

Frankfurt Notları 52: Radarlar neden bazı ülkelerde güvenlik aracı, bazı ülkelerde ise tuzak gibi algılanıyor?

Radar Kuralın Dostu mu, Sürücünün Düşmanı mı?

Almanya'da 13–19 Nisan 2026 tarihleri arasında yeniden **Radar Haftası** var. Almanca kamuoyunda **Blitzmarathon** olarak bilinen bu uygulama, ilk bakışta yalnızca trafik denetiminin yoğunlaştığı teknik bir dönem gibi görünebilir. Oysa mesele bundan daha büyük. Çünkü radar, aslında bir toplumun **kuralla kurduğu ilişkinin**, devletin de **otoritesini nasıl kullandığının** küçük ama çok öğretici bir göstergesidir. Aynı radar neden bir ülkede güvenlik aracı, başka bir ülkede ise tuzak gibi algılanıyor? Asıl dikkat çekici soru budur.

Almanya'da radar haftasının mantığı

Almanya'daki uygulamanın temel amacı kâğıt üzerinde ve kamuoyundaki anlatımında açıktır: **aşırı hız kaynaklı riskleri azaltmak, sürücü davranışını disipline etmek ve farkındalık oluşturmak**. 2026 uygulaması da Avrupa trafik polisleri ağı ROADPOL çerçevesindeki denetimlerle bağlantılı biçimde yürütülüyor; çok sayıda eyalet 13–19 Nisan arasındaki hafta boyunca hız kontrollerine katılıyor ve bazı eyaletlerde 15 Nisan özel yoğunlaşma günü olarak öne çıkıyor.



Almanya'nın En Çok Kazandıran Radarı: 4 Ayda 500 Bin Euro!

Ziyaret et >

Bu resmi alabileceğiniz yerler: [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com) | [Lisans ayrıntıları](#)

Yaratıcı: | Katkıda Bulunan: Shutterstock

Telif Hakkı: Copyright (c) 2022 Ronald Rampsch/Shutterstock. No use ...

Bu bilgilerin nereden geldiğini öğrenmek ister misiniz? [Daha fazla bilgi](#)

Ancak burada önemli bir nüans var. Almanya'da bazen kamuoyuna belirli şehirler, odak bölgeler ya da bazı kontrol alanları duyurulsa da, bu durum **bütün radar noktalarının tek tek önceden ilan edildiği** anlamına gelmiyor. Tam tersine, uygulamanın etkili olabilmesi için **mobil denetimler**, sürücünün önceden tam olarak bilemeyeceği ölçümler ve yer değiştirilebilen

radarlar da devrede oluyor. Zaten radar haftasının caydırıcılığı biraz da buradan geliyor: Sürücü sadece tabelaya ya da bildiği sabit noktaya değil, **kuralın kendisine** uymaya zorlanıyor.

Mesele ceza yazmak değil, davranışı değiştirmek

Burada asıl amaç, olabildiğince çok ceza kesmekten çok, olabildiğince çok ihlali daha oluşmadan önlemektir. Gelişmiş trafik kültürlerinde denetimin başarısı bazen ceza sayısının artmasıyla değil, sürücünün radar olsun ya da olmasın ayağını gazdan çekmesiyle ölçülür. Yani radarın gerçek etkisi, flaş patladığı anda değil; sürücünün o noktaya gelmeden önce zihninde başlar.



Bu nedenle Almanya'daki radar haftasını yalnızca bir "ceza kampanyası" olarak okumak eksik kalır. Burada radar, sürücüyü avlayan gizli bir düşman değil; **ortak hayatı korumaya çalışan düzenin görünür ve bazen de görünmeyen bir uzantısıdır**. Sabit radarların yanında mobil kontrollerin bulunması da bu yüzden şaşırtıcı değildir. Çünkü sistem sürücüye şunu söyler: **Kurala sadece kamerayı gördüğünde değil, her zaman uymalısın.**

Aynı radar neden her toplumda aynı anlama gelmiyor?

İşin en düşündürücü tarafı burada başlıyor. Aynı teknoloji, farklı toplumlarda bambaşka duygular üretiyor. Bir yerde radar, hayat kurtaran bir güvenlik tedbiri olarak görülüyor. Başka bir yerde ise ilk refleks şu oluyor: "Bunlar yine nerede pusu kurmuş?" Bu tepki küçümsenecek bir şey değil; çünkü bize yalnızca trafik kültürünü değil, **toplumun devlete ve kurala bakışını** da anlatıyor.

Trafikte pusu kültürü



ÖNERİ - YORUM

Şeref Oğuz
seref.oguz@nbc.com.tr

Teknoloji: trafik akışını düzenlemek yerine, pusu kurarak ceza yağdırmak için kullanılıyor. Bütçede öngörülen cezalar, uygulamada kat be kat artış gösteriyor. Bütçe açığı cezalarla kapatılamaz

Ceza, kanunla suç sayılan bir fiili işleyen, kişiyi hak ve özgürlükten yoksun bırakan, caydırıcı niteliğindeki müeyyidedir. Acı, sıkıntı verici yaptırımdır. En yaygın türleri hapis ve para cezasıdır. Suç işleyen kişiyi cezalandırırken başkasının da suç işlemesini önlemeyi amaçlar. Misal trafik cezası gibi...

Ancak söz konusu ülkemiz olunca, bizde ceza kurumu, trafik akışını düzenlemek için değil, bütçe açığını yamamak içindir. Bütçede bu yıl 389 milyar lira ceza geliri beklenirken daha ilk ayda kesilen ceza 802 milyar lirayı buldu bile. Trafik cezalarında şimdi, 35 kata varan artış konulması da bundan.

KAMERALAR CEZA YAĞDIRMAK İÇİN PUSUDA BEKLİYOR

Pusu; düşmanlık güdülen birine; bir yerden geçerken beklenmedik bir anda saldırmak için gizlenen yer demektir. Trafik pususunun, cadde kameraları kuruyor ve adil olsun, olmasın ceza; plakaya yazılıyor. Amaç, kabahati cezalandırıp caydırmak yerine, bütçe açığına gelir elde etmek...

Bir örnek, Gazeteciler Cemiyeti Başkanı yazar dostum Vahap Munyar'dan... Gülhane'den Sırkeci'ye giderken taksinin tıkağdı yerde, trafiği açmak için tramvay yolundan dönüş yaptı diye plakasına ceza geliverdi. Ne bir kabahat ne de bir ihlal söz konusu olmasına rağmen, kamerayla pusulanı verdi.

not

BÜTÇE AÇIĞINI TRAFİK CEZASI İLE KAPATMAK...

1-Şehirler, elindeki koçanı aşıma dek bitirmeye zorlanan trafik polisleriyle dolu. 2-"Uygulama" denilen çevirmeler sayesinde yoğun ceza yazılıyor. 3-Dünyanın hiçbir ülkesinde bütçe açığı cezaya dayandırılmaz. Ama bütçe o derecede zorda... 4-Bizde trafikte pusu kurarak bütçe denkleştiriliyor.

PUSU LÜGATI

- **Trafik pususu:** Hız limiti tabelalarını tuzaklayarak kurmak ve radar yardımıyla ceza yağdırmak
- **Kamera belgesi:** Cezaları delillendirmek için kamera fotoğalı üretmek itirazları engelleme çabası
- **Caydırıcılık:** Ceza riski sebebiyle istenmeyen bir eylemi yapmaktan vazgeçilmesi, kaçınılması
- **Pusu kültürü:** Mertlik yerine gizli saklı, art niyetli, etik dışı ve centilmenlik harici davranma tutumu

İKİ SORU İKİ CEVAP

Trafik pususuna dair...

● Batı'da durum nedir?

Trafik akışını hızlandırmak, sürücü ve yayayı korumak amacıyla, kural ihlali yapanlara ceza yazılıyor. Kamera görüntüleri yetmiyor, ihlalin açık ve net olup olmadığı sorgulanıyor, cezalar caydırıcı oluyor.

● İtiraz ediliyor muyuz?

Elbette... Pusu kurarak size ceza yazanları sorgulayın. Trafik hız levhaları ile tuzaklanmış yolları şikâyet edin, plakanızı yansıtılan cezaların sebebini sorun. Pusucu teknolojiyi reddedin.



INFO YATIRI
ÇAĞLAR TOR
EKONOMİ M
07:30 | CANI
PIYASALARE
AÇILISA DOÇ
08:45 | CANI
PIYASANIN I
09:20 | CANI
PARANIN İZİ
13:00 | CANI
ALL STREET
18:30 | BANT

NABİL Bİ
YouTube
İzleyin

Bir toplumda insanlar radar gördüğünde "demek ki burada dikkatli gitmeliyim" diyorsa, orada kural ile güven arasında belli bir denge kurulmuş demektir. Ama başka bir yerde aynı radar "vatandaş yakalamaya çalışan bir düzenek" gibi algılanıyorsa, orada da yalnızca trafik sorunu

değil; **güven sorunu** ve belki de **eşit uygulamaya dair tereddütler** var demektir. Bu yüzden radar tartışması teknik değil, doğrudan kültürelidir.

Kuralsızlıktan şikâyet edip kurala direnmek

Buradan ister istemez bazı toplumlara geliyoruz. Trafikteki kuralsızlıktan hemen herkes şikâyet eder. Aşırı hızdan, makastan, kırmızı ışık ihlalden, agresif sürüşten, kavşak işgallerinden, motosiklet teröründen, yayaya saygısızlıktan herkes yakınır. Ama iş denetimin artmasına, cezaların yükselmesine ya da radarların çoğalmasına geldiğinde, aynı toplum bir anda savunmaya geçebilir. İşte tam burada çok önemli bir çelişki ortaya çıkar: **Kuralsızlıktan rahatsızsınız, ama kuralın bizi sınırlamasından da hoşlanmayız.**

Bu aslında trafiğin ötesine geçen bir meseledir. Çünkü kuralı hep başkası için istiyor, kendimize geldiğinde esneklik talep ediyorsak, orada hukuk kültürü zayıf kalır. O zaman denetim güvenlik üretmez; öfke üretir. Ceza caydırıcılık sağlamaz; tartışma yaratır. Oysa ortak hayatın en temel şartı, kurala sadece başkasının uymasını değil, **önce kendimizin uymasını kabul etmektir.**

Trafikte özgürlük sandığımız şey çoğu zaman başkasının riskidir

Trafikte özgürlük, canının istediği gibi gitmek değildir. Gerçek özgürlük, herkesin birbirinin hayat hakkına saygı gösterdiği bir düzende hareket edebilmektir. Başka bir ifadeyle trafikte özgürlük, bireysel sınırsızlık değil; **kolektif güvenliğin içinde hareket etme imkânıdır.** Hız sınırları da radar da tam bu nedenle vardır. Çünkü direksiyon başındaki ihlal, sadece ihlali yapanı ilgilendirmez; yoldaki herkesi etkiler.

Bu yüzden radarın görünür ya da gizli olması tartışmasının ötesinde, daha temel bir soruyu sormak gerekir: **Biz gerçekten güvenli trafik mi istiyoruz, yoksa yalnızca kendi alışkanlığımıza dokunulmadığı sürece düzen mi talep ediyoruz?** Çünkü radarın asıl can sıkıcı yanı bazen cihazın kendisi değil; bize kendi kuralsızlığımızı hatırlatmasıdır.

Ceza artınca hemen “bütçeye gelir yazıyorlar” denmesi

Son dönemde bazı ülkelerde trafik para cezalarının artırılma istenmesiyle birlikte benzer bir itiraz dili yeniden güçlendi. **“Bunlar güvenlik için değil, para toplamak için yapılıyor”, “Bütçeye ceza hedefi koymuşlar”, “Radar işi gelir kapasitesine döndü”** deniliyor. Bu eleştirilerin toplumsal bir zemini olduğu açık. Çünkü vatandaş devletin niyetine tam güvenmediğinde, düzenlemeyi güvenlik değil tahsilat olarak okuma eğilimi artar.

Ama burada gözden kaçan önemli bir nokta var. Devlet bütçesi hazırlanırken gelir ve gider kalemlerinin öngörülmesi mali yönetimin doğal parçasıdır. Trafik cezaları da buna dâhildir. Bunun bütçede yer alması, “ne kadar çok ceza kesersek o kadar iyi” anlamına gelmez; daha çok, mali planlamanın gerektirdiği gerçekçilik anlamına gelir. Bütçe dediğimiz şey bir dilek listesi değil, gelir-gider ve açık tahmini içeren ciddi bir planlama metnidir. Devletin buraya hiçbir rakam yazmaması zaten mali disiplin mantığına aykırıdır.

(Bu konuda yıllar önce bir çalışma yapmıştım. merak edenler mcivriz.com adresinden ilgili makaleye ulaşabilir.)



Cezalar Maliye Politikası Aracı Olabilir mi? (Trafik Para Cezaları Üzerine Bir Değerlendirme)

Mücahit CİVRİZ*

Maliye Uzmanları Derneği Başkanı

"Bize bugüne kadar çok ceza yazdık diye aferin diyen de olmadı, az ceza yazıyoruz diye eleştiren de olmadı. Bu tamamen şehir efsanesi"

ÖZET

Biz maliye cezaları eleştirdikçe, ceza miktarı azalıyor. Bu tamamen şehir efsanesi"

Ne var ki toplum çoğu zaman teknik bir bütçe tahminini, siyasî niyet beyanı gibi okur. Tam da bu yüzden mesele yalnızca ceza miktarı değil; **niyetin nasıl algılandığıdır**. Eğer bazı kişiler için güven zayıfsa, en makul düzenleme bile gelir avcılığı gibi görünebilir.

Radar aslında bir zihniyet aynasıdır

Bu nedenle radar tartışması, hız tartışmasından daha büyüktür. **Radar, bir toplumun kuralla, denetimle, hukukla ve ortak yaşamla kurduğu ilişkinin aynasıdır**. Almanya'da radar haftası boyunca sabit ve mobil kontrollerin birlikte kullanılması, bazı noktaların paylaşılması ama tüm sistemin bütünüyle açık edilmemesi, aslında şu düşünceye dayanıyor: **Sürücü kameraya değil, kurala uyum sağlamalıdır**.

Sorun radar değil; radarı ancak başkasını yavaşlattığında meşru gören zihniyettir. Çünkü kuralı sadece başkası için isteyen bir toplum, düzeni tam olarak kuramaz. Trafik de bunun en görünür laboratuvarıdır.

Biz kuralsızlıktan gerçekten rahatsız mıyız, yoksa sadece kendi ihlalimize dokunulmadığı sürece mi düzen istiyoruz?

Almanya'daki Radar Haftası bana bir kez daha şunu düşündürüyor: Aynı cihaz, aynı teknoloji, aynı amaç; ama bambaşka toplumsal tepkiler. Demek ki mesele teknik değil, kültürel. Radarın sabit ya da mobil olması, görünür ya da kısmen gizli olması tartışılabilir; ama asıl tartışılması gereken şey şudur: **Biz kuralsızlıktan gerçekten rahatsız mıyız, yoksa sadece kendi ihlalimize dokunulmadığı sürece mi düzen istiyoruz?**

Ve galiba cevap tam burada yatıyor. **Radar para toplamaz; kural ihlali para toplatır**. Radar yalnızca ihlali görünür hale getirir. Bazı toplumlar bunu güvenlik olarak okur, bazıları baskı olarak. Farkı belirleyen şey ise yol kenarındaki cihaz değil, direksiyon başındaki zihniyettir.