibi nedenlerin de suçla ilişkisini incelemişlerdir. Shaw ve McKay'ın çalışması benzer suçlarının benzer sosyal çevrelerde olduğunu ve bu sosyal çevrelerin özelliklerin suça kaynaklık ettiğini ortaya koymuştur. Shaw ve McKay'ın bu sosyal çevrelerde suçun sürekliliğinin değerlerin kuşaktan kuşağa aktarılması olduğunu ifade etmesi kültürel suç kuramlarına önemli bir temel sağlamaktadır (Gottfredson ve Hirschi, 1990: 81-82 ).

Sosyal ekoloji ve düzensizlik teorilerine hem kavramsal düzeyde hem de araştırmaların verileri üzerinden eleştiriler getirilmiştir. Her iki teori de resmi verilere güvenmektedir, oysa gerçek verilerle resmi veriler örtüşmeyebilir. Sosyal düzensizlik kavramı muğlaktır. Chicago Okulu geleneğinden gelen kuramcılar bu okulun kendi argümanlarıyla çelişir. Chicago Okulu teorisyenlerine göre toplumlarda düzensizlik yoktur, düzenin farklı prensipleri vardır. Eğer suç sosyal düzensizliğin bir parçası ise sosyal düzensizlik de suçun neden olur; bu da teoriyi çözüm sunmayan totoloji haline getirebilir. Bununla birlikte sosyal düzensizlik kavramı ölçülebilir değildir. Teori ekonomik faktörlerin sosyal kontrolün çökmesine sebep olduğunu savunur ama bu sürecin nasıl olduğunu açıklamaz. Ayrıca suçun yoğun işlendiği bölgelerde suç işlemeyenlerin durumunu da açıklayamaz (Vito vd., 2007: 148). Kuram bazı şiddet suçlarını ve mala karşı suçları açıklarken; beyaz yakalı ve politik suçlar gibi orta sınıf suçlarını açıklayamamaktadır. Gençlerin ve alt gelir gruplarının işlediği suçları ele alır, suçu sadece belli mekânların eylemi olarak görür. Teori sınıfsal ön yargılar içerir, suçlu belirli sınıfsal kitleyi işaret eder (Beirne ve Messerschmidt, 2011: 134-135).

#### *2.4.4.1.1.Sosyal düzensizlik ve sosyal ekoloji teorileri ve trafik suçları*

Sosyal ekoloji ve düzensizlik teorileri yukarıda da belirtildiği gibi bütün suç türlerini açıklayabilen teoriler değildirler. Genellikle belli bir yaş grubunun suçlarını açıklamaları, trafik suçu gibi neredeyse her yaş grubunun işleyebileceği bir suç için yetersiz kalmaktadır. Erjem (1996) yaptığı çalışmada da yaşın trafik kazalarında önemli bir faktör olmadığını ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra TÜİK ve EGM verilerinde bu teorilerle açıklanabilir sonuçlar vardır. Mekânsal olarak trafik suçlarının ve kazalarının üçte ikisinden fazlası yerleşim yeri içinde meydana gelmektedir. Her ne kadar teorilerin söz ettiği suçlar daha çok mala karşı işlenen suçlar olsa da suçun belli mekânlarda yoğunlaşması anlamında bu teoriler bir noktada trafik suçlarını açıklayabilir. Ancak bu noktada gözden kaçırılmaması gereken bir veri vardır. Trafik suçları ve kazaları daha çok yerleşim yerinde meydana gelmektedir, ancak yerleşim yeri dışında meydana gelen kazalarda ölen ve yaralanan kişi sayısı yerleşim yerlerinden yüksektir.<sup>15</sup>. Teorinin

---

<sup>15</sup><http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TRAFIKKAZA%20OZETI2012.pdf> (Erişim tarihi:18.04.2014)

normların diğerk kuşaklara aktarılması açıklaması trafik kurallarına uyma ve uymama eğiliminde etkili olabilir, bu noktadan da teori açıklayıcı olabilir. Ancak bununla ilgili yapılmış yeterli bilimsel araştırma yoktur. Sosyal düzensizlik teorisi suçları alt sınıfın işlediğine yönelik bir önyargı oluşturur, trafik suçları için sınıfsal bir ayırım yapmak ise söz konusu değildir. Son olarak, her iki teoride sosyal ve çevresel faktörleri değerlendirirken bireysel, ekonomik ve cinsiyet gibi faktörleri göz ardı etmektedir. Özellikle trafik kazalarında cinsiyet çok belirgin bir faktördür. Örneğin 2013 yılı TÜİK verilerine göre Türkiye’de trafik kazalarının %94’ü erkekler tarafından yapılmaktadır<sup>16</sup>.

#### ***2.4.4.2. Anomi ve gerilim teorileri***

Anomi ve gerilim teorileri birbiriyle ilişkili olmakla birlikte farklı teorilerdir. Anomi teorileri makro ve sosyolojik teorilerken, gerilim teorileri mezzo ya da mikro teorilerdir. Ayrıca gerilim teorileri sosyolojik değil, sosyal psikolojik ve psikoloji eksenli teorilerdir (Dolu, 2010: 297). Chicago Okulu teorilerini Durkheim’in sosyal dayanışma ve insan ihtiyaçlarını kontrol altına alma ihtiyacı kavramları üzerine kurarken, Robert Merton da Durkheim’in anomi kavramını ödünç almıştır. Merton kültürel hedeflerle, maddi başarı arasındaki ilişkiyi açıklamayı hedeflemiştir (Vito vd., 2007: 154). Merton da Durkheim gibi suçla anomiyi ilişkilendirmiştir, ancak Durkheim’den farklı olarak toplumda başarı ve hedeflere ulaşmada bireyler arasındaki eşitsizliğin sadece sosyal değişmeden değil sosyal yapıdan da kaynakladığını savunur (Adler vd., 2013: 112).

Anomi kavramı bir toplum ya da bireyin genel etik değerlere olan aidiyetin bitmesi, düzensizlik ya da normsuzluk durumudur. Normatif düzenin yetersizliği veya yokluğu bireyleri yeterli düzeydeki ahlaki rehberlikten yoksun bırakmakta ve bu da bireylerin topluma bağlılığını azaltmaktadır (McLauchlin ve Muncie, 2013: 11). Merton “Sosyal Yapı ve Anomi” makalesinde kültürel amaçlar/hedefler ile kurumsal normlar arasındaki ilişki türleri ile bu ilişkilerin suça nasıl kaynaklık oluşturduğunu açıklar. Merton’a göre farklı toplumlarda/ülkelerde çeşitli ve farklı türde sapma davranışları gözlemlenebilir. Sosyal düzenin kurulmasında kültürel amaçlarla kurumsal araçlar arasında farklı ilişki türleri vardır. Merton bu ilişki türlerini aşağıdaki şema ile açıklar.

---

<sup>16</sup> [http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab\\_id=70](http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70)(Erişim tarihi: 18.04.2014)

		<b>Kültürel Amaçlar</b>	<b>Kurumsal Araçlar</b>
<b>I.</b>	<b>Uyumluluk (Conformity)</b>	+	+
<b>II.</b>	<b>Yenilikçilik (İnovation)</b>	+	-
<b>III.</b>	<b>Şekilcilik (Ritualism)</b>	-	+
<b>IV.</b>	<b>Geri Çekilme (Retreatism)</b>	-	-
<b>V.</b>	<b>İsyan (Rebellion)</b>	±	±

Şekil 4. R. Merton'un uyum modelleri

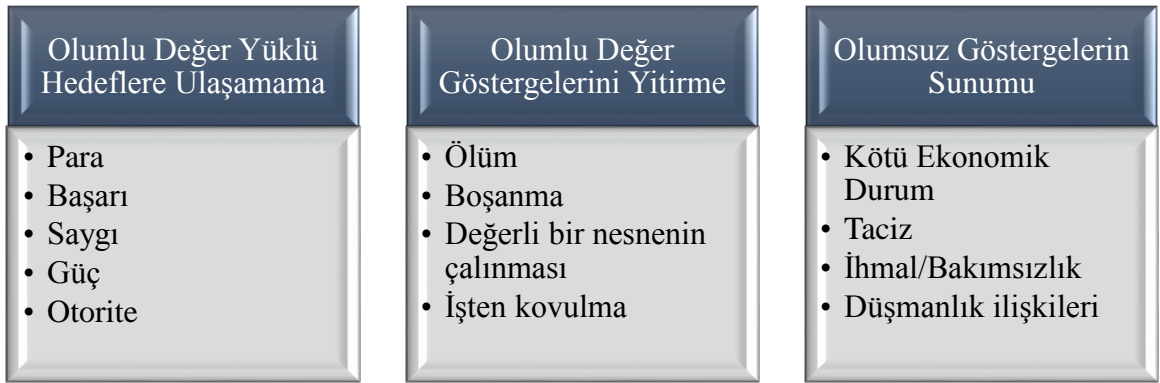
**Kaynak:** R. Merton, 1938: 676).

Bütün toplumlarda “uyumluluk” davranışı en yığın uyma (adaptation) davranışıdır, ancak sabit değildir, her toplumda yeni davranış kategorileri ortaya çıkar. En az görüleni ise geri çekilme davranışıdır (Merton, 1938: 676-679). Toplumlar da bireyler her zaman kültürel amaçlara meşru kurumsal araçlarla ulaşamaz. Amaçlar ve onlara ulaştıracak araçlar arasında bir ikilem yaşayan birey II, III ve V davranış tiplerinden birine yönelir. Merton yoksullukla suç arasında doğrudan ilişki kurulmaması gerektiğini ve farklı sınıf yapılarının farklı başarı sembollerine sahip olduğunu ifade eder (1938: 681). Suçlu ya da sapsmış davranış II. (yenilikçilik) davranış tipinde en yoğun şekilde gözükmektedir. Kültürel amaçlara yasal kurumsal araçlarla ulaşamayan bireyler yasal olmayan araçlar oluşturarak ulaşmaya çalışırlar. Merton'a göre bu davranış tipinde en yüksek suç oranı alt sınıf üyelerindedir (Vito vd., 2007: 155).

Merton'nın geliştirdiği teoriye uyum davranışlarını tercih etmesi ve Amerikan orta sınıfının normlarıyla düşünmesi gibi noktalardan eleştirilmiştir. Teori farklı suç türlerini açıklamakta kullanılabilir ama neden gençlerin yetişkinlerden daha fazla suç işlediği sorusunu yanıtlanamamaktadır. Teori başarıyı ekonomik alana indirgemekte ve başarıyı etkileyen tek faktör olarak sosyal sınıfa işaret etmektedir; oysa zekâ, aile yapısı, kişilik

gibi başarıyı etkileyen faktörler de vardır (Siegel, 2003: 194). Merton'ın teorisi Amerikan orta sınıfının normları çerçevesinde oluşturulmuştur, bu durum teoriyi toplum genelinde sapkın ya da suç davranışlarını açıklamada yetersiz kılar. Bununla birlikte sınıfsal yapı içinde gerilim ya da anominin kaynağını ya da sebebini de açıklayamaz. Ayrıca alt sınıfın işlediği suçlara vurgu yaparken diğer sınıf tabakalarındaki suçları açıklayamaz (Beirne ve Messerschmidt, 2011:117-118). Merton amaçlar ile onlara erişmek için tahsis edilen araçlar arasındaki uçurumun bireyleri farklı uyum tiplerine yönelteceğini savunur, fakat bireylerin neden birbirinden farklı uyum tipleri seçtiklerini açıklayamaz. Teori sosyo-ekonomik karakterdeki suç ve sapmalar üzerinde yoğunlaşır (Chambliss ve Hass, 2012:193).Teoriye getirilen başka bir eleştiri de, teori orta ve üst sınıfın genellikle kurallara uyduğunu kabul ederek suçu alt sınıfa ait bir davranış türü olarak göstermesidir. Ayrıca Merton beyaz yakalı suçlar ya da cinayet suçları gibi bazı suç türlerini açıklayamaz (Vito vd., 2007:156).

Robert Agnew, Merton'ın gerilim teorisinin daha geniş bir versiyonunu önerir ve Merton'ın açıklayamadığı gerilimin sebeplerine açıklamalar getirir. Agnew üç temel gerilim tipi/kaynağı tanımlar 1) olumlu değer yüklenen gerçek ya da beklenen hedeflere ulaşımın engellenmesi, 2) olumlu değer yüklenen gerçek ya da beklenen uyarıcıların kaldırılması, 3) olumsuz değer yüklenen gerçek ya da beklenen değerlerin sunulması (1992: 47).



Şekil 5. Gerilimin kaynakları

**Kaynak:** Chambliss ve Hass, 2012: 186.

Agnew' Genel Gerilim Teorisi'nde bazı bireylerin hayatlarında ortaya çıkan gerilimlere suç ya da sapma reaksiyonu verirken bazılarının suç ya da sapma eğilimi göstermemelerinin nedenini ortaya çıkan gerilimlerle baş etme yollarıyla açıklar. Merton suçu açıklarken gerilimin kaynağı olarak sosyal yapıya odaklanırken, Agnew daha çok psikolojik rollere odaklanır. Bireyler yukarıda belirtilen üç temel gerilimi yaşadığında öfke ve depresyon gibi olumsuz duygusal durumlar yaşarlar ve bu duygusal durumlarla ya problemleri çözerek ya da suç/sapma davranışı göstererek başa çıkmaya çalışırlar (Vito vd., 2007:157-158).

Messner ve Rosenfeld Merton'ın anomi teorisini makro düzeyde genişletmiş ve teoriye kültürel açıklamalarla farklı bir boyut katmıştır. Messner ve Rosenfeld "Kurumsal Anomi Teorisini" geliştirerek neden Amerika'da suç eğilimlerinin diğer ülkelerden daha fazla olduğu sorusuna cevap aramışlardır (Vito vd., 2007:158, Beirne ve Messerschmidt, 2011:120). Messner ve Rosenfeld'e göre Amerikan kültüründe sosyal kurumların üzerinde hâkim bir ekonomi vardır. Bu kültür dört değer üzerinden açıklanır: başarı, bireysellik, evrensellik ve materyalizm. Sözü edilen dört değer etkisi aile, eğitim ve siyaset gibi sosyal kurumlarda da görülür. Amerikan kültür değerleriyle başarıyı ulaşamamayı etkileyen üç yol vardır: a) ekonomik olmayan kurumların fonksiyonlarının ve rollerinin zayıflaması, b) diğer kurumların ekonomik gereksinimlerle olan ilişkisi, c) ekonomik normların diğer kurumlar üzerindeki hâkimiyeti (Brown vd., 2013:283-284). Sonuç olarak yukarıda ifade edilen kültürel ve sosyal yapı yüksek suç oranlarını ortaya çıkarmaktadır (Beirne ve Messerschmidt, 2011:121).

#### *2.4.4.2.1. Anomi ve Gerilim Teorileri ve Trafik Suçları*

Anomi ve gerilim teorileri genellikle mala karşı işlenen suçları açıklamaya yöneliktir. Sosyal ve kültürel yapının suçla ilişkisini anomi, gerilim ve kültürel değerlerle açıklayan yaklaşım genç suçluluğuna odaklanarak, yetişkin suçluluğunu açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Diğer teorilerin geneli için söz konusu olan bütün suç türlerini açıklayamadıkları eleştirisi anomi ve gerilim teorileri için de geçerlidir. Anomi ve gerilim teorileri birçok suçu içinde barındıran trafik suçlarını açıklayamamaktadır. Messner ve Rosenfeld'in teorisinden kültürel değerlerin suç üzerindeki etkisi ya da suça yöneltmesi

ödünç alınarak trafik suçlarına açıklamalar getirilebilir, ancak Messner ve Rosenfeld'in teorisi ekonomik normların ağırlıklı olduğu bir açıklamadır. Anomi ve gerilim teorilerinde de suçlu olarak işaret edilen bir "öteki" grubu vardır, bunlar kimi zaman gençler, kimi zaman fakirler, kimi zaman toplumsal hedeflere ulaşmak için yasal yollar dışını çıkan/çıkılmak zorunda kalan bireylerdir. Toplumda masum, kurullara uyan, zengin, yetişkin, eğitilmiş bireyler vardır ve bu gruplar suçtan azade olarak sessizce tasvir edilmektedir. Yine trafik suçları özü itibarıyla toplumun neredeyse bütün bireylerince işlenebilen, sınıfsal farklılık tanımayan, suçlusu ya da mağduru olmayan suçlar niteliğinde olduğundan anomiy ve gerilim teorileri açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Her ne kadar trafik kazalarındaki ölümlerin %85'i az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde meydana gelse de, gelişmiş ülkelerde de kazalar meydana gelmektedir, ancak ölüm oranları daha düşük olmaktadır. Bunun altında alt yapı, trafik kurallarına riayet etme, trafiği düzenleyen ve denetleyen kurumlar gibi birçok faktör vardır. Bununla birlikte trafik suçlarının tek göstergesi ölümler ve kazalar değildir, sadece trafikle ilgili olarak en görünür olan ve verilerine en iyi ulaşılabilen alan kazalardır. Bu noktada gelişmekte olan ülkelerde yaşanan toplumsal değişimin yarattığı anomiy ve gerilimin trafik suçlarının ortaya çıkışında etkili olduğu da düşünülebilir. Gerilim teorilerinin psiko-sosyal açıklamaları ekonomik normlara hâkimiyetinden kurtarılarak farklı yönelimlerle trafik suçlarını açıklamakta yardımcı olabilirler. Son olarak, trafik suçlarını sadece toplumda ve kültürel yapıya indirgemek de sorunlu olacaktır. Trafik suçlarında bireyin tercihleri ve psikolojik durumu da etkili olmaktadır. Buna ilişkin yapılmış çalışmalar mevcuttur (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008; Ulupınar, 2008; Yıldırım Yenier, 2013; Ünal, 2006; Doğan, 2006; Yasak, 2002).

#### ***2.4.4.3. Alt kültür teorileri***

Alt kültür kavramı, sosyal sapma ve suçluluğun ana akım ya da hâkim kültürden ayıran değerlerin ve özelliklerin açıklamak için kullanılır. Suçluluğun çözümünü marjinal grupların yapısal ve kültürel problemlerinin dönüşümü olarak görür (McLauchlin ve Muncie, 2013: 455). Albert Cohen, Richard A. Cloward, Lloyd Ohlin ve Walter Miller alt kültür teorisinin önemli isimlerinden bir kaçıdır.



Cohen'e göre erkek çocuklar orta sınıfın sosyal değerleri ve ağırlarıyla yetişir ve onları benimserler. Cohen'e göre alt sınıf erkek çocukların geriliminin nedeni orta sınıf statüsüne ulaşamamaktır (Vito vd., 2007: 160). Cohen'e göre gençlerin suç işlemelerinin ve çetelere üye olmalarının nedeni otoriteye başkaldırmak ya da yeni norm inşa etmek değil, aksine zayıf veya etkisiz otoritedir (Dolu, 2007: 345). Cohen alt kültür suçluluğunu açıklamak için *orta sınıf değerlendirme ölçüleri* (middle-class measuring rods) ve *statü engelleme* kavramlarını kullanarak alt sınıf üyelerinin nasıl suçlu haline geldiğini açıklar. Alt sınıf suçluluğunun gelişmesi, getto ve kenar mahallelerdeki sosyalizasyonun sonucudur. Bu çevrelerdeki çocuklar Amerikan kültüründeki sosyal ve ekonomik başarı için gerekli olan temel yetenek ve olanaklardan yoksundurlar. Bu gençler ve çocuklar dominant kültür değerleri içinde başarı sağlama olanağı bulamazlar ve kendi suçlu alt kültürlerini inşa ederler (Siegel: 2003: 201-202).

Cloward ve Ohlin (Ayrımcı Fırsatlar Teorisi) de alt sınıfın suçluluğuyla ilgilenir, ancak Cohen'den farklı olarak alt sınıfın suç işlemesinin nedenini orta sınıf değerlerini elde etmek değildir. Aksine alt sınıftaki gençlerin suç işlemelerinin nedeni, buldukları sınıfta elde etmek istediği şeylerdir. Cloward ve Ohlin Merton'un yasal kanalların kapanmasıyla ergen ya da gençlerin suça yöneldiğini ancak bir yandan da bunun belirli alt kültürlerin karakteri haline geldiğini savunur (Shoemaker, 2010: 151-156). Cloward ve Ohlin yasal olmayan yollarla maddi kazanç elde eden *suçlu alt kültürü*, çevresinde şiddet göstermesiyle ünlenmiş olan çatışma alt kültürü ve uyuşturucu gibi bağımlılıklara sığınarak yaşadığı aile ve toplumdan uzaklaşan geri çekilme alt kültürü olmak üzere üç alt kültür formu açıklar (Vito vd., 2007: 162). İstenilen ekonomik başarıya ulaşmayan bireyler, benzer sorunları yaşayan bireylerle bir araya gelerek çeteler oluştururlar. Maddi kazanç elde etmek için bir araya gelenler biriyle uyumlu ve kararlı hareket ederler. Alt kültür açıklamalarında Frederick Thrasher, Walter B. Miller, Marwin Wolfgang ve Franco Ferracuti gibi isimlerin de çalışmaları vardır, ancak bu çalışmalar daha çok genç suçluluğu üzerinde durduğu için bu çalışmada ayrıca açıklanmamaktadır.

Alt kültür teorisi, alt sınıf ve erkek suçluluğuna odaklanır. Teori orta ve üst sınıfın işlediği suçları açıklayamaz. Ayrıca çalışmalarında örneklem alt sınıftan seçilmiş ve yanlıdır. Teori suçu da sadece belirli kişilere yönelten bir tutum sergilemektedir. Bununla birlikte

alt sınıfın ortalama olarak aynı engellere maruz kalmasına rağmen neden bütün üyelerinin suç işlemediğini de açıklayamaz. Teori bazı ekonomik ve şiddet suçlarını açıklarken bütün suç türlerini açıklayamamaktadır. Son olarak da teori yetişkin ve kadın suçluluğunu açıklamakta yetersiz kalmaktadır (McLaughlin ve Muncie, 2013: 456-457).

#### *2.4.4.3.1. Alt kültür teorileri ve trafik suçları*

Alt kültür kuramları daha çok çete suçlarının ve genç erkek suçluluğunun üzerinde durmaktadır. Trafik suçları ekonomik hedeflere erişememekten ve de yasal yolların tıkanması ya da engellenmesi gibi sebeplerden işlenmemektedir. Ayrıca trafik suçları belirli bir sınıfa ait suç türleri de değildir. Ancak trafik mangandaları olarak tanımlanan gençlerin bazı davranışlarını açıklamakta alt kültür teorileri açıklayıcı olabilir. Araçlarının egzozunu delerek araçtan yüksek desibelde ve kötü bir ses çıkmasına neden olan, hızla araç kullanan ya da benzeri davranışları gösteren alt gelir grubundaki erkek sürücülerin davranışları alt kültür teorileriyle açıklanabilir. Lüks araçlarıyla hız denemeleri yaparak, kuralları hiçe sayan gençler de trafik magandası olarak görülebilir. Fakat alt kültür teorilerinin geneline bakıldığında alt kültür olarak işaret edilen ekonomik olarak alt gelir gruplarıdır. Bu nedenle bütün trafik magandalarının davranışlarını alt kültür teorileriyle açıklamak mümkün değildir.

#### **2.4.5. Sosyal süreç yaklaşımları**

Sosyal süreç teorileri aile, din, siyaset, endüstri gibi sosyal etkilerin bireyin şekillenmesindeki etkisi üzerinde durmaktadır (Vito vd., 2007:176). Sosyal süreç teorileri, sosyal yapı teorileriyle karşılaştırıldığında mikro düzeyde teoriler olarak değerlendirilir. Bireyin sosyalleşmesi üzerinde duran bu yaklaşımlar, biyolojik ve psikolojik yaklaşımlar gibi suçu belirli gruplardan bireylerin yaptıklarını ya da suçlu doğma kavramını kabul etmezler. Bu yaklaşıma göre suç sosyalleşme, taklit, sosyal bağlar ya da etiketlemeyle öğrenilen bir davranıştır. Sosyalleşme, bireylerin içinde yaşadıkları ya da kendilerini ait hissettikleri toplumun bilgi, değer, yetenek ve grup rollerini süreç içerisinde edinmeleridir. Bireyleri aile, eğitim, dinsel yapı, otorite figürleri gibi temelden etkileyen sosyalleşme araçları vardır. Sosyal süreç teorileri sosyalleşme

araçlarıyla bireylerin suç davranışını nasıl öğrendiklerini açıklamayı hedefler. Bu yaklaşıma göre her birey potansiyel bir suçludur; sosyal öğrenme, sosyal bağlar ya da etiketleme gibi herhangi bir sosyal süreç sonunda suç işleyebilir. (Chambliss ve Hass, 2012, 200-201). Bu yaklaşım içinde sosyal öğrenme, enformel sosyal öğrenme ve etiketleme teorileri olmak üzere üç önemli gelenekten söz edebilir.

#### **2.4.5.1. Ayırıcı birliktelikler (birleşenler) ve sosyal öğrenme teorisi**

Sosyal öğrenme teorileri, suçun oluşumu, suçlu değer ve normların öğrenilmesi ve rasyonelleştirilmesi süreçlerini ele alır. Öğrenme teorilerinin kökeni Gabriel Trade'nin geliştirdiği "taklit yasaları" çalışmasına dayanmaktadır (Kızmaz, 2005: 161-162). Trade suçluluğun bir hayat tarzı olarak etkileşim ve taklitle başkalarından öğrenildiğine inanır. Tarde'nin "taklit yasaları" fiziksel, psikolojik ve ekonomik etkenlerin ihmal edilmesinden dolayı birçok sosyolog tarafından reddedilse de kitle iletişim araçlarının etkiyle işlenen suçları açıklamaya yardımcı bir teoridir (Reid, 2012: 155).

Sosyal öğrenme teorileri arasında en önemli etkiye sahip kuramlardan biri Edwin Sutherland'ın "ayırıcı birleşenler" teorisidir. Sutherland bireysel ve sosyo-ekonomik açıklamaları reddeder, suç davranışı, bütün diğer davranışlar gibi öğrenilen bir davranıştır. Bir toplumdaki bütün bireylerin doğru ve yanlış algıları aynı değildir. Bu algılar ve tutumlar insanlarla ve çevreyle etkileşim sürecinde sosyalleşerek öğrenilir (Chambliss ve Hass, 2012; 202-203). Sutherland sosyalleşmenin "ayırıcı öğrenme" sürecinin dokuz ilkesi olduğunu ifade eder.

1. Suçlu davranış öğrenilir.
2. Suçlu davranış, diğer insanlarla iletişim sürecinde etkileşimli olarak öğrenilir.
3. Yakın ya da akran gruplar suç davranışının öğrenilmesinin en önemli kısmını oluşturur.
4. Suç davranışının öğrenilmesi (a) bazen basit bazen karmaşık olan suç işleme tekniğini, (b) özel yönlendiriciler, tutumlar ve rasyonelleştirmeleri içerir.
5. Bireyi suça yönelten motivasyon ve güdüler, yasal kodları beğenilen ya da beğenilmeyen olmak üzere iki tanımlama şeklinde öğrenilir.

6. Bir kişinin suç işlemesinin nedeni, bazı kanun ihlallerini beğenilen bazılarını ise beğenilmeyen eylem olarak tanımlamasıdır.
7. Ayırıcı birliktelikler, süre, yoğunluk ve ilişkilerin önemine göre farklılık gösterebilir.
8. Suç davranışının öğrenilmesi süreci, suçlu ya da suç karşıtı birlikteliklerle diğer tavır davranışlarının öğrenilmesi sürecindeki mekanizmaları içerir.
9. Suçlu davranış genel ihtiyaç ve değerler olarak tanımlanırken, aynı değer ve ihtiyaçları ifade eden suçlu olmayan davranışları açıklayamaz (Akers, 1977; 40).

Kısaca, Sutherland insanların suç davranışını yakın arkadaş çevresinden öğrendiğini savunur. Bununla birlikte insan olmayan kaynakların da bu öğrenme sürecine dâhil edilebileceğini ifade eder. Televizyon ya da filmlerin suç rasyonelleştirmesi, onaylayıcı mesajlar vermesiyle bireyin suç davranışını öğrenmesine neden olur. Sutherland'ın teorisi muğlak olduğu gerekçesiyle oldukça eleştirilse de Amerikan kriminolojisinde önemli bir yer tutmaktadır (Vito vd., 2007; 180).

Sutherland psikolojiden ve sembolik etkileşimciliğin kavramlarından faydalanarak kuramını geliştirmiştir. Sosyal öğrenmenin prensiplerini belirlerken ayırıcı birliktelikler, tanımlar, ayırıcı pekiştireçler ve taklit olmak üzere dört temel kavram kullanır. Birey farklı rol modellere, değer ve tutumlara maruz kalır. Fiillerin anlamı, fiillere yönelik tutumlar toplumsal olarak doğru-yanlış, yasal-yasal olmayan kavramlara yönelik bilginin oluşmasını sağlar. Ortaya çıkan davranışların sonucu alınan ödül ya da ceza ayırıcı pekiştireç işlevini görür. Sonuç olarak da birey çevresindeki rol modelleri taklit eder (Akers ve Sellers, 2013; 82-85).

Bir diğer sosyal öğrenme teorisi de Sykes ve Matza'nın geliştirdiği nötrleştirme teknikleridir. *“Nötrleştirme teorisine göre; bireyler ne tümüyle dış faktörler tarafından ne de sahip oldukları özgür iradeleriyle suç işlemektedirler. Yani bireyler suç işlerken; ne tümüyle sınırlandırılmış ne de tam özgürdür”* (Kızmaz, 2005; 162-163). Suçlu bireyler suçu haklı çıkarmak, rasyonelleştirmek ya da meşrulaştırmak için bazı stratejiler/teknikler kullanır. Sykes ve Matza suçun rasyonelleştirilmesinde kullanılan beş temel nötrleştirme tekniği açıklar. Bunlar;

1. Sorumluluğunun yadsınması (denial of responsibility), suçlunun yaptığı davranışından dolayı hiçbir sorumluluğu kabul etmemesi,
2. Suç eyleminden doğan zararın yadsınması (denial of injury), suç
3. Mağdurun yadsınması (denial of victim), suçlu mağdurun suçlu davranışı hak edecek özellikleri öne çıkararak suçunu meşrulaştırması,
4. Kınayanların kınanması/lanetlenenlerin lanetlenmesi (condemnation of the condemners), suçluyu eleştirilenlerin suçlu tarafından farkı şekillerde suçlanması,
5. Yapılan işin ulvi bir amaç için yapıldığının düşünülmesidir (appeal to higher loyalties) (1957; 667-669). Suçlu sadece suçu öğrenmez aynı zamanda suç işlerken kendine bahaneler üreterek kendini haklı çıkarmaya çalışır.

Sosyal öğrenme kuramları, test edilebilirlikleri açısından eleştirilir. Bireylerin sadece suçlu bireylerle bir araya gelmeleri suçun kaynağını açıklamaya yetmez (Dolu, 2010; 254). Ayırıcı birleşenler teorisi, bireyin kişisel suç işleme arzusunu ihmal eder, mağduru dikkate almaz (İçli, 2007; 119). Bütün suç türleri taklit yoluyla öğrenilmemektedir, sosyal öğrenme kuramları, özellikle ayırıcı birleşenler teorisi bu noktadan eleştirilmektedir. Kuram neden aynı öğrenme sürecini geçiren bireylerin bazıları suç işlerken bazılarının suç işlemediğini açıklayamaz. Bununla birlikte yaklaşım ekonomik ve siyasi faktörleri de göz ardı etmektedir. Nötrleştirme kuramı ise bireysel tercihleri ve eğilimleri ön plana alır ve suçun toplumsal yönünü fazla vurgulamaz. Nötrleştirme kuramı, suçlunun suçu nasıl rasyonelleştirdiğini açıklarken, suçun nedenini açıklayamaz (Kızmaz, 2005; 164-165).

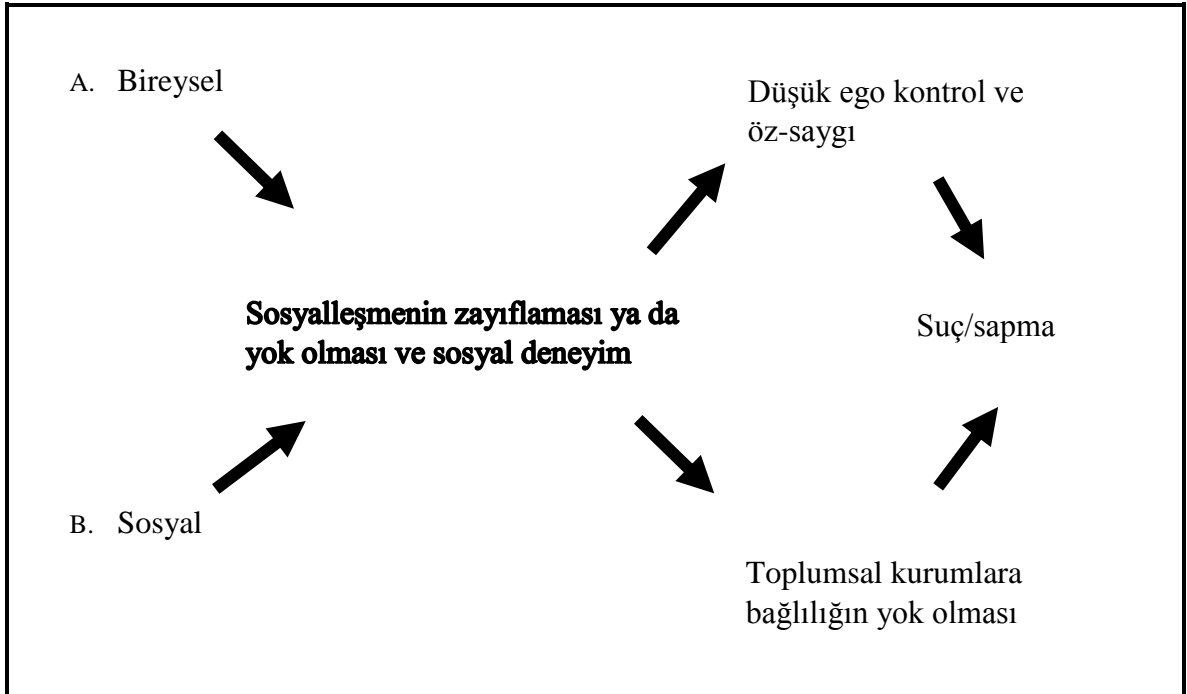
#### *2.4.5.1.1. Ayırıcı birliktelikler (birleşenler), sosyal öğrenme teorisi ve trafik suçları*

Sosyal öğrenme kuramları trafik suçlarının açıklanmasında tek başına yeterli olmamakla birlikte oldukça kullanışlıdır. Suçun öğrenilmiş olması, doğru ve yanlış ile suç sayılan ve sayılmayan tanımlamalarının toplumda oluşturulması bakımından birçok trafik suçunu açıklamaktadır. Yaşar Erjem'in de informel trafik kuralları olarak tanımladığı kurallar hem Surtherland'ın hem de Sykes-Matza'nın (1996; 48) kuramlarını destekler nitelikte verileri göstermektedir. Sykes-Matza'nın nötrleştirme tekniklerinden "suç eyleminden doğan zararların yadsınması, suç mağdurunun yadsınması, yargılayanların yargılanması,

yapılan işin ulvi bir amaç için yapıldığının düşünülmesi” ışık ihlallerini, alkollü araç kullanmayı, aşırı hız yapmayı ya da geçiş hakkı ihlallerinin açıklanmasına cevap verebilecek kavramlardır. Ancak bireysel, siyasal ve ekonomik faktörlerin etkisini göz ardı ettiği için bu kuram da tek başına trafik suçlarını açıklayamaz. Suçların işlenmesinde bireysel tercihler ya da arzular yok sayılmamalıdır. Bununla birlikte suçun toplum genelinde ve hukuk sisteminde ne kadar onay gördüğü ya da görmediği de önemli bir etkidir.

#### 2.4.5.2. Sosyal kontrol teorileri

Kontrol teorilerine göre eğer suç eğilimleri varsa insanlar kontrol altına alınmalıdır. Kontrol teorileri bireylerin neden suç işlediği sorusuna değil, neden suç işlemediği sorusuna yanıt ararlar. Bireysel ve sosyal olmak üzere iki genel kontrol sistem vardır. Bireysel kontrol öz-saygı (self-concept) kavramıyla açıklanabilecek, psikolojik bir kontrol mekanizmasıdır. Sosyal kontrol ise, toplumsal kurumlarca oluşturulan kontrol mekanizmalarıdır(Shoemaker, 2010; 210-211).



Şekil 6.Sorunlu kontrol sistemleri

**Kaynak:** Shoemaker, 2010; 211.

Walter C. Reckless yaygın sosyolojik teorilerin sosyal baskıların bireyi nasıl suç işlemeye ittiğini açıklayamadığını savunmuş ve sınırlama teorisini geliştirmiştir. Sınırlama teorisine göre, birey sosyalleşme sürecinde onu suça yöneltecek itici ve çekicilerle karşı karşıya kalır. Suça teşvik eden ve iten itici-çekicilerin, bireysel ve çevresel faktörlerin olması, suçun engellenmesi için iç ve dış sınırlayıcıların olması gerektiğini ifade eder (Chambliss ve Hass, 2012; 206-207). Temel iç sınırlayıcı bireyin öz-saygısıdır. Öz-saygı bireyin hayatından ve çevresinden suçu uzak tutmasında önemlidir. İç sınırlayıcılar dış sınırlayıcılardan daha güçlü ve önemlidir. Reckless'a göre iç sınırlayıcıların bazıları şunlardır: öz denetim, güçlü ego, gelişmiş süper ego, hayal kırıklığına karşı direnç, gerilim düşürmeyi rasyonelleştirme. Dış sınırlayıcılar ise uygun/tutarlı ahlaki yapının sunulması, norm, hedef ve beklentilerin kurumsal olarak pekiştirilmesi, alternatif ve güvenli alanlardır (Vito vd., 2007; 185).

Kontrol teorileri, suçluluğun nedeninin birey ve toplum arasındaki sosyal bağın zayıflaması ya da kopması olduğunu savunur. Hirschi (2012; 89-97) sosyal bağ teorisinde bireyi topluma bağlayan dört unsur olduğunu savunur. Bunlar; bağlılık (attachment), taahhüt (commitment), katılma (involvement), inançtır (belief) .Bireyin aile, arkadaş grupları ve okulla yeterli düzeyde bağlılık kurmaması ve normları içselleştirmemesi onu suça yönelten unsurlardan biridir. Bireyin özellikle kazanılmış statüsü ve ceza alma korkusu, bireyi suç işlemekten alıkoyan bir diğer unsurdur. Hirschi'e (2012; 89-97) göre insanlar toplum içinde belirli faaliyetlerle meşgul olursa bu meşgulliyet insanları suç işlemekten alıkoyacaktır. Bireyin toplumdaki ahlaki, hukuki norm ve kurallara güveni, inancı bireyin suç işlemesinde etkili bir diğer unsurdur. Kısaca bireyin toplumla olan bağı onun suç işlemesini engeller.

Kontrol teorilerinden bir diğeri de Gottfredson ve Hirschi genel suç teorisidir. Bireyin suç işlemesini engellemek için gerekli görülen dış kontrol mekanizmaları bu teoride iç kontrol mekanizmalarına dönüşür. Teori öz-kontrolü düşük bireylerin suç işleme olasılıklarının daha yüksek olduğunu savunur. Gottfredson ve Hirschi'e göre öz-kontrolü düşük veya öz-kontrolden yoksun bireyler heyecanı, risk almayı ve tehlikeyi seven, sorunları fiziksel güç kullanarak çözme eğiliminde olan insanlardır (Gottfredson ve

Hirschi, 1990: 90). Gottfredson ve Hirschi genel suç teorisinde, suçun hızlı haz almakla ilişkili olduğunu savunur. Gottfredson ve Hirschi göre benzer davranışları (analogous behaviors<sup>17</sup>) gösteren/suçları işleyen bireylerin genel suçları işleme eğilimleri vardır (Pratt ve Cullen, 2000; 931-932). Gottfredson ve Hirschi düşük öz-kontrolün çocukluk döneminde oluştuğunu ve bundan sonra da sabit kaldığını savunur. Yani suç işleme eğilimi de sabittir, birey çocuk yaşlarda suçlu eğilimler içinde ise gençlik de, yetişkinlikte de bu eğilimler içinde olacaktır (Vito vd., 2007: 190).

Kontrol teorileri, insanı sürekli denetim altında tutulması gereken, kötü, bencil ve ilk fırsatta sapkın davranışlar içine girecek gibi göstermekle eleştirilir. Sosyal bağların zayıf olmasının suç işleme olasılığını artırdığını savunan sosyal bağlar teorisi, neden bazı bireylerin sosyal bağlarının güçlü bazılarının zayıf olduğunu açıklayamaz. Ayrıca kontrol teorilerinin test edilebilirliği de sorunludur.

#### *2.4.5.2.1.Sosyal kontrol teorileri ve trafik suçları*

Kontrol teorileri de diğer suç kuramlarında olduğu gibi doğrudan trafik suçlarını açıklar nitelikte değildir. Ancak bu teorilerin kavramlarını kullanarak trafik suçlarını açıklayabilir miyiz sorusundan hareket edilmektedir. Reckless'in sınırlama teorisi mezzo bir teori olarak trafik suçlarını açıklamaya elverişlidir. Suç ne sadece bireyin haz ve faydasının ne de toplumsal yapı ve süreçlerin sonucudur, her ikisinin de etkisinin olduğu bir davranıştır.

Hirschi'in de sosyal bağlar teorisinin trafik suçları için kullanılabilir birkaç noktası vardır. Bağlılık kavramından aile, arkadaş grupları ve okul gibi kurumlarla trafiğin bir normun içselleştirilmesi amacıyla yararlanılabilir. Hirschi bireylerin inandıkları mevcut değer ve normlara karşı çıkmalarının ya da ihlal etmelerinin nedenini, herkesin bu değer ve normlara aynı düzeyde inanmaması olduğunu savunur. Bu aşamada öncelikle trafik bir norm olarak toplumda gelişmiş olmalıdır. Ancak toplumda trafik için inşa edilmiş normlar suçu teşvik eder ya da yok sayar niteliktedir. Toplumdaki her birey trafik

---

<sup>17</sup> Aşırı içki tüketimi, hızlı araç kullanma, tasvip edilmeyen cinsel ilişkiler gibi haz verici ve sapkın davranışlardır.



normlarına aynı düzeyde inanmamaktadır ve önem vermemektedir. Bireylerin trafik kurallarını ihlal etmesini Hirschi bu kavram yardımıyla açıklayabilir. Yine de trafik suçları sadece sosyal kontrol teorileriyle açıklanamaz. Gottfredson ve Hirschi'nin genel suç teorisi içerisindeki “benzer davranış” (“analogous behavior”) kavramıyla bazı trafik suçları açıklanabilir. Bununla birlikte suçun Durkheim’cı anlamda normal bir davranış olarak görülmesi de trafik suçlarının açıklanmasında yardımcı bir unsurdur.

#### ***2.4.5.3. Etiketleme teorisi***

Etiketleme teorisi, diğer teorilerinden farklı olarak suça ve suçluluğa odaklanır. George Herbert Mead ve Charles Horton Cooley teorinin kurucularıdır. Teoride sembolik etkileşimciliğin etkisi gözlenmektedir (Brown vd., 2013: 366). Etiketleme teorisi üç temel üzerine kurulur: suç ve sapma kavramlarının göreceliliği, toplumdaki güç ve çatışmanın nasıl şekillendiği, öz-algılamının/saygının (self-concept) önemi. Hiçbir davranış var olduğu andan itibaren kötü, suçlu ve zararlı değildir, bu tanımlamalar zamana, mekâna, duruma, mağdur ve suçluya göre değişir. Toplumda kural koyucular genellikle toplumun güçlü kesimindedir ve kendi aleyhlerine olabilecek kuralları koymazlar. Ayrıca toplumun güçlü sınıfları güç ve statü kaybetme korkusuyla suçtan uzak duruyor olabilirler. Sembolik etkileşimcilik ve ayna benlik kavramı bu teori için önemli iki parçadır (Vito vd., 2007: 192-193). Bireyin kendini öteki üzerinden tanımlaması ve kelime, sembol, kavram ve görünümünün bağlam içinde anlam kazandığı ya da anlamın inşa olması teorisinin temel idealarını oturttuğu kavramlardır.

Etiketleme teorisine göre pek çok çocuk suça bulaşır ama bu suçlar nadir ve organize olmayan suçlardır. Edwin Lemert bu gibi davranışları ilk sapma olarak kavramsallaştırır. Lemert ilk sapmanın her zaman suçu sürekli kılacağını savunmaz, birey ilk işlediği suçun motivasyonu ile suç işlemez. Bu durumu açıklamak için Frank Tannenbaum kötülüğün dramatikleştirilmesi (dramatization of evil) kavramını kullanır. Bu kavram sapmanın fark edilmesi ya da kötü olarak tanımlanan bireyler üzerinden bir davranışın sapma olarak adlandırılması sürecidir (Vito vd., 2007: 193-194, 201). Lemert’e göre önemli olan ilk sapma değil ikinci sapmadır ve bu bir süreçtir. Birey bir kez bir hata yapabilir ya da suç işleyebilir. Bu ilk sapmadır, bu önemli değildir. Ancak sapma davranışı birey kişiliğinin

bir parçası haline gelirse bu durum (primary deviation) artık ilk sapma değildir. Lemert ikinci sapmanın sürecinde şunlara vurgu yapar. Birey ilk sapmadan sonra toplumsal cezayla karşılaşır, ilk sapma davranışı tekrar ya da misliyle yapar/işler. Bu kez daha sert cezayla karşılaşır. Cezalandırmaya odaklanan birey bu öfkeyle daha fazla sapma davranışı sergiler. İkinci sapma davranışıyla (secondary) birey damgalanır ve sapkın olarak etiketlenmekten kurtulamaz (Brown vd., 2013: 368-369).

Etiketleme teorisinde bir diğer önemli isim de Howard S. Becker'dir. Becker suç ve sapmayı toplumdaki bireylerin "öteki (outsiders)"nin davranışına verdiği tepki üzerinden tanımlandığını savunur. Becker'a göre toplumda suç işleyenlerin homojen bir kategori olduğuna dair bir algı vardır, bu insanlar genellikle aynı sapkın davranışları sergilerler (Becker, 1973: 9-10). Becker'in literatüre önemli bir katkısı da suçlu oldukları halde suçlu olarak etiketlenmeyenlerin olduğu gibi suçlu olmadıkları halde suçlu olarak etiketlenenlerin olduğunu ifade eder ve farklı sapma türlerinden söz eder.

	<b>Uyumlu davranış</b>	<b>Kurallara aykırı davranış (suç)</b>
<b>Suçlu olarak görülenler</b>	Yanlışlıkla suçlananlar	Gerçek suçlular
<b>Suçlu olarak görülmeyenler</b>	Uyumlular(suçsuzlar)	Gizli suçlular

*Şekil 7. Sapkın davranış tipleri*

**Kaynak:** Becker, 1973: 21.

Gerçek suçlular, kanunen de toplum tarafından da suçlu kabul edilenler; uyumlular ise hem kanuna hem de topluma uyumlu davrananlardır. Yanlışlıkla suçlananlar, gerçekte suç işlemedikleri halde davranışlarının toplumca sapkın olarak tanımlandığı bireylerdir. Gizli suçlular ise kanunen suç işledikleri halde ya yakalanmayan ya da suçlu olarak fark edilmeyen, etiketlenmeyen bireyleridir (Becker, 1973: 21).

Etiketleme teorisine getirilen en önemli eleştiri teorisinin suçun sebebinin açıklanamaması, bunun yerine suçlunun lehine bir tavır almasıdır. Bazı bireyler hukuk sistemi ve toplum tarafından etiketlenmediği halde suç işlemeye devam etmektedir, teori bu durumu açıklayamamaktadır. Teori birincil sapmayı güdüleyen faktörü/faktörleri açıklayamamaktadır. Teori bireyin sosyalleşme sürecinde etiketlenmesine odaklanırken iktidar ve toplumsal yapı gibi faktörleri görmezden gelmektedir. Teori homoseksüellik, uyuşturucu bağımlılığı, alkolizm, akıl hastalığı ve sokak çeteleri gibi sınırlı sayıdaki suçu açıklamaktadır. Bununla birlikte etiketlenen bireyi pasif olarak ortaya koyar ve etiketlendikten sonra çaresizce suç işledikleri algısı oluşturur. Teori etiketlenen bireyi suça ittiği varsayımı ile hareket etmektedir. Teori suçun nedeni olabilecek bireysel özellikleri yok saymaktadır (Dolu, 2010: 408-409, Kızmaz, 2005. 168-169).

#### *2.4.5.3.1. Etiketleme teorisi ve trafik suçları*

Etiketleme teorisinde Becker'in gizli suçlular kavramı trafik suçlarının açıklanmasında kullanılabilir, fakat trafik suçlarının sebebinin açıklamak için değil sadece bazı durumların tespitini yapmak için. Herkese trafik cezasının verilmemesi, Ankara plakalı araçlara ceza yazılmaması, lüks araçların trafik polislerince durdurulmaması ya da trafiğin polis ya da elektronik denetleyicilerle denetlenmediği mekânlar olması gibi durumlar gizli suçlular kavramıyla açıklanabilir. Bununla birlikte gençlerin ve kadınların daha kötü sürücü olduğu gibi trafiğin enformel kuralları etiketleme olarak görülebilir. Yine de unutulmaması gereken nokta teori suçun nedenini açıklayamadığı için trafik suçları için de yetersiz bir açıklamadır.

#### **2.4.6. Sosyal çatışma yaklaşımları**

Sosyal çatışma teorilerinin farklı sınıflandırmaları vardır, ancak bu çalışmada Vito'nun (2007) kitabındaki sınıflandırma temel alınacaktır. Çatışma teorisi, sol gerçekçilik, radikal kriminoloji, Marksist kriminoloji, eleştirel kriminoloji, yeni kriminoloji, feminist kriminoloji gibi birçok alt başlık altında açıklanmıştır (Beirn ve Messerschmidt, 2011, Brown vd., 2013, Siegel, 2003, Chambliss ve Hass, 2012). Dolu'nun da (2010) belirttiği gibi her ne kadar yukarıdaki sınıflandırmalar yapılsa da çatışma teorilerinin belli başlı

temel varsayımları ortaktır. Çatışma yaklaşımları uyum yaklaşımlarının suçun nedenini araştırma çabalarını anlamsız bulur ve yasal olanın ne olduğu ile adalet sisteminin kendisini sorgular. Bunun dışında hâkim paradigmanın dışına çıkmadan yapılanların yanlış sistemin içinde debelenmekten başka bir şey olamayacağı savunulur (Vito vd., 2007: 208-209, Dolu, 2010: 420-421). Sosyal çatışma yaklaşımları arasındaki bazı farklılıklara rağmen bu teoriler aşağıdaki dört temada birleşirler:

1. Güç ve eşitsizlik: güç sosyal sınıf, ırk, cinsiyet ya da diğer faktörlere dayanıyor olabilir. Bu güç ise yasaları ve adalet sistemini kontrol altına almak için kullanılabilir.
2. Politik anlamda suç: yasalar nesnel değildir, güç lehine dönüktür.
3. Adalet sistemi güçlülere/elitlere hizmet eder.
4. Suç sorunun çözümü daha eşit bir toplumla mümkündür (Vito vd., 2007: 209).

#### ***2.4.6.1. Çatışma teorisi***

George Vold, William Chambliss, Richard Quinney ve Austin Turk çatışma teorisinin önde gelen isimleridir. Çatışma teorisi, neden bazı insanlar suç işlerken bazıları işlemez sorusu yerine neden bazı eylemler suç olarak tanımlanırken, bazıları tanımlanmaz sorusunu sorar. Teori, beyaz yakalı, organize, politik ve devlet eliyle işlenen suçlar gibi suç türlerini açıklar. Vold'a göre suç farklı grupların arasındaki anlaşmazlıkların yasa olarak tanımlanmasıdır. Turk'a göre hiçbir eylem doğal olarak suç (inherently criminal) değildir, bir eylem güçlülerin onu suç olarak tanımlamasıyla suç olur (Chambliss ve Hass, 2012: 229-230). Aslında suçlar ve yasalara ilişkin toplumda bir anlaşma vardır, çatışma yasaları ihlal eden bireylerin nasıl cezalandırılacağı üzerinedir. Güçlüler (elitler) sadece suçu tanımlamakla kalmaz aynı zamanda adalet sistemine de tesir ederler, kendi lehlerine göre bu sistemi düzenlerler. Turk'a göre kriminologlar kriminalize süreçlerine odaklanmadır. Kimin davranışının suç olarak tanımlanması hedeflenmektedir? Chambliss baskın orta sınıf değerlerine vurgu yapar. Orta sınıf kendi değerlerini toplumun geri kalanına dayatır. Bu değerler alt sınıfa karşı ön yargılıdır. Bunun sonucu olarak da sistem fakirlerin suçları üzerine yoğunlaşır (Vito vd., 2007: 210-212). En karmaşık toplumlarda bile her sosyal grubun kendi doğru-yanlış davranışını tanımlayan rehber normlar (conduct norm) vardır. Sorun farklı grupların farklı rehber normlara sahip

olmasıdır. Sellin iki farklı kültür arasındaki çatışmayı ilk çatışma, aynı kültürün alt kültürleri arasındaki çatışmayı ise ikinci çatışma olarak tanımlar (Vito vd., 2007: 217).

#### ***2.4.6.2.Radikal kriminoloji***

Radikal kriminolojiye göre yasalar kapitalist sınıf ideolojisinin dayatmasıdır. Bütün toplumlarda sınıflar arasında eşitsizlikten kaynaklanan çatışma vardır. Bu çatışmayı kontrol altına almanın iki yolu vardır: a) eşitsizliği alt sınıfa zorla kabul ettirmek, b) eşitsizliği alt sınıfa yasalar yoluyla kabul ettirmek. Suç, işçi sınıfının kapitalistlerin dayatmalarına karşı bir tepkisidir. Bonger ilkel toplumların diğerkâm (altruizm), kapitalist toplumların ise egoist karakteristiği olduğunu savunur. Egoist toplumlarda bireyler ekonomik çıkarlarını sağlamak ya da devam ettirmek için başkalarına zarar verebilirler. Bonger suçun ortadan kalkması için sosyalist toplumun oluşturulması gerektiğini savunur (Chambliss ve Hass, 2012: 232, Vito vd., 2007: 220).

#### ***2.4.6.3.Feminist kriminoloji***

Feminist kriminolojinin suçun nedenine ilişkin diğer suç kuramlarından farklı bir açıklaması yoktur. Temelde feminist kriminoloji “kadınlar neden suç işler ve kadınlar neden erkeklere oranla daha az suç işler” sorularına yanıt arar. Feminist kriminologlar yapılan çalışmaların erkek suçluğu üzerine olduğunu ve kadın bakış açısından uzak olduğunu savunur. Farklı feminist yaklaşımları kadın sorununun değişik boyutlarına vurgu yapar. Liberal feminizm fırsat eşitliği ve toplumsal cinsiyet rolleri üzerinde dururken; eleştirel feminizm ataerkilliğe ve yapısal eşitsizliklere vurgu yapar. Eleştirel feminizme göre toplumda normal davranış kararını veren erkektir (Vito vd., 2007: 227, Dolu, 2010: 445-448). Kadın suçluluğunu açıklayan yaklaşımlarda Frida Adler’in kadınların özgürleştikçe suçluluklarının artacağı tezi ve Hagan’ın güç kontrolü teorisi öne çıkmaktadır (İçli, 2007: 137-138, Dolu, 2010: 449-451). Adler’a göre kadınların suça karışmasındaki oransal farklılık biyolojik değil sosyal nedenlerden kaynaklanır. Kadınların sosyal hayat içinde daha yoğun bulunmalarıyla suça erişimleri artmıştır, dolayısıyla suç oranları da artmıştır. Hagan’a göre ise kız çocuklarının üzerindeki baskı erkek çocuklarına göre daha fazladır. Güç-kontrol teorisine göre kadınlar kontrol ve

baskıyla büyürken erkekler daha serbest büyür, sosyalleşmedeki bu farklılık kadın ve erkeklerin suç işlemedeki temel farklılığını ortaya çıkarır.

#### ***2.4.6.4.Sosyal çatışma yaklaşımları ve trafik suçları***

Sosyal çatışma kuramları genel anlamda suçun nedenini açıklamaz. Sosyal çatışma yaklaşımlarının adalet sistemine ve suç, ceza tanımlarına yönelik eleştirileri bu yaklaşımların trafik suçlarını genel olarak açıklanmasına olanak vermemektedir. Sınıfsal farklılıkların cezanın uygulanmasında farklılık göstermesi ve Becker'ın gizli suçlular kavramı trafikteki bazı suçların kimi yanlarını açıklamak için kullanılabilir, ancak trafik suçlarının nedenini açıklamaz. Bununla birlikte trafik suçlarının uygulanmasında sınıfsal bir farklılık söz konusu olsa da (ki bunu bilimsel olarak tespit etmek oldukça zordur) trafik suçları herhangi bir ötekisi olmayan herkesin işlediği suçlardır. Bu nedenle de sosyal çatışma teorileri trafik suçlarını açıklayamaz. Feminist kuramları trafikte kadın suçluluğu alanında değerlendirmek mümkündür. Trafikte 100 sürücünün yaklaşık 20'si kadındır, bu durum kadının suça erişimi olarak değerlendirilebilir<sup>18</sup>. Adler'in ifade ettiği gibi kamusal alanda ya da trafikte erkeklerle aynı oranda kadınlar da yer aldığına suç oranları benzerlik gösterebilir (Dolu, 2010: 449-451). Bununla birlikte sosyalleşirken trafikte yolcu ve yaya olarak yetişen kadının sürücü olması (sosyalleşme sürecindeki dezavantajlı konumu) trafikte hem diğer kullanıcılar hem de kadın için bazı sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Sürücü olmanın pratikle ilgili alanına bakıldığında erkeğin trafikte olma ve trafiğe erişimi kadınlardan daha fazladır. Pratiğe bağlı trafikte suça karışmada kadının dezavantajlı durumu etkili olabilir. Öte yandan trafikteki diğer kullanıcıların kadın sürücülere yönelik tutumları toplumsal olarak kadın üzerinde trafikte bulunmasını engelleyici bir etki yapabilir. Fakat bu gibi faktörler suçun kültürel boyutuyla da açıklanabilir.

#### **2.4.7.Bütünleşik suç kuramları**

Farklı suç kuramlarının açıklamalarını, suçun nedenini ortaya koymak amacıyla birleştirirken iki seçenek ortaya çıkmaktadır. Bu birleştirme işlemi temel bir kuram

---

<sup>18</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx>(15.06.2015)

etrafında diğerkuramlarla eklemlenme şeklinde diğeri ise herhangi bir kuramı merkeze almaksızın her kuramı eşit diğerkabul ederek suç türünü açıklamak amacıyla o kuramların kavramlarını ve önerilerini kullanmak şekillindedir. Hangi yönetim kullanılacağı araştırmacının inisiyatifindedir. Trafik suçlarında birey ne yapının pasif bir nesnesi ne de yapıdan bağımsız mutlak belirleyici öznesi olarak kabul edilmeden ele alınmalı, açıklanmalı ve önleme önerileri sunulmalıdır. Trafik suçlarını bu şekilde ele alabilmek içinse suçun merkezine özneyi alan yaklaşımlarla yapı ve süreç yaklaşımlarını barıştırıp bütünleştirmek gerekir. Bu yaklaşımların bazı kavramları ve açıklamaları birbirine eklemlenebilir ya da bir kolaj çalışması gibi değerlendirilerek yeni bir model sunulabilir.

Bütünleşik suç kurumalarında farklı bütünleştirme yöntemleri kullanılmıştır. Ancak bu çalışmada trafik suçlarının yukarıdaki bölümlerde de ifade edilen farklılıkları nedeniyle farklı bir bütünleştirmeye açıklanması gerektiği öne sürülmektedir. Çalışmada bu bütünleştirme temel birleştirme metotlarından biri olan *kavramsal entegrasyon*<sup>19</sup>metoduyla yapılacaktır. Trafik suçları da birçok suç türü ve toplumsal sorun gibi bir anda çözülemez. Bu nedenle trafik suçlarının önce nedenleri açıklanmalı ve daha sonra bu suçların engellenmesine yönelik yapılacak çalışmalarda bu süreç göz önüne alınmalıdır. Bu nedenle bu çalışmada ilk olarak kısa, orta ve uzun vadede devletin, bireyin ve toplumun yapması gerekenler suçun engellenmesine yönelik kullanılacak teorilerin bütünleştirilmesi üzerinden açıklanmaya çalışılacaktır. İkinci olarak da suçun nedenlerinin açıklanması için başka bir bütünleştirme de önerilmektedir.

#### ***2.4.7.1. Trafik suçlarının bütünleşik kuramlarla açıklanmasının nedeni***

Trafik suçlarını suç kuramlarından biri ile açıklamak mümkün değildir. Bu hem trafik suçlarının çeşitliliğinden hem de trafik sisteminde insanın bireysel ve çevresel etkilerden bağımsız olmamasından kaynaklanmaktadır. Trafik suçları bir ışık ihlalden taksirle ölüme sebebiyet vermeye varan bir çeşitliliğe sahiptir. Bu aşamada ya trafik suçları kategorize edilerek belirli trafik suçları bir suç kuramı ile açıklanacak ya da bu çalışmada

---

<sup>19</sup> Kavramsal bütünleştirme, farklı teorik modellerin kullandığı kavramları bir araya getirerek daha farklı bir dizayn içinde yeni bir teorik model oluşturmaktır (Dolu, 2010: 468).

hedeflendiği gibi trafik suçları bütün olarak alınıp bütünleşik kuramlar yardımıyla açıklanacaktır. Trafik suçları genel başlığı altında norm dışı olan ve olmayan davranışlar bir aradadır. Her ne kadar evrensel bir suç kategorisinin varlığı ayrı bir tartışma konusu olsa da (zira bazı çalışmalar sadece ensest yasağının evrensel bir suç olduğunu göstermektedir), bu çalışmada genel normlar içinde cinayet, tecavüz, hırsızlık gibi suçlar norm dışı ve toplumların genelinde onaylanmayan davranışlar olarak varsayılmaktadır. Trafik suçları suç tanımlanması bağlamında, (i) can ve mal kaybı ile sonuçlanan trafik suçları *mala in se (ahlaken suç)* suçlar; (ii) ışık, sinyalizasyon ihlalleri, şerit ihlali, alkollü araç kullanma gibi sadece devlet tarafından yasakladığı için suç kabul edilen *mala prohibita (kanunen suç)* suçlar olmak üzere iki suç kategorisini de içinde barındırır. Trafik suçlarının bu yapısı ise tek bir suç kuramından ziyade birden çok suç kuramı ile açıklanmasını zorunlu kılmaktadır.

Trafik sistemi içinde insan bireysel ve çevresel faktörlerden bağımsız düşünülemez. İnsanın bireysel özellikleri, sosyal ve kültürel birikimlerinin davranışları üzerindeki etkisi yadsınamaz. Bu gibi nedenlerde trafik suçlarını açıklarken bireysel suç teorileri ile sosyolojik suç teorileri birlikte değerlendirilmeyi gerektirir.

Trafik suçlarını diğer suç türlerinden ayıran bir özellik de trafik suçlarının “öteki”ye işaret etmeyen/edemeyen yapısıdır. Suç kuramlarının geneline bakıldığında, suç toplumda alt kültür grupları, gençler, fakirler, zenginler, eğitimli gruplar veya azınlık grupları gibi belirli gruplar tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak işlenen davranışlar olarak gösterilmektedirler. Oysa trafik suçları hem barındırdığı suçlardan hem de özellikle modern insanın trafiğin kapsamı dışında kalamamasından dolayı “öteki”ye işaret edemez. Herkes trafiğin sürücü, yaya, yolcu, polis, devlet olarak içindedir, herkes trafik suçu işleyebilir. Herhangi bir bireyin cinayet işleme ya da hırsızlık yapma olasılığı ile trafik suçu işleme olasılığı düşünüldüğünde bu daha net hale gelir. Bir katille empati kurmak ya da hırsızla empati kurmak zor olsa da bir trafik kazasında ölüme sebebiyet veren kişiyle empati kurmak daha kolaydır.



### 3. Yöntem

#### 3.1.Araştırma Modeli

Bu araştırmada, trafik suçları ve özellikle de trafik kazalarının toplumsal nedenleri ile eğitim, gelir, cinsiyet ve deneyim arasındaki ilişki araştırılmaktadır. Araştırma, insanların genel tutumlarının trafiğe yansımaları, devlet ya da aygıtları ile ilişkisinin trafikte vücut bulan hallerini ortaya koymayı hedefleyen betimleyici ve açıklayıcı bir araştırmadır.

#### 3.2. Evren ve Örneklem

Araştırmanın evreni Eskişehir'deki sürücüler ve yayalar olarak belirlenmiştir. Evrenin Eskişehir seçilmesinin sebebi Tablo 1'de de görüldüğü gibi 2013 yılı TÜİK verilerine göre Eskişehir'de gerçekleşen hasarlı trafik kazası, ölüm ve yaralanmalı trafik kazası ve bin kişi başına düşen otomobil sayısının Türkiye ortalamasının üzerinde olmasıdır. Bununla birlikte Türkiye ortalamasının üzerinde bir eğitim düzeyi olan bir şehirde kaza oranlarının Türkiye ortalamasının üzerinde olması da bu tercihte önemlidir.

Tablo 1. Trafik kazalarına oranlarına ilişkin Türkiye-Eskişehir karşılaştırması

YIL	BÖLGE ADI	Kaza sayısı	Bir milyon nüfusta trafik kazalarında ölü sayısı	Bir milyon araç başına ölü sayısı	Bir milyon nüfusta trafik kazalarında yaralı sayısı	Bir milyon araç başına yaralı sayısı	Bir milyon nüfusta trafik kaza sayısı	Bir milyon özel otomobil başına ölü sayısı
2013	Türkiye	161306	48	205	3585	15320	2104	397
2013	Eskişehir	1949	65	235	4203	15192	2437	413

**Kaynak:** TÜİK, 2013 (Erişim tarihi: 22.06.2015).

Örnekleme, olasılıklı olmayan örnekleme tekniklerinden kotalı örnekleme tekniğiyle seçilmiştir. 2014 yılı EGM verilerine göre Eskişehir’de 320.911 sürücü bulunmaktadır<sup>20</sup>. 2012 yılı TÜİK verilerine göre ise, 789.750 kişiden oluşan Eskişehir nüfusunun %85’ini oluşturan 674.221 kişi Odunpazarı ve Tepebaşı ilçelerinde yaşamaktadır. Bu nedenle örneklemedeki 100 kadın ve 100 erkek otomobil sürücüsü ile 50 kadın ve 50 erkek yaya olmak üzere toplam 300 kişi bu iki ilçeden seçilmiştir. 2012 yılı TÜİK verilerine göre kazaya karışan sürücülerin sadece %6’ı kadın sürücülerdir<sup>21</sup>. Buna rağmen bu çalışmada cinsiyete bağlı farklılıkları araştırabilmek amacıyla örneklemedekilerin cinsiyet oranları sürücülerin cinsiyet dağılımı doğrultusunda değil, eşit oranda seçilmiştir. Başka bir ifadeyle araştırmada iki cinsiyetin de eşit oranda yansıtılması amacıyla kadın ve erkek katılımcılar eşit sayıda alınmıştır. Ayrıca sürücülerin %61’i hiç kazaya karışmamış, %39’u ise en az bir kez kazaya karışmıştır. Son olarak araştırma kapsamında daha önce trafik kazasına karışmış 4 sürücü ile yine trafik kazalarında herhangi bir yakını kaybetmiş 4 sürücü ve 4 yayayla olmak üzere 12 kişiyle yarı yapılandırılmış görüşmeler de yapılmıştır.

---

<sup>20</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/AracSurucl.aspx>(Erişim tarihi:15.06.2015)

<sup>21</sup> [http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab\\_id=70](http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70)(Erişim tarihi:29.03.2014)

## 4. Bulgular ve Yorum

### 4.1.Örneklemin Genel Özellikleri

2013 yılı verilerine göre Türkiye’de yaklaşık 25 milyon sürücü vardır. Bu sürücülerin %78’i erkek, %22’si ise kadındır<sup>22</sup>. Bu çalışmada cinsiyet değişkeninin etkisini gözlemleyebilmek amacıyla evrendeki dağılım örnekleme yansıtılmamış, eşit sayıda erkek ve kadın seçilmiş ve örneklem, 150’si kadın ve 150’si erkek olmak üzere 300 kişiden oluşturulmuştur. Yaş ortalaması 29.13, ortanca yaşı 26’dır; Türkiye’nin ortanca yaşı (median) 30,1’dır<sup>23</sup>. Katılımcılarının %60’ı üniversite, %20’si lise, bir diğer %20’si ise yüksek lisans mezunudur. Katılımcıların eğitim düzeyi ailelerinin eğitim düzeyinden oldukça farklıdır. Katılımcıların babalarının %38’i ilkokul, %20’si lise mezunu iken annelerin %48’i ilkokul mezunu, %14’ü ise okuryazar değildir. Örneklemdaki eğitim seviyesine ilişkin veriler değerlendirilirken Eskişehir’in özel durumu göz önüne alınmalıdır. Anadolu Üniversitesi ve bünyesindeki Açık Öğretim Fakültesi ile Osmangazi Üniversitesi şehrin demografik yapısı üzerinde etkilidir. Çalışmanın evreninin Eskişehir nüfusunun %85’ini barındıran ve her iki üniversiteye yakın olan Tepebaşı ve Odunpazarı ilçelerinden seçilmesi de örneklemin yaş, eğitim ve gelir düzeyi bakımından heterojenliğini etkilemiştir. Katılımcıların ortalama hane geliri 3500 TL, %55’inin 1001-3000 TL arasında, %15’i ise 1000 TL ve altı gelire sahiptir. 2011 yılında Bursa, Eskişehir, Bilecik bölgesinde kişi başı gayri safi katma değer Türkiye ortalamasının üzerindedir ve Eskişehir gayri safi katma değerde ülke sıralamasında 4. sıradadır<sup>24</sup>. Bu çalışmada ehliyet sahibi olanların oranı örneklem genelinde %71 iken sürücülerde bu oran %90, yayalarda ise %33’tür (N=300)<sup>25</sup>. Örneklemin %36,4’ü çalışmıyor, %35’i memur, %21,4’ü ise özel sektörde işçidir. Örneklemdaki sürücülerin ise %41’i memur, %30,8’i çalışmıyor, %22,6’sı ise özel sektörde işçidir. Sürücülerin %39’u 1-3, %18’i 4-6, %14’ü ise 7-10 yıldır araç kullanmaktadır (N=200). Ayrıca sürücülerin %80’i günde 0-3 saat araç kullanmaktadır. Bununla birlikte örneklemdaki yayaların %47,5’i çalışmıyor,

<sup>22</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx>(Erişim tarihi:04.03.2015)

<sup>23</sup> [http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT\\_ID=0&KITAP\\_ID=4](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=0&KITAP_ID=4)(Erişim tarihi:03.03.2015)

<sup>24</sup> <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/ESKISEHIR.pdf>(Erişim tarihi:03.03.2015)

<sup>25</sup> Araştırmada ehliyeti olsun olmasın aktif olarak araç kullananlar sürücü olarak kabul edilmektedir.

%23,2'si memur, %19,2'si işçidir (N=99). Ayrıca yayaların %43'ü 1001-2000 TL, %23'ü 2001-3000 TL arasında,%18'i ise 1000 TL ve altı gelire sahiptir (N=100).

Tablo 2. Örneklemin genel özellikleri

	Örneklem Geneli	Sürücü	Yaya
<b>Cinsiyet %</b>	N=300	n=200	n=100
<b>Kadın</b>	50	50	50
<b>Erkek</b>	50	50	50
<b>Toplam</b>	100	100	100
<b>Yaş Ortalaması</b>	N= 300	n=200	N=100
<b>Aritmetik ortalama</b>	29.13	30.14	27,13
<b>En düşük- en yüksek değer</b>	18-68	18-64	18-68
<b>Standart Sapma (S.D)</b>	9,456	9,213	9,663
<b>Meslek %</b>	N=294	N=195	N=99
<b>İşçi</b>	21,4	22,6	19,2
<b>Memur</b>	35	41,0	23,2
<b>Çifti</b>	0,3	0	1
<b>Evhamımı</b>	3,7	3,1	5,1
<b>Kendi hesabına çalışan</b>	2,4	1,5	4
<b>Çalışmıyor</b>	36,4	30,8	47,5
<b>Diğer</b>	0,8	1	0,2
<b>Toplam</b>	100	100	100
<b>Hane Geliri</b>	N=282	N=186	N=96
<b>Aritmetik ortalama</b>	3072,48	3494,57	2254,69
<b>En düşük- en yüksek değer</b>	300-22000	450-22000	300-12750
<b>Standart Sapma (S.D)</b>	2,534	2,831	1,540

Bulgulara göre sürücülerin %39'ü en az bir kez kaza yapmıştır (N=200). Örneklemede kaza yapan sürücülerin %83'ü maddi hasarlı, %16'sı yaralanmalı, %1'i ise ölümlü kaza yapmıştır (N=80). 2013 yılı TÜİK verilerine göre de Türkiye'de 161306'sı ölümlü ve yaralanmalı, 1046048'i hasarlı olmak üzere toplam 1207354 trafik kazası meydana gelmiştir. Öte taraftan bu araştırmada katılımcıların %24'ü hiçbir kazaya şahit olmazken, %45'i maddi hasarlı, %20'si yaralanmalı ve %11'i ise ölümlü kazaya şahit olmuştur (N=300).

#### **4.2.Trafik Suçları ve Cinsiyet**

İnsanlık tarihinin bütün birikimi ve gelişmeleri kadınlar ve erkekler tarafından inşa edilmiştir. Ancak resmi ya da ataerkil tarih bütün bu birikimi ve gelişmeyi erkeğin başarı hanesine yazmaktadır. Belirlenmiş biyolojik cinsiyet farklılıkları üzerine inşa edilen toplumsal cinsiyet rolleri kadınları toplumda belirli alanlara hapsedmektedir. Toplumsal cinsiyet rollerinin iş bölümünden mekâna, statüden zamanın kullanımına kadar birçok alanda etkileri ortaya çıkmaktadır. Sürücülük ise “anne, eş, baci” şeklindeki kadınlara dayatılan toplumsal cinsiyet rolleri arasında yer almamaktadır. Bu durum kadınların trafikte geçirdikleri süreyi, sürücülük deneyimlerini ve kazaya karışma oranlarını etkilemektedir. Başka bir ifadeyle trafik suçlarında ve kazalarında özellikle cinsiyet önemli bir bağımsız değişkendir. Bu araştırmaya göre kaza yapanların %36'sı kadın, %64'ü ise erkektir (N=200). 2012 ve 2013 yılları TÜİK verilerine göre kaza yapan sürücülerin %94'ü erkek, %6'sı ise kadındır<sup>26</sup>. Yıllara göre kaza sayıları değişmektedir, fakat kaza yapan kadın ve erkek sürücü oranları değişmemektedir.

Son 10 yılda sürücü belgesi sahibi olan kadınların oranında da önemli bir değişme meydana gelmiştir (bkz Tablo 3). Son 10 yıla kadın sürücü sayısı yaklaşık 3 000 000 artmıştır. Bu durum kadınlara yönelik kalıp yargıların kırılmasında önemli olduğu gibi, kadınların ekonomik ve sosyal olarak bazı olanaklar elde ettiğinin de bir göstergesidir. Ayrıca kadın sürücülerin artması toplumda kadınlara yönelik kalıp yargıların

---

<sup>26</sup> [http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT\\_ID=15&KITAP\\_ID=70sf.56](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=15&KITAP_ID=70sf.56) (Erişim tarihi:04.03.2015)

değişmesinde, kadınların kamusal alanda varlık göstermelerinde ve mülkiyet edinmelerinde önemli bir faktör olabilir.

*Tablo 3.Yıllara göre sürücülerin cinsiyet dağılımı*

	<b>Toplam Sürücü</b>	<b>Erkek</b>	<b>%</b>	<b>Kadın</b>	<b>%</b>
<b>2005</b>	16958895	14239014	84,0	2719881	16,0
<b>2006</b>	17586179	14713228	83,7	2872951	16,3
<b>2007</b>	18422958	15355462	83,3	3067496	16,7
<b>2008</b>	19377790	16073831	82,9	3303959	17,1
<b>2009</b>	20460739	16871100	82,5	3589639	17,5
<b>2010</b>	21548381	17457486	81,0	4090895	19,0
<b>2011</b>	22798282	18270284	80,1	4527998	19,9
<b>2012</b>	23760346	18848281	79,3	4912065	20,7
<b>2013</b>	24778712	19365953	78,2	5412759	21,8
<b>2014</b>	25972519	20055210	77,2	5917309	22,8

**Kaynak:** <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx>(Erişim tarihi:15.06.2015)

Bu araştırmaya göre kaza yapan sürücülerin %21'i erkeklerin, %8'i kadınların trafik kurallarına uymadığını ifade etmişlerdir (N=75). Bu araştırmadaki sürücülere “*Trafik kurallarına uyar mısınız?*”, “*Kırmızı ışıkta geçer misiniz?*”, “*Şehir içinde ve şehirlerarası yollarda emniyet kemeri takar mısınız*”, “*Hız limitlerine uyar mısınız*”, “*Alkollü araç kullanır mısınız?*” “*Radar olmadığını bildiğiniz yollarda hız limitlerine uyar mısınız?*”, “*Mobeselerin olduğu yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?*”, “*Trafik polisinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?*”, “*Mobeselerin olduğu yerlerde kırmızı ışıkta geçer misiniz*” ve son olarak “*Trafikte cep telefonuyla konuşur musunuz?*” soruları sorulmuştur. Sorulara verilen cevaplara 0-4 aralığında puan verilmiştir. Bu puanlama doğrultusunda 1-9 arası puan alanlar hayati tehlike, 10-18 arası puan alanlar çok yüksek riskli, 19-27 arası puan alanlar yüksek riskli, 28-36 arası puan alanlar riskli, 37-45 arası puan alanlar güvenli, 45 ve üstü puan alanlar ise çok güvenli sürücüler olarak

kategorileştirilmiştir. Bu kategoriler doğrultusunda kadınların %9'u riskli sürücü kategorisinde yer alırken erkeklerde bu oran %16'dır. Çok güvenli sürücü kategorisinde de kadınların oranı %44 iken erkeklerde bu oran %38'dir (N=200)<sup>27</sup>. Bu araştırmanın sonuçları kadın sürücülerin erkek sürücülere oranla trafik kurallarına da daha çok uyduklarını göstermektedir. Nitekim araştırmaya katılan kadın sürücülerin %85'i, erkek sürücülerin ise %61'i şehir içinde emniyet kemeri taktığını belirtmiştir (N=200). Bu oran şehirlerarası yollarda kadınlarda %93'e çıkarken erkeklerde %77 oranındadır. Sürücü Bilinci Araştırması'nın (2014) verilerine göre de kadınların %68'i her zaman emniyet kemeri kullanmaktadır<sup>28</sup>. Bu araştırmada hız limitlerine de kadınların %74'ünün, erkeklerin ise %60'ının uyduğu gözlemlenmiştir (N=200). Bulgular kadınların gözetlenmediklerinde de trafik kurallarına uyduğunu göstermektedir. Radarın olmadığı yerlerde kadınlar hız limitlerine %63 oranla riayet ederken bu oran erkeklerde %48'dir. Özdemir (1995) ve Erjem'in (2007: 8) çalışmalarının yanı sıra 2012 yılında yapılan Türkiye Trafik Risk Haritası Araştırması'nda cinsiyet değişkeninin trafik suçları/kazaları üzerindeki etkisi bu çalışmanın sonuçları ile benzerlik göstermektedir. Türkiye Trafik Risk Haritası Araştırması verilerine göre Eskişehir'de kadın sürücüler çok güvenli sürücü kategorisinde yer alırken erkekler yüksek riskli sürücü kategorisinde yer almıştır<sup>29</sup>. Bu verilerin de ortaya koyduğu gibi kadın sürücüler erkek sürücülere oranla trafik kurallarına daha fazla uymaktadır.

Bu bulguların feminist suç kuramları çerçevesinde incelenmesi, trafik suçlarında cinsiyetin etkisini açıklamaya yardımcı olacaktır. Feminist suç kuramları kadınların suç işleme nedenlerinin yanı sıra erkeklere oranla neden daha az suç işlediklerini de sorgular. Hagan kadınların kız çocuklarını yetiştirirken daha kuralcı ve denetleyici olduğunu, ataerkil düzenin devamını sağlayıcı ilkeleri kadınlara benimsettiğini belirtir. Bu nedenle kadınların erkeklere oranla sapma davranışı gösterme oranı düşüktür. Kadınlar sosyal düzene, kurallara erkeklere kıyasla daha fazla uyarlar (Hagan, 2011: 255). Bununla birlikte bir iktidar alanı olan trafikte kadınlar varlık göstermeye başlamıştır. Erkek sürücü

---

<sup>27</sup> Bu kategoriler Nilüfer Narlı'nın Yaptığı Türkiye Trafik Risk Haritası Araştırması'nda alınmıştır.

<sup>28</sup> <http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIARASTIRMA.pdf>(Erişim tarihi:27.05.2015)

<sup>29</sup> <http://www.libertysigorta.com.tr/web/65-1086-1->

[1/liberty/hakkimizda/kurumsal\\_sosyal\\_sorumluluk/turkiye\\_trafik\\_risk\\_haritasi\\_arastirmasi](http://www.libertysigorta.com.tr/web/65-1086-1-1/liberty/hakkimizda/kurumsal_sosyal_sorumluluk/turkiye_trafik_risk_haritasi_arastirmasi)(Erişim tarihi:05.03.2015) Bu çalışma 81 ilde yapılmıştır ve gözlenen sürücülerin sadece %6'i kadındır.

odaklı olarak kurulan, insandan çok eşyayı koruma temelindeki karayolları trafiğine giren kadın, iktidar olan erkeklerin kurallarına kuralları koyanlardan daha fazla uymaktadır. Kadınların trafiğe çıkmalarının önünde yasal bir engel söz konusu değildir. Ancak bazı araştırmaların da ortaya koyduğu gibi erkek egemen bir alan olan trafikte toplumsal kalıp yargılar kadınların trafiğe çıkmasında önemli bir engeldir. Bu enformel trafik kurallarından bazıları “geçiş hakkı büyük araca aittir, trafik polisi trafiği engeller, kadınlar kötü sürücüdür, sağ şeridi uzun süre işgal eden sürücüler kadındır” şeklinde sıralanabilir (Erjem, 2007; Yasak ve Öner, 1999 aktaran Eşiyok vd., 2007: 12; Aycan ve Aycan, 2013: 67-75).

Dünyada 1889’da, Türkiye’de ise 1920’lerde kadınlar ilk kez otomobil kullanmıştır (Aycan ve Aycan, 2014: 70). Bu tarihten günümüze bakıldığında kadın sürücülerin sayıları erkek sürücülere oranla halen daha az olmakla birlikte önemli bir artış da göstermiştir. Bu araştırmada kadınlar günlük ortalama 1,8 saat (min:1, max:12, st d:1,757) ve 6,1 yıldır ( min:1, max:25, st d: 5,652) araç kullanmaktadırlar. Erkek sürücüler ise günlük ortalama 2,5 saat (min:1, max:17, st:2,758) ve 8,9 yıldır (min:1, max: 45, st d: 8, 588) araç kullanmaktadırlar. Kadın ve erkek sürücüler arasında sürücülük deneyimleri (yıl olarak) açısından çok önemli bir fark görülmemiştir. Ancak kadınların günlük araç kullanma süreleri erkeklere oranla daha azdır. Örneğin kadınların %94’ü, erkeklerin ise %71’i 0-3 saat arasında araç kullanmaktadır (N=196).

Suç kuramlarının her birinde suçu işleyen bir öteki vardır. Suç kuramları suçun analizinde gençler, fakirler, akıl hastaları, zenginler, mülteciler ve azınlıklar şeklinde çeşitli suç gruplarına işaret etmektedirler. Buradan hareketle bu araştırmada *okuryazar olmayanlar, bir yıllık sürücü deneyimi olanlar, yayalar, yolcular, 25 yaş ve altındaki gençler, 20 yıllık sürücü deneyimi olanlar, bekârlar, evliler, erkekler, kadınlar, zenginler ve fakirler* şeklinde çeşitli kategoriler oluşturulmuş ve daha sonra katılımcılara söz konusu bu gruplardan hangilerininin trafik suçlarına daha çok karıştıkları konusundaki görüşleri alınmıştır. Oluşturulan bu kategorilerde kadın kategorisi dışında kalan diğer bütün kategorilerde katılımcılar benzer görüşlere sahiptir. Kadın (%48) ve erkek (%43) katılımcıların önemli bir bölümü cinsiyetin trafik kurallarına uymada önemli olmadığını belirtmektedir (N=273).



Türkiye’de toplumsal yaşamın her alanında kadınlara yönelik toplumsal cinsiyet ayrımcılığı olduğu bilinmektedir (Dedeoğlu, 2000; Ökten, 2009). Bu ayrımcılığın en açık olarak görüldüğü alanlardan biri de trafiktir. “*Kadın sürücüler erkek sürücülere yol vermelidir*”, “*kadınlar sol şeridi kullanmamalıdır*” gibi önyargı içeren ifadeler bu durumun birer göstergesidir (Aycan ve Aycan, 2014: 68). Trafikte kadınlara yönelik toplumsal cinsiyet ayrımcılığının mevcut olup olmadığını ortaya koymak amacıyla bu araştırmada da katılımcılara kadın sürücülerle erkek sürücüler hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Buna göre hem anketlere hem de görüşmelere katılanların önemli bir bölümü (%40) kadınların erkeklere oranla trafik kurallarına daha fazla uyduğunu belirtmişlerdir. Öte taraftan katılımcıların önemli bir bölümü kadınların trafiği tehlikeye soktuğunu da düşünmektedirler. Örneğin katılımcılardan bazıları kadınların trafiğe etkilerine ilişkin düşüncelerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

*“Kadın sürücüler genellikle tecrübesiz olduklarından trafik kazalarının olmasına sebebiyet vermeye yönelik hal ve hareketleri olabiliyor. Bu da bence sürüşteki liyakatinin olmamasından kaynaklanıyor. Özgüven eksikliği çok fazla oluyor”.*

*“Bir yerde yavaş giden, beni rahatsız eden bir araç gördüğümde hemen içeriye bakıyorum kesin bu kadındır diye. Kadın olduğunda işte bu suçlu diyorum. Kadın yani”.*

Oysa Aycan ve Aycan yaptığı çalışmada Batılı ülkelerde trafikte kadın ve erkek sürücüler arasında karşılaştırma gereği duyulmadığını belirtilmektedir. Çünkü Batılı ülkelerde özel ve ticari araç kullanan çok sayıda kadın bulunmaktadır (2014: 72). Zira trafik suçlarının biyolojik farklılıklara indirgenmesinin suçun sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasal birçok unsurunun da göz ardı edilmesi sonucunu doğuracağı düşünülmektedir. Bu araştırmada görüşmecilere kadın sürücülerin trafiği hangi yönde etkiledikleri sorulmuştur. Görüşme yapılan erkeklerin önemli bir bölümü kadınların trafikte tehlike oluşturduğunu ifade etmişlerdir. Ancak aynı katılımcılar “trafik magandası kimdir?” sorusuna ”gençler”, “erkekler”, “delikanlılar” cevabını vermişlerdir. Sonuç olarak araştırmaya katılanların bir bölümü trafiği tehlikeye sokan trafik magandalarının “erkek” sürücüler olduğunu ifade etmelerine rağmen trafikte tehlike oluşturan grup olarak kadınları görmeleri toplumda kadınlara yönelik kalıp yargıların bir göstergesi olarak değerlendirilebilir.

### 4.3.Trafik Suçları ve Yaş

Sosyal süreç teorileri arasında genç suçluluğuna yoğunlaşan çalışmalar vardır. Bir bağımsız değişken olarak yaşın suç üzerinde etkisi araştırılmıştır. Mevcut çalışmalar arasında yaşın trafik suçlarında önemli bir etkiye sahip olduğunu belirten çalışmalar olmakla birlikte, yaşın tek başına belirleyici olamayacağını savunan çalışmalar da bulunmaktadır (Yeung ve Wong, 2015: 110; Sümer ve Özkan, 2002: 16; Gabany vd., 1997: 33; Erjem,2007: 10; Şendağ, 2010: 10). Bu çalışmada ise trafik kurallarına uyma davranışıyla yaş arasında doğrudan bir ilişki gözlenmemiştir. Nitekim daha önce yapılmış bazı araştırma sonuçları da yaşın tek başına trafik suçlarında belirleyici olmadığını ortaya koymaktadır. Bu araştırmaların sonuçlarına göre yaşın trafikteki etkisi, trafikte geçirilen zaman, araç türü, trafik denetimi gibi diğer değişkenlerce maskelenmektedir (Yeung ve Wong, 2015: 110; Gabany vd., 1997: 33). Ancak yaşın önemli bir bağımsız değişken olduğunu gösteren çalışmalar da vardır (Delice, 2013: 256; Kalyoncuoğlu, 1999: 231). Örneğin, genç sürücülerin yaşlı sürücülere oranla trafikte daha riskli davranış sergilediklerini ve daha fazla kural ihlali yaptıklarını savunan çalışmalar mevcuttur (Smith, vd., 2006; Deery ve Fildes, 1999; Sümer vd., 2002: 2). Bununla birlikte 2013 yılı TÜİK verileri 120 561 otomobil kazasının %77'sine 25-64 yaş arası sürücülerin, %14'üne ise 21-24 yaş arası sürücülerin yol açtığını göstermektedir.<sup>30</sup> Bu çalışmada 18-23, 24-29, 30-35, 36- 41, 42-47 ve 48 yaş üzeri şeklinde yaş kategorileri oluşturulmuştur. 2013 yılı TÜİK verilerinde kullanılan 25-64 yaş kategorisi bu çalışmadaki birden fazla yaş kategorisini içine aldığı için yaş ve trafik kazaları arasındaki ilişki TÜİK verileriyle kıyaslanamamaktadır. Bu araştırmada örneklemde yer alanların %40'ı trafik kazasına karışmıştır ve kazaya karışanların %22'si 30-35 yaş aralığında yer almaktadır. Öte taraftan trafik kazalarına karışmayanların %72'i ise 30 yaşın altındadır (N= 297). Araştırmaya katılan sürücülerin kaza yaptıkları yıllar dikkate alındığında ise bütün yaş gruplarında trafik kazalarının sürücülüğün ilk yıllarında gerçekleştiği görülmüştür. Gabany vd.'nin (1997: 33) de belirttiği gibi burada yaşın mı deneyimin mi, yoksa bunun dışındaki faktörlerin mi etkili olduğunu tespit etmek mümkün değildir. Katılımcılardan trafik suçlarını azaltmak için gereken önlemleri sıralamaları istenmiştir. Bütün yaş

---

<sup>30</sup> [http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT\\_ID=15&KITAP\\_ID=70](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=15&KITAP_ID=70) sf.56-57 (Erişim tarihi:04.03.2015)

grupları trafik suçlarını azaltmak için alınması gereken önemler sıralamasında trafik eğitiminin daha uzun verilmesi kategorisini ilk sıraya yerleştirmişlerdir (N=291). Yaş gruplarına daha ayrıntılı bakıldığında görece daha genç olan 18-23 yaş kategorisindeki katılımcıların %35'i trafik kazalarını azaltmada daha uzun süreli trafik eğitiminin önemini ilk sıraya koyarken, %32'si para cezalarının artırılmasının önemini ikinci sıraya koymuştur. Katılımcılardan 36 yaş ve üzerinde olanların ise küçük bir bölümü (%19) para cezalarının artırılmasının trafik kazalarını azaltmada etkili olacağını düşünmektedirler. Bulgular yaş artıkça para cezalarının artırılmasının trafik suçları üzerindeki caydırıcı etkisinin azaldığını göstermektedir. Başka bir ifadeyle, bu araştırmanın bulgularına göre para cezasının sürücüler üzerindeki caydırıcı etkisi yaş ilerledikçe azalmaktadır.

#### **4.4.Trafik Suçları ve Eğitim**

İnsanların sahip oldukları kültürel sermayeleri toplumsal olay ve olgulara yönelik tutumları üzerinde etkilidir. Bu kültürel sermaye trafik kültürü ve insanların trafikte davranışları üzerinde de etkilidir. Fakat trafik suçlarındaki sorunun sadece eğitimle çözüleceğini düşünmek indirgemeci bir yaklaşımdır. Bu durum eğitimi tek tip insan yetiştiren bir fabrikaya dönüştürür. Eğitim toplumdaki normların belirlenmesi, şekillenmesi ve benimsenmesinde önemlidir, ancak sadece eğitimle her şeyin düzeleceğini düşünmek hayalci bir yaklaşım olacaktır. Bu çalışmada toplam sürücü puanı ile eğitim arasında anlamlı ilişki tespit edilmemiştir (N=193). Fakat katılımcıların %34'ü okuryazar olmayanların trafik kurallarına uymadığını/uymayacağını, %41'i ise bu durumun trafik kurallarına uyma davranışı üzerinde belirleyici olmadığını belirtmişlerdir (N=277). Çalışmada okuryazar olmayanların trafik kurallarına uymama nedenini trafik işaretlerini okuyamamaları ile açıklayan katılımcılar olmuştur. Trafik kurallarına uymayan ehliyet sahibi sürücülerin trafik eğitiminden geçtiği düşünülürse bunun doğru bir tespit olmadığı görülebilir. Bu çalışmada trafik kazasına karışma ve eğitim arasında da anlamlı bir ilişki gözlenmemiştir. Ancak 2013 yılı TÜİK verilerine göre trafik kazalarına karışan sürücülerin %57'si lise altı okullardan mezundur. Bu durum kazaya karışan sürücülerin eğitim seviyelerinin düşük olduğunu göstermektedir.

Eğitimin sadece kitaplardan ibaret olmadığı, ailede, sokakta, okulda, medyada devam eden bir süreç olduğu fikrinden hareket edilirse trafiğe olumlu etki yapması beklenebilir. Trafik suçları ve kazalarının sosyolojik nedenlerine bakıldığında da görülmektedir ki temel sorun trafikle ilgili toplumda yaygın olan yanlış enformel eğitimidir. Yani toplumda formel bilginin önüne geçen kimi zaman resmi bilgiyi unutturan bir bilgi vardır. Söz konusu olan bu enformel eğitimi besleyen ve inşa eden farklı yapılardan söz edilebilir. Kapitalist sistem içerisinde merkez ülkelerden çevre ülkelere uyumsuz teknoloji ihracat edilmesi, medya üzerinden lüks tüketimin teşvik edilmesi enformel eğitimi besleyen nedenler arasındadır. Örneğin aksiyon filmleriyle özendirilen trafikteki tehlikeli davranışlar ve aşırı hız yapma medyanın trafik suçlarını meşrulaştırmasına örnek verilebilir. Devletin denetim ve cezalarla caydırıcı unsurları yeterince kullanmaması, sivil toplumun trafik konusundaki hassasiyetinin zayıf olması, trafik kurallarına yönelik sosyal yaptırımın düşük olması da enformel eğitimi inşa eden diğer unsurlar olarak görülebilir. Bireyler söz konusu bu enformel trafik bilgisini buldukları toplum ve kültür içerisinde edinmektedirler. Sadece okullarda, sürücü kurslarında verilen eğitim aracılığıyla trafikte olumlu anlamda ciddi dönüşümler sağlanamaz. Ancak toplumda genel anlamda nüfusun eğitim düzeyinin yükselmesiyle birlikte trafik bilincinin de artacağı ve bununla birlikte trafik kazaları ile trafik suçlarının önlenmesi konusunda sorumluluk sahibi yetkili kurumlar üzerindeki baskının da artacağı düşünülebilir.

#### **4.5.Trafik Suçları ve Meslek**

İnsanların zamanlarının önemli bir bölümünü geçirdikleri, ayrıca sosyal çevrelerini etkileyen meslekleri onların trafik konusundaki düşünce ve davranışları üzerinde de etkilidir. Örnekte ağırlıklı olan üç meslek grubu olan işçi, memur ve çalışmayanlar arasında kadınların trafik kazası yapma ihtimalinin yüksek olduğu düşüncesi hâkimdir. İşçi, memur ve çalışmayanlar arasında bu düşünceye sahip olanların oranları sırasıyla %36, %31 ve %54'tür. Katılımcılara zenginler, fakirler, kadınlar ve benzeri şekilde kategorileştirilen çeşitli grupların trafik kazalarına karışma olasılıkları ile ilgili ne düşündükleri sorusu da yöneltilmiştir. İşçilerin %58'i çalışmayanların ise %43'ü zenginlerin trafik suçu işleme olasılığının yüksek olduğunu ifade etmişlerdir. Bu veri

çatışma yaklaşımının adalet sisteminin toplumdaki belli sınıfların çıkarına göre inşa edildiği yönündeki tezini doğrular niteliktedir.

*Tablo 4. Meslek gruplarının kadınlar trafik kaza yapma ihtimalleri ilişkin fikirleri*

<b>Meslekler %</b>	<b>Kaza Yapma İhtimali Yüksek</b>	<b>Fikrim Yok</b>	<b>Kaza Yapma İhtimali Düşüktür</b>	<b>Toplam</b>
	N=11	N=70	N=104	N=291
<b>İşçi</b>	36	19,7	44,3	100
<b>Memur</b>	31,1	31	37,9	100
<b>Kendi hesabına çalışan</b>	14,3	28,6	57,1	100
<b>Evhamımı</b>	18,2	45,4	36,4	100
<b>Çalışmıyor</b>	54,7	16	26,3	100
<b>Diğer</b>	67	0	33	100

Trafik suçlarının ve kazalarının önlenmesinde devlet tarafından yeterli ölçüde önlem alınıp alınmadığı yönündeki soruya kendi hesabına çalışanlar dışındaki tüm meslek kategorilerinde yer alan katılımcılar cezaların uygulanmasında devletin üzerine düşen sorumlulukları yeterince yerine getirmediğini belirtmişlerdir. Kendi hesabına çalışanların ise %71'i devletin cezaları uygulamada yeterli önlem aldığını ifade etmiştir. Memurlar ise devletin trafik suçlarını ve kazalarını önlemede yeterli önem almadığını düşünmektedir. Katılımcılar arasında kendi hesabına çalışanların %57'si, ev kadınlarının ise tamamı trafik kazalarında Türkiye'de her yıl yaklaşık 100 kişinin öldüğünü belirtmişlerdir. Bu veri katılımcılar içinde kendi hesabına çalışanlar ile ev kadınlarının trafikteki ölümlere ilişkin farkındalığının olmadığını ortaya koymaktadır.

Tablo 5. Mesleklere göre kaza karışma oranları

Meslek %	Bugüne kadar hiç kaza yaptınız mı?		
	Hayır N=116	Evet N=76	Toplam N=192
<b>İşçi</b>	47,7 N=21	52,3 N=23	100
<b>Memur</b>	58,2 N=46	41,8 N=33	100
<b>Ev hanımı</b>	83,3 N=5	16,7 N=1	100
<b>Çalışmıyor</b>	74,2 N=43	25,8 N=15	100
<b>Diğer</b>	40 N=2	60 N=3	100

Bu araştırmaya göre meslek grupları arasında en fazla kazaya karışanlar işçiler (52,3) ve memurlardır (41,8) (tablo 5). Fakat toplam sürücü puanında işçilerin %46,5'i güvenli, %39,5'i çok güvenli sürücü kategorisinde; memurların %36,2'si güvenli, %53,8'i de çok güvenli sürücü kategorisinde yer almıştır (bkz. Tablo 6)

Tablo 6. Mesleklerin göre toplam sürücü puanları

Meslek %	Çok yüksek riskli	Yüksek riskli	Riskli	Güvenli	Çok güvenli	Toplam
	N=aaa	N=3	N=25	N=81	N=79	N=189
<b>İşçi</b>	0	2,3	11,6	46,5	39,5	100
<b>Memur</b>	1,2	2,5	6,2	36,2	53,8	100
<b>Ev hanımı</b>	0	0	33,3	33,33	33,33	100
<b>Çalışmıyor</b>	0	0	23,63	49,09	27,27	100
<b>Diğer</b>	0	0	0	60	40	100

#### 4.6.Trafik Suçları ve Gelir

Dünya Sağlık Örgütü'nün verilerine göre trafik kazalarındaki ölümlerin %82'si az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde meydana gelmektedir<sup>31</sup>. Bu durum sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin trafik kazaları ve trafik suçları üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Bireylerin trafikteki davranışlarında ve trafiğe verdikleri tepkilerde de meslek, eğitim, gelir ve benzeri sosyo-ekonomik statü ve kültürel değerler etkilidir. Örneğin trafik kazası sonucu meydana gelen ölümü şehitlikle eş değer görenlerin %60 1000 lira ve altı, %20'si ise 1001-2000 lira arasında hane gelirine sahiptir. Trafik kazasında ölen insanın şehitle eş değer tutulması yakınlarını psikolojik olarak rahatlatır. Diğer yandan bazı ölümlerin şehit olarak addedilmesi yakınlar tarafından söz konusu ölümler hakkında hukuki mücadelenin de önüne geçmektedir, çünkü şehitliğin hem hukuki, hem toplumsal hem de dini bir anlamı vardır. Trafik kazasında ölenler için hukuki bir şehitlik söz konusu değildir. Katılımcılara Türkiye'de trafik kazalarında her yıl yaklaşık kaç kişinin yaralandığı sorusu sorulmuştur. Gelir düzeyi yükseldikçe bu soruya verilen cevapların doğru rakama daha yakın olduğu tespit edilmiştir. Örneğin Türkiye'de trafik kazalarında her yıl yaklaşık 100 kişinin yaralandığını düşünenlerin %50'si 2000 lira altı gelire sahiptir. Ayrıca sosyo-ekonomik düzey azaldıkça araç kullanma amacı da değişmektedir. Orta ve üst gelir düzeyinde 0-3 saat arasında araç kullanımı kişisel ulaşım amacıyla yapılırken, alt gelir grubunda araç kullanımı ticari amaçlar için yapılmaktadır. Örneğin günlük ortalama 12-15 saat arasında araç kullananların %50'si 1000 lira ve altı gelire sahiptir ve genellikle iş amaçlı araç kullanmaktadırlar.

#### 4.7.Trafik Suçları ve Sürücülük Deneyim

1980 sonrası köyden kente göçlerle kent nüfusunda hızlı bir artış gerçekleşmiştir. Kentlerin demografik yapısındaki bu değişikliğin etkileri kendini trafikte de göstermiştir ve Türkiye'de araç sahibi olanların oranında hızlı bir artış meydana gelmiştir. <sup>32</sup>. Trafikte

---

<sup>31</sup> <sup>31</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) (Erişim tarihi:18.15.2015)

<sup>32</sup> 1976'da otomobil sayısı 488 894 iken 1986 yılına gelindiğinde bu sayı 1 087 234'e ulaşmıştır. Günümüzde ise bu rakam 19 milyona yaklaşmıştır.

araç sahibi olanların oranı hızla artarken trafik kültürü aynı hızla gelişmemiştir. Bunun en önemli göstergesi yaşanan trafik kazalarıdır.

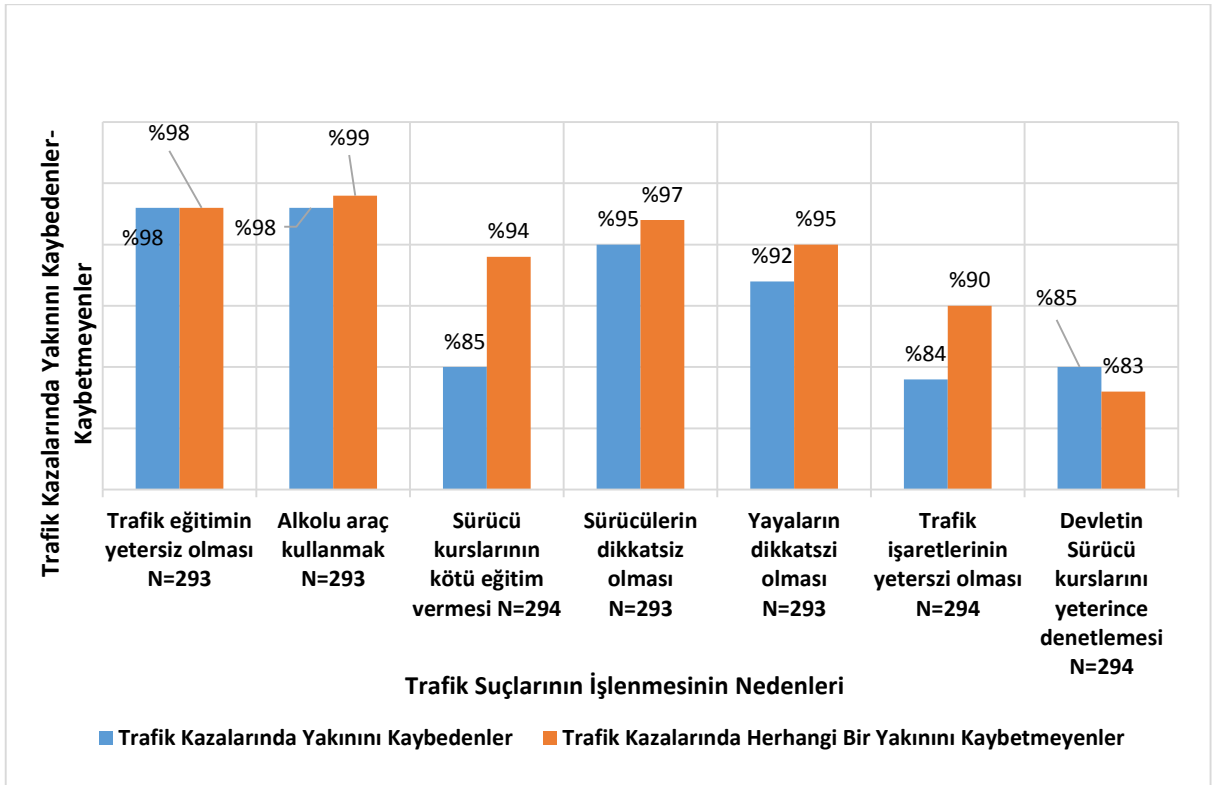
Yapılan araştırmalar sürücülük deneyiminin artmasının, araç kullanma becerisinin yanı sıra trafik kazalarından kaçınmayı da olumlu yönde etkilediğini ortaya koymaktadır (Sümer ve Özkan, 2002: 2). Bu çalışmada da kaza yapanların %36'sı 1-5 yıllık sürücülerdir (N=78). On altı yıl ve üzerinde sürücülük deneyimine sahip olan sürücüler sürücülüklerinin ilk dönemlerinde kaza yaptıklarını belirtmişlerdir. Bu durum kazaların genellikle sürücülüğün ilk yıllarında meydana geldiğini göstermektedir. Daha fazla trafikte olmak bir yandan kaza ihtimalini artırırken diğer bir yandan sürücülük deneyimini de artırmaktadır.

Katılımcılara “*Sizce aşağıdaki grupların trafik kazası yapma ihtimali ne düzeydedir?*” sorusu sorulmuştur. Söz konusu soruda *sorumsuz insanlar, dikkatsiz insanlar, kadınlar, erkekler, okuryazar olmayanlar, zenginler ve fakirler* olmak üzere 7 grup kategori oluşturulmuştur. Buna göre, son bir yılda kaza yapanların %64'ü, son 4-5 yıl içinde kaza yapanların ise %83'ü dikkatsiz insanların kaza yapma ihtimallerinin çok yüksek olduğunu belirtmiştir. Bu oran beş yıl önce kaza yapan sürücülerde ise %40'a gerilemektedir. Maddi hasarlı kaza yapan sürücülerin ise %58'i sorumsuz insanların kaza yapma ihtimalinin çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Yaralanmalı kazalara karışan sürücülere göre ise sorumsuz insanların kaza yapma ihtimali %92'dir (N=78). Maddi hasarlı kaza yapanların %59'u, yaralanmalı kaza yapanların ise %69'u dikkatsiz insanların kaza yapma ihtimallerinin çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Kaza türleri açısından bakıldığında kazanın türü hasarlıdan yaralanmalı kazaya doğru gittikçe trafik kurallarına uyma sıklığı azalmaktadır. Maddi hasarlı kaza yapanların %58'i, yaralanmalı kaza yapanların ise %42'si her zaman trafik kurallarına uyduklarını belirtmişlerdir (N=78).

Sürücülük deneyimi ve daha önce trafik kazası geçirmiş olma durumunun bireylerin trafik suçlarına ilişkin düşünce ve davranışlarını etkilemesi beklenmektedir. Trafik kazalarında yakınlarını kaybetme ya da yakınlarının yaralanması durumunun da bireylerin trafik suçlarına yönelik düşünce ve davranışlarında farklılık ortaya çıkarması beklenmektedir. Katılımcılara “*Sizce aşağıdaki nedenler Türkiye'de trafik suçlarının işlenmesinde ne*



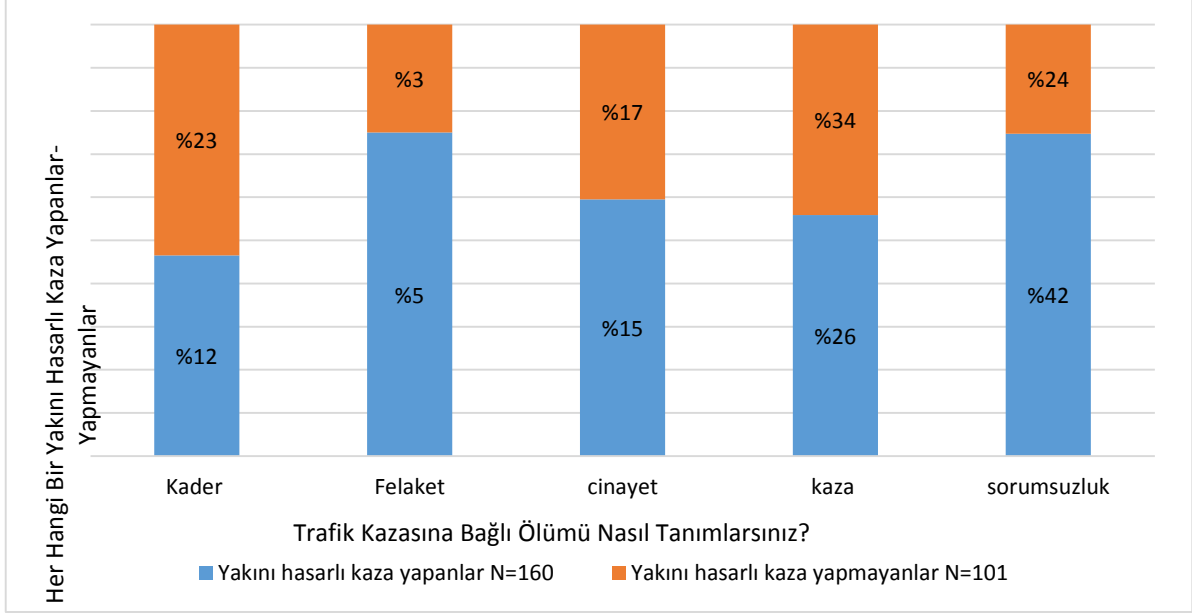
ölçüde etkilidir” sorusu sorulmuştur. Bu nedenler “alkollü araç kullanma, sürücülerin dikkatsiz olması, yayaların dikkatsiz olması, trafik eğitiminin yetersiz olması, sürücü kurslarında verilen eğitimin yeterli olmaması, yolların kötü ve yetersiz olması, trafik işaretlerinin yeterli olmaması, karayolları aydınlatmalarının yetersiz olması, devletin sürücü kurslarını yeterince denetlememesi” şeklinde sıralanmıştır. Bu kategoriler trafik suçlarında hem bireylerin hem de devletin ne ölçüde etkili olduğunu düşündüklerini ortaya koymak amacıyla sorulmuştur. Bu noktada araştırma bulguları trafik kazalarında yakınlarını kaybetmiş olan ve olmayan grupların her ikisinin de trafik kazalarında ve suçlarında hem bireylerin hem de devletin önemli bir etkiye sahip olduğunu düşündüklerini ortaya koymaktadır (sırasıyla N=290, N=287).



Grafik 1. Trafik kazalarında yakınını kaybedenlerle kaybetmeyenlerin trafik suçlarının nedenlerine yönelik tutumları

Şaşırtıcı bir şekilde, araştırma bulguları katılımcıların trafik kazalarında herhangi bir yakınını kaybetmiş olma ya da yaralanmış olma durumunun trafik kurallarının ihlallerine yönelik düşünce ve davranışlarında önemli bir değişikliğe neden olmadığını

göstermektedir. Trafik kazalarında yakınları yaralananların üçte ikisinden fazlası (%64) ve yakınları yaralanmayanların dörtte üçünden fazlası (%76) trafik kurallarına uymamanın suç olduğunu düşünmektedirler (N=110, N=173). Katılımcıların genel kanaati trafik kurallarına uymamanın suç olduğu yönünde olmakla birlikte, trafik kazasında yakınları yaralananların trafik kurallarına uymamayı suç olarak görme oranı, trafik kazalarında yakınları yaralanmayanlara göre düşüktür. Bununla birlikte trafik kazalarında yakınları yaralananların çok küçük bir bölümü (%5), yakınları yaralanmayanların ise bir bölümü (%15) trafik kurallarına uymamanın günah olduğuna inanmaktadır. Trafik kazalarında yakınlarını kaybedenlerle (%71) kaybetmeyenlerinde (%72) de genel kanısı trafik kurallarının ihlalinin suç olduğu yönündedir (N=59, N=226). Ayrıca trafik kazalarında yakınlarını kaybedenlerin küçük bir bölümü (%14) de trafik kurallarını ihlal etmenin hata olduğunu düşünmektedir.(N=59). Bu veriler göstermektedir ki yakınları trafik kazalarında yaralanmış olsun olmasın katılımcıların çok büyük bir çoğunluğu trafik kurallarına uymamayı suç olarak görmektedirler. Başka bir ifadeyle, araştırmaya katılan ve yakınları ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazası geçiren katılımcılar ile geçirmeyen katılımcıların trafik kurallarına uymamaya ilişkin genel görüşlerinde benzerlik gözlenmiştir. Buna göre katılımcıların önemli bir çoğunluğuna göre trafik kurallarına uymamak suçtur. Bununla birlikte, araştırmaya katılan katılımcıların görece daha küçük bir bölümü, yakınları trafik kazası geçirmiş olsun olmasın, trafik kurallarına uymamayı günah veya hata olarak değerlendirmişlerdir. “Öte taraftan araştırmaya katılan ve yakınları hasarlı trafik kazalarına karışanların %58’i, karışmayanların ise %33’ü Türkiye’de trafik cezalarının yetersiz olduğunu belirtmektedirler. Katılımcıların trafik kazası sonucu ölümlere bakışları arasında ise bazı farklılıklar mevcuttur. Yakınları hasarlı trafik kazalarına karışanların %42’si bu ölümleri sorumsuzluk, %26’sı ise kaza olarak görmektedirler. Öte taraftan, yakınları hasarlı trafik kazalarına karışanların %12’si trafikteki ölümleri kader olarak tanımlarken, yakınları hasarlı trafik kazalarına karışmayanların %23’ü trafikteki ölümleri kader olarak görmektedir. Bu da göstermektedir ki, trafik kazalarını kader olarak görme oranı yakınları herhangi bir trafik kazasına karışanlara oranla karışmayanlarda daha yüksektir.



*Grafik 2. Yakınları maddi hasarlı kaza yapanların ve yapmayanların trafik kazasına bağlı ölümlere yönelik tutumları*

Bu araştırmada daha önce trafik kazası geçirmiş veya herhangi bir yakınını kaybetmiş katılımcılarla bu deneyimlere sahip olmayan katılımcıların trafığe ilişkin görüşlerinde bazı benzerlikler tespit edilmiştir. Bu durum Türkiye’de ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasına sahip olma deneyimlerinin başta sürücüler ve yayalar olmak üzere trafikte yer alan bireyler üzerinde beklendiği ölçüde etkili olmadığını ortaya koymaktadır. Bunun bir nedeni trafik suçlarına ilişkin toplumsal yaptırımların zayıf olması, ayrıca sivil toplum örgütleri ve medya tarafından trafik risklerine ilişkin risk bilinci oluşturma faaliyetlerinin de düşük olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum Onay’ın (2013) yürüttüğü “Trafikte Sosyal Sorumluluk Projelerinin Trafik Güvenliğine Etkilerinin İrdelenmesi” çalışmasında da ortaya konulmuştur. Bu çalışmada Onay (2013) trafik konusundaki sosyal sorumluluk projelerinin bilinirlik düzeyinin düşük olduğunu tespit etmiştir.

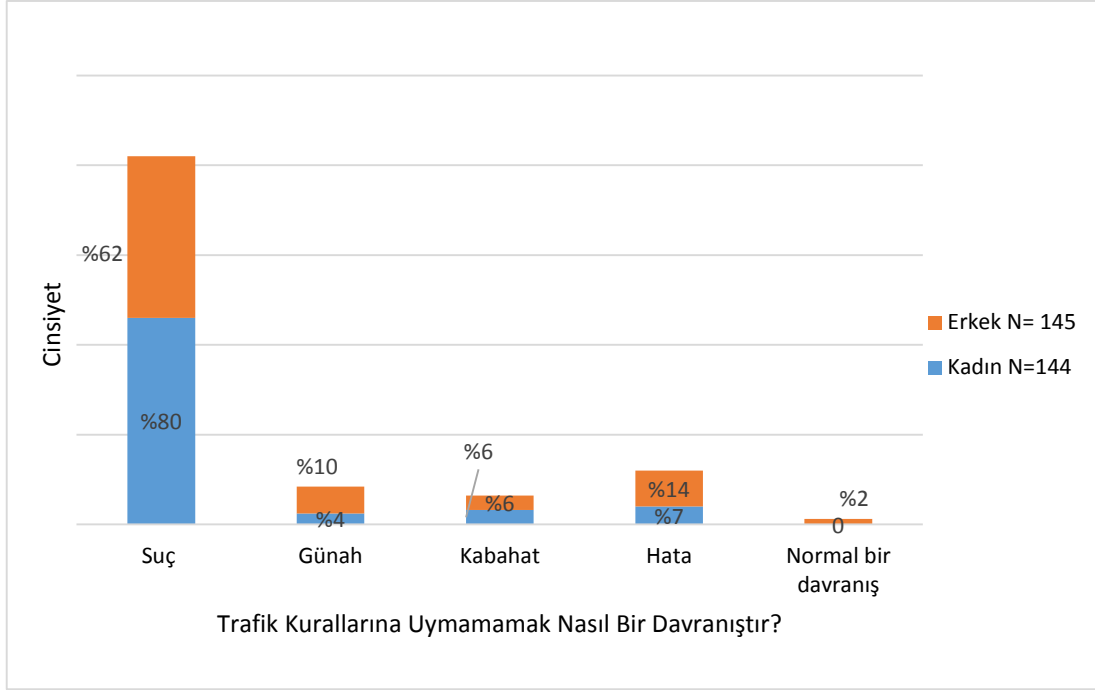
#### **4.8. Seçilmiş Konularda Suç Algısı ile Suç Davranışı Arasındaki Benzerlik ve Farklılıklar**

Bir eylemin hukuki açıdan suç olarak tanımlanabilmesi için suçun maddi ve maddi olmayan unsurlarının ortaya çıkmış olması gerekir. Devlet ya da toplum tarafından suç

olarak tanımlanan eylemlere bakıldığında suçun bir ucunda ahlaken suç (mala in se) diğer bir ucunda ise kanunen suç (mala prohibitum) vardır (Cowling, 2012: 78). LGBT olmak gibi bazı durumlar kanunen suç olamasa bile toplumun bazı kesimleri tarafından suç olarak kabul edilebilir. Öte taraftan kanunen suç olarak tanımlanan bazı eylem ya da durumlar da toplumda ahlaken suç olarak kabul görmeyebilir. Bu durum suçlu bireylere uygulanacak hukuki yaptırımını ortadan kaldırmaz ancak uygulanabilecek sosyal yaptırımını zayıflatabilir ya da ortadan kaldırabilir. Trafik suçları bu ikinci duruma örnek olarak verilebilecek suç türlerinden biridir. Trafik suçlarının önemli bir bölümü sadece kanunen suç olarak kabul edilirken, trafikte taksirle ölüme ve yaralanmaya sebebiyet verme gibi suçlar hem ahlaken hem de kanunen suç olarak kabul edilir. Bu araştırma da katılımcıların çok önemli bir bölümü trafik kurallarının ihlal edilmesi, kırmızı ışıkta geçilmesi, hız limitlerine uyulmaması, alkollü araç kullanılması ve benzerini suç olarak tanımlamışlardır. Örneğin, katılımcıların %71'i trafik kurallarına uymamanın, %93'ü kırmızı ışıkta geçmenin, %90'ı emniyet kemeri takmamanın, %94'ü ise hız limitlerine uymamanın suç olduğunu belirtmişlerdir (N=299). Ancak katılımcıların önemli bir bölümü trafik kurallarına uymamayı suç olarak tanımlamalarına rağmen bu kurallara uyma oranları da düşüktür. Örneğin, sürücülerin %43'ü her zaman emniyet kemeri takarken, %27'si nadiren, %5'i ise hiç takmamaktadır; hız limitlerine %36'sı her zaman uyarken, %25'i nadiren uymaktadır. Başka bir ifadeyle, bireyler suç olduğunu bildikleri halde kuralları ihlal etmektedirler. Trafik suçlarının toplumda ahlaken suç olarak görülmemesi trafik suçlarına yönelik sosyal yaptırımını da zayıflatmaktadır. Bununla birlikte, Hirschi'un sosyal bağlar yaklaşımında belirttiği gibi bir norma toplumun her bireyi aynı düzeyde inanmadığından dolayı kurallar ihlal ediliyor olabilir (2012: 87-97)<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Cümledeki inanmak fiili Hirschi sosyal bağ teorisindeki bireyi topluma bağlayan dört unsurundan biri olan *inanç* (*belief*) kavramına atıf amacıyla kullanılmıştır.



*Grafik 3. Cinsiyet- trafik kurallarına uymama davranışına bakış*

Bu çalışmadaki sürücülere kendilerini nasıl bir sürücü olarak gördükleri sorulmuştur. Sürücülerin %45'i kendini iyi, %17'si ise çok iyi sürücü olarak tanımlamışlardır (N=195). Kaza yapan sürücülerin ise %55'i kendini iyi %23'ü ise çok iyi sürücü olarak görmektedir (N=77). Bu oranlar kaza yapmayan sürücülerde ise %39 kendini iyi, %13'ü ise çok iyi sürücü şeklindedir. Daha açık bir ifadeyle, kaza yapan sürücüler kaza yapmanın iyi sürücü olmanın önünde bir engel olmadığını düşünmektedir. Yapılan kaza açısından bu soru incelendiğinde maddi hasarlı kaza yapan sürücülerin %54'ü kendini iyi, %24'ü ise çok iyi sürücü olarak tanımlamaktadır. Yaralanmalı kazalara karışan sürücülerin ise %77 iyi ve %15'i ise kendilerini çok iyi sürücü olarak görmektedir. (N=77 ). Küçük bir oranda da olsa örnekleme yer alan ve ölümlü kazaya karışan sürücüler de (%1,3) kendilerini çok iyi sürücü olarak gördüklerini ifade etmişlerdir. Trafik kazalarında ölümlü kazalara karışmış olan sürücülerin dahi kendilerini çok iyi sürücü olarak tanımlamaları kamuoyunda trafik bilincinin ne kadar düşük olduğunun bir göstergesidir.

Tablo 7. Trafik kurallarına uyma sıklığı

	Kurala hiç uymam	Kurala bazen uyarım	Kurala sık sık uyarım	Kurala her zaman uyarım	Fikrim yok	Toplam
Kırmızı ışıkta geçermisiniz?	%2,5 N=5	%2 N=4	%44,5 N=89	%49,5 N=99	%1,5 N=3	%100 N=200
Şehir içinde emniyet kemeri takar mısınız? N= 199	%5 N=10	%22 N=44	%29,5 N=59	%43 N=86	%0,5 N=1	%100 N=200
Şehirlerarası yollarda emniyet kemeri takar mısınız? N= 200	%3,5 N=7	%11 N=22	%24 N=48	%61 N=122	%0,5 N=1	%100 N=200
Şehir içinde hız limitlerine uyar mısınız?	%2 N=4	%24,5 N=49	%32 N=64	%39 N=78	%2 N=4	%100 N=200
Şehirlerarası yollarda hız limitlerine uyar mısınız?	%3,5 N=7	%25,5 N=51	%31,5 N=63	%35,5 N=71	%4 N=8	%100 N=200
Şehir içinde alkollü araç kullanır mısınız?	%0,5 N=1	%0,5 N=1	%4 N=8	%92 N=184	%3 N=6	%100 N=200
Şehirlerarası yollarda alkollü araç kullanır mısınız?	%1 N=2	%0 N=0	%0,5 N=1	%96 N=192	%2,5 N=5	%100 N=200
Radar olmadığını bildiğiniz yollarda hız limitlerine uyar mısınız?	%12,5 N=25	%29 N=58	%30,5 N=61	%25 N=50	%3 N=6	%100 N=200
Mobeselerin olduğu yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?	%0,5 N=1	%6,5 N=13	%25,5 N=51	%66,5 N=50	%1 N=2	%100 N=200
Trafik polislerinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?	%3 N=6	%14 N=28	%42,5 N=85	%36,5 N=73	%4 N=8	%100 N=200

Trafik bilincinin en önemli göstergelerinden birinin de emniyet kemeri kullanım oranı olduğu bilinmektedir. Nitekim mevcut çalışmalar emniyet kemeri kullanmanın trafik kazalarında ölüm ve yaralanma riskini önemli oranda azalttığını ortaya koymaktadır (Delice, 2015:393, Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008; Forjuoh, 2003, Evans, 1996). Emniyet

kemerini kullanmanın trafik kazalarına bağılı ölümleri %50 oranında, yaralanmaları ise %55 oranında azalttığı ortaya konmuştur (Forjuoh, 2003: 111). Türkiye’de şehir içinde emniyet kemeri kullanma oranı ise oldukça düşüktür (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008). Bu çalışmaya göre de sürücülerin %91’i emniyet kemeri takmamanın suç olduğunu belirtirken, şehir içinde %43’ü, şehirlerarası yollarda %61’i emniyet kemeri takmamaktadır.

*Tablo 8. Katılımcıların trafik suçu algısı*

	<b>Evet</b>	<b>Hayır</b>	<b>Fikrim yok</b>	<b>Toplam</b>
<b>Kırmızı ışıkta geçmek suç mudur?</b>	%95,5 N=199	%4 N=8	%0,5 N=1	%100 N=200
<b>Emniyet kemeri takmamak suç mudur?</b>	%89,5 N=179	%8,5 N=17	%2 N=4	%100 N=200
<b>Hız limitlerine uymamak suç mudur?</b>	%93,5 N=187	%6,5 N=13	%0 N=0	%100 N=200
<b>Alkollü araç kullanmak suç mudur?</b>	%99,5 N=199	%0,5 N=1	%0 N=0	%100 N=200

Sürücülerin %94’ü hız limitlerine uymamanın suç olduğunu ifade etmektedir (N=200). Örneklemdaki sürücülerin %94’ün hız limitlerine uymamanın suç olduğunu belirtirken, sadece %39’u şehir içinde, %36’sı ise şehirlerarası yollarda hız limitlerine her zaman riayet etmektedir. (N=199, N=198). Bu araştırmada katılımcılar tarafında suç olarak kabul edilen ve ihlal edilmeyen tek trafik kuralının ise alkollü araç kullanmak olduğu görülmüştür. Alkollü araç kullanma konusundaki bu farklılığın trafik kurallarına riayet etmekten çok dinden kaynakladığının gözden kaçırılmaması gerekmektedir. Gerçekten de, araştırmaya katılan sürücülerin %92’si kesinlikle alkollü araç kullanmadıklarını belirtmiş ve sürücülerin tamamı alkollü araç kullanmanın da suç olduğunu ifade etmişlerdir (N=200). Ancak 2014 yılı EGM verilerine göre alkollü araç kullanmaktan

dolayı 114239 sürücünün daimi ya da geçici sürelerle sürücü belgesi<sup>34</sup>geri alınmış ve 2014 yılında 125420 sürücüye alkollü araç kullanmaktan dolayı para cezası uygulanmıştır

35

Cohen ve Felson'un belirttiği gibi hedefi suçludan koruyacak polis, jandarma gibi unsurların yokluğu suçun işlenmesinde etkilidir. Trafikte gözetleme ve denetleme işi polis ve jandarma dışında mobese, radar gibi elektronik sistemlerle de yapılmaktadır. Araştırma bulguları da gözetlenmenin trafik suçlarının azaltılmasında etkili olduğunu ortaya koymuştur. Sürücülerin %13'ü radar olmadığı yerlerde hız limitlerine hiç uymazken, %29'u bazen uymaktadır (N=200). Sürücüler "şehir içinde ve şehirlerarası yollarda hız limitlerine uyar mısınız?" sorusuna sırasıyla %2'si ve %4'ü hiç uymadığını belirtmiştir. Mobeselerin olduğu yerlerde sürücülerin %67'si trafik kurallarına her zaman uymaktadır (N=200). Yukarıdaki veriler göstermektedir ki gözetlenme suç üzerinde caydırıcı etkiye sahiptir. Gözetlemenin suçu azaltması iki ayrı tartışmayı beraberinde getirmektedir. Birincisi kişilerin kurala uymalarının nedeni nedir? Eylem, ödevden dolayı mı yoksa eylemin sonucunda elde edilecek faydadan dolayı mı yapılmaktadır? Yukarıdaki veriler sürücülerin ceza almamak için kurallara uyduğunu, cezadan kaçabildikleri durumlarda ise kuralları ihlal ettiğini ortaya koymaktadır. Kant'çı ahlak açısından bakıldığında sürücülerin davranışları etik değildir (Yazıcı, 2007:144-145). Daha da önemlisi insanların gözetlenmediklerinde suç işleyebiliyor olmaları, suçun önlenmesinde iktidar denetimini meşru kılmaktadır. İkincisi ise Jeremy Bentham'ın tasarladığı panoptikonun günümüze yansıyan yönüdür. Mobeseler panoptikonun temel ilkesi olan "görünmeden gözetleme" işlevini görmektedir. Burada gözetlenen kişiler sadece denetlenmemektedir, aynı zamanda disipline edilmektedir (Özdel, 2012: 23-24). Mobeseler ile radarlar *iktidarın gözü* olarak bireyleri hem gözetler hem de disipline ederler. Bu durum suçluları tedavi etmeyi, eğitmeyi ve kısaca istediği gibi bir toplum inşa etmeyi amaçlayan bir iktidarın tezahürüdür. Bu noktada insanların, mobese ya da radarın çalışıp çalışmadığını bilmelerine gerek yoktur, gözetlendiklerini hissetmeleri yeterlidir. Polis, radar ya da mobese gibi unsurlar suçun azaltılmasında etkili olabilir, ancak

---

<sup>34</sup> 2014 yılında Alkollü araç kullanan sürücülere 1. defada 727,00 TL, 2. defada 911,00 TL. 3 ve 3'ten fazlasında 1.462,00 TL idari para cezası ve geriye doğru beş yıl içinde;1.defasında 6 ay, ikinci defasında 2 yıl, 3 ve fazlasında 5'er yıl (Trafik Zabıtası Tarafından) sürücü belgesi geri alınmaktadır.

<sup>35</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim2.aspx> (Erişim tarihi:21.05.15)



buradaki sorun insanların kendi niyet ve istekleriyle değil bir disipline edicinin baskısıyla davranış değişikliğine gitmeleridir. Ayrıca insanların gözetlenmesiyle suçun toplumda azaltılabileceği söylemi modern devletin gözetlemeyi sürekli kılmasında da bir meşrulaştırma aracına dönüşür. Daha açık bir ifadeyle, birey trafik kurallarına gözetlendiği ya da ceza alacağı için değil, hem kendi hem de trafikteki diğer insanların güvenliği için uymalıdır. Aksi halde denetlenmeyen ve bir iktidar tarafından gözetlenmeyen insanların suç işleyebileceği düşüncesi desteklenmiş olur.

#### 4.9.Trafik Suçları ve Devlet

Trafiği düzenlemek ve kazaları önlemek bütün devletlerin trafikle ilgili temel görevleridir (Murat, 2010: 3). Buna rağmen trafik suçlarının neredeyse tek sorumlusu olarak sürücülerin ya da bireylerin (sürücü, yaya ve yolcu) gösterilmesi çözümlerin de sadece bireysel yaklaşımlar üzerinden yapılmasına neden olmaktadır. Kazada kusurun belirlenmesinde nesnel ölçütlerin kullanılıp kullanılmadığı da tartışmalıdır. Nitekim ABD, Fransa, Rusya gibi ülkelerde alt yapının kazalardaki etkisi <sup>36</sup>sırasıyla %30, %26 ve %70; dünya ortalaması ise %22 (Murat, 2010:5) iken Türkiye’de trafik kazalarında sürücü kusurunu %88,69, yol kusurunu ise %1,05 olarak gösteren 2013 yılı TÜİK verileri bu noktada özellikle dikkat çekicidir. Türkiye’de resmi istatistiklere göre trafik kazalarına bağlı ölüm oranlarında da benzer bir çarpıcı veri bulunmaktadır. Buna göre, Türkiye’de trafik kazalarında 100 000 nüfus başına düşen ölüm oranı WHO verilerine göre 12<sup>37</sup> iken, Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre bu oran 4,8’dir<sup>38</sup>. 2008’den beri Türkiye’de kaza tespit tutanakları, hasarlı kazalarda kazaya karışanlar tarafından tutulmaktadır. Yalnızca ölümlü ve yaralanmalı kazalarda trafik polisi ya da ilgili birimler bu işlemlere müdahil olmaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda kazaların ölçümlerine ilişkin verilerin nesnel ölçütlere göre yapılmadığı, konunun uzmanı kişilerce tespitlerin yapılmadığı ortaya çıkmaktadır<sup>39</sup>. TÜİK’in kazanın olduğu yolun tipine göre trafik kazası ve sonuçları

<sup>36</sup> Türkiye’de bu kavram yerine yol kusuru kavramı kullanılmaktadır.

<sup>37</sup>[http://gamapserver.who.int/gho/interactive\\_charts/road\\_safety/road\\_traffic\\_deaths2/atlas.html](http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html)(Erişim tarihi:18.05.2015)

<sup>38</sup><http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2013.pdf> (Erişim tarihi:18.05.2015) Dünya Sağlık Örgütü verisi 2010, Türkiye verisi 2013 yılına aittir. 2011 yılında TÜİK verisi 5,1’dir.

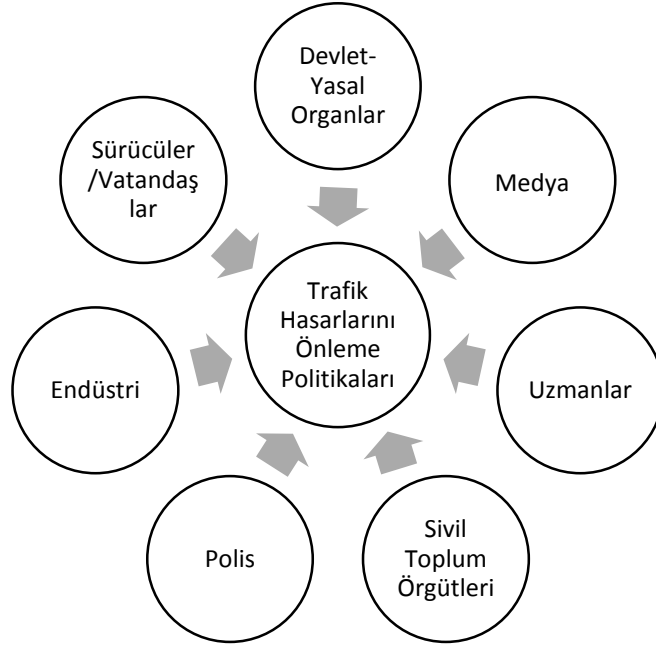
<sup>39</sup> Konuyla ilgili detaylı bilgi için Bedrettin Murat’ın “Hukuki ve Cezai Sorumluluk Açısından Trafik Kazaları ve Trafik Kazalarının Tespitinde Yeni Bir Model Önerisi” adlı doktora tezine bakılabilir.

değerlendirmesine göre Türkiye'deki kazalar en çok, cadde ve devlet yollarında, ölümlü kazalar ise en çok devlet yollarında meydana gelmektedir. Trafik levhası, trafik görevlisi, trafik lambası, banket ve yaya kaldırımın olmadığı yerlerde hem trafik kaza sayısı, hem de buna bağlı ölümler ve yaralanmalar daha sık görülmektedir <sup>40</sup>.

Bu araştırmada da katılımcılara devletin ve sürücülerin trafik kazalarından ne ölçüde sorumlu oldukları sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların %80'i trafik kazalarında sürücülerin, %31'i ise devletin sorumlu olduğunu belirtmiştir (N=298/N=297). Ancak katılımcılar devletin trafiğe ilişkin sorumluluklarıyla ilgili sorulara verdikleri cevaplarda, özellikle trafiğin düzenlenmesi ve kazaların önlenmesinde devletin çalışmalarının yetersiz olduğunu ifade etmişlerdir. Örneğin, katılımcıların %43'ü trafik işaretlerinin, %49'ü aydınlatmanın, %70'i ise asfaltlamanın karayollarında yetersiz olduğunu düşünmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi alt yapının kazalardaki etkisine ilişkin resmi veriler düşük görünmektedir. Murat'ın yaptığı çalışmada da belirttiği gibi trafik kazalarında sürücü birincil düzeyde sorumlu olmakla birlikte devletin de trafik kazalarındaki kusur oranı oldukça yüksektir (2010). Bu noktada caydırıcılık etkisine sahip olmaları açısından trafik cezalarının uygulanması önemli bir faktördür. Bu araştırmada ise katılımcıların önemli bir bölümü (%48) Türkiye'de trafik cezalarının yeterli olmadığını düşünmektedir (N=298). Ayrıca katılımcılar trafik suçlarının azaltılmasında alınacak en önemli önlemin trafik eğitiminin daha uzun süre verilmesi olduğunu belirtmişlerdir. Bununla birlikte bu çalışmada sürücülerin %30'u devletin trafik kazalarından kesinlikle sorumlu olduğunu %68'i ise kısmen sorumlu olduğunu belirtmektedir. Kesinlikle devlet sorumludur diyen sürücülerin %58'i ise 1-5 yıllık sürücülerdir. Resmi verilerde devletin sorumlulukları arasında yer alan yol kusuru düşük bir oranda görünmekle birlikte katılımcılar devletin trafiğe ilişkin bu sorumluluklarını yeterince yerine getirmediğini düşünmektedirler. Bu durum bir taraftan katılımcıların sürücülük deneyimlerinin sınırlı olmasından kaynaklanıyor olabileceği gibi, öte taraftan da resmi verilerin nesnel ölçütlerle belirlenmemesinden de kaynaklanıyor olabilir.

---

<sup>40</sup> [http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT\\_ID=15&KITAP\\_ID=70](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=15&KITAP_ID=70)



Şekil 8. Politika Gelişimini Etkileyen Önemli Organizasyonlar

**Kaynak:** World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2013: 6

Trafik suçlarını/kazalarını önlemede şekil 8’de de görüldüğü gibi devlet, birey, medya, sivil toplum örgütleri ve endüstri gibi bütün unsurlar görev almalıdır. Trafikte bireyler ve trafiğin diğer unsurları yol güvenliğini ilk planda tutarlarsa tutsunlar; devletin denetlemesi ve desteği olmadan trafiğin diğer unsurların çabaları yetersiz kalır. Çünkü devlet yol güvenliğiyle ilgili uygulamalarda merkezi bir konuma sahiptir<sup>41</sup>. Örneğin Avustralya’da alkol testini tam olarak uygulamasıyla ölüm oranları %20 düşmüştür<sup>42</sup>. Devletin sorumluluklarını yerine getirmesi konusu devletin vatandaşlar üzerindeki baskısını ve gözetlemesini artırır. Bu çelişkiyi ortadan kaldırmak için yapılması gereken Beccaria’nın belirttiği cezalarda “kesinlik, hızlılık ve şiddetlilik” ilkelerinin işlerliğinin sağlanmasıdır (2010). Bu durum, toplumda her suçlunun suçuna göre ceza göreceği ve kural ihlallerinin her durumda cezalandırılacağı düşüncesinin hâkim olmasını

<sup>41</sup>[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_en\\_rev.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_en_rev.pdf)(Erişim tarihi:15.05.2015)

<sup>42</sup> [https://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1988/pdf/Prot\\_Aust\\_1.pdf](https://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1988/pdf/Prot_Aust_1.pdf)(Erişim tarihi:15.05.2015).

sağlayabilir. Devlet bunu gözetleme ve baskıyla değil hukukun işlerliğiyle yapmalıdır. Devletin trafiğe ilişkin yapacakları şu şekilde sıralanabilir:

- Trafik eğitiminin yeterli verilmesini sağlamak
- Alt yapı eksikliklerini gidermek
- Kuralların uygulanabilirliğini sağlamak
- Cezaların etkin şekilde işlenmesi
- Trafiğe uygun olmayan araçların trafikten men edilmesi

Trafik sorunu ne Türkiye’de ne de Dünya’da trafiğin tek bir unsuru üzerinden çözülemez. Birey, medya, sivil toplum örgütleri, sanayi, devlet yani trafik sorunu ancak trafiğin bütün yakın ve uzak unsurlarıyla birlikte çözülebilir. Merkez ülkeler Türkiye gibi ülkeleri bir otomotiv pazarı olarak görmektedir. Türkiye’de yolcu taşımacılığının %95,2’si, yük taşımacılığının ise %79’u karayollarından<sup>43</sup> yapılmaktadır. Ulaşımında karayollarının ağırlığının trafik suçları üzerindeki etkisi de yadsınmamalıdır. Karayollarındaki bu yoğunluk sadece devlet politikası olarak da açıklanamaz. Bu durum aynı zamanda kapitalist sistem içerisinde çevre ya da yarı çevre olmanın bir sonucudur. Bununla birlikte birey karşısında devletin çok güçlü, sivil toplumun ve eleştirel medyanın ise zayıf olduğu toplumlarda devlete yönelik çok sınırlı eleştiri getirilebilmektedir. Bu durumda toplumda iki farkı tepki ortaya çıkmaktadır. İlki, kişilerin kendi hukuklarıyla adalet aramasıyla suçun ortaya çıkması; ikincisi ise kişilerin, mağduru görmezden gelme gibi ve benzeri suç nötrleştirme teknikleri geliştirmesidir.

#### **4.10. Trafik Kazalarında Ölümün Algılanma Biçimi**

Şiddet sonucu ölümlerin ilk resmi ayrımı, bu ölümlerin ulvi(kutsal) mi, süfli mi, ölenin suçlu mu yoksa mağdur mu olduğu şeklinde ahlaki temelli olarak yapılmıştır. Aralarında ahlaki bakımdan fark olmayan ölümlerden sonra, doğal ve tıbbi olarak gerekçelendirilmiş ölümler tanımlanmıştır (Green, 1999: 27). Daha açık bir ifadeyle, ölüm türlerine nasıl bir değer atfedileceğine resmi söylem karar vermektedir. Ölüm türleri ile ilgili olarak iktidar tarafından üretilen bilgi özellikle belirli sosyo-ekonomik düzeyden gelen toplumsal

---

<sup>43</sup> [http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa)(Erişim tarihi:04.06.2015)

kesimler arasında çok fazla sorgulanmadan paylaşılabilir. Örneğin görüşmelerde kardeşini trafik kazasında kaybetmiş bir katılımcı “*kader ne yapacaksın, hapse girse ne olacak kardeşim geri mi gelecek. Kaderinde böyle yazılmış, kader kazada vuku buldu*” ifadesini kullanmıştır. Trafik kazasında amcasını kaybeden bir katılımcının, “*Bu dünyada yapılacak pek bir şey kalmadı.*” ifadesi de katılımcıların trafik suçlarına yönelik kaderci yaklaşımlarının bir göstergesidir. Yapılan görüşmelerde, trafik kazalarına yönelik bu kaderci ifadeler hem ölen, yaralanan veya sakatlanan kişi için hem de suçlu için kullanılmaktadır. Oysa kader demek suçlunun sorumluluğunu bir anda ortadan kaldırmamaktadır. Doğal ve tıbbi olarak gerekçelendirilmiş ölümlerde ya da farklı sebeplerle meydana gelen sakatlanmalarda hukuki ya da sosyal yaptırımlardan vazgeçilmezken, trafik kazalarında farklı bir durum söz konusu olabilmektedir. Trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanmalarda kasıt olmaması katılımcıların bu ölüm ve yaralanmalara ilişkin görüşlerini etkilemektedir. Ancak bu durum trafikte işlenen taksirli suçlara hukuki ve sosyal yaptırımların uygulanmaması anlamına gelmemelidir.

Kaza kavramının kendisi sorgulanmaya muhtaçtır. Kaza doğal bir afet ya da cinayet değildir. Kaza, insanın rasyonel aklıyla kurduğu toplumsal düzende kendi hatalarının sonucuna katlanamamasıdır. Octavio Paz’ın dediği gibi “kaza, bizim bilim, politika ve ahlak anlayışımızın doğal bir sonucudur... Felaketin sıradan ve saçma bir şeye dönüşmesinin nedeni, kazanın kazadan başka bir şey olamamasıdır” (Paz, aktaran Baudrillard, 2011, s. 288) .

Ölümü kutsallıkla ilişkisi olmayan, doğal ve tersine çevrilmesi olanaksız bir şey olarak gören Aydınlanma düşüncesi, modernitenin doğayı dönüştürmek ve kontrol etmek fikriyle çelişir (Baudrillard,2011). Baudrillard’ın (2011:284) belirttiği gibi modern toplum dışındaki toplumlarda ölüm ve yaşamın birbirinden özerkleşmesi mümkün değildir. Geleneksel toplumlarda ölüm bir sürenin sonu değil, yaşamın bir parçasıdır ya da yaşam ölümün bir parçasıdır. Doğumun nasıl neslin ve üretim gücünün devamlılığını sağlamak gibi bir işlevi varsa, ölümün de insanlığın devamı için kendini feda etme gibi işlevi vardır (Burcu ve Akalın, 2008: 38). Aynı zamanda ölümün, ne zaman geleceğinin belirsiz olması nedeniyle, düzenin işleyişini aksatan bozuk işlevsel bir boyutu da vardır. Genç birinin normal olarak tanımlanmayan kaza, cinayet, intihar sonucu ölümü buna örnektir.

Ölümün toplumsal düzeydeki etkisi ölen kişinin toplumdaki işleviyle doğru orantılıdır (Burcu ve Akalın, 2008: 40). Toplumun farklı sosyo-ekonomik gruplarındaki ölümlerin toplumda yol açacağı etki farklıdır. Ancak ailenin geçimini sağlayan kişinin ölümü o mikro sistem için çok daha yıkıcı olabilir. Geleneksel toplumda ölümle ve ölünün arkasındaki sosyal ağlarla ilişki modern toplumdan farklıdır. Geleneksel toplumlarda geniş aile içinde ölenin işlevinin başka bir bireye yüklenilmesi ya da devredilmesi bu duruma örnek olarak verilebilir. Modern toplumda bu işlevi ölen kişinin ailesine belirli ekonomik destekler vererek sosyal devlet yerine getirmektedir. Ama ne geleneksel kalabilmiş ne de modern olabilmiş bir toplumda hangi işlevi kimin üstleneceği ya da hangi işlevin ortada kalacağı muğlak olabilir. Türkiye de geleneksellik modernlik arasında sıkışmış, ne geleneksel kalabilmiş ne de tam modern olabilmiştir. Trafik kazalarındaki ölüme bakış bu arada kalmışlığın sonuçlarından biridir. Türkiye’de maddi yapılarda modernleşme (trafik açısından bakıldığında araçlar, karayolları ve ulaşım teknolojileri) gerçekleşirken ölümle ilgili modern toplumun algısı oluşmamıştır. Bu durum *kültürel boşluğa* yol açmıştır. Trafik kazalarında meydana gelen ölümlere yönelik fikirlerde bu kültürel boşluğun emareleri görülmektedir. Eşini kayınbiraderinin kullandığı araçta kaybeden bir görüşmecinin kaza sonrası düşünce ve davranışları kültürel boşluğun bu yönünü ortaya koymaktadır. *“Eşimin emekli aylığıyla geçiniyorum. Kaynımdan şikâyetçi olmadım. Ama ne kaynımın ne de eşimim ailesinin bir lirası yok kızım. Hâlbuki kaynımın durumu iyi”*. Görüşmecinin ifadelerinden de anlaşılacağı üzere görüşmeci, modern toplumun sunduğu hukuki olanakları değil, geleneksel toplumun bu gibi durumlarda sunduğu olanakların işletilmesini tercih etmiştir. Görüşmeci kayınbiraderinin bunu isteyerek yapmadığını, onun hapiste olmasının kendine bir fayda sağlamayacağını düşünerek şikâyetçi olmamıştır. Bununla birlikte geleneksel yapı içindeki kayınbiraderin kendisine ve ailesine geçiminde destek olmasını beklemektedir. Başka bir ifadeyle, modern sistemin olanakları kullanılmayarak artık işlevini yerine getirmeyen geleneksel sistemin işleme beklenilmektedir. Bunun nedeni özellikle mağduru geleneksel toplumun normlarını taşımasıyla açıklanabilir.

Tablo 9. Son 10 yılın trafik kaza istatistikleri

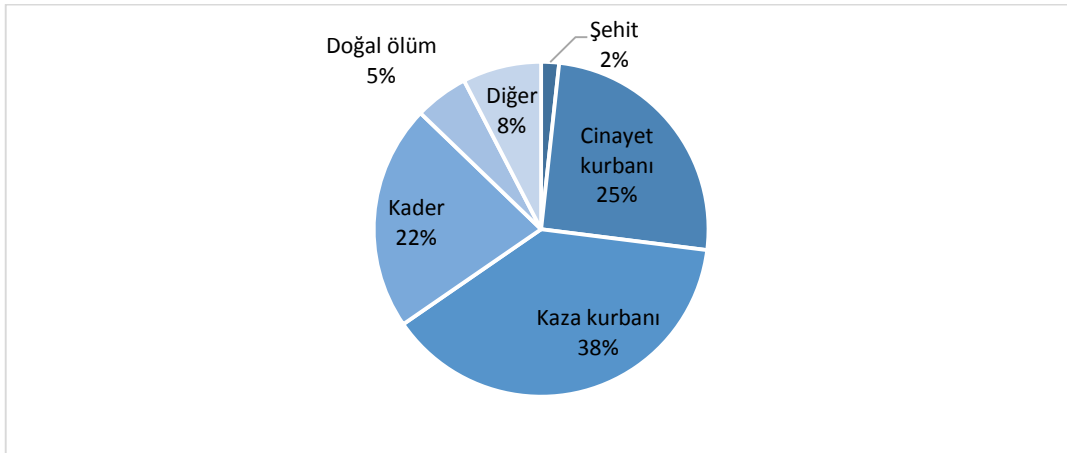
YILI	KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008 *	950.120	4.236	184.468
2009 *	1.053.346	4.324	201.380
2010 *	1.104.388	4.045	211.496
2011 *	1.228.928	3.835	238.074
2012 *	1.296.634	3.750	268.079
2013 *	1.207.354	3.685	274.829
2014 *	1.199.010	3.524	285.059

(\*) 1 Nisan 2008’de konulan tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı kazaların sayıları da dâhil edilmiştir.

**Kaynak:** <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/Genel-Kaza.aspx> (Erişim tarihi:12.05.2015)

Trafik kazalarında her yıl yaklaşık 3000 kişi kaza mahallinde yaşamını yitirmektedir. Bu rakam trafik kazasından dolayı hastanedeki ölümlerle 10000’i bulmaktadır. Bu çalışmada katılımcılara Türkiye’de her yıl trafik kazalarında ölen ve yaralananların sayısı sorulmuş ve katılımcıların %48’i her yıl 3100 kişiden fazla insanın trafik kazasında öldüğünü (N=300), %26’sı da her yıl 40100 kişiden fazla insanın yaralandığını ifade etmişlerdir. (N=298, min: 10; max: 1 000 000 000; sd: 1141704,053). Görüldüğü üzere, toplum trafik kazalarının dramatik sonuçlarının farkında olmakla birlikte bunun tahmin edilenin çok üstünde olduğunun bilincinde değildir. Bu araştırmaya göre yayalar (%58) trafik kazasına bağlı ölüm oranları hakkında sürücülere (%48) göre daha gerçekçi bilgiye sahiptir (N=100/ N=200). Trafik kazaları medyada da görünmez durumdadır. Bir trafik kazası

“önemli biri” trafik kazası geçirmediği medyada haber değeri taşımamakta ve 3. sayfa haberi olarak kalmaktadır. Örneğin, bir futbol kulübünün eski başkanının torununun hayatını kaybetmesi<sup>44</sup> ya da ünlü bir dizi oyuncusunun trafik kazasında yaralanması<sup>45</sup> buna örnek verilebilir. Medyada trafik kazalarının görünürlüğünün bir diğer göstergesi de bu haberlere ayrılan süreyle ilişkilidir. Örneğin bir haber bülteninde şehit haberlerine yarım saatten fazla zaman ayrılırken; aynı gün şehit olanların yaklaşık dört katı insanın hayatını kaybettiği trafik kazalarına ilişkin haberlere yaklaşık bir dakika zaman ayrılmaktadır. Ölümün şekli, anlamı ve bağlamı medyadaki haber değerini belirlediği gibi toplum için de anlamını belirlemektedir. Öte taraftan, trafikte yaya ya da sürücü olmak trafikteki ölümlere ilişkin kanaatlerde farklılık yaratmamaktadır. Örneğin trafik kazalarına bağlı ölümleri yayaların %38’i sorumsuzluk, %28’i kaza, %20’si cinayet, %11’i kader, %3’ü felaket olarak tanımlarken, sürücülerin %33’ü sorumsuzluk, %29 kaza, %18’i cinayet, %13’ü kader, %7’si ise felaket olarak tanımlamaktadır. Katılımcıların geneli %35’i trafik kazası sonucu ölümü sorumsuzluk, %29’u kaza, %16’sı ise kader olarak tanımlamaktadır (N=275).

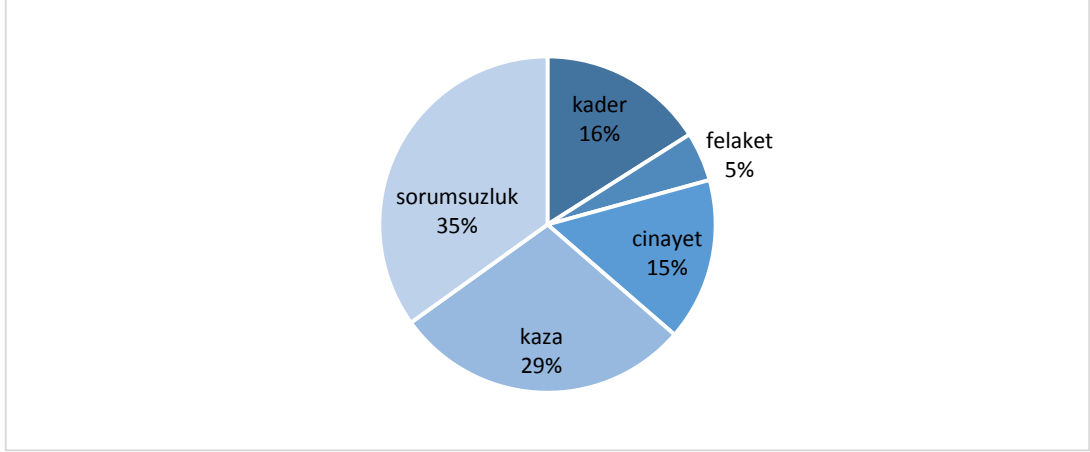


*Grafik 4. Sizce trafik kazası sonucu ölüm aşağıdaki ölümlerden hangisiyle eş değerdir?  
n=289*

<sup>44</sup> [http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/73631/Ali\\_Sen\\_in\\_torunu\\_hayatini\\_kaybetti.html](http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/73631/Ali_Sen_in_torunu_hayatini_kaybetti.html)(Erişim tarihi:12.05.2015)

<sup>45</sup> <http://www.cnnturk.com/haber/turkiye/trafik-kazasi-gecirdi-ameliyata-alindi>(Erişim tarihi:12.05.2015)





*Grafik 5. Trafik kazasına bağlı ölümleri hangisiyle tanımlarsınız? n= 275*

Katılımcıların sosyo-ekonomik düzeylerine göre trafik kazasına bağlı ölümlere ilişkin görüşleri ise şu şekildedir: Geliri 1001-2000 TL olanların %34'ü, 2001-3000 TL olanların %32'si trafik kazasına bağlı ölümleri kaderle eş değer görmektedir (N=97/N=59). Geliri 3001-4000 TL olanların %33'ü, 4001-5000 TL olanların %39'ü trafik kazasına bağlı ölümü cinayete eş değer görmektedir (bkz. Tablo 10)

*Tablo 10. Gelir düzeyine göre trafik kazası sonucu ölümlere bakış*

Aylık Gelir %	Sizce Trafik Kazası Sonucu Ölüm Aşağıdaki Ölümlerden Hangisiyle Eş Değerdir?						Toplam N=289
	Şehit N=5	Cinayet kurbanı N=73	Kaza kurbanı N=111	Kader N=63	Doğal ölüm N=15	Diğer N=22	
1000 ve altı	6,8	15,9	38,6	13,6	9,1	15,9	100
1001-2000	1,0	21,6	33,0	34,0	5,2	5,2	100
2001-3000	0	23,7	37,3	32,2	3,4	3,4	100
3001-4000	0	33,3	39,4	9,1	3,0	15,2	100
4000-5000	0	39,1	43,5	4,3	8,7	4,3	100
5001-6000	9,1	36,4	45,5	0	0	9,1	100
6001 ve üzeri	0	31,8	54,5	4,5	4,5	4,5	100

Bu araştırmanın en ilginç bulgularından biri de, ölümlü kazalara<sup>46</sup> karışan bazı sürücülerin trafik kazalarına bağlı ölümleri kader olarak tanımlamasıdır. Ayrıca bu sürücülerin bazıları trafik kurallarına uymamanın da günah olduğunu düşünmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere dini ve toplumsal normlar kimi durumlarda hukuki yaptırımın önüne geçerek bireylerde trafik bilincinin gelişmesine engel olabilmektedir. Bu çalışmada trafik kazasına bağlı ölümü, maddi hasarlı kaza yapanların %41'i sorumsuzluk, 27'si kaza; yaralanmalı kaza yapanların %46'sı cinayet, %39'u sorumsuzluk olarak tanımlamaktadır (N=70). Kaza yapan sürücülerin geneline bakıldığında trafik kazalarına bağlı ölümleri %40'ı sorumsuzluk, %24'ü kaza, %20'i cinayet, %11'i ise kader olarak tanımlamaktadır.

#### 4.11. Suç Kuramları ve Trafik Suçlarının Veriler Üzerinden Değerlendirilmesi

Hiçbir suç kuramı tek başına bütün suç türlerinin nedenlerini açıklayamaz. Suç kuramları genellikle suçun nedenini açıklarken bir “ötekiye” işaret eder. Suç kuramlarında genel olarak “ötekinin” bireysel, ekonomik, kültürel ve siyasal özellikleri üzerinden suçun nedenleri ortaya konmaya çalışılır. Trafik suçu hiçbir suç kuramı içerisinde doğrudan yer almamaktadır. Tek başına hiçbir suç kuramı da trafik suçunun nedenlerini açıklamada yeterli değildir. Bunun dört nedeni vardır:

- i. Trafik suçu birden fazla suç türünü içinde barındırmaktadır. (cana karşı suçlar, mala karşı suçlar ve topluma karşı suçlar)
- ii. Trafik suçu hem evrensel olarak kötü tanımlanan *mala in se (ahlaken suç)* suçlarını, hem de iktidar erkin koyduğu *mala prohibita (kanunen suç)* suçları içermektedir. (taksirle ölüme, yaralanmaya sebep olma ve park etme yasağı gibi)
- iii. Trafik suçlarının toplumun her kesimince işlenen ya da işlenebilecek bir suç türü olmasıdır.
- iv. Trafik suçlarının genellikle kasıtlı suç olmamasıdır.

Trafik suçları toplumda genellikle ahlaken değil, hukuken suç kabul edilmektedir; bu açıdan kapalı alanda sigara içme yasağıyla benzerlik gösterebilir. Ancak kapalı alanda sigara içme yasağında sigara içen “ötekiler” vardır; oysa sürücü, yaya, yolcu, trafik polisi

---

<sup>46</sup> Örnekleme ölümlü kazaya neden sadece bir sürücü vardır.

herkes bir şekilde trafik kurallarını ihlal edebilir. Kırmızı ışıkta geçme, park yasağı olan yerlere park etme, durak dışı yerlerde inme, hatalı sollama yapma, lme-yaralanmaya sebebiyet verme gibi suçlar hemen herkes tarafından işlenebilmektedir. Toplumda ekonomik ya da sosyal her sınıftan insan, trafikte lme sebebiyet verebilir. Bu durum trafik suçlarının *tekisiz suç* olduğunun göstergesidir. Ayrıca insanların suçlu olarak birini işaret edememeleri trafik suçunun inkârını, görmezden gelinmesini doğurmaktadır. İyi-kötü karşıtlığında hiç kimsenin iyi kategorisine girememesi trafik kurallarına uymanın norm olmasının önüne geçmektedir.

Trafik suçlarının (yukarıda ifade edilen özelliklerinden dolayı) nlenmesinde ve nedenlerinin ortaya konulmasında birden fazla kuram kullanılmalıdır. Trafik suçlarının önlenmesinde en çok tercih edilen yaklaşım klasik kriminoloji yaklaşımlarından caydırıcılık teorisidir. Caydırıcılık teorisi suç ve ceza dengesini temel almaktadır. Bu teori hedonist insanı suçtan vazgeçirmek için suçun maliyetini artırmak gerektiği tezini savunur. Bu noktada *kesinlik (certanty)*, işlenen suçun ve cezasının tanımlanmış olması anlamına gelirken; *hızlılık (celerity/swiftness)*, hukuki sürecin hızlı işlemesi; *şiddetlilik (severity)* ise suç ile ceza arasındaki dengenin sağlanması anlamında kullanılmaktadır. Bu üç ilke toplumdaki genel caydırıcılığın gelişmesinde etkilidir. Durkheim'ın da belirttiği gibi ceza kurumu eğer düzenli olarak işlerlik gösteriyorsa suçun topluma verdiği zararı yok eder (2014: 11).

Türkiye'de trafik suçlarının önlenmesinde caydırıcılık teorisi ön plana çıkmaktadır. Trafik suçlarında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda hafif para cezası, hafif hapis cezası, sürücü belgesinin geçici olarak ya da tamamen iptali ve ceza puan uygulaması bulunmaktadır. Trafik suçlarında uygulanan para cezası 2015 yılında %10 artırılmıştır. 2014 yılında 114239 sürücünün alkollü araç kullanmaktan, 108 sürücünün 5 kez hız limiti aşımından, 16335 sürücünün 100 ceza puanı aşımından dolayı daimi ya da geçici olarak sürücü belgelerine el konulmuştur (bkz. Tablo 3).

Tablo 11. Daimi veya geçici sürelerle geri alınan sürücü belgesi sayısının yıllara göre dağılımı \*

YILLAR	Alkollü Araç 5 Kez Hız 100 Ceza Puanı Diğer ** Kullanımı Limiti Aşımı Aşımı			
2005	72759	2194	1474	1744
2006	81701	1209	1879	1389
2007	106168	985	2165	1242
2008	133757	1827	2695	1153
2009	121787	1090	14330	1422
2010	139844	638	21894	1196
2011	116469	482	13815	959
2012	137928	173	17470	2114
2013	125043	159	16849	8445
2014	114239	108	16335	10843

(\* ) Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı trafik ekiplerince geri alınan sürücü belgesi sayılarını kapsamaktadır.

(\*\*) Sürücü olmayı engelleyecek ölçüde sağlık şartlarının değiştiği tespit edilenler, sürücü belgesi almaya engel teşkil eden türden mahkûmiyet alanlar ve yetkili birimlerin kararıyla sürücü belgesi geri alınan ve iptal edilenleri kapsamaktadır.

Kaynak: <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim2.aspx> (Erişim tarihi:21.05.15)

Tablo 11 ve 12 son 10 yılda uygulanan cezalarla para cezalarının miktarının sürekli arttığını göstermektedir. Trafik suçlarını önlemek için Tablo 4 ve 5'te görüldüğü gibi devlet suçun maliyetini artırarak caydırıcılık teorisini tercih etmektedir. Sürücü ve yayalara uygulanan cezalara bakıldığında bu konuda belirli bir başarı elde edildiği de gözlenmektedir.

Tablo 12. Denetleme faaliyetleri\*

Yıllar	Uygulanan Trafik Ceza Sayısı	Uygulanan Para Miktarı (TL)	Cumhuriyet Savcılığına Edilen Sürücü Sayısı	Trafikten Men Edilen Araç Sayısı
2005	5912646	489844912	101645	374069
2006	6482931	604672152	159259	451644
2007	7078579	763224556	200367	638444
2008	8612983	1016896211	230987	769397
2009	8499073	1061109823	235862	843089
2010	8715742	1137509424	250209	823897
2011	8969433	1234938597	253302	762736
2012	10732000	1594821942	276809	826713
2013	13365520	2372220636	140289	786087
2014	13618311	2814614066	6075	777763

\* Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı trafik ekip faaliyetlerini kapsamaktadır.

Kaynak: <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim1.aspx> (Erişim tarihi:21.05.2015)

Örneğin EGM verilerine göre alkol kontrolünde 2013-2014 yılları arasında %10,4'lük azalma ortaya çıkmıştır. Ayrıca 2013-2014 yılları arasında Koruma Başlığı-Gözlük Kontrolü dışında sürücü ve yayalara uygulanan cezalarda belirli oranlarda düşüş meydana gelmiştir. Sonuç olarak cezaların artmasıyla suçlar azalarak marjinal caydırıcılık sağlandığı söylenebilir.

Tablo 13. Sürücü ve yayalara uygulanan trafik cezaları (Türkiye Geneli)

Kontrol Türleri	2013 YILI	2014 YILI	FARK %
Koruma Başlığı-Gözlük Kontrolü	89.510	93.262	4,2%
Emniyet Kemeri Kontrolü	719583	533400	-25,9%
Cep Telefonu Kontrolü	230622	166961	-27,6%
Alkol Kontrolü	140029	125420	-10,4%
Takograf Kontrolü	92563	82958	-10,4%
Aşırı Hız Kontrolü	1236598	825436	-33,2%
Yaya Kontrolü	8028	6211	-22,6%

\* Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı trafik ekip faaliyetlerini kapsamaktadır.

**Kaynak:** <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim1.aspx> (Erişim tarihi:21.05.2015)

Bu noktadan bakıldığında caydırıcılık teorisinin işlevsel olduğu düşünülebilir. Ancak bu noktada şu soruların cevap bulması gerekmektedir.

- Cezalar gerçekten trafik kurallarını ihlal eden herkese uygulanmakta mıdır?
- Sürücü, yaya, yolcu ve bazı sorumlulara ceza uygulanmaktadır. Devletin sorumluluğunu yerine getirmediği durumlarda ise devlete uygulanacak *özel caydırıcılık* mevcut mudur?
- Sabit para cezası uygulamasının gelir farklılıklarındaki etkisi nedir ve para cezaları her gelir düzeyi için aynı caydırıcılığa sahip midir?
- Türkiye’de, kişinin adalet mekanizması tarafından yakalanması veya ceza alması sonucu daha sonra suç işlemekten vazgeçmesi anlamına gelen özel caydırıcılık ve toplumda adalet sisteminin işlerliğini gören diğer bireylerin suç işlemekten vazgeçmesi anlamına gelen genel caydırıcılığın işlerliğinden söz edilebilir mi?

Bu araştırmada katılımcıların %51'i trafik suçlarının azaltılması için alınması gereken önlemlerin ilk sırasına trafik eğitiminin daha uzun verilmesi, %27'si para cezalarının artırılması gerektiğini belirtmişlerdir (N=291). Bu noktada caydırıcılık teorisinin uygulandığının toplumca bilinmesinin önemli olduğu görülmektedir. Bu araştırmada katılımcıların %57'si trafik cezalarının yeterince uygulanmadığını belirtmişlerdir (N=298). Araştırmada katılımcıların %48'i de Türkiye'de trafik cezalarının yeterli olmadığına yani caydırıcılık teorisinin *şiddetlilik* ilkesinin olmadığına inanmaktadır (N=298). Görüşmelere katılan yayalar ise devletin en önemli sorumluluğunun cezaları caydırıcı hale getirmesi olduğunu belirtmişlerdir. Görüşmelere katılan bir erkek yaya para cezalarının sabit değil gelir düzeyi üzerinden belli bir yüzde olarak alınması gerektiğini, para cezasının ancak bu şekilde caydırıcı olacağını belirtmiştir.

Caydırıcılık teorisi, devletin adalet sistemini düzenlemesiyle bireyden topluma doğru bir çözüm önerisi sunar. Caydırıcılık teorisi, rasyonel ve hedonist bireyin işlediği suçun sonucu alacağı cezanın elde edeceği kazançtan daha fazla olmasıyla suç işlemekten vazgeçmesini savunur. Bu teoriye göre bireylere uygulanan cezalar hem suçlu bireylerin hem de toplumdaki diğer bireylerin suç işlemelerine engel olur. Caydırıcılık teorisinde devlet, toplum, birey üçlemesi görülür. Ancak caydırıcılık teorisi suçu işleme niyeti olan kişinin caydırıcı unsurlarla suç işlemesini engellemeyi hedefler. Başka bir ifadeyle bu suçlunun suç işleme niyetini ortadan kalkmaz, sadece engeller. Bu nedenle caydırıcılık teorisinden önce suç işlenmesine yol açan unsurların ortadan kaldırılmasını temel alan proaktif bir yaklaşımın izlenmesi trafik suçlarının önlenmesinde etkili olabilir.

Klasik yaklaşım teorilerinden biri olan rutin aktiviteler teorisinde Cohen ve Felson, bir suç eylemin zaman, mekân, nesne ve özne olan unsurlarıyla birlikte ele almıştır. Teori daha çok mala karşı suçları açıklamakta kullanılmaktadır. Cohen ve Felson suç eylemi için suç değişkenlerini  *motive olmuş suçlu, uygun hedef, hedefi suçtan koruyacak unsurların yokluğu* olarak tanımlar (Vito vd., 69). Trafik mağandalarını ve trafik kurallarını kasten ihlal edenleri açıklamak amacıyla Cohen ve Felson'un  *motive olmuş suçlu* kavramından faydalanılabilir. Ayrıca uygun hedef ve hedefin korunması kavramları trafik suçlarının daha çok işlendiği mekânları açıklamak amacıyla kullanılabilir. Kazayla sonuçlanan trafik suçlarında genellikle motive olmuş suçludan söz edilemez. Bu teoride

hedef mağdurdur. Trafik suçlarında hedef ya kazadan zarar görenler ya da trafik düzeninin bozulmasından zarar gören insanlardır. Kendisine yeşil yandığı halde geçemeyen, kaldırımı işgal eden esnaf yüzünden kaldırımı kullanamayan yaya, durağa yakın park eden araç yüzünden araçtan inemeyen ya da araca binemeyen yolcular bu duruma örnek olarak verilebilir. Bununla birlikte, *hedefi suçludan koruyucu unsurluların yokluğu* kavramı trafik suçlarını açıklarken oldukça önemlidir. Örneğin bu çalışmada katılımcıların %3'ü trafik polisinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına hiç uymadığını, %17'si bazen uyduğunu belirtmişlerdir (N= 296). Trafik polisinin olmadığı durumlarda kurallara ne ölçüde uyulduğu sorusuna ise katılımcıların %18'i hiç uymadığını, %58'i ise bazen uyulduğunu belirtmişlerdir (N=295). Sürücülerin %67'si mobeselerin olduğu yerde trafik kurallarına her zaman, %26'sı ise sık sık uyduğunu belirtmiştir (N=200). Bunun yanı sıra sürücülerin %78'i mobeselerin olduğu yerlerde kırmızı ışıkta asla geçmediğini, %58'i ise cep telefonu ile konuşmadığını belirtmiştir (N= 200). Öte taraftan radarın olmadığı yerlerde hız limitlerine uyan sürücü oranı ise sadece %25'tir. Bu veriler rutin aktiviteler teorisindeki hedefin suçludan korunmasının/suçun işlenmesinin önlenmesinde polis, jandarma ya da bilgisayarlı denetleme unsurlarının trafik suçlarının işlenmesinin önüne geçmede etki olabileceğini göstermektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi denetleme faaliyetleri İngiltere ve Avustralya gibi ülkelerde trafiğe bağlı ölüm oranlarını yaklaşık %20 civarında azaltmıştır. Bu veriler Cohen ve Felson'un rutin aktiviteler teorisinde belirttiği hedefi suçluya karşı koruyacak unsurların varlığının suçu azalttığı savını desteklemektedir.

Trafik suçlarının nedenlerinin incelemesinde ve açıklanmasında psikoloji ve psikiyatri bölümlerinde birçok çalışma yapılmıştır (Çiçek, 2009; Ulupınar, 2008; Yasak, 2002; Şendağ, 2010; Sümer ve Özkan, 2002). Psikolojik yaklaşım suçun nedenini bireyde arar, suçun belirli kişilik özelliklerine sahip olanların yanı sıra çocuk yaşta travma geçirmiş olanlar ile zekâ geriliği olanlar tarafından işlenebileceğini savunmaktadır. Psikolojik yaklaşım suçlu olarak bir öteki göstermektedir. Trafik suçlarında ise öyle bir öteki yoktur. Ancak katılımcıların belirli özellikteki insanların trafik kazası yapma ihtimallerinin yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre katılımcıların %62'si sorumsuz insanların, %61'i de dikkatsiz insanların trafik kazası yapma ihtimalinin çok yüksek olduğunu ifade etmişlerdir (N=298). Trafik kazalarının sebebinin sürücülerin dikkatsizliği olduğunu



ifade edenlerin %58,2'si de kadındır. Katılımcıların %80,5'i ise sürücülerin kazalarda kesinlikle sorumlu olduğunu belirtmiştir. Bu durum suçu birey odaklı ele alan yaklaşımların yanı sıra kazalarda sürücü kusurlarını %90'ın üzerinde gösteren TÜİK verileri ile benzer niteliktedir.

Sosyal yapı yaklaşımlarından anomi teorilerinde R. Merton'a göre bireyler "kültürel amaçlar"a ulaşmak için farklı "kurumsal araçlar" kullanırlar. Trafik suçlarının geneli için anomi teorileri yeterli olmamakla birlikte trafik magandası kavramını açıklamada faydalı olabilir. Görüşmelerde "trafik magandası" yaklaşık olarak şöyle betimlenmektedir: heyecanlı, düşük gelirlili, kendini göstermeye çalışan erkekler. Az da olsa zengin, genç, hedefi olmayan züppe erkek de trafik magandası olarak tasvir edilmektedir. Trafik, kendini gerçekleştiremeyen, kısıtlanmış ya da bastırılmış genç erkek bireylerin varlık göstermeye çalıştıkları bir alana dönüşmektedir. Trafik suçlarının en önemli sorumlusu olarak sürücülerini gören katılımcılar, devletin trafik magandalarını engellemesi gerektiğini ve engelleyebileceğini düşünmektedirler. Katılımcıların önemli bir bölümü trafik kazalarında ve suçlarında devletin de sorumlulukları olduğunu kabul etmekle birlikte bu işin en önemli sorumlularının sürücüler olduğu kanaatinde dirler. Nitekim anketlere ve görüşmelere katılan 312 katılımcıdan sadece biri trafik suçlarının en önemli sorumlusunun devlet olduğunu belirtmiştir. Görüşmeci, en başta yeterli ceza vermeyerek, denetlemeyerek ya da çevre düzenlemede yaptığı hatalarla devletin trafik suçlarında asıl sorumlu olduğunu belirtmiştir.

Trafik suçlarının en önemli nedenlerinden biri de sosyal değişimdir. Dünyada son elli yılda meydana gelen değişim hızı hiçbir yüzyılda olmamıştır. Kırmaz'ın da belirttiği gibi gelişmekte olan ülkelerde suç oranları daha yüksektir ve artmaktadır (2012: 54). Toplum maddi yapılarındaki değişime maddi olmayan yapıların eşlik edememesi toplumda *kültürel boşluğu* meydana getirir. Trafik suçlarındaki artışın toplumsal nedenlerinden biri ister anomi, ister *kültürel boşluk* olarak tanımlansın toplumun bu değişime adapte olmamasından kaynaklanmaktadır. İsveç, Norveç, Danimarka, Almanya, Fransa gibi gelişmiş ülkelerde trafikte 100 000 nüfus başına düşün ölüm oranının Türkiye'nin

neredeyse yarısı bazı ülkelerin ise dörtte biri kadar olduğunu ortaya koymaktadır<sup>47</sup>. Modernleşmesini tamamlayan ülkelerde suç oranların bazılarının stabil hale gelmesi, bazı suç türlerinde ise bu oranın düşmesi toplumdaki geçiş sürecinin tamamlandığının bir göstergesidir.

Sosyal yapı teorilerinde trafik suçlarının nedenleri açıklanırken, sosyal süreç teorilerinde trafik suçlarının bir yandan nedeni diğer yandan da nasıl önlenebileceği açıklanmaya çalışılmaktadır. Trafik suçlarının, toplum ve birey tarafından suç olarak algılanmamasının nedenini Sykes-Matza'nın nötrleştirme teknikleriyle açıklamaktadırlar. İnsanlar trafikte işledikleri suçları ancak bir kaza olduğunda ya da ceza yediklerinde suç olarak görmektedirler. Katılımcılardan bazıları yolların çok geniş ve güzel olduğunu bu nedenle bu yollarda daha hızlı gitmek gerektiğini belirtmişlerdir. Görüşmelere katılan bir sürücü bu durumu şu ifadeyle dile getirmiştir: “*Bu yolda 90’la gidilmez, yol 180 istiyor*”. Trafik kurallarının ihlali, ne bu kuralları ihlal edenler ne de genel anlamda toplum tarafından önemli bir suç türü olarak görülmektedir. Bu durumun en önemli göstergesi, Türkiye’de her yıl trafik kazalarında binlerce kişi öldüğü ve yaralandığı halde kazalarda ölüm ve yaralanma riskini büyük oranda düşüren emniyet kemeri kullanımının düşük olmasıdır. Bu durum trafik kazaları ve trafik suçlarıyla mücadelede önemli bir faktördür. Ayrıca trafik suçlarından doğan zararın tespiti nesnel olmadığı için suçlu tarafından zararın yadsınmasına yönelik elverişli bir durum da ortaya çıkabilmektedir. Trafik suçlarının herkes tarafından işlenebilecek önemsiz suçlar olarak görülmeleri ise toplumda trafik suçuna ilişkin güçlü sosyal yaptırımların önüne geçmektedir. Sykes ve Matza suçun sosyal etkileşim sürecinde öğrenildiğini savunur (1957: 664). Ayrıca Sykes ve Matza suçlunun kendini suçlamak ve vicdanı sorumluluktan kurtulmak amacıyla *sorumluluğun reddedilmesi, zararın reddedilmesi, mağdurun varlığının reddedilmesi, geri püskürtmeler ve kendi değerlerini toplumun değerlerinden üstün görme* şeklinde nötrleştirme teknikleri geliştirdiğini savunur (Dolu, 2010: 236). Nötrleştirme teknikleri yaklaşımı suçu incelerken, bireyinde dış faktörlerin de suça etkilerini göz önünde bulundurur. Sykes ve Matza’ya göre suç işleyen birey suç işlerken ne tamamen özgürdür ne de tamamen sınırlandırılmış bir durumdadır (Kızmaz, 2005: 162). Bu araştırmada

---

<sup>47</sup>[http://gamapserver.who.int/gho/interactive\\_charts/road\\_safety/road\\_traffic\\_deaths2/atlas.html](http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html)(Erişim tarihi: 15.05.2015)

katılımcıların çok önemli bir bölümü trafik eğitiminin (%98) ve karayollarındaki aydınlatmaların (%82,3) yetersiz olmasının trafik suçlarında etkili olduğunu ifade etmiştir. Bu durum nötrleştirme tekniklerinden biri olan suçlunun *sorumluluğu reddetmesi*yle açıklanabilir.

Bazı kaynaklarda sosyal süreç yaklaşımları arasında bazı kaynaklar da ise çatışma kuramları içerisinde yer alan etiketleme teorisi suçun nedenlerini açıklamaz. Bununla birlikte suçlara ilişkin karanlık sayıyı açıklamak amacıyla Becker'ın gizli suçlular kavramı kullanılabilir. Örneğin, “Bütün trafik ihlalleri cezalandırılmakta ve kayıt altına alınmakta mıdır?”, “Verilen cezalar ve tespitleri nesnel midir ve farklı sosyo-ekonomik gruplara yönelik caydırıcı etkisi var mıdır?” gibi soruların yanıtı Becker'ın kavramlarıyla cevaplanabilir. Bu çalışmanın bulgularının da ortaya koyduğu gibi insanlar denetlenmedikleri alanlar da trafik kurallarına daha az uymaktadırlar. Bu durum *gizli suçlu* bir gruptan söz edilebileceğini gösterir.

Trafik suçların görmezden gelinmesinde trafik normlarının içselleştirilmemesi önemli bir faktördür. Hirschi sosyal bağlar kuramında toplumda her bireyin her norma aynı düzeyde inanmadığını belirtmektedir. Daha açık bir ifadeyle, Hirschi'e göre toplumsal normlar toplumsal yaşamda tüm bireyler üzerinde eşit ölçüde bir etkiye sahip değildirler. Trafik emniyet kemeri takma ve hız limitlerine uyma oranları <sup>48</sup> bu durumu örnek verilebilir (Şimşekoğlu ve Lajunen, 2008: 470).

Sosyal çatışma kuramları genel olarak suçun nedenini açıklamaz; adalet sistemini sorgular. Bu nedenle trafik suçlarının nedenini açıklayamaz. Öte taraftan kadın sürücülerin trafikteki davranışlarına yönelik olarak feminist kriminolojinin verdiği cevaplar önemlidir. Adler'e göre kadın ve erkek suçluluğu arasındaki oransal farkın nedeni biyolojik değil, sosyaldir (2003'ten aktaran Dolu, 2010: 449). Kadınlar genellikle ekonomik özgürlüklerine sahip olduklarında araç sahibi olabilmekte ya da evdeki erkeğin askere gitmesi, sakatlanması veya hanede arabayı kullanacak erkeğin olmama gibi farklı nedenlerden dolayı trafiğe çıkmak durumunda kalabilmektedir. Ayrıca Hagan'a göre kadınlar sosyalleşme süreçlerinde verilen itaat kültürünün de etkisiyle kurallara

---

<sup>48</sup> <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim1.aspx>(Erişim tarihi:21.05.2015)

erkeklerden daha fazla uymaktadırlar (2011). Trafiğin enformel kurallarına değil, formel kurallara uyan kadınlar trafikte istenmeyen grup olarak ilan edilmektedir. Bu noktada örneklemedekilerin özellikle %40'ı kadınların trafik kurallarına uyduğunu, %10'u ise hiç uymadıklarını belirtirken, %9'u ise fikir beyan etmemiştir (N= 300).

Trafik suçlarını suç kuramları içinde değerlendirerek trafik suçlarının nedenlerini ve alınabilecek önlemleri açıklayabilmek için birden çok teoriden faydalanılmalıdır. Trafik suçlarının azaltılmasında kısa, orta ve uzun vadede devletin ve toplumun yapması gerekenlere ilişkin önerilen suç kuramları bütünleşmesi aşağıdaki gibidir.

	<b>Kısa vade</b>	<b>Orta vade</b>	<b>Uzun vade</b>
<b>Devlet</b>	Caydırıcılık teorisi Özel caydırıcılık, Kesinlik, hızlılık	Rutin aktiviteler teorisi hedefi suçtan koruyucu unsurlar	Gizli suçlular
<b>Birey/toplum</b>	Genel caydırıcılar		Nötrleştirme teknikleri, sosyal süreç yaklaşımları

*Şekil 9. Suçun engellenmesi için yapılacak bütünleştirme*

Trafik suçlarının yüksek olmasının altında yatan önemli nedenlerden biri trafik kazalarının ve trafik suçlarının önlenmesi konusunda devletin sorumluluklarını yeterince yerine getirmemesi, diğeri de toplumsal yaşamda trafik kurallarına uymanın kültürel bir norm olarak yerleşmemesidir. Bu noktada trafik kazalarının ve trafik suçlarının azaltılması konusunda özellikle devlet tarafından yeterli düzeyde denetim yapılmadığı, caydırıcı bir etkiye sahip olduğu varsayılan trafik cezalarının da yeterince uygulanmadığı bilinmektedir. Trafik suçlarının önlenmesinde devlet için kısa vadede caydırıcılık teorisinin temel ilkelerinin uygulanması (*kesinlik, hızlılık ve şiddetlilik*) önerilebilir. Başka bir ifadeyle cezalar kesin ve herkes için uygulanmalıdır. Adalet hızlı işlemeli ve toplum cezalarının caydırıcılığına inanmalı ki bir suçluya uygulanan ceza potansiyel suçluları engelleyebilsin. Suç ve ceza arasında denge olmalıdır. Para cezaları sabit değil

gelir düzeyi üzerinden uygulanırsa caydırıcılık söz konusu olabilir. Ayrıca trafikteki ceza belirlenirken nesnel ölçütler kullanılmalıdır. Özellikle trafik kazalarında suç oranlarının tespitinde uzman kişilerin yer alması cezalandırmaların nesneliliği açısından oldukça önemlidir. Orta vadede rutin aktiviteler teorisinin *hedefi suçtan korucuyu* unsurların bulundurulması da devletin suçu önlemedeki bir diğer görevidir. Bu araştırmanın da ortaya koyduğu gibi mobeselerin, polis ya da benzeri unsurların varlığı trafik suçlarını azaltmaktadır. Bu nedenle devletin orta vadede yapması gereken *hedefi suçtan koruyucu unsurların* sayısını artırmak olabilir. Toplumda hukukun belirli sosyo-ekonomik düzeydeki bireyler için işlerliğinin olmadığı düşüncesinin izale edilmesi, devletin uzun vadede trafik suçlarını önlemek amacıyla başvuracağı yöntemlerden biri olabilir. Toplumda suç işleyen bazı bireylerin ceza alması ancak bazılarının ceza almaması toplumun adalete olan güvenini sarsar. Aynı zamanda kurallara uyulmasının önüne geçer.

Trafik suçlarının bir diğer önemli ayağı da toplumdur. Toplumun trafik suçlarını önemsemesi ve bu konuda devletin sorumluluklarını yerine getirip getirmediğinin takipçisi olması trafik kazaları ve trafik suçları ile mücadelede önemli bir faktördür. Kısa vadede genel caydırıcıların toplumca bilinmesi ve görülmesi gerekir. Orta ve uzun vadede ise trafik suçlarında suçluların kullandığı nötrleştirme tekniklerinin toplumda sorgulanması sağlanabilir. Trafik kurallarına uymak bir norm olarak yerleştirilebilir. Bu doğrultuda toplumun geneline ulaşılabilecek kitle iletişim araçları etkili olabilir. Örneğin 11. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün Trafik Güvenliğine Destek Projesi<sup>49</sup> için kamera karşısına geçmesi ve dizilerin emniyet kemeri takma ve seyir halinde cep telefonu ile konuşma kurallarına uymalarının<sup>50</sup> mercek altına alınması trafik kurallarının norm olarak inşa edilmesinde etkili olabilir.

---

<sup>49</sup> <http://www.izlesene.com/video/cumhurbaskani-gulden-trafik-guvenligi-projesine-destek/7629647>(Erişim tarihi: 15.07.2015)

<sup>50</sup> <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/gundem/38138.aspx>(Erişim tarihi: 15.07.2015)

## 5. Sonuç, Tartışmalar ve Öneriler

### 5.1.Sonuç

Türkiye’de her yıl binlerce kişi trafik kazalarında ölmekte ve yaralanmaktadır. Trafik suçlarının ve kazalarının bireysel ve toplumsal birçok nedeni olabilir. Bu çalışmanın amacı da trafik suçlarının temelinde yatan sosyolojik nedenleri irdelemek ve suç kuramları içerisinde neden konumlandırılmadığını ortaya koymaktır. Sürücü, yaya ya da yolcu olarak insanların trafikte sergilediği davranışlar trafik suçlarına kaynaklık edebilir. Aynı sonuçları doğuran olaylara toplumda farklı tepkiler verilebilir. Bunun nedeni olaylara atfedilen anlamlardır. Toplumda trafik kazalarının ve suçlarının sonuçları yeterince ele alınmamaktadır.

Trafik suçlarının nedeni toplumun zihninde, değerlerinde saklıdır. Toplumun zihnindeki trafik suçları ile ilgili kodlar sorgulanmalı ve yeniden tanımlanmalıdır. Suçun kaynağı toplum ve onu oluşturan bireylerdir. Çözüm de bu alanda aranmalıdır. Devleti önlem almaya da toplum zorlamalıdır.

Toplumun trafik suçlarına yönelik bakışının benzeri hem kriminoloji, hem de sosyal bilim literatüründe gözlenebilir. Cinayet, yaralama, gasp, hırsızlık gibi suçların nedenini araştıran, sorgulayan birçok teori vardır. Ancak benzer sonuçlar doğuran trafik suçları suç kuramları içinde yer almamaktadır. Bunun bir nedeni trafik suçlarının çeşitliği ve toplumda suç olarak benimsenmemiş olmalarının akademiye yansımasıdır. Bu çalışmada birçok suç kuramının kavramlarından yararlanılarak suç kuramının nedenleri ve çözümleri açıklanmaya çalışılmıştır. Trafik suçları ancak birden çok suç kuramıyla açıklanabilir. Bir suçun nedeni ne sadece birey, ne toplumsal yapı ne de devlettir. Bu faktörlerin her birinin trafik suçlarının ortaya çıkmasında belirli etkileri vardır. Bireyin kişilik özellikleri ve yapısının suçun oluşmasında etkisi olduğu gibi, o bireyin şekillenmesinde etkili olan kültürün de etkisi vardır. Bireylerin ve toplumun üzerinde düzenleyici rolü olan devletin adalet sistemini düzenleme ve suçu önleyici tedbirler alma görevini yerine getirmemesinin de suçun oluşmasındaki etkisi yadsınamaz. Bu çalışmada da kısa, orta ve uzun vadede devlet ve toplum/birey açısından suçun önlenmesinde

kullanılabilecek suç teorileri önerilmiştir. Devletin kısa vadede caydırıcılık teorisi ekseninde özel caydırıcılık unsurlarını kesin ve hızlı şekilde hayata geçirmesi, orta vadede rutin aktiviteler teorisinin hedefi suçtan koruyucu unsurlarını aktif hale getirmesi, uzun vadede ise gizli suçluları azaltılması ya da toplumda buna ilişkin adalete güvenin oluşturulmasını sağlaması önerilmiştir. Suçun engellemesinde toplum/birey için kısa vadede genel caydırıcıların geliştirmesi, uzun vadede toplumda kullanılan nötrleştirme tekniklerinin geçersiz kılınması ve trafik suçlarına ilişkin genel kanaatte etkisi olan sosyal süreç teorilerinin kullanılması önerilmiştir.

Bulgular toplumda trafik kurallarının ihlal edilmesinin resmi suç tanımı içerisinde görüldüğünü, ancak bir norm olarak içselleştirilmediğini ortaya koymaktadır. Bu araştırmada trafikte kadın sürücülere yönelik önyargıların yaygın olduğu gözlenmiştir. Trafik kazasında yakınına kaybetmenin ya da yakınının sakatlanmasının trafiğe ilişkin tutum ve davranışlar üzerinde herhangi bir etkisi gözlenmemiştir. Toplumda iyi sürücü algısı, resmi iyi sürücü tanımından farklıdır. Sürücüler için bir kişinin ölümüne ya da yaralanmasına sebep olmak bile kötü sürücü olmak anlamına gelmemektedir. Genel olarak trafik suçlarının sorumlusu olarak sürücüler görülse de devletin sorumluluklarını yerine getirmediğini gösteren veriler vardır. Bir yandan devleti yücelten bir yandan da bireyselleşen toplumda devletin sorumlulukları göze çarpmaktadır. En kolay suçlanabilir ve ezilebilir olan birey günah keçisi olmaktadır.

Trafik suçlarının bazıları sürücülerin, yayaların anlık psikolojik ya da hesaplanamaz durumlardan –sürücünün kalp krizi geçirmesi- kaynaklanabilir. Bu çalışmada bu durumlar değerlendirilmemiştir. Kırmızı ışıkta geçme, seyahat halinde sürücünün telefonla konuşması, hatalı sollamama yaralanmaya ya da ölüme sebebiyet verme gibi suçlar ele alınmıştır. Bulgular adalet sisteminin nesnel işlememesinin ve trafik suçlarının ortak bir değer olarak inşa edilmemesi, toplumdaki her bireyin trafik kurallarına aynı düzeyde inanmadığını ortaya koymuştur. Özellikle resmi verilerin devleti korur nitelikler taşıdığı ve trafik suçlarının tek sorumlusu olarak bireyi işaret ettiği gözlenmiştir. Daha önce metinde de değinildiği gibi Türkiye’deki trafik kazalarında sürücü ve yol (yol kusuru) oranları birçok gelişmiş ülkeyle karşılaştırıldığında oldukça farklıdır. Türkiye’de trafik kazalarında yol kusur oranı yaklaşık %1 iken, gelişmiş birçok ülkede %20’nin

üzerindedir. Bu durum resmi verilerin nesnel olmadığını ve sorgulanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Yol kusuru açısından Türkiye'nin gelişmiş ülkeler karşılaştırmasındaki verilerinin doğru olması neredeyse imkânsızdır. Yol kusuruna ilişkin verilerin nesnel olmamasının altında verilerin toplanmasındaki sorunlarla birlikte, devleti sorgulanamaz üstün otorite olarak gören devletçi anlayışın da etkisi vardır.

## 5.2.Tartışmalar

Bu çalışma bireylerin trafik suçlarına ilişkin düşünce ve davranışlarının altında yatan sosyolojik nedenleri ortaya çıkarmaya çalışmaktadır. Ayrıca trafik suçlarına yönelik toplumdaki genel kanaatlerin bir izdüşümü olan akademik çalışmalarda trafik suçlarının nasıl konumlandırıldığı ya da neden konumlandırılmadığı tartışılmaktadır.

Trafik suçlarının altında yatan dört sosyolojik nedenden söz edilebilir.

1. Modern dünyanın gelişen teknolojilerinin bir boyutu olan araçlar, yollar gibi maddi unsurların, modern toplumun özelde de trafiğin maddi olmayan unsurlarıyla eş zamanlı gelişmemesi sonucu toplumda kültürel boşluk meydana gelir. Ayrıca kapitalist sisteminin bir sonucu olarak gelişmiş ülkelerin gelişmemiş ya da geliştirmekte olan ülkeleri pazar haline getirerek bu ülkelere uyumsuz teknoloji transferi yapmasıdır.
2. Türkiye'de trafik suçlarını toplumun gözünde anlamlı kılacak bir kültürel hafıza yoktur. Toplumda suçların sonuçlarıyla değil o suçlara yüklenen anlam üzerinden görünür olması, suç türüne ilişkin toplumsal hafızanın bir sonucudur.
3. Trafik suçlarının *ötekisiz* bir suç olması, suçluların toplumun genelinden ayrılacak bir özelliğinin olmaması, toplumda herkesin ya suçlu ya da potansiyel suçlu olması bir diğer sosyolojik nedendir.
4. Trafik suçlarının bir diğer nedeni de trafik suçlarının kapitalist bir ekonomide satılabilir ve yüksek kar getiren riskler olmamasıdır. Örneğin deprem riskiyle ciddi bir rant elde edilebilir, güvenlik riskiyle korunaklı siteler inşa edilebilir, gıdalara ilişkin riskle belirli ürünlerin üretimi ve yüksek fiyatlardan satılması sağlanabilir. Fakat trafik risklerinde böyle bir kardan söz etmek mümkün değildir.



Çalışmanın örneklemini 200 sürücü ve 100 yayadan oluşmaktadır. Sürücü ve yayalara, doğrudan sürücülüğe ilişkin olan sorular dışında aynı sorular yöneltilmiştir. Bulgular trafik suçlarına ilişkin düşünce davranışlarında sürücü ve yayalar arasında anlamlı bir farklılık olmadığını ortaya koymuştur.

Bulgular trafik suçlarına yönelik düşünce ve davranışları etkileyen en önemli demografik değişkenin cinsiyet değişkeni olduğunu göstermektedir. Bu çalışmaya göre kaza yapanların %36'sı kadın, %64'ü ise erkektir. 2013 yılı TÜİK verileri, HDI sigorta şirketinin<sup>51</sup>, Liberty sigortanın araştırmalarda<sup>52</sup>, bazı akademik çalışmalar kadınların trafikte erkeklere oranla daha az kaza yaptığını ve kurallara daha çok uyduğunu ortaya koymaktadır (Erjem, 2007; Özdemir, 1995; Aycan ve Aycan 2014; Kalyoncuoğlu, 1999; Yasak ve Öner, 1999 aktaran Eşiyok vd., 2007). Bulgularda kadınların emniyet kemeri takma, hız limitlerine uyma ve benzeri trafik kurallarına erkek sürücülere oranla daha çok riayet ettiği tespit edilmiştir. Erkekler ve kadınların araç kullanmaya başladıkları süre temel alındığında sürücülük deneyimleri arasında da anlamlı bir ilişki gözlenmemiştir. Öte taraftan araştırmada katılımcıların bir bölümü kadınların daha çok trafik kazası yapma ihtimali olduğu belirtmelerine rağmen trafik magandasını erkek olarak tarif etmişlerdir.

Bu çalışmaya göre yaşın trafik kazalarında ve suçlarında doğrudan bir etkisi olduğu söylenemez. Çünkü mevcut araştırmaların da ortaya koyduğu gibi trafik suçlarında ve kazalarında yaşın mı, deneyimin mi, kişisel özelliklerin mi yoksa bireylerin risk alma düzeylerinin mi belirleyici olduğunun tespit edilmesi zordur (Yeung ve Wong, 2015: 110; Gabany vd., 1997: 33; Erjem,2007: 10; Şendağ, 2010: 10). Ancak yaşın trafiğe ilişkin düşünce ve davranışlardan dolayı bir etkisinden söz etmek mümkündür. Örneğin 18-23 yaş aralığındaki katılımcıların %35'i trafik suçlarının önlenmesinde trafik eğitiminin daha uzun süre verilmesini, %32'si ise cezaların artırılması önlemini ilk sıraya koymuşlardır. Öte yandan, yaş ilerledikçe para cezalarının artırılması önleminin etkili olduğunu düşünenlerin oranı azalmaktadır.

---

<sup>51</sup>[http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIArastirmaGenelBB\\_oto.doc](http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIArastirmaGenelBB_oto.doc)(15.06.2015)

<sup>52</sup> <http://www.libertysigorta.com.tr/web/65-1086-1>(15.06.2015)

Bu çalışmada trafik kazalarına ilişkin farklı deneyime sahip insanların bu deneyimlerinin trafikle ilgili düşünce ve davranışları üzerindeki etkisi incelenmiştir. Örneğin trafik kazalarında yakınlarını kaybedenlerle kaybetmeyenlerin ya da yakınları yaralananlarla yaralanmayanların trafiğe ilişkin düşünce ve davranışları arasında benzerlik tespit edilmiştir. Kazaların genellikle sürücülüğün ilk yıllarında yapıldığı gözlenmiştir. Bu sonuç kazanın nedeninin sürücülük deneyimi mi yoksa yaş gibi farklı faktörler mi olduğunu ortaya koymamaktadır. Sürücülük deneyimi artıkça trafik cezalarının caydırıcılığına olan inanç azalmaktadır. Yaralanmalı kazaya karışanlar hasarlı kazaya karışanlara oranla trafik kurallarını daha çok ihlal etmektedir. Trafik suçlarına ilişkin sosyal yaptırımın düşük olması ya da hiç olmaması trafik kazası deneyimine sahip olanlarla olmayanlar arasındaki benzer tutumların önemli nedenlerinden biridir (Mahmutoğlu vd., 2012: 431).

Toplumda trafik suçları resmi bilgi çerçevesinde suç olarak kabul edilmektedir. Ancak toplumda trafik suçları yeterince önemsenmemektedir. Bu araştırmaya göre trafik kurallarının ihlallerinin suç olduğunu kabul edenlerin oranı %90'ları bulurken, bu kurallara uyma oranları oldukça düşüktür. Çünkü Hirschi'un de belirttiği gibi toplumdaki her birey her norma aynı düzeyde inanmamaktadır (Dolu, 2010: 271). Bir eylemin devlet tarafından suç olarak tanımlanması her zaman toplum tarafından da suç olarak görülmesi anlamına gelmemektedir. Adi suçların çoğu toplumun genelinde suç olarak görülür ve bu davranışlara yönelik hukuki yaptırımın dışında sosyal yaptırım da oluşur. Trafik suçlarında ise bu sosyal yaptırım söz konusu değildir.

Katılımcılar genel olarak devletin trafiğe ilişkin sorumluluklarının farkında değildir. Genel olarak eğitilmesi, cezalandırılması gereken bireydir, özellikle de sürücülerdir. Devletin trafiğe ilişkin önemli sorumlulukları, cezaları ve denetimi artırmaktır. Başka bir ifadeyle, devletin alt yapıya ilişkin sorumluluklarını yerine getirmemesinin trafiğe etkisi, katılımcılar tarafından fark edilmemektedir. Bunun nedeni gelişmiş birçok ülkenin aksine Türkiye'de trafik kazalarında devletin kusur oranının (yol kusuru) resmi veriler tarafından oldukça düşük gösterilmesi olabilir. Ayrıca denetimin artması her zaman trafik kazalarının önüne geçememektedir (Kaygısız, 2014: 24). Trafik sorunu devlet, sanayi, sivil toplum örgütleri, medya ve bireyle ortaklaşa çözülmesi gereken bir sorundur.

İnsanların haberdar oldukları sosyal sorumluluk projeleri arasında trafiğe ilişkin projelerin bilinirliği dūşüktür (Onay, 2013). Trafik sorunları ne devletin ne medyanın ne de genel olarak toplumun gündeminin ilk sıralarında yer almamaktadır.

Trafik kazalarına bağlı ölümler ve yaralanmalar insanlar arasında kaderci bir tutumla normal bir durum gibi görülebilmektedir. Bu kaderci anlayış kazaya sebep olanların hukuki ve vicdani sorumluluklarını ortadan kaldıran bir sığınak gibi kullanılmaktadır. Modern aklın denetleme düzenleme gücü ölüm karşısında aciz kalmaktadır. Ancak ölümler arasında kaza sonucu ölümlerin görmezden gelinmesinin arkasında bu ölümlerin insanın kendi aklı, politikaları ve ahlak anlayışının sonucu olması yatmaktadır.

Trafik suçları birden çok suç kuramıyla açıklanabilir. Trafik suçları kendine has özellikleri sebebiyle bir suç türüne girmemektedir. Trafik suçları devlet tarafından önemli suç kategorisinde yer almamaktadır; toplum tarafından ise sosyal anlamda suç olarak dahi görülmemektedir. Bu nedenlerden dolayı devlet ilk etapta caydırıcılık teorisinin ilkelerini tam olarak işletmeli, ikinci olarak rutin aktiviteler teorisindeki hedefi suçtan koruyacak tedbirleri almalı ve son olarak gizli suçluları tespit etmelidir. Suçun önlenmesinde en önemli aktörlerden biri olan toplum ise suça ve suçluya yönelik sosyal yaptırım geliştirmelidir. Toplum genel caydırıcılıkları benimsemelidir. Toplum suçu ve suçluyu masum gösterecek nötrleştirme tekniklerini zayıflatmalı, sosyal öğrenme süreçlerinde trafik kurallarının ihlalinin sapma/suç olduğuna yönelik toplumsal bir bilinç inşa edilmelidir.

### **5.3.Öneriler**

Türkiye’de trafik suçları doğurduğu sonuçlarla doğru orantılı bir öneme sahip değildir. Trafik kurallarının benimsenmesinde ve trafik kültürünün geliştirilmesinde, devlet, medya ve sivil toplum kuruluşları etkin rol almalıdır. Toplumda farkındalık oluşturacak çalışmaların sayısı artırılmalıdır. Kültürler ve disiplinler arası karşılaştırmalı çalışmalar yapılması alana katkı sağlayabilir. Trafik suçlarının az olduğu ülkelerle, Türkiye gibi çok olduğu ülkeler arasında karşılaştırmalı çalışmalar yapılabilir. Ayrıca bu çalışma niceldir. Bu alanda yapılacak nitel bir çalışma trafik suçlarının toplum zihnindeki yerini anlamak

ve yorumlamak için faydalı olabilir. Bu çalışmada sadece otomobil sürücüleri ve yayalar ele alınmıştır. Trafikte daha uzun zaman geçiren tır, kamyon, otobüs ve taksi şoförleriyle çalışmalar yapılabilir.

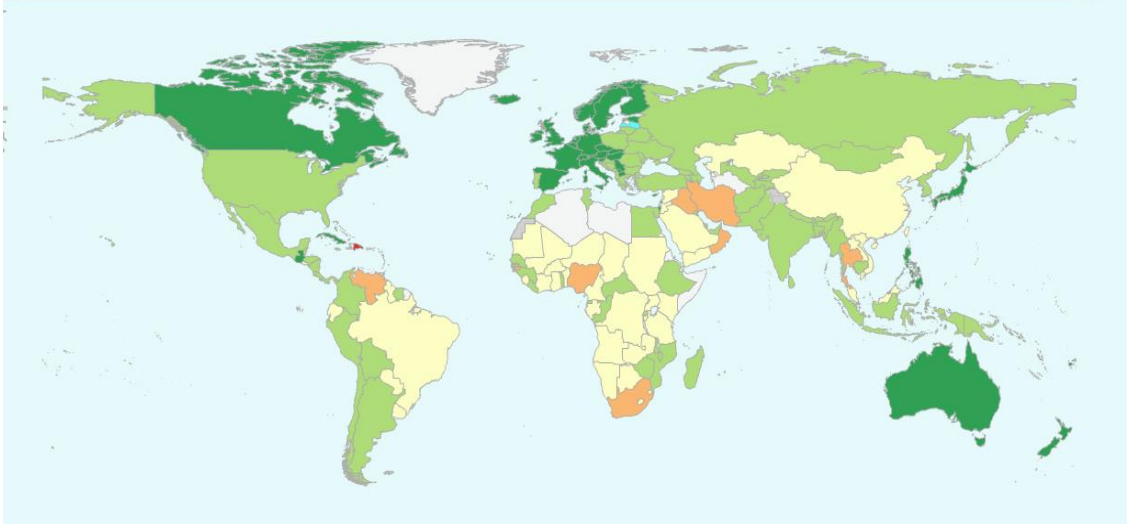
Trafik suçlarının kusur tespiti nesnel ölçütlerle yapılmamaktadır. Trafik kazalarında kusur tespitinin alanlarında uzman kişiler tarafından yapılması trafik suçları sorunun çözülmesinde de katkı sağlayacaktır. Devletin, toplumdaki kuralların herkese uygulanmadığı görüşünü yok edecek uygulamalar yapması, caydırıcılığın ve cezaların her suçlu için olduğu düşüncesini topluma inandırması gerekir. Karayolları ve çevre düzenlemelerinde sadece araçlar değil, bütün çevre koşulları göz önünde bulundurularak yapılmalıdır. Ayrıca devlet, sivil toplum örgütleri, ve medya bir araya gelerek trafik suçlarını önlemek amacıyla proaktif çalışmalar yapabilir. Bu tür bir çalışma için trafik suçlarının ekonomik, sosyal, hukuki, siyasal bütün nedenlerini değerlendiren çalışmalar yapılabilir.

Trafik risklerinin ekonomik boyutuna ilişkin çalışmalar bu risklerin değerlendirilmesinde ufuk açıcı olabilir. Örneğin sigorta şirketleri sürücülerin kaza yapma sıklığı, aldıkları cezalar ve yaş gibi faktörler üzerinden sigorta primlerini belirlemektedirler. Ancak devletin sorumluluğu olan trafikteki alt yapı ve güvenlik hizmetleri devlet için önemli bir maliyettir. Bu noktada sigorta şirketlerinin ve devletin risk algısı farklıdır. Bu farklılığın sigorta şirketlerinin ve devletin de politikalar yansımalarını inceleyen çalışmalar yapılabilir.

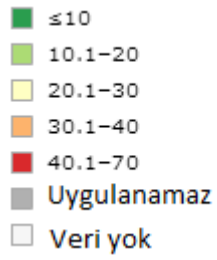
Türkiye’de trafiğin belki de en az dikkat çeken sorunu trafikte meydana gelen hayvan ölümleridir. Bu ölümlere yol açan trafik kazalarının temel nedenleri de yeterince bilinmemektedir. Bu konuya ilişkin hayvan hakları dernekleriyle ortak çalışmalar yapılabilir.

## Ekler

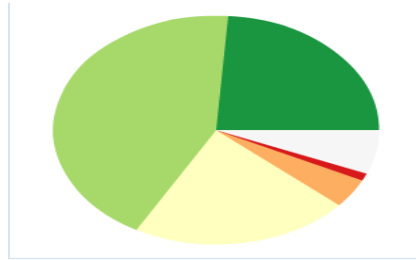
### Ek 1.



### Ölüm oranları

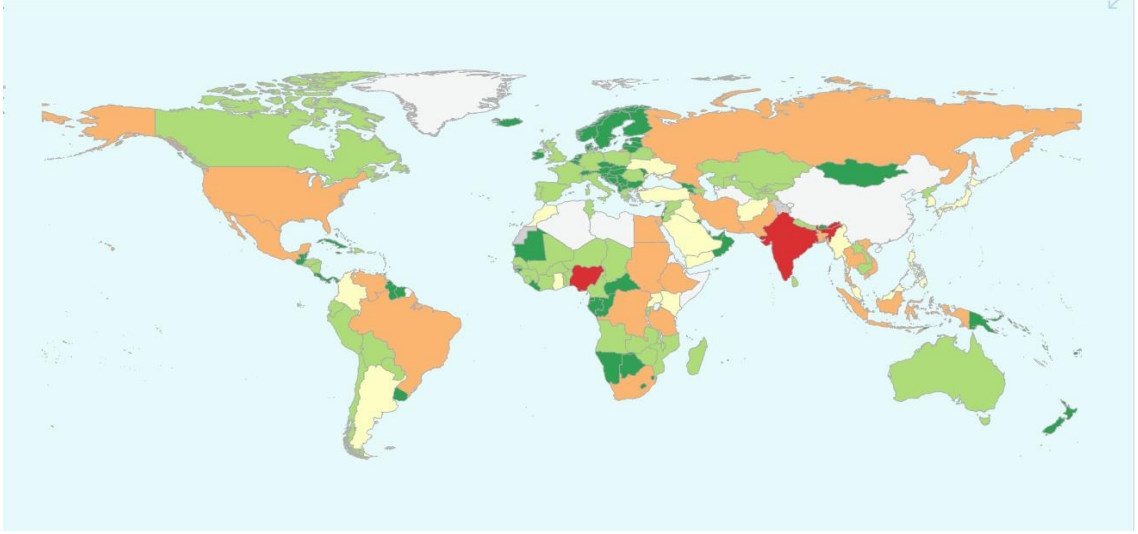


### Dünya geneli

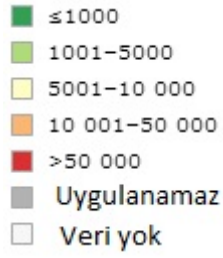


Şekil 1. Dünya Genelinde Trafikte 100 000 nüfusa düşen ölü sayısı

**Kaynak:** [http://gamapserver.who.int/gho/interactive\\_charts/road\\_safety/road\\_traffic\\_deaths2/atlas.html](http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html)



### Ölüm Oranları



Şekil 2. Trafik kazası sonucunda meydana gelen ölüm sayıları

**Kaynak:** [http://gamapserv.who.int/gho/interactive\\_charts/road\\_safety/road\\_traffic\\_deaths3/atlas.html](http://gamapserv.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths3/atlas.html)

Tablo 1. Trafik Ölenlerin Savaş ve Doğal Afetlerde Ölenlerle Karşılaştırılması

		Şehit Sayısı	Gazi Sayısı
<b>Kurtuluş Savaş</b>			
<b>Doğu Cephesi</b>	Ermeni Hareketi	46	76

<b>Batı Cephesi</b>	Gediz Muharebesi	181	135
	Birinci İnönü Savaşı	95	183
	İkinci İnönü Savaşı	1 499	2 470
	Kütahya-Eskişehir Muharebesi	1 522	4 714
	Sakarya Savaşı	3 282	13 618
	Büyük Taarruz	9 167	31 173
<b>Kurtuluş Savaş döneminde çeşitli hastalıklar sebebiyle hastanelerde ölenler</b>			22 690 (22 543 er ve 147 subay)
<b>Kore Harbi</b>		721	2 147
<b>Kıbrıs Barış Harekâtı</b>		484	
<b>Marmara Depremi (17 Ağustos 1999)</b>		17 480 ölü	43 953 yaralı
<b>Trafik Terörü</b>			
	2010 yılında	4 045 ölü	211 496 yaralı
	Son 5 yılda (2006-2010)	26 481 ölü	955 481 yaralı
	1955-2006 arasında	249 040 ölü	3 774 519 yaralı
	Son 5 yılın ortalaması	5 296 ölü	191 096 yaralı

**Kaynak:** Mahmutoğlu, Çimen ve Çobanoğlu, 2012: 433

## **Ek 2. Sürücülere Uygulanan Anket Soruları**

### **ANKET SORULARI**

1. Cinsiyetiniz

( )Kadın ( )Erkek

2. Kaç yaşındasınız?

.....

3. Ehliyetiniz var mı?

( ) Evet ( ) Hayır

4.

	Okuryazar değil	İlkokul	İlköğretim	Lise	Üniversite	Yüksek lisans	Doktora	Diğer
<b>Kendi eğitim düzeyiniz</b>								
<b>Annenizin eğitim düzeyi</b>								
<b>Babanızın eğitim düzeyi</b>								

5. Mesleğiniz nedir?

.....

6. Annenizin mesleği nedir?

.....

7. Babanızın mesleği nedir?

.....

8. Aylık ortalama hane geliriniz?

.....

9. Kaç yıldır aktif olarak araç kullanıyorsunuz?

.....

10. Günde ortalama kaç saat araç kullanıyorsunuz?

.....

11. Kendinize sürücü olarak 0-5 aralığında puan verseydiniz kaç puan verirdiniz?

Hiç iyi değil    İyi değil    İdare eder    İyi    Çok iyi  
1                    2                    3                    4                    5

12. Soru



<b>Sizece aşağıdaki gruplar trafik kurallarına ne kadar uyarlar?</b>					
	Kesinlikle/hiçbir zaman uymaz	Uymaz	Fark etmez	Uyar	Kesinlikle/her zaman uyar
<b>Okuryazar olmayanlar</b>					
<b>1 yıl ve altı sürücüler</b>					
<b>Yayalar</b>					
<b>Yolcular</b>					
<b>25 yaş altındaki gençler</b>					
<b>En az 20 yıllık şoförler</b>					
<b>Bekârlar</b>					
<b>Evliler</b>					
<b>Zenginler</b>					
<b>Fakirler</b>					
<b>Erkekler</b>					
<b>Kadınlar</b>					

13. Bugüne kadar hiç kaza yaptınız mı? Evet ise kaç defa trafik kazası yaptınız?

.....

14. Kaza yaptıysanız, ne zaman yaptınız, üzerinden kaç ay veya yıl geçti?

.....

15. Trafik kaza yaptıysanız ne tür bir kaza?

- a. Maddi hasarlı kaza
- b. Yaralanma ile sonuçlanan kaza
- c. Ölümle sonuçlanan kaza

16. Herhangi bir yakınınız, trafik kazası sonucu birinin ölümüne ya da yaralanmasına sebebiyet verdi mi?

( ) Evet, (Yakınlık dereceniz, neyiniz?) .....

( ) Hayır

17.

<b>Sizce aşağıdaki nedenler Türkiye’de trafik suçlarının işlenmesinde ne kadar etkilidir?</b>					
	Çok etkilidir	Etkilidir	Etkisizdir	Çok etkisizdir	Fikrim yok
<b>Trafik eğitiminin yetersiz olması</b>					
<b>Alkollü araç kullanmak</b>					
<b>Sürücü kurslarının kötü eğitim vermesi</b>					
<b>Sürücülerin dikkatsiz olması</b>					
<b>Yayaların dikkatsiz olması</b>					
<b>Yolların kötü olması</b>					
<b>Trafik işaretlerinin yetersiz olması</b>					
<b>Karayollarında aydınlatmanın yetersiz olması</b>					
<b>Devletin sürücü kurslarını yeterince denetlememesi</b>					

18.

<b>Sizce trafik kazalarında aşağıdakiler ne derece sorumludur?</b>			
	Kesinlikle sorumludur	Kısmen sorumludur	Kesinlikle sorumlu değildir
<b>Devlet</b>			
<b>Sürücü</b>			
<b>Yaya</b>			
<b>Yolcu</b>			
<b>Trafik polisi</b>			

19. Sizce karayolları aşağıdaki konularda ne kadar yeterlidir?

	<b>Yeterli</b>	<b>Yetersiz</b>	<b>Fikrim yok</b>
<b>Trafik işaretleri</b>			
<b>Karayolları aydınlatması</b>			
<b>Asfaltlama</b>			

20. Trafik kazası yaptıysanız, kaza sonrası ne hissettiniz?

.....

21. (Sadece daha önce trafik kazası yapanlara sorulacak) Kaza sonrası durumunuzu aşağıdaki ifadelerden hangisi ile tanımladınız?

- Kazadan sonra araç kullanmıyorum
- Artık araç kullanırken korkuyorum.
- Kazadan sonra daha az araç kullanıyorum
- Kazadan sonra kendime daha çok güveniyorum
- Artık daha dikkatli araç kullanıyorum
- Diğer

22. Bugüne kadar herhangi bir trafik kazasına şahit oldunuz mu?

- Hayır
- Evet, maddi hasarlı bir kazaya şahit oldum.
- Evet, yaralanmalı bir kazaya şahit oldum
- Evet, ölümlü bir kazaya şahit oldum.

23.

<b>Sizce aşağıdaki grupların trafik kazası yapma ihtimalleri ne düzeydedir?</b>					
	<b>Çok düşük</b>	<b>Düşük</b>	<b>Yüksek</b>	<b>Çok yüksek</b>	<b>Fikrim yok</b>
<b>Sorumsuz insanlar</b>					
<b>Dikkatsiz insanlar</b>					
<b>Kadınlar</b>					
<b>Erkekler</b>					
<b>Okuryazar olmayanlar</b>					
<b>Fakirler</b>					
<b>Zenginler</b>					

24. Sizce trafikte yolların kullanımını aşağıdaki gruplardan hangisi merkez alınarak düzenlenmeli?

Sürücüler  Yayaalar  Yolcular  Trafik polisleri  Diğer

25. Trafik kurallarına uyar mısınız?

Hiç uymam  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

26. Kırmızı şıkta geçer misiz?

Hiç geçmem  Bazen geçerim  Sık sık geçerim  Her zaman geçerim  Fikrim yok

27. Sizce, kırmızı ışııkta geçmek suç mudur?

a. Evet suçtur.

b. Hayır, suç değildir. Hayır ise, o zaman nedir? .....

28. Şehir içinde emniyet kemeri takar mısınız?

Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

29. Şehirlerarası yollarda emniyet kemeri takar mısınız?

Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

30. Emniyet kemerini hangi durumlarda ve neden takarsınız?

a. Güvenliğim için

b. Ceza yememek için

c. Sadece uzun yollarda

d. Her durumda

e. Sadece çocuklara

f. Diğer

g. Fikrim yok

31. (Emniyet kemerini hiç veya bazen takmayanlara sorulacak) Emniyet kemerini neden takmazsınız?

Gerekli olduğuna düşünmüyorum.

Rahatsızlık veriyor.

Ceza verilmiyor.

- Diğer  
 Fikrim yok

32. Sizce emniyet kemeri takmamak suç mudur?

- a. Evet suçtur.  
b. Hayır, suç değildir. Hayır ise, o zaman nedir?

33. Sizce emniyet kemerini kimler takmalıdır?

- Herkes  
 Önde oturanlar  
 Arkada oturanlar  
 Çocuklar  
 Diğer

34. Şehir içinde hız limitlerine uyar mısınız?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

35. Şehirlerarasında yollarda hız limitlerine uyar mısınız?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

36. Sizce, hız limitine uymamak suç mudur?

- a. Evet, suçtur.  
b. Hayır, suç değildir. O zaman nedir?

37. Şehir içinde alkollü araç kullanır mısınız?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

38. Şehirlerarası yollarda alkollü araç kullanır mısınız?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

39. Sizce, alkollü araç kullanmak suç mudur?

- a. Evet, suçtur.  
b. Hayır, suç değildir. Hayır ise, o zaman nedir? .....

40. Radar olmadığını bildiğiniz yollarda hız limitlerine uyar mısınız?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

41. Sizce, trafik kurallarının ihlali suç mudur?
- a. Evet, suçtur.
- b. Hayır, suç değildir. O zaman nedir? .....
42. Sizce, trafik kazası sonucu birinin ölümüne sebebiyet vermek suç mudur?
- a. Evet, suçtur.
- b. Hayır, suç değildir. O zaman nedir? .....
43. Mobeselerin olduğu yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?
- ( ) Hiç ( ) Bazen ( ) Sık sık ( ) Her zaman ( ) Fikrim yok
44. Trafik polislerinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?
- ( ) Hiç ( ) Bazen ( ) Sık sık ( ) Her zaman ( ) Fikrim yok
45. Bu güne kadar trafik kazasında herhangi bir yakınınızı kaybettiniz mi?
- a. Hayır.
- b. Evet ise, yakınlık dereceniz.....
46. Herhangi bir yakınınızı kaybettiyseniz, ne zaman kaybettiniz?
- .....
47. Bugüne kadar trafik kazalarında herhangi bir yakınınız yaralandı mı?
- ( ) Evet ( ) Hayır.
48. Evet ise ne zaman?
- .....
49. Bu güne kadar herhangi bir yakınınız maddi hasarlı bir kaza yaptı mı?
- ( ) Evet ( ) Hayır
50. Türkiye’de trafik cezalarının yeterli olduğuna inanıyor musunuz?
- ( ) Kesinlikle inanıyorum.
- ( ) İnanıyorum.
- ( ) İnanmıyorum.
- ( ) Kesinlikle inanmıyorum.
- ( ) Fikrim yok.
- 51.

Sizce trafik suçlarını ve kazalarını önlemede devletin aldığı önlemler yeterli			
	Yeterli	Yetersiz	Fikrim yok
<b>Trafik işaretleri</b>			

<b>Sürücü kurslarının denetimi</b>			
<b>Cezaların uygulanması</b>			
<b>Karayolları aydınlatması</b>			
<b>Asfaltlama</b>			
<b>Trafikle ilgili bilgilendirme</b>			
<b>Trafik polisleri</b>			

52. Trafik kazalarına bağlı ölümleri en iyi aşağıdakilerden hangisi ile tanımlarsınız?

- Kader  
 Felaket  
 Cinayet  
 Kaza  
 Sorumsuzluk

53. Neden?

.....

54. Trafikle ilgili memnun olmadığınız bir kuralın ya da cezanın değişmesi için her hangi bir şey yaptınız mı?

- a. Evet ise, nedir? .....
- b. Hayır

55. Sizce insanların trafik kurallarına uymamasının en önemli nedeni nedir?

.....

56. Sizce trafik kurallarına uymamak nasıl bir davranıştır?

- Suç  
 Günah  
 Kabahat  
 Hata  
 Normal bir davranış  
 Diğer...

57. Sizce insanlar trafik polislerinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mı?

- Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

58. Sizce trafik suçlarında cezalar yeterli midir?

- Yeterli  Yetersiz  Fikrim yok

59. Trafik suçlarını azaltmak için alınması gereken önlemleri önem sırasına göre sıralar mısınız?

<b>Para cezaları artırılmalı</b>	
<b>Trafik eğitimi daha uzun süre verilmeli</b>	
<b>Yollar iyileştirilmeli</b>	
<b>Yayalar eğitilmeli</b>	
<b>Mobeselerin sayıları artırılmalı</b>	

60. Mobeselerin olduğu yerlerde kırmızı ışıkta geçer misiniz?

Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

61. Mobeselerin olduğu yerlerde araç kullanırken cep telefonu ile konuşur musunuz?

Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

62. Sizce kırmızı ışıkta geçmek aşağıdaki ifadelerden hangisi ile açıklanabilir?

- Bilinçli bir davranış  
 Denetim yoksa geçerim  
 Ceza almam nasıl olsa  
 Acelem varsa ışığı umursamam  
 Herkes geçiyor ben de geçerim  
 Her zaman geçiyorum daha hiç ceza almadım  
 Kırmızı ışıkta da geçerim cezayı da öderim.  
 Bana ceza yazamazlar.  
 Işıklar yanlış düzenlenmişse geçerim  
 Diğer

63. Sizce hız limitlerine uymamak aşağıdaki ifadelerden hangisi ile açıklanır?

- Bilinçli bir davranış  
 Denetim yoksa geçerim  
 Ceza almam nasıl olsa  
 Yollar geniş hız yapmak hakkım  
 Kendime güveniyorum hız yapsam da kaza yapmam.  
 Hız yaparım ceza da yemem.  
 Arabam hızlı elbette hız yaparım.



- Acelem varsa limitlere uymam
- Diğer

64. Sizce trafik kazası sonucu ölüm aşağıdaki ölümlerden hangisiyle eş değerdir?

- Şehit( askerde ölen, doğum yaparken ölen kadın)
- Cinayet kurbanı (eşi ya da hasmı tarafından öldürülen)
- Kaza kurbanı (iş kazasında, ağaçtan düşerek)
- Kader
- Doğal ölüm
- Diğer

65. Sizce Türkiye’de trafik kazalarında her yıl yaklaşık kaç kişi hayatını kaybetmektedir?

.....

66. Sizce Türkiye’de trafik kazalarında her yıl yaklaşık kaç kişi yaralanmaktadır?

.....

Not: Sürücü ve yayalara sürücülüğe yönelik dışında ortak sorular sorulmuştur. Yaya anketinde 9, 10, 11, 13, 14, 15, 20, 21,

### Ek 3. Yayalara Uygulanan Anket Soruları

#### ANKET SORULARI

1. Cinsiyetiniz

Kadın Erkek

2. Kaç yaşındasınız?

.....

3. Ehliyetiniz var mı?

Evet  Hayır

4.

	Okuryazar değil	İlkokul	İlköğretim	Lise	Üniversite	Yüksek lisans	Doktora	Diğer
<b>Kendi eğitim düzeyiniz</b>								
<b>Annenizin eğitim düzeyi</b>								
<b>Babanızın eğitim düzeyi</b>								

5. Mesleğiniz nedir?

.....

6. Annenizin mesleği nedir?

.....

7. Babanızın mesleği nedir?

.....

8. Aylık ortalama hane geliriniz?

.....

9.

<b>Sizce aşağıdaki gruplar trafik kurallarına ne kadar uyarlar?</b>					
	Kesinlikle/hiçbir zaman uymaz	Uymaz	Fark etmez	Uyar	Kesinlikle/her zaman uyar
<b>Okuryazar olmayanlar</b>					
<b>1 yıl ve altı sürücüler</b>					
<b>Yayalar</b>					
<b>Yolcular</b>					
<b>25 yaş altındaki gençler</b>					
<b>En az 20 yıllık şoförler</b>					
<b>Bekârlar</b>					
<b>Evliler</b>					
<b>Zenginler</b>					
<b>Fakirler</b>					
<b>Erkekler</b>					
<b>Kadınlar</b>					

10. Herhangi bir yakınınız, trafik kazası sonucu birinin ölümüne ya da yaralanmasına sebebiyet verdi mi?

( ) Evet ise, ... ..

( ) Hayır

11.

<b>Sizce aşağıdaki nedenler Türkiye’de trafik suçlarının işlenmesinde ne kadar etkilidir?</b>					
	Çok etkilidir	Etkilidir	Etkisizdir	Çok etkisizdir	Fikrim yok
<b>Trafik eğitiminin yetersiz olması</b>					
<b>Alkollü araç kullanmak</b>					
<b>Sürücü kurslarının kötü eğitim vermesi</b>					
<b>Sürücülerin dikkatsiz olması</b>					
<b>Yayaların dikkatsiz olması</b>					

<b>Yolların kötü olması</b>					
<b>Trafik işaretlerinin yetersiz olması</b>					
<b>Karayollarında aydınlatmanın yetersiz olması</b>					
<b>Devletin sürücü kurslarını yeterince denetlememesi</b>					

12.

<b>Sizce trafik kazalarında aşağıdakiler ne derece sorumludur?</b>			
	<b>Kesinlikle sorumludur</b>	<b>Kısmen sorumludur</b>	<b>Kesinlikle sorumlu değildir</b>
<b>Devlet</b>			
<b>Sürücü</b>			
<b>Yaya</b>			
<b>Yolcu</b>			
<b>Trafik polisi</b>			

13. Sizce karayolları aşağıdaki konularda ne kadar yeterlidir?

	<b>Yeterli</b>	<b>Yetersiz</b>	<b>Fikrim yok</b>
<b>Trafik işaretleri</b>			
<b>Karayolları aydınlatması</b>			
<b>Asfaltlama</b>			

14. Bugüne kadar herhangi bir trafik kazasına şahit oldunuz mu?

- ( ) Hayır  
( ) Evet, maddi hasarlı bir kazaya şahit oldum.  
( ) Evet, yaralanmalı bir kazaya şahit oldum  
( ) Evet, ölümlü bir kazaya şahit oldum.

15.

<b>Sizce aşağıdaki grupların trafik kazası yapma ihtimalleri ne düzeydedir?</b>					
	Çok düşük	Düşük	Yüksek	Çok yüksek	Fikrim yok
<b>Sorumsuz insanlar</b>					
<b>Dikkatsiz insanlar</b>					
<b>Kadınlar</b>					
<b>Erkekler</b>					
<b>Okuryazar olmayanlar</b>					
<b>Fakirler</b>					
<b>Zenginler</b>					

16. Sizce trafikte yolların kullanımı aşağıdaki gruplardan hangisi merkez alınarak düzenlenmeli?

- Sürücüler  
 Yayaalar  
 Yolcular  
 Trafik polisleri  
 Diğer

17. Trafik kurallarına uyar mısınız?

- Hiç uymam.  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

18. Kırmızı ışıktta geçer misiz?

- Hiç geçmem  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

19. Sizce, kırmızı ışıktta geçmek suç mudur?

- Evet suçtur.  
 Hayır, suç değildir. Hayır ise, o zaman nedir? ... ..

20. Sizce, trafik kurallarının ihlali suç mudur?

- Evet, suçtur.  
 Hayır, suç değildir. O zaman nedir? ... ..

21. Sizce, trafik kazası sonucu birinin ölümüne sebebiyet vermek suç mudur?

- Evet, suçtur.  
 Hayır, suç değildir. O zaman nedir? .....

22. Trafik polislerinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mısınız?

Hiç  Bazen  Sık sık  Her zaman  Fikrim yok

23. Bu güne kadar trafik kazasında herhangi bir yakınınızı kaybettiniz mi?

Hayır.

Evet ise, yakınlık dereceniz... ..

24. Herhangi bir yakınınızı kaybettiyseniz, ne zaman kaybettiniz?

.....

25. Bugüne kadar trafik kazalarında herhangi bir yakınınız yaralandı mı?

Evet  Hayır

26. Evet ise ne zaman?

.....

27. Bu güne kadar herhangi bir yakınınız maddi hasarlı bir kaza yaptı mı?

Evet  Hayır

28. Türkiye’de trafik cezalarının yeterli olduğuna inanıyor musunuz?

Kesinlikle inanıyorum.

İnanıyorum.

İnanmıyorum.

Kesinlikle inanmıyorum.

Fikrim yok.

29.

<b>Sizce trafik suçlarını ve kazalarını önlemede devletin aldığı önlemler yeterli</b>			
	Yeterli	Yetersiz	Fikrim yok
<b>Trafik işaretleri</b>			
<b>Sürücü kurslarının denetimi</b>			
<b>Cezaların uygulanması</b>			
<b>Karayolları aydınlatması</b>			
<b>Asfaltlama</b>			
<b>Trafikle ilgili bilgilendirme</b>			
<b>Trafik polisleri</b>			

30. Trafik kazalarına bağlı ölümleri en iyi aşağıdakilerden hangisi ile tanımlarsınız?

Kader

Felaket

Cinayet

Kaza

Sorumsuzluk

31. Neden?

.....

32. Trafikle ilgili memnun olmadığınız bir kuralın ya da cezanın değişmesi için her hangi bir şey yaptınız mı?

Evet ise, nedir? .....

Hayır

33. Sizce insanların trafik kurallarına uymamasının en önemli nedeni nedir?

.....

34. Sizce trafik kurallarına uymamak nasıl bir davranıştır?

Suç

Günah

Kabahat

Hata

Normal bir davranış

Diğer...

35. Sizce insanlar trafik polislerinin olmadığı yerlerde trafik kurallarına uyar mı?

Hiç

Bazen

Sık sık

Her zaman

Fikrim yok

36. Sizce trafik suçlarında cezalar yeterli midir?

Yeterli

Yetersiz

Fikrim yok

37. Trafik suçlarını azaltmak için alınması gereken önlemleri önem sırasına göre sıralar mısınız?

<b>Para cezaları artırılmalı</b>	
<b>Trafik eğitimi daha uzun süre verilmeli</b>	
<b>Yollar iyileştirilmeli</b>	
<b>Yayalar eğitilmeli</b>	
<b>Mobeselerin sayıları artırılmalı</b>	
<b>Diğer... ..</b>	

38. Sizce kırmızı ışıkta geçmek aşağıdaki ifadelerden hangisi ile açıklanabilir?

- ( ) Bilinçli bir davranış
- ( ) Denetim yoksa geçerim
- ( ) Ceza almam nasıl olsa
- ( ) Acelem varsa ışığı umursamam
- ( ) Herkes geçiyor ben de geçerim
- ( ) Her zaman geçiyorum daha hiç ceza almadım
- ( ) Kırmızı ışıkta da geçerim cezayı da öderim.
- ( ) Bana ceza yazamazlar.
- ( ) Işıklar yanlış düzenlenmişse geçerim
- ( ) Diğer

39. Sizce trafik kazası sonucu ölüm aşağıdaki ölümlerden hangisiyle eş değerdir?

- ( ) Şehit( askerde ölen, doğum yaparken ölen kadın)
- ( ) Cinayet kurbanı (eşi ya da hasmı tarafından öldürülen)
- ( ) Kaza kurbanı (iş kazasında, ağaçtan düşerek)
- ( ) Kader
- ( ) Doğal ölüm
- ( ) Diğer

40. Sizce Türkiye’de trafik kazalarında her yıl yaklaşık kaç kişi hayatını kaybetmektedir?

.....

41. Sizce Türkiye’de trafik kazalarında her yıl yaklaşık kaç kişi yaralanmaktadır?

.....



## Ek 4. Yarı Yapılandırılmış Görüşmeler

### GÖRÜŞME SORULARI

Yakınını kaybetmiş sürücü ( ) yakınını kaybetmemiş sürücü ( ) yaya ( )

Cinsiyet... ..Yaş... ..Eğitim

1. Siz ya da bir yakınınız trafik kazası geçirdi mi? Kazayı ve sonuçlarını anlatır mısınız?
2. (bir yakınını kaybetti ya da yakını engelli oldu ise) Kaza yapana karşı ne hissettiniz?
3. Devletten bir beklentiniz oldu mu? (bir yakınını kaybetti ya da yakını engelli oldu ise)
4. Sizce trafik suçlarının en önemli sorumlusu kimdir?
5. Trafik kazasında ölen birisinin ölümünü nasıl açıklarsınız? (Sizce kaza mı, kader mi yoksa cinayet mi?)
6. Trafik kazasında birisinin ölümüne ya da engelli olmasına sebep olan birisini nasıl tanımlarsınız?
7. Sizce trafiğin düzenlenmesinde ve trafik kazalarının önlenmesinde devletin ne gibi sorumlulukları vardır?
8. Trafik kazasında engelli olan birini nasıl açıklarsınız? Kader kurbanı mıdır yoksa bir kişinin suçunu cezasını mı çekmektedir?
9. Sizce trafik kurallarını ihlal etmek suç mudur? Neden? Suçu tanımlar mısınız?
10. Trafik kurallarını ihlal edenlere ne ceza verilmeli ya da ne yapılmalı?
11. Trafikte meydana gelen düzensizlikler, can ve mal kayıplarından dolayı devlet ve kurumları sorumlu mudur?
12. Devlet altyapı ya da bakım eksikliği nedeniyle kazaya sebep olduğunda ne yapılmasını beklersiniz?
13. Sizce yollar kimin kullanımı için yapılmıştır ya da yapılmalıdır?
14. Trafik yayalar için mi araçlar için mi düzenleniyor?
15. Yollar yayalara mı araçlara mı öncelik veriyor? Bu durumdan şikâyetçi misiniz? Bu durum değişmeli mi?
16. Trafik suçları ile trafik kazaları arasındaki fark nedir?
17. Kadın sürücüler trafiği olumlu mu olumsuz mu etkilemektedir?
18. Trafik magandası tabirine katılıyor musunuz? Trafik magandası kimdir?

19. Sarı taksi ve dolmuş şoförleri trafikte nasıldır?
20. Trafik polisleri görevlerini yeterince yapmakta mıdır?
21. Trafik polisleri görevlerini yaparken ayrımcılık yapmakta mıdır?
22. Trafik kazasında ölen bir insana karşı hissettiklerimiz ile doğal yollardan ölen bir insana karşı hissettiklerimiz aynı mıdır?

## Kaynakça

- Açıkgoz, A. N. (2005). Gerekçeli-karşılaştırmalı ve açıklamlalı yeni türk ceza kanunu. *Türk Ceza Kanunu Tanıtım Çalışması*. Adalet Bakanlığı.
- Adler, F.; Mueller, G. O., ve Laufer, W. S. (2013). *Criminology* (8 Baskı). New York: McGraw-Hill.
- Agnew, R. (1992, Şubat). Foundation for a general strain theory of crime and delinquency. *Criminology*, 1(30), 47-87.
- Akers, R. L. (1977). *Deviant behavior: a social learning approach* (2. Baskı). Belmont, California: Wadsworth Publishing.
- Akers, R. L., ve Sellers, C. S. (2013). *Criminological theories : introduction, evaluation, and application* (8 Baskı). New York: Oxford University Press.
- Aycan, Ş., ve Aycan, N. (2013). Trafiğin yazılı olmayan kurallarının kadın sürücü ayağı. 5. *Karayolları Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi*. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları, s. 67-75
- Bakıcı, S. (2008). *5237 Sayılı yasa kapsamında ceza hukuku genel hükümleri* (2. Baskı). Ankara: Adalet Yayınevi.
- Baudrillard, J. (2011). *Simgesel değiş tokuş ve ölüm* (3 Baskı). (O. Adanır, Çev.) İstanbul: Bogaziçi Üniversitesi Yayınevi.
- Bauman, Z. (2012). *Ölümlülük, ölümsüzlük ve diğer yaşam stratejileri* (2. Baskı). (N. Demirdöven, Çev.) İstanbul: Ayrıntı.
- Beccaria, C. (2010). *Suçlar ve cezalar hakkında* (2 Baskı). (S. Selçuk, Çev.) Ankara: İmge Kitap Evi.

- Beck, U. (2011). *Risk toplumu (Başka bir moderliğe doğru)* (1. Baskı). (K. Özdoğan, ve B. Doğan, Çev.) İstanbul: İthaki.
- Becker, H. S. (1973). *Outsiders: studies in the sociology of deviance* (3. Baskı). New York: A Division of Macmillan Publishing Company.
- Beirne, P., ve Messerschmidt, J. (2011). *Criminology : a sociological approach* (5 Baskı). New York: Oxford University Press.
- Bordua, D. J. (1961, Kasım). Delinquent subcultures: sociological interpretations of gang delinquency. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 338, 119-136.
- Brown, S. E.; Esbensen, F.-A., ve Geis, G. (2013). *Criminology: explaining crime and its context* (8 Baskı). Amsterdam: Elsevier.
- Burcu, E., ve Akalın, E. (2008). Ölüm Olgusu üzerine sosyolojik tartışmalar. *Türkiye Araştırmaları*, (8), 29-53.
- Callinicos, A. (2011). *Toplum kuramı tarihsel bir bakış* (5 Baskı). (Y. Tezgiden, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Chambliss, W., ve Hass, A. (2012). *Criminology : connecting theory, research, and practice* (1. Baskı). New York: McGraw-Hill Higher Education.
- Coser, L. A. (2008). *Sosyolojik düşüncenin ustaları*. (H. Hülür; S. Toker, ve İ. Mazman, Çev.) Ankara: De Ki Basım Yayım.
- Cowling, M. (2012). *Marksizm ve kriminoloji teorisi* (1. Baskı). (K. Akbaş, Dü., ve D. Yeşilsu, Çev.) Ankara: NotaBene Yayınları.
- Cüceloğlu, D. (1995). *İyi düşün doğru karar ver*. İstanbul: Sistem Yayıncılık.
- Çiçek, B. E. (2009). *İlköğretim okulları çevresinde yaya güvenliği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

- Dedeoğlu, S. (2009). Toplumsal cinsiyet rolleri açısından Türkiye’de aile ve kadın emeği. *Toplum ve Bilim*, (86), 139-170.
- Deery, H. A., ve Fildes, B. (1999). Young novice driver subtypes: Relationship to high-risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors*, 41(4), 628-643.
- Delice, M. (2013). Srcy öfkelendiren davranışların ve sürücülerin bu davranışlara verdiği tepkilerin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(17), 251-273.
- Delice, M. (2015). Investigation of the effect of use of safety belt rate on the number of death end injury in traffic accidents. *International Journal of Human Sciences*, 1(12), 392-416.
- Demişbaş, T. (2001). *Kriminoloji* (1. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Doğan, E. B. (2006). *Illusion of control, optimism bias and their relationship to risk-taking behaviors of Turkish drivers*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Dolu, O. (2010). *Suç teorileri*. Ankara: Seçkin yayıncılık.
- Dolu, O. (2013). Kriminolojinin temelleri: klasik okul ve pozitivizmin doğuşu. O. Dolu içinde, *Kriminoloji*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Durkheim, E. (2014). *Sosyolojik yöntemin kuralları*. (. Doğan, ev.) Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Ejder, Y. (2001). *Hukuk sözlüğü* (6. Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.
- Ellwanger, S. J. (2006). *Young driver accidents and delinquency : modeling and general theories of crime*. New York, Amerika Birleşik Devletleri: LFB Scholarly Publishing LLC.
- Erdoğan, İ. (2000). Kapitalizm kalkınma postmodernizm ve iletişim. Ankara.

- Erjem, Y. (1996). *Sosyolojik açıdan trafik, trafik sisteminin işleyişi ve trafik kazaları*.  
Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Erjem, Y. (2007). Sociological study on the course of the traffic system and the traffic accidents.  
*International Journal of Human Sciences*, (4), 1-25.
- Eşiyok, B.; Yasak, Y., ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: sürücü öfke ifadesi  
envanteri'nin geçerlilik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 2(18), 1-13.
- Evans, L. (1996). Safety-belt effectiveness: The influence of crash severity and selective  
recruitment. *Accident Analysis ve Prevention*, 4(28).
- Furedi, F. (2001). *Korku kültürü* (1 Baskı). (B. Yıldırım, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Gabany, S. G.; Plummer, P., ve Grigg, P. (1997). Why Drivers Speed: The Speeding Perception  
Inventory. *Journal of Safety Research*, 1(28), 29-36.
- Geleri, A. (2009). Özel güvenlik personelinin görevleri. E. Uzun, ve E. Uzun içinde, *Özel  
Güvenlik Sistemleri*. Eskişehir: Anadolu Üniveristesi.
- Giddens, A. (2000). *Elimizden kaçıp giden dünya* (1. Baskı). (O. Akınhay, Çev.) İstanbul:  
Alfa/Aktüel Kitapevleri.
- Giddens, A. (2010a). *Modernite ve bireysel-kimlik* (1. Baskı). (Ü. Tatlıcan, Çev.) İstanbul: Say  
Yayımları.
- Giddens, A. (2010b). *Modernliğin sonuçları* (4. Baskı). (E. Kuşdil, Çev.) İstanbul: Ayrıntı  
Yayımları.
- Gottfredson, M. R., ve Hirschi, T. (1990). *A General theory of crime*. Stanford, California:  
Stanford University Press.
- Green, J. (1999). From accident to risk: public health and preventable injury. *Health, Risk and  
Society*, 1(1), 25-39.

- Hagan, J. (2011). A power-control theory of gender and delinquency. F. T. Cullen, ve R. Agnew içinde, *Criminological theory : past to present : essential readings* (4. Baskı). New York : Oxford University Press.
- Hirschi, T. (2012). Control theory. P. A. Adler, ve P. Adler içinde, *Constructions of deviance* (7. Baskı, s. 89-97). Wadsworth, Australia : Cengage Learning.
- Hollin, R. C. (2001). *Criminal behaviour : explanation and prevention*. Florence, USA: Taylor ve Francis, Incorporated.
- İçel, K.; Ünver, Y., ve Hakeri, H. (2012). *Karşılaştırmalı ceza hukuku yasaları* (8. Baskı). istanbul: Beta Basım Yayım.
- İçli, T. G. (2007). *Kriminoloji* (7 Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Kalyoncuoğlu, Ş. F. (1999). Sürücü niteliklerinin trafik kazalarındaki etkisi. *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi*. Ankara: Türkiye Makina Mühendisleri Odası Yayınları, s. 230-238.
- Kaygısız, Ö.; Vursavaş, F., ve Semiz, E. (2014). Elektronik denetim sisteminin trafik kazalarına etkisi: Ankara örneği. *5. Karayolları Trafik Güvenliği Sempozyumu*. Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları, s. 24-31.
- Kızmaz, Z. (2005). Sosyolojik suç kuramlarının suç olgusunu açıklama potansiyelleri üzerine bir değerlendirme. *Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 29(2), 149-174.
- Kızmaz, Z. (2012). Gelişmekte olan ülkelerde suç: suç oranlarının artışı üzerine sosyolojik bir çözümleme. *Mukaddime*, (5), 51-74.
- Mahmutoğlu, A.; Çimen, A. ve Çobanoğlu, N. (2012). İnsan odaklıtrafik yöntemi bağlamında trafik etiğinden trafik ahlakına geçiş. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, (24), 427-461.
- Marshall, G. (1999). *Sosyoloji sözlüğü*. (O. Akınhay, ve D. Kömürcü, Çev.) Ankara: Bilim ve Sanat yayınları.

- McLaughlin, E., ve Muncie, J. (Dü). (2013). *The Sage dictionary of criminology* (3. Baskı). London : SAGE.
- Merton, R. K. (1938, Kasım). Social structure and anomie. *American Sociological Review*, III(5), 672-682.
- Murat, B. (2010). *Hukuki ve cezai sorumluluk açısından trafik kazaları ve trafik kazalarının tespitinde yeni bir model önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara.Gazi Üniversitesi
- Nazlı, A. (2006). Bedenin ölümü: modernizm öncesinden postmodernizme beden ve ölüm. *Sosyoloji Dergisi*, (16), 1-15.
- Onay, H. (2013, Nisan). *Trafikte sosyal sorumluluk projelerinin trafik güvenliğine etkilerinin irdelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi.
- OpenStax College. (2013). *Introduction to sociology*. Houston: Rice University.
- Ökten, Ş. (2009). Toplumsal cinsiyet ve iktidar: Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin cinsiyet düzeni. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2(8).
- Özdel, G. (2012). Foucault bağlamında iktidarın gözünmezliği ve panoptikon ile iktidarın gözü göstergeleri. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 1(2), 22-29.
- Özdemir, C. (1995). *Aydın ilinde trafik kazası yapan sürücülerin sosyolojik yönden değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi
- Pratt, T. C., ve Cullen, F. T. (2000). The Empirical Stratus of Gottfredson And Hirschi's General theory of crime: a meta-analysis. *Criminology*, (38), 931-964.
- Reid, S. T. (2012). *Crime and criminology* (13 Baskı). New York : Oxford University Press.
- Schmallegger, F. (2011). *Criminology : a brief introduction*. Boston: Prentice Hall.
- Shoemaker, D. J. (2010). *Theories of delinquency : an examination of explanations of delinquent behavior* (6 Baskı). Oxford University Press.



- Siegel, L. J. (2003). *Criminoloji* (8. Baskı). Belmont, Calif. : Wadsworth/Thomson Learning.
- Smith, P.; Waterman, M., ve Ward, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, (97), 387–403.
- Sözer, M. A. (2012). Kriminolojinin temelleri: klasik okul ve pozitivistimin doğuşu . O. Dolu içinde, *Kriminoloji*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, s. 19-30.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1-22.
- Sümer, N.; Lajunen, T., ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışlarının kaza riskindeki rolü: İhlaller ve hatalar. *Uluslar Arası I. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı*, s. 305-312.
- Sykes, G. M.; ve Matza, D. (1957, Aralık). Techniques of neutralization: a theory of delinquency. *American Sociological Review*, (22), 664-670.
- Şendağ, E. Z. (2010). *Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, iç-dış denetim odağı ve saldırganlık ile trafik kuralı ihlali yapma ve trafik kazasına karışma arasındaki ilişkiler*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Hecettepe Üniveristesi.
- Şimşekoğlu, Ö., ve Lajunen, T. (2008, Mart). Why Turks do not use seat belts? An interview study. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 470–478.
- Tekinsav, G. (2000). *Sürücü davranışının incelenmesi*. Psikoloji Anabilim Dalı,: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir. Ege Üniversitesi
- Traffic-related injury prevention interventions for low-incomes country. (2003). *Injury Control and Safefy Promotion*, (10), 109-118.
- Uluşınar, P. (2008). *Trafikte telefon kullanımının sürücü performansı üzerindeki etkilerinin incelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi.

- Ulupınar, P. (2008). *Trafikte telefon kullanımının sürücü performansı üzerindeki etkilerinin incelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi.
- Ünal, A. B. (2006). *Assessment of computer-based and self-reported hazard perception skills among drivers: The role of personality and driving skills*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara : Orat Doğu Teknik Üniversitesi.
- Ünver, Y. (1996). *Ceza hukukunda izin verilen risk*.: Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul.
- Vito, G. F.; Maaths, J. R., ve Holmes, R. M. (2007). *Criminology: theory, Research and Policy* (2 Baskı). Jones and Bartlett.
- Williams, F. P., ve McShane, M. D. (1999). *Criminological theory* (3. Baskı). New Jersey: Prentice Hall.
- Yasak, Y. (2002). *Trafik kazalarıyla ilişkili sürücü tutum ve davranışları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Yazıcı, S. (2007). Etik. D. Taşdelen (Dü.) içinde, *Felsefe*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, s. 141-164.
- Yenier, Z. Y. (2013). *Religiousness and everyday violations*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Yeung, J. S. ve Wong, Y. D. (2015). Effects of driver age and experience in abrupt-onset hazards. *Accident analysis and prevention*, (78), 110-117.
- Yılmaz, E. (2012). *Hukuk sözlüğü* (4. Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.

### **İnternet Kaynakları**

(<http://www.izlesene.com/video/cumhurbaskani-gulden-trafik-guvenligi-projesine-destek/7629647>(Erişim tarihi: 18.06.2015)

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_en\\_rev.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_en_rev.pdf) (Erişim tarihi:15.05.2015).

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/)(Erişim tarihi:14.04.2015).

[http://www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/2004\\_report\\_update/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/2004_report_update/en/) (Erişim tarihi:14.04.2015).

[http://www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/2004\\_report\\_update/en/](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/2004_report_update/en/) (Erişim tarihi: 14.05.2015).

[http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetayveKT\\_ID=0veKITAP\\_ID=4](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetayveKT_ID=0veKITAP_ID=4)(Erişim tarihi:10.03.2015)

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>(Erişim tarihi:14.04.2015).

[http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab\\_id=70](http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70) (Erişim tarihi:29.03.2015)

<http://www.turkiyegazetesi.com.tr/gundem/38138.aspx> (Erişim tarihi:15.07.2015).

[http://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa) (Erişim tarihi:04.06.2015)

<http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/ESKISEHIR.pdf> (Erişim tarihi:04.03.2015)

<http://www.trafiktedikkat10binhayat.com/> (Erişim tarihi:03.04.2014).

<http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIARASTIRMA.pdf> (Erişim tarihi:27.05.2015).

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5237.pdf> (Erişim tarihi:11.03.2014).

<http://www.libertysigorta.com.tr/web/65-1086-1->

[1/liberty/hakkimizda/kurumsal\\_sosyal\\_sorumluluk/turkiye\\_trafik\\_risk\\_haritasi\\_arastirmasi](http://www.libertysigorta.com.tr/web/65-1086-1-1/liberty/hakkimizda/kurumsal_sosyal_sorumluluk/turkiye_trafik_risk_haritasi_arastirmasi) (Erişim tarihi: 05.03.2015)

<http://www.drivers.com/article/170/#toc>(Erişim tarihi: 24.03.2015)

<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TRAFIKKAZA%20OZETI2012.pdf> (Erişim tarihi: 18.04.2014).

[http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalar  
iOzeti2013.pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalar%20Ozeti2013.pdf) (Erişim tarihi: 18.05.2015)

[http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIArastirmaGenelBB\\_oto.d  
oc](http://www.hdisigorta.com.tr/theme/images/basin/buyuk/HDIArastirmaGenelBB_oto.doc) (Erişim tarihi:15.05.2015)

[https://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1988/pdf/Prot\\_Aust\\_1.pdf](https://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1988/pdf/Prot_Aust_1.pdf)  
(Erişim tarihi:15.05.2015).

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/Genel-Kaza.aspx>(Erişim tarihi:  
12.03.2015).

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracSurucu1.aspx>(Eriřim  
tarihi:03.03.2015).

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu2.aspx>(Eriřim  
tarihi:04.03.2015).

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim1.aspx> (Erişim tarihi:21.05.2015).

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler/denetim2.aspx> (Erişim tarihi:21.05.2015).

[http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/73631/Ali\\_Sen\\_in\\_torunu\\_hayatini\\_kaybet  
ti.html](http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/73631/Ali_Sen_in_torunu_hayatini_kaybet<br/>ti.html) (Erişim tarihi:12.05.2015).

<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.pdf>. (Erişim tarihi:04.05.2014).

<http://www.bjs.gov/> (Erişim tarihi:05.03.2014).

[http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetayveKT\\_ID=15veKITAP\\_ID=70](http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetayveKT_ID=15veKITAP_ID=70)  
(Erişim tarihi:03.03.2015).

<http://www.cnnturk.com/haber/turkiye/trafik-kazasi-gecirdi-ameliyata-alindi> (Erişim  
tarihi:12.05.2015).