

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ (SOSYAL PSİKOLOJİ)
ANABİLİM DALI

TRAFİK KAZALARIYLA İLİŞKİLİ
SÜRÜCÜ TUTUM VE DAVRANIŞLARI

Doktora Tezi

Yeşim Yasak

122394

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Ankara-2002

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ (SOSYAL PSİKOLOJİ)
ANABİLİM DALI

TRAFİK KAZALARIYLA İLİŞKİLİ
SÜRÜCÜ TUTUM VE DAVRANIŞLARI

122394

Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu

Tez Jüri Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

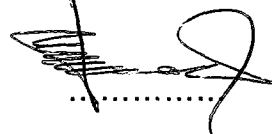
Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu

Danışman...



Prof. Dr. Ali Dönmez

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Orhan Aydın

Jüri Üyesi



Doç. Dr. Nuray Sakallı Uğurlu

Jüri Üyesi



Yrd. Doç. Dr. Gülseren Ekin

Jüri Üyesi



Tez Sınavı Tarihi: 12/02/2002

TEŞEKKÜR

Araştırmanın planlanmasında, yürütülmesinde ve tez haline getirilmesi sürecinde her zaman desteğini yanımda hissettiğim ve ne zaman “bu tez asla bitmeyecek” duygusuna kapılsam, beni nerede olsa bulan ve “hadi ne zaman teslim ediyorsun tezini” diyerek, bana inanılmaz güç ve hız veren sevgili danışmanım,

Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu'na;

Ülkemizde herkesin ihtiyaç hissettiği ama henüz kimsenin önemini ve varlığını pek bilmediği Trafik Psikolojisi gibi, psikolojinin en engin olanakları ve güzellikleri ile dolu olan bir alanı fark etmemi sağlayan çok değerli hocam,

Prof. Dr. Nail Şahin'e;

Doktora eğitimim boyunca, kendimi bir trafik psikoloğu olarak da yetiştirebilmem için her zaman bana yol gösteren ve güç veren canım hocam,

Prof. Dr. Nesrin Hisli Şahin'e;

Hayatımın ve tezimin en sıkıntılı zamanlarında hep yanımda olan sevgili dostum,

Feza Balkaya'ya;

Sadece psikolojinin faydasına ve gücüne inandığı için Şoförlerini tüm zorluklara rağmen ısrarla psikoteknik değerlendirme süreci için TŞOF-Psikoteknik Merkezi'ne yollayan, çok değerli Kamil Koç Otobüs İşl. A.Ş. Yöneticileri,

Sema Gülez, Feza Kıray ve Sena Kaleli'ye;

Sabırla onca anketi, onlarca maddeyi okuyup dolduran ve bu çalışmanın gerçekleşmesini sağlayan öncelikle **Kamil Koç Otobüs şoförleri** olmak üzere çalışmaya katılan

tüm sürücülere;

çok teşekkür ediyorum.

Yeşim Yasak

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM I

Sayfa

GİRİŞ.....1

1.2. Trafik Psikolojisi: Yol Güvenliğinde İnsan Faktörü.....6

1.3. Kazaya Neden Olan Faktörlerin Rolü ve Davranışın Önemi

yaşarsa, öyle araç kullanır.”.....12

1.4. Sürücülük Davranışını Açıklamaya Yönelik

Kuramlar.....19

1.5. Planlanmış Davranış Kuramı.....21

Sayfa

| | |
|--|-----------|
| II.2.3.1. Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası | |
| Türkçe Versiyonu Çeviri Çalışmaları..... | 52 |
| II.2.3.2. Ön Çalışma..... | 53 |
| II.2.3.3. Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda | |
| Yer Alan Ölçekler..... | 54 |
| II.3. İşlem..... | 66 |

BÖLÜM III

| | |
|--|-----------|
| BULGULAR..... | 67 |
| III.1. Sürücülükle İlgili Tutum ve Davranış Ölçeklerinde ve Alt | |
| Boyutlarında Sürücülük Türü Farkına İlişkin Bulgular..... | 68 |
| III.2. Risk Alma Eğiliminin Yordanmasına İlişkin Bulgular..... | 71 |
| III.2.1. Tüm Grup için Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları..... | 72 |
| III.2.2. Şehirlerarası Araç Kullanan Sürücüler için Çoklu Regresyon | |
| Analizi Sonuçları..... | 80 |
| III.2.3. Şehir içi Araç Kullanan Sürücüler için Çoklu Regresyon | |
| Analizi Sonuçları..... | 88 |
| III.3. Kazaya Karışmanın Yordanmasına İlişkin Bulgular..... | 95 |
| III.4. Senaryolar ve PDK'nın Alt Boyutlarına İlişkin Çok Yönlü | |
| Varyans Analizi Sonuçları..... | 98 |

Sayfa

| | |
|---|------------|
| III.4.a. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün, Tutum Boyutuna İlişkin Bulgular..... | 98 |
| III.4.b. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün, Öznel Değerler Boyutuna İlişkin Varyans Analizi Sonuçları..... | 100 |
| III.4.c. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün, Farkedilen Davranışsal Kontrol Boyutuna İlişkin Bulgular..... | 101 |
| III.4.d. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün, Davranışa Karşı Tutumun Duygusal Boyutuna İlişkin Bulgular..... | 103 |
| III.4.e. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün, Niyet Boyutuna İlişkin Bulgular..... | 105 |

BÖLÜM IV

| | |
|-----------------------|------------|
| TARTIŞMA | 107 |
|-----------------------|------------|

| | |
|--|------------|
| IV.1. Sürücülükle İlgili Tutum ve Davranış Ölçeklerinde ve Alt Boyutlarında Sürücülük Türü Farkına İlişkin Bulguların tartışılması..... | 107 |
| IV.2. Risk Alma Eğiliminin Yordanmasına İlişkin Bulguların Tartışılması..... | 113 |
| IV.3. Kazaya Karışmanın Yordanmasına İlişkin Bulguların Tartışılması..... | 119 |

Sayfa

| | |
|---|------------|
| IV.4. Senaryolar ve PDK'nın Alt Boyutlarına İlişkin Çok Yönlü Varyans Analizi Sonuçlarının Tartışılması..... | 121 |
|---|------------|

ÖZET**SUMMARY****KAYNAKLAR****EKLER****EK 1****EK 2**

ÇİZELGELER

ÇİZELGE

Sayfa

BÖLÜM II

- II.1. Örneklemin çeşitli demografik özelliklerine ilişkin
ortalama ve yüzde dağılımı.....46

BÖLÜM III

- III. 1. Sürücülükle ilgili tutum ve davranış ölçeklerinin
alt boyutlarında sürücülük türü farkına ilişkin bulgular.....69
- III. 2. Sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili bazı
kişilik boyutlarında sürücülük türü farkına ilişkin bulgular.....71
- III.3. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla
Tüm Grup için Uygulanan Çoklu Regresyon Analizi sonuçları.....73
- III.4. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan
Değişkenler.....75
- III. 5. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan
Değişkenler.....77
- III.6. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan
Değişkenler.....79
- III.7. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla
Şehirlerarası Araç Kullanan Sürücüler için Uygulanan
Çoklu Regresyon Analizi sonuçları.....81

ÇİZELGE**Sayfa**

| | |
|---|----|
| III.8. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 83 |
| III.9. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 85 |
| III.10. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 87 |
| III.11. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla Şehir içi Araç Kullanan Sürücüler için Uygulanan Çoklu Regresyon Analizi sonuçları..... | 89 |
| III.12. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 92 |
| III.13. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 92 |
| III. 14. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 94 |
| III. 15. Kazaya karışma değişkenini Yordamada Katkıları Olan Değişkenler..... | 97 |
| III. 16. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutum” boyutuna ilişkin puanların ortalamaları..... | 99 |
| III. 17. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutum” boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları..... | 99 |

ÇİZELGE**Sayfa**

| | |
|---|-----|
| III.18. Sürücü Türü ve Senaryo'nun "sosyal normlar" boyutuna ilişkin puanların ortalamaları..... | 100 |
| III.19. Sürücü Türü ve Senaryo'nun "sosyal normlar" boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları..... | 101 |
| III.20. Sürücü Türü ve Senaryonun "algılanan davranışsal kontrol" boyutuna ilişkin puanların ortalamaları..... | 102 |
| III.21 Sürücü Türü ve Senaryonun "algılanan davranışsal kontrol" boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları..... | 102 |
| III.22. Sürücü Türü ve Senaryonun "davranışa karşı tutumun duygusal" boyutuna ilişkin puanların ortalamaları..... | 103 |
| III.23. Sürücü Türü ve Senaryonun "davranışa karşı tutumun duygusal" boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları..... | 104 |
| III.24. Sürücü Türü ve Senaryonun "niyet" boyutuna ilişkin puanların ortalamaları..... | 105 |
| III.25. Sürücü Türü ve Senaryonun "niyet" boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları..... | 105 |

ŞEKİLLER

ŞEKİL

Sayfa

BÖLÜM II

Şekil 1: Planlanmış Davranış Kuramı.....24

Şekil 2: Forward'a göre Planlanmış Davranış Kuramı27

Şekil 3: Aşamalı Sürücülük Davranışı Modeli31

Şekil 4. Risk Dengeleme Modeli41



BÖLÜM I

GİRİŞ

"Hız, yalnızca sorumlusu olmakla kalmayıp, yaratıcısı ve bulucusu olduğumuz bir ölüm nedenidir." (Paul Virilio, Cogito, 24, 2000, syf. 189).

"İnsanlar, epey uzun bir süre ne yaptıklarını anlayamadılar, otomobili yaptıklarında. Başlangıçtaki düşünce epey yalındı: Bir yüzyıla yakın süredir geliştirilen ...'motor' ('devindiren') bir gücü, At'ın yerine koymak: "atsız araba"; "kendi kendine devinen bir araç yapmak-automobile... Bir çok açıdan anlamadılar yaptıklarını-otomobilin bir "araba"dan...çok farklı bir şey olduğunu; yapılmasının da kullanılmasının da bambaşka düzenlemeler; biçiminin de çok ayrı kurallara uyulmasını gerektirdiğini, vb-; ama en temelde, doğal olan bir şey yerine doğal olmayan-giderek doğaya aykırı olacak – birşey koyduklarıydı, anlamadıkları..."(Oruç Aruoba, 1996).

Trafik ortamında insanın tek bir temel gereksinimi vardır: Bir yerden bir yere kendisinin ya da ürünlerinin/mallarının en kısa zamanda, en ekonomik ve en iyi koşullarda *ulaşması*. Ancak yine bu ortam, birbirimize bağımlı olarak hareket ettiğimiz belki de en kalabalık, en yaygın, aynı zamanda da en tehlikeli tek sosyal ortamdır. Üstelik bu sosyal ortamda hareket ederken kullanılan araçlar, her gün gelişen, en az 900 kg.'lık bilim ve teknoloji harikalarıdır. Kendi yaşamımızdan olduğu kadar diğer kişinin de (sürücü/yaya/yolcu) yaşamından sorumlu olduğumuz bu ortamda, "sorunlu olan" aynı zamanda "sorumlu olan"dır.

Pek çoğumuz araç kullanmaya başladıktan kısa bir süre sonra, ilk zamanlar ne kadar sıkıntı çektiğimizi, "sürücülüğün ne kadar zor bir iş olduğunu" düşündüğümüzü unuturuz. Trafik ortamı, sürücünün pek çok etkenle sürekli olarak uyum içinde olmasını gerektiren oldukça karmaşık bir ortamdır. On beş- yirmi yıl boyunca sürekli araç kullanan biri için belki de

sürücülük, çok kolay hatta yemek yemek, su içmek kadar düşünmeden yapılan, otomatikleşmiş bir süreçtir. Peki gerçekten de öyle midir?

Latour'a (aktaran, Mc Murdo, 2000) göre, nesnelere edilgen olmakla kalmayıp, kendi özellikleriyle bütün eylemlerimize müdahale ederler. Diğer bir deyişle, yalnızca bizim, araba üzerinde egemenliğimiz değil, arabanın da bizim üzerimizde egemenliği söz konusudur. Bu yüzden onun kendine özgü alışkanlıklarını benimsemek; gaz pedalını kullanmayı, arabanın ne zaman duracağını bilmek durumundayız. Arabamızla oluşturduğumuz yakınlığın bir sonucu olarak, arabanın gereğince çalışmadığını motor sesindeki bir değişiklikten anlayabiliriz. Mc Murdo (2000), Latour'a ek olarak, arabanın makyaj ya da giysi gibi bedeni sarma yetisinin ötesinde özelliklere sahip olduğunu vurgular. Mc Murdo'ya (2000) göre araba, sürücüsüne insan üstü hızlarda mesafeleri kat etme ve süper marketten aldığı bir sürü şeyi ve onarım malzemesini taşıma olanağı vermektedir. Araba, hızın, kazaların ve gösterişin yanı sıra bir evdir. Üç bölümden oluşan döşemesiyle küçük bir odadır. Mobilya bir yerden ötekine taşınmasa da, arabayı süslemek mümkündür ve sürücüsünü güneşten, rüzgardan ve yağmurdan koruyabilir.

Sistem kuramı açısından bakıldığında ise trafik ortamı, üç temel alt sistemden oluşan bir büyük sistemdir. Her biri kendi içinde pek çok farklı işleyişe sahip olan bu üç temel alt sistem, **insan**, **araç** ve **çevredir**. Bu üç alt sistem belli bir denge içinde "trafik sistemini" oluşturur (Yasak, 1999). Her bir alt sistem, parçalarının toplamından farklı bir bütün olmakla birlikte yine de

birbirleriyle ilişkili, birbirine bağımlıdır. Diğer deyişle, bu üç sistem olumlu ya da olumsuz sürekli bir etkileşim içindedir. Sistemlerin en küçüğü olan insandaki bir değişme, sistemin en büyüğü olan çevreyi etkilerken, çevredeki değişme de insanı etkiler. Örneğin, alkol alan bir sürücünün araç hakimiyeti, konsantrasyonu, muhakeme yeteneği bozulduğu için araç ve çevre ile olan etkileşimi bozulur ve bir kazaya neden olarak, hem çevre için hem de araç ve kendisi için tehlike yaratır. Trafik ortamı açısından çok iyi standartlarda düzenlenmiş, çok şeritli, bölünmüş bir yolda araç kullanmakta olan bir sürücü, sürücülük yetenekleri ve tutumları açısından çok iyi özelliklere sahip olmasa bile ya da yeterince deneyimli olmasa da ciddi bir kazaya neden olmadan yol alabilir.

Kurama göre, sistemler diğer sistemlerin içinde, ancak onlarla birlikte varolabildikleri ve birindeki bir değişim, diğerlerini de etkilediği için *değişme*, *uyum* ve *gelişme* gibi özelliklere sahiptirler. Değişme ve uyum, sistemlerin diğer sistemlerle bir arada varlıklarını sürdürebilmeleri için gereklidir (aktaran, Hisli-Şahin, 1998). Trafik ortamında sürücü için bu olumlu ya da olumsuz değişme, uyum ve gelişme hiç bitmez. Kendisiyle, çevreyle ve araçla aynı zamanda ve sürekli olarak baş etmek durumunda olan insan için trafik, sürekli öğrenme ve asla bitmeyen bir otomatikleşme sürecidir. Trafik ortamında, dışarıdan kontrol edilmesi, değiştirilmesi en zor, hatta belki de olanaksız tek sistem **sürücüdür**. Aracın teknolojisi; bilimin olanaklarıyla en güvenli ve en sağlam hale getirilebilir. Çevre; trafik mühendisliğinin en son bilgi birikimiyle her gün daha güvenli olabilir. Ama tüm bu gelişmeler, en son

teknolojiyle üretilmiş araçlarla, en son gelişmelere göre planlanmış ve yapılmış otoyollarda araca ve yolun uygun olmasına güvenerek, daha fazla risk alan ve zincirleme kazalar yapabilen sürücünün davranışını açıklayamaz.

I.1. Ülkemizde Trafik Sorunu:

2000'li yıllarda pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de trafikte en önemli sorun, çok çeşitli nedenlerle ve biçimlerde, çevre ve araçla uyum sağlamakta sıkıntılar yaşayan sürücüdür.

Ülkemizde, yük ve yolcu taşımacılığının % 95'i karayolu ile yapılmaktadır. Pek çok Avrupa ülkesinde trafiğe çıkan toplam aracın %2.73 ile % 13.39'u otomobil dışındaki diğer araçlardan oluşurken, bu oran ülkemizde % 46.74'dür (TBMM Trafik Komisyonu Raporu, 2000). Diğer bir deyişle, ülkemizde otomobil sayısına yakın sayıda diğer tür araçlar da yolları kullanmaktadır. Bu da, Türkiye'de kamyon ve otobüslerin karışıkları kazaların sayısının yüksek olmasının en önemli nedenlerinin başında gelmektedir.

Ülkemizde, her 55 dakikada bir, insanlar trafikte yaşamını yitirmektedir. Son kaza istatistikleri değerlendirildiğinde; terörde 15 yılda 30 bin, depremlerde son 50 yılda 50 bin kişinin yaşamını kaybetmesine karşın, trafik kazalarında ölen insanların sayısının, ülkemizde, 10 yılda 100 bini aştığı görülmektedir (TBMM Trafik Komisyonu Raporu, 2000).

2000 yılı istatistiklerine göre (TBMM Trafik Komisyonu Raporu, 2000), ülkemizde sürücüler ve motorlu taşıtlardaki sayı, son on yıl içinde yaklaşık %50 artarken (Haziran ayı sonu itibariyle 2000 yılı için motorlu araç sayısı, 9.123.768; sürücü belgesi almış kişi sayısı 13.672.931'dir), bu süre içinde trafik kaza sayılarında % 380 artış kaydedilmiştir. Bununla beraber, araştırmacıların değerlendirmelerine göre, araç yoğunluğu ve trafik kazaları açısından bakıldığında, aslında ülkemiz henüz iyi günlerini yaşamaktadır. Çünkü, 2000 yılı istatistiklerine göre, ülkemizdeki araç sayısı Almanya'nın 5.5'te biri, İspanya'nın 2.5'te biri, Japonya'nın 8.8'de biri iken, meydana gelen kaza sayısı Almanya'ya göre 5.9 kat, İspanya'ya göre 1.5 kat, Japonya'ya göre ise 13 kat daha azdır. Ölü sayısı bakımından değerlendirildiğinde bu oranların Almanya'ya göre 1.7 kat, İspanya'ya göre 1.3 kat, Japonya'ya göre 2.3 kat daha az olduğu görülmektedir. Oranlar kıyaslandığında, eğer Türkiye, Almanya'nın sahip olduğu araç sayısına sahip olsaydı, meydana gelecek olası ölü sayısının 26.254 olacağı ortaya çıkmaktadır (1999 yılı için bu sayı 4606'dır). Bu sayı ise, büyük bir ilçemizin bir yıl içinde yok olması anlamına gelmektedir (TBMM Trafik Komisyonu Raporu, 2000).

Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nın 2000-2001 yılı Nisan ayı istatistiklerine göre 9.624.255 aracın 170.126'sı otobüstür (EGM İstatistik Bülteni, 2001). Bu rakam otomobil için 5.229.198'dir. Yine 1999 yılında, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nın yayımladığı, Trafik İstatistik Yıllığı'na göre otobüslerin 36 980'inin (%22) kazaya karıştığı rapor edilmektedir. Bu kazaların 4204'ü (% 11) şehirlerarası

yollarda meydana gelmiştir. Bu kazaların 353'ü (% 8) ölümlü kazalardır ve ölümlü kazaların toplam 224'ü (% 64) şehirlerarası yollarda gerçekleşmiştir. Otomobil için aynı istatistiklere bakıldığında, aynı yıl toplam 534 950 (%10) otomobilin kazaya karıştığı ve bu kazaların 2112'sinin (% 0.4) ölümlü kaza olduğu görülmektedir. Kazaların 55 255'i (% 10) şehirlerarası yollarda olmuştur ve meydana gelen ölümlü kazaların 1274'ünün (%2) yine şehirlerarası yollarda olduğu rapor edilmektedir. Bin dokuz yüz doksan üç yılında, araç başına düşen kaza oranı açısından yapılan bir değerlendirmeye göre, her on otomobilden biri kazaya karışırken, her dört otobüsten biri kazaya karışmaktadır (Dedeoğlu, 1996). Buraya kadar kısaca özetlenmeye çalışılan tüm bu istatistikler bile insan faktörünün trafik güvenliğindeki yerini ve önemini vurgulamaktadır.

Bu çalışmada; şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü davranış ve tutumları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermediklerinin incelenmesi amaçlanmıştır.

1.2. Trafik Psikolojisi: Yol Güvenliğinde İnsan Faktörü

Kentleşme ve sanayileşme "hareketi" zorunlu kıldığından beri trafik ve trafik sorunları var olmuştur. Birbirini bütünleyen koşulların bir araya gelmesinden oluşan trafik olgusu, bu koşullardan herhangi birinde meydana gelecek değişiklikten etkilenmektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi, trafik

sistemini oluşturan öğelerden herhangi birinde meydana gelecek küçük bir aksaklık tüm sisteme olumsuz etkide bulunarak, sistemin aksamasına neden olmaktadır ve "Trafik" kavramında üç öge söz konusudur:

- Araçlar
- İnsanlar
- Çevre

Gamgam ve Aslan'a (1994) göre, Trafikte yaşanan sorunların ve trafik kazalarının temelinde ise araştırmacılara göre üç önemli öge yatmaktadır:

- Trafik altyapısı yetersizliği,
- Trafik eğitimi yetersizliği,
- Yasal düzenleme ve denetim yetersizliği.

Trafiğin gerçekleştirildiği yüzeyi oluşturması yönünden trafik altyapısı oldukça önemli bir role sahiptir. Araç hareketlerinin düzenli ve güvenli bir biçimde gerçekleştirilmesini sağlayacak olan yol, kavşaklar, işaretler gibi elemanları kapsayan trafik altyapısının kazalardaki rolü gelişmiş ülkelerde %36 olarak saptanmıştır. Kazaların %10'unun araçlardaki hatalardan kaynaklandığı ve %54'ünün ise insan faktöründen meydana geldiği bulunmuştur (Gamgam ve Aslan, 1994).

"Trafik" kavramında söz konusu olan bu üç öğeden, kazaların oluşmasında en büyük yüzdeye sahip olan ve değiştirilmesi, yeniden şekillendirilmesi en zor olanı ise insan faktörüdür. Bugüne dek "trafik eğitimi"

ile insan faktörünün kazalara neden olmadaki etkilerinin azaltılabileceği düşünülmüş ve bu yönde çalışmalar yapılmıştır. Trafik eğitimi, insanların trafikte ortaya çıkabilecek olumsuzluklardan korunabilmesi amacıyla öğrenmeleri gereken kurallar bütününe içeren bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Gamgam ve Aslan, 1994). Bu süreç, yalnızca kuramsal bilgileri öğrenmek ya da sürücü belgesi alırken tüm kurallara geçici olarak uymak değil, günlük yaşantının bir parçası ve gereği haline gelen trafik içerisinde hareket ederken kişinin, hem kendi güvenliğini hem de diğer insanların güvenliğini göz önünde bulundurması ve bu doğrultuda davranması, bu yöndeki tutumlara sahip olmasıdır. Eğitim sürecinde kullanılan yöntemlerden bazıları, trafik kuralları, kazalar, kazaların sonuçları gibi konularda halkın bilinçlendirilmesi; anaokul ve kreşlerden başlayıp üniversite düzeyine kadar süren bir eğitim müfredatının belirlenmesi; okullarda verilen eğitimin pekiştirilmesi için kent genelinde trafikten sorumlu olan Emniyet Müdürlükleri ve Belediyeler ile işbirliği yapılması; kent içerisinde oluşturulacak trafik eğitim pistleri ile çocukların uygulamalı trafik eğitimi almalarının sağlanması; belirli aralıklarla okullarda yapılacak olan seminerler ile trafik ve eğitim konusunun gündemde kalmasının sağlanması; basın-yayın ve özellikle görsel iletişim araçları ile trafik konusundaki gelişmelerin, kuralların ve uygulamaların sistemli bir şekilde yeni nesle verilmesinin sağlanması; sonuç olarak, trafik bilincine ve sorumluluğuna sahip olan bir neslin yetiştirilmesinin sağlanması olarak değerlendirilmektedir (Gamgam ve Aslan, 1994).

Ancak eğitim programlarının etkililiğine ilişkin çalışmalar, kazaların azalmasında bu programların düşünöldüğü kadar başarılı olamadıklarını saptamıştır. Yol kazaları, "kişinin çevresiyle başa çıkamamasının bir sonucudur" görüşünü savunanlara göre kazalar, yolu kullananlar ve trafik çevresinin bir etkileşimi sonucu oluşmaktadır (Foot ve Chapman, 1982). Diğer bir deyişle, kazaları önlemede bütöncöl bir yönelimin gerekliliğini vurgulayan bu yaklaşıma göre, şu üç değişkenin birarada ele alınması gerekmektedir: Bunlar mühendislik, eğitim ve trafik kurallarının zorlayıcılığıdır (Foot ve Chapman, 1982). Bu nedenle trafik psikologları mühendislerle işbirliğine girerek, araçların emniyeti, çevre ve yolların daha elverişli hale getirilmesi, aracın elektronik aksamının sürücünün kolaylıkla algılayabileceği şekilde tasarlanması gibi konularda çalışmışlardır (Yasak, 1998). Gelişen teknolojiye, yapılan çalışmalara rağmen yine de kaza nedenleri insan hatası, araçtaki arıza, çevresel sorunlar olarak gruplandırıldığında; kazaların % 50'den fazlasının sürücü hatasından kaynaklandığı ortaya çıkmaktadır (Shinar, 1978). Sonuç olarak her zaman gelinen noktanın "insan faktörü" ve "önemi" olması, konunun yalnız teknik açıdan değil, aynı zamanda bireysel davranışlar yönünden de ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Buna bağlı olarak da, son yıllarda trafik psikolojisi kavramı gelişmiş ve bu konuda uzmanlaşmış trafik psikologları yetişmeye başlamıştır.

Trafik psikologlarının günlük çalışmaları içine giren konular çok çeşitlidir. Örneğin, kazalarda yol güvenliği araştırmalarının rolü, trafik psikolojisi eğitime yönelik çeşitli kampanyaların etkisi, sürücü davranışları,

tutumlar, sürücülük tarzları, risk alma, alkol kullanımının toplumsal eğitim programları ile azaltılması, kaza yapma eğilimi gibi konular bu çalışma konularından bazılarıdır (Yasak, 1998). Trafik psikologlarına göre, kazaları azaltmada sürücü davranışının tüm yönleri önemlidir. Kazalarda kişilik özelliklerinin rolü, şehiriçi otobüs sürücülerinin yaptığı kazalardaki psiko-motor etmenler günümüzde üzerinde çalışılan önemli konulardandır (Yasak, 1998). Sürücülükte, para cezasına ilişkin tutumlar, karar verme, bireysel farklılıklar ve cinsiyet farklılıkları konularında da üniversitelerde çalışmalar yapılmaktadır (Yasak, 1998). Günümüzdeki son çalışma konuları arasında gençlerin trafik kazalarına ve kurallarına ilişkin tutumları, yaşam tarzı, sosyal roller, sosyal değerler, motosiklet kullanmanın riskleri ve saldırgan sürücülük, problemleri fark etme gibi kişisel nitelikleri kapsayan konular yer almaktadır (Berg, 1994; Blasco, 1995).

Trafik psikolojisi literatüründe, bazı araştırmacılar tarafından, sürücü bir "bilgi işlemcisi" olarak kabul edilmekte ve bu nedenle, dikkat etme, algılama, karar verme ve tepki gösterme süreçlerindeki farklılaşmalar ve kazaya yatkınlık konusunda çalışmalar dikkat çekmektedir (Shinar, 1978). Sürücülük, seçici ve sürekli dikkat, yoğunlaşma, koordinasyon, hızlı tepki verme, muhakeme etme, hız ve mesafeleri doğru algılama, stres altında doğru tepkileri verebilme, geniş görüş açısı, bellek gibi zihinsel ve psiko-motor yeteneklerin aktif olarak kullanıldığı ve bu yeteneklerin belli bir düzeyde var olmasının zorunlu olduğu bir iş olarak tanımlanmaktadır (Yasak, 1997). Diğer bir deyişle, bir aracı hangi hareketleri yaparak çalıştırılacağını

bilmek, bu bilgiye dayanarak ehliyet sahibi olmak ve bu hareketleri alışkanlıklar sonucu otomatik olarak yerine getirmek "araç kullanmaktır". "Sürücülük", yukarıda belirtilen yeteneklerin kullanıldığı, trafik kurallarının gerekliliği hakkında bir bilincin ve belli tutumların söz konusu olduğu bir süreçtir.

Trafik sistemi bir bütün olarak ele alındığında, bu sistemin en önemli alt sistemi olan insan, aktif bir bilgi işlemci olarak, diğer alt sistemlerle, yani kendisiyle, çevreyle ve araçla aynı anda ve sürekli olarak baş etmek zorundadır. Psikoloji biliminin bir alt alanı olan **trafik psikolojisi**, bu üç ögeyi tek tek ele aldığı gibi üçünün birbiriyle etkileşimini, diğer deyişle tüm **sistemi** incelemektedir. Trafik psikologları, Avrupa'da "**psikoteknik**" çalışmalarlarıyla, 1900'lerin başından günümüze dek ulaşımın ve trafik sistemlerinin daha güvenli ve daha ekonomik olmasına katkıda bulunmakta ve trafik ortamı için geçerli olan kuram ve modeller geliştirmektedirler (Blasco, 1995). Trafik psikologları disiplinler arası araştırma ekipleriyle çalışmaktadırlar. Bu ekipte; mühendisler, avukatlar, hekimler, öğretmenler ve ekonomistler yer almaktadır. Trafik psikolojisinin, insanların kaza yapma eğilimi, kazaya yatkın kişilik, risk alma eğilimi, sürücü tutum ve davranışları gibi konularda 1960'lardan günümüze çok zengin bir bilgi birikimi vardır (Yasak, 1998). Trafik sorununu çözmek konusunda büyük ilerlemeler kaydetmiş ülkelerde insan faktörü hedef alınarak yapılan tüm çalışmalarda, güvenlik kampanyalarında, sürücü davranışı geliştirme programlarında trafik psikologlarının imzasını görmek mümkündür.

Trafik psikolojisi literatüründe, sürücü davranışını araştırma ile ilgili çalışmalar 1960'lı-70'li yıllarda "kaza yapma eğilimi / kazaya yatkınlık" kavramının incelenmesi ile başlamıştır (Ranney, 1994). Bireysel farklılıklara dayanan taksonomik modellere göre bazı insanlar çeşitli nedenlerle (yetenekler, yaş, cinsiyet, medeni durum vb.) diğer insanlara göre daha fazla kazaya karışırlar (McKenna, 1982; Ranney, 1994). Aynı yıllarda bu yetenek temelli taksonomik modellere alternatif olarak güdüsel modeller ortaya çıkmıştır (Ranney, 1994). Güdüsel modellere göre, sürücülük karmaşık bir davranış biçimidir. Temel olarak, sürücünün bireysel adımlarına dayanır. Sürücü herhangi bir durumda kabul edebileceği "risk miktarını" seçer. Fakat sürücüler, bu risk miktarını genellikle analiz etmezler (Ranney, 1994).

1.3 Kaza Yapma Eğiliminde Bireysel Farklılıklar: "İnsan nasıl yaşarsa, öyle araç kullanır."

Kaza yapma eğilimi, kazaya yatkınlık ya da kaza sıklığı ise hala tartışılan bir kavramdır (Lajunen, 1999). Uzun yıllardır yapılan araştırmalarla, sürücülerin kuralları bilmelerine, onaylamalarına ve hatta gerekliliğine inanmalarına rağmen hangi nedenlerle farklı davrandıkları incelenmiştir. Ertübey-Kurt'un (1988-1989) çalışmasında mekanik muhakeme yeteneği ile kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Araştırmada, mekanik muhakeme yeteneği fazla olan kişilerin kaza yapma olasılığının daha az olduğu belirtilmiştir. Lajunen, Corry, Summala ve Hartley (1996), sürücülerde kendine güven duygusunun ve kontrol duygusunun trafik kurallarını göz ardı

etmedeki rolünü incelemişlerdir. Sonuçlara göre, yeterli düzeydeki kendine güven, akıcı bir sürücülük için gereken karar verme mekanizmasını sağlamaktadır fakat yanlış, abartılmış bir kendine güven duygusu çok tehlikeli olabilmektedir. Araştırmacılar, kontrol duygusunun genel olarak kendine güven sorunuyla ilgili olduğunu belirtmişlerdir. Deneyimsiz sürücüler, trafikte kendine güven duyguları ve kontrol duyguları henüz yüksek olmadığı için, trafik kurallarını istisnasız ve tartışmasız uygulamaktadırlar (Lajunen ve ark., 1996).

Job (1990), tehlikesine rağmen pek çok sürücünün araç kullanmaya devam etmekte olduğunu ve korku yaratmayı hedefleyen uyarıların bunu engellemekte yetersiz kaldığını belirtmektedir. Araç kullanıcısı olmak ve sürücülüğü öğrenmek, klinik psikolojide korkunun sona erdirilmesi için kullanılan "sistemik duyarsızlaştırma" sürecini de içinde barındırmaktadır. Bu süreç tamamlandığında, artık karayolunda tehlike olduğunu gösteren işaretler, kişilerde "korku tepkisini" uyandıramayacaktır. Job'a (1990) göre, yollardaki tehlike işaretlerinden sürücülerin aldıkları mesajlar eksiktir ve kişiler kendilerini başkalarına göre üstün birer sürücü olarak görürler, risk altında olabileceklerine inanmazlar. Trafik kazalarından kesitler göstermek ise, kişilerde sadece iyi sürücülerin kazaya karışmayacağı inancını pekiştirmektedir (Job, 1990).

Pek çok çalışmada kaza yapma eğilimini belirleyebilecek bireysel farklılıklar çok yönlü olarak incelenmiştir. Yapılan çalışmalarda daha iyi seçici dikkate sahip olan, otoriteye saygısı yüksek olan, bilişsel yetenek düzeyi ve sorumluluk duygusu yüksek olan kişilerin daha az kazaya karıştıkları bulunmuştur (aktaran, Ranney, 1994). Gregersen ve Berg (1994), yaş ortalaması 25 olan genç sürücülerde, yaşam tarzı ile trafik kazasına karışma sıklıkları arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmada, bütün gençlerin yüksek kaza yapma riski grubunda olmadığı, cinsiyet, alkol tüketimi, hafta sonu ya da gece sürücülüğü gibi etmenlerin yanı sıra, diskoya gitme, gösteriş merakı, uyarıcı ihtiyacı, rekabet gibi nedenlerle sürücülük yapmanın, kazalar ile ilişkili olduğu bulunmuştur.

Yaşam tarzı ve kaza yapma eğilimi de oldukça ayrıntılı çalışılan bir konudur. Bir araştırma sonuçlarına göre, genç sürücülerde, yaşam tarzı ile kazaya karışma arasında yüksek ilişki bulunmuştur (Berg, 1994). Çalışmada, çeşitli yaş gruplarından üniversite öğrencileri, öğrenci olmayanlar, işsizler, bir iş sahibi olanlar yaşam tarzı ve kazaya karışma sıklığı açısından karşılaştırılmışlardır. Bulgulara göre, öğrenciler, sosyal sorumluluk duygusu diğerlerine göre daha yüksek olan kişiler; işsizlere, araç kullanmayı bir zevk ve güç aracı olarak görenlere kıyasla daha az kazaya karışmaktadırlar ve dolayısıyla düşük risk grubundadırlar (Berg, 1994). İsveç'te yapılan ve yaş ortalaması 25 olan, 3000 genci kapsayan bu çalışmada ayrıca, savunmacı tutumlara (kendini trafik ortamında tehlikelerden koruma bilgisi ve eğilimi) sahip olan sürücülerin de kazaya karışmada düşük risk grubunda olduğu

saptanmıştır. Bulgular, cinsiyet açısından incelendiğinde, erkeklerin kadınlara göre yüksek risk grubunda olduğu ve daha fazla kazaya karıştıkları saptanmıştır. Bir başka çalışmada da erkek sürücülerin, deneyimsiz sürücülerin ve diğerlerine göre daha fazla araç kullanan sürücülerin, daha çok kazaya karıştığı bulunmuştur (Stradling ve Parker, 1996)

Berg'in (1994) araştırma bulgularına göre kazaya karışmada yüksek risk grubunda olan insanlar; konsantre olmada sorun yaşamaktadırlar ve çok hızlı araç kullanma eğilimine sahiptirler, trafik ortamında diğerlerinin yaptığı hatalardan rahatsız olurlar, saldırgan ve yarışmacı niteliklere sahiptirler. Düşük risk grubundaki sürücüler ise daha sakin araç kullanmaktadırlar ve çok ender olarak sinirlendiklerini rapor etmektedirler. Ayrıca düşük risk grubundaki sürücülerin, araç kullanırken neyin tehlikeli, neyin tehlikesiz olduğuna dair daha fazla bilgi sahibi oldukları saptanmıştır. Araştırmada, düşük risk grubundaki hiç kimse hızlı araç kullanmanın ve trafikte yarışmanın zevk olduğunu söylememiştir (Berg, 1994). Gregersen (1995), deneyimsiz genç sürücülerin trafikte güvenlik sorunları üzerinde durmuş ve trafik kazalarına karışmalarını önlemek için araştırma bulgularına dayanan öneriler getirmiştir. İstatistiklere göre 18-24 yaş grubundaki yeni sürücüler, 25-64 yaş grubuna göre 6-8 kez daha fazla yüksek risk grubunda bulunmaktadırlar (Gregersen, 1995).

Bristow, Kirwan ve Taylor (1982), yaptıkları çalışmada sürücülük tarzının bilişsel ve duygusal boyutlarını incelemişlerdir. Bu incelemenin sonunda, gençlerin yaşlılardan daha hızlı araç kullandıkları fakat hız konusunda iki grubun da güvenli olmadığı bulunmuştur. Diğer bir deyişle, gençler fazla hızlı araç kullanırken, yaşlılar fazla yavaş kullanmaktadırlar. Erkeklerin ise kadınlardan daha hızlı araç kullandığı belirtilmektedir. Erkekler genç yaşlarda daha da hızlı sürücülerken, tersine kadınlar genç yaşlarda daha da yavaş araç kullanmakta, daha sonraki yıllarda hızlanmaktadırlar.

Hoedemaeker (1996), sürücülerin gereksinimleri ve davranışlarına ilişkin yaptığı bir çalışmada hız, güvenlik, psiko-fizyolojik durum gibi gereksinimlerin sürücülerin davranışlarını ve tarzlarını belirlediğini bulmuştur. Morelock, Hingson, Smith ve Lederman (1985), Amerikan nüfusunun ancak beşte birinden daha azının emniyet kemerini devamlı olarak taktığını saptamıştır. Araştırmada, eğitim seviyesi ve gelir düzeyi düşük kişilerin, gençlerin, alkol ve uyuşturucu kullanan kişilerin emniyet kemerini daha az kullandıkları bulunmuştur. Bu kişilerde, emniyet kemerinin koruyucu olmadığı, yaralanma riskini azaltmayacağı ve kemer kullanımının da rahatsız edici olduğu görüşlerinin hakim olduğu belirlenmiştir. Ayrıca çalışmada bu kişilerin, kendilerine araba kullanma konusunda son derece güvendikleri ve herhangi bir kaza yapabileceklerini de düşünmedikleri vurgulanmıştır.

Corfitsen (1989), ölümlerle sonuçlanan 334 trafik kazasını incelemesi sonucunda, bu kazaların 205'inde sürücünün hatalı olduğunu belirlemiştir. Bu kazaların 21'i gece yarısı ile sabah altı arası meydana gelmiş, 11 sürücünün alkollü olduğu görülmüştür. Diğer 184 kaza günün geri kalan kısmında meydana gelmiş ve 55 sürücünün alkollü olduğu ortaya çıkmıştır. Alkollü sürücülerin neden olduğu kazaların gece saatlerinde daha fazla olması ve gece yarısından sonra da kaza yapma oranının azalması, kazalardaki temel nedenin "yorgunluk" olabileceğini göstermiştir.

Kaza sonrasında ya da trafik ihlalleri nedeniyle tutuklanan kişilere uygulanan kişilik testleri sonucunda, bu kişilerin; saldırganlık düzeyleri yüksek, trafik dışı nedenlerle tutuklanmış, hatalı araç kullanma sıklığı fazla, alkollü araç kullanma eğilimleri ve haftalık tükettikleri alkollü içki oranları yüksek kişiler oldukları saptanmıştır (McMillan, Pang, Wells-Parker ve Anderson, 1991). Bir başka çalışmada da saldırganlık, risk alma, alkolizm ve diğer problemlerle davranış özelliklerinin alkollü araç kullanma davranışının %57'sini açıkladığı bulunmuştur (Donovan, 1993). Motor yeteneklere yaşın etkisinin incelendiği bir çalışmada da, yaşla birlikte sürücülükle ilgili bazı motor yeteneklerin yavaşladığı bulunmuştur (Stelmach ve Nahom, 1992).

Furnham ve Saip (1993), suçlu sürücülerin kişilik özellikleri üzerine yaptıkları çalışmada, vurguladıkları en ilginç bulgu, risk alma eğilimi, yaş ve cinsiyet gibi demografik özelliklerin kazaya karışmaktan çok kural ihlalleri ile

ilişkili olduğudur. Araştırmanın sonuçlarına göre, suçlu sürücüler psikotizm boyutunda yüksek puan alırken, nörotizm boyutunda düşük puan almışlardır. Kazaya karışma ile Eysenck'in Kişilik Ölçeği (Eysenck Personality Questionnaire) puanları arasında ise istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Benzer şekilde, West ve Hall (1997) da, kişilik özellikleri ve tutumlar ile hızlı araç kullanma ve kaza oranı arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. 406 sürücüden oluşan bir örnekleme yaptıkları çalışmada, Kural İhlalleri Tutum Ölçeği, sosyal sapmayı ölçen Sosyal Motivasyon Ölçeği ve Sürücülük Tarzı Ölçeği kullanmışlardır. Araştırmanın bulguları, kural ihlallerine ilişkin tutumları olumlu olan ve sosyal sapma puanları yüksek olan kişilerin hızlı araba kullandıklarını ve aynı süre araba kullanan kişilere göre daha fazla kazaya karıştıklarını göstermiştir (West ve Hall, 1997).

Kişilik özellikleri ve kazaya karışma riski arasındaki ilişkiyi inceleyen pek çok çalışma ve farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Son yıllarda bu yaklaşımlara "sosyal normlar" (sübjektif normlar) ile belirlenen ve davranışı etkileyen "sosyal etkinin" ve "niyetin" önemini vurgulayan "Planlanmış Davranış Kuramı" da katılmıştır. Aşağıdaki bölümde ayrıntılarıyla açıklanacak olan bu kuram, trafikle ilgili pek çok davranışı açıklamakla beraber özel olarak "sürücü davranışını" açıklamak için geliştirilmemiştir. Ancak yine de Ajzen ve Fishbein'in de (1980) vurguladığı gibi, yapılan çalışmalarda da sürücülüğe yeni başlayan gençlerin, trafikte yeni davranış örüntülerini öğrenirken, "sosyal kuralları"nın etkisi altında kaldıkları saptanmıştır (Gregersen, 1995). Araştırma sonuçlarına göre, genç sürücülerin kazalara

daha çok karışmalarına neden olan en önemli özellikleri sürücülük yeteneklerini abartılı algılayarak, kendilerini diğerlerinden daha iyi sürücü olarak algılamaları ve kazaya daha az karışacaklarına inanmalarıdır (Berg, 1994; Gregersen, 1995).

I.4. Sürücülük Davranışlarını Açıklamaya Yönelik Kuramlar

Sürücülük davranışıyla ilgili en önemli kavramlardan birisi tutum kavramıdır. Bununla ilgili modelleri açıklamadan önce genel olarak tutum ile davranış arasındaki ilişkiyi açıklamakta fayda vardır.

"Tutum" konusunda yapılan araştırmalardaki temel varsayıma göre, tutumlar davranışları etkilemektedir. Bununla beraber, tutum ve davranış arasındaki ilişki hala tartışılmaktadır. Yıllardır pek çok bulgu, bu iki değişken arasındaki ilişkinin sanıldığı kadar güçlü olmadığını da ortaya koymaktadır (Aberg, 1996). Aberg'e göre (1996), bu alanda çalışan araştırmacılar için "tutum"un tanımı yeterince açık değildir. Örneğin, trafik psikolojisi alanında çalışan bazı araştırmacılar tarafından tutum, saldırganlık ya da risk alma davranışı gibi geniş bir yelpazeye yayılan davranışları kapsayan kişilik özellikleri olarak ele alınırken; bazı araştırmacılar, alkollü araç kullanma ya da hız yapma gibi sürücülüğün belli yönlerine ilişkin tutumları

incelemektedirler. Bazı çalışmalarda ise araştırmacılar, tutumların, geniş bir sosyal çerçeve ya da yaşam biçimi kavramlarıyla ilişkili olarak ele alınmasını öngörmektedirler (Aberg, 1996).

Ancak yine de tutum ve davranış arasında, pek çok çalışmayla ortaya konan, tutarlı bir ilişki söz konusudur. Son yıllarda deneysel yöntemle de çalışılabilen tutum-davranış ilişkisi ile ilgili kuramlar nedeniyle bu konuda yeni gelişmeler sağlanmıştır. Bu kuramların çoğu Beklenti-Değer Modeli'ne dayanmaktadır (Aberg, 1996). Beklenti-Değer Modeli, tutum-davranış ilişkisini anlamak için çok yaygın olarak kullanılan bir modeldir. Bu model cebirsel olarak aşağıdaki gibi ifade edilmektedir (Forward, 1994):

$$\text{Tutum} = \sum \text{Beklenti} \times \text{Değer}$$

Bu modele göre, tutum, tutum objesinin beklenen değerini dikkate alan inançların bir sonucudur. Bu inançların toplamı iyi (istendik, olumlu) bir sonuca ulaşılacağını işaret ederse, davranış gerçekleştirilir. "Beklenti" kavramı, tutum objesinin sahip olduğu tahmin edilen özellikleri tanımlar. "Değer" kavramı ise aynı özelliklerin değerlendirilmesini işaret etmektedir.

Mantıksal Eylem Kuramı ve Kuramın son geliştirilmiş hali olan Planlanmış Davranış Kuramı, Triandis'in Davranışsal Modeli, Sağlık İnancı Modeli ve Sorun-Davranış Kuramı, Beklenti- Değer Modeli'ni temel alan ve tutum-davranış ilişkisini açıklamayı amaçlayan model ve kuramlardır. Bu

kuram ve modellerden Mantıksal Eylem Kuramı ve Planlanmış Davranış Kuramı, trafikte sürücü davranışlarını açıklamada en yaygın olarak kullanılan kuramlardır (Forward, 1994).

1.5. Planlanmış Davranış Kuramı

Son yıllarda tutum konusundaki araştırmalar, Fishbein ve Ajzen (1980) tarafından geliştirilmiş olan Mantıksal Eylem Kuramı'ndan (Reasoned Action Theory) etkilenmişlerdir. 1985 yılında Ajzen (1987) tarafından, "*algılanan davranışsal kontrol*" (perceived behavioral control) kavramı da eklenerek geliştirilen ve Planlanmış Davranış Kuramı (Theory of Planned Behavior) adını alan bu kuramdan, günümüzde pek çok trafik davranışını açıklamakta yararlanılmaktadır.

Bu kurama göre insanlar, bir davranışta bulunmadan önce davranışın sonuçları hakkında rasyonel olarak düşünürler. Diğer bir deyişle davranış, belirli sonuçlara ulaşmak için bir "niyettir". Bu kuramla, belli bir durumda insanların niyetlerinin incelenerek, davranışlarının tahmin edilebileceği öne sürülmektedir. Özetle, davranışın nedeni "tutum" değil, davranış ortaya çıkaran bilinçli kararlar olan "davranışsal niyet" tir. Tutumlar, niyetleri etkileyerek, davranış etkileyebilirler. Mantıksal Eylem Kuramı, bireyin sosyal

normlarıyla belirlenen tutumların altında yatan "niyeti" ve "sosyal davranışı" ele almaktadır (Ajzen, 1987).

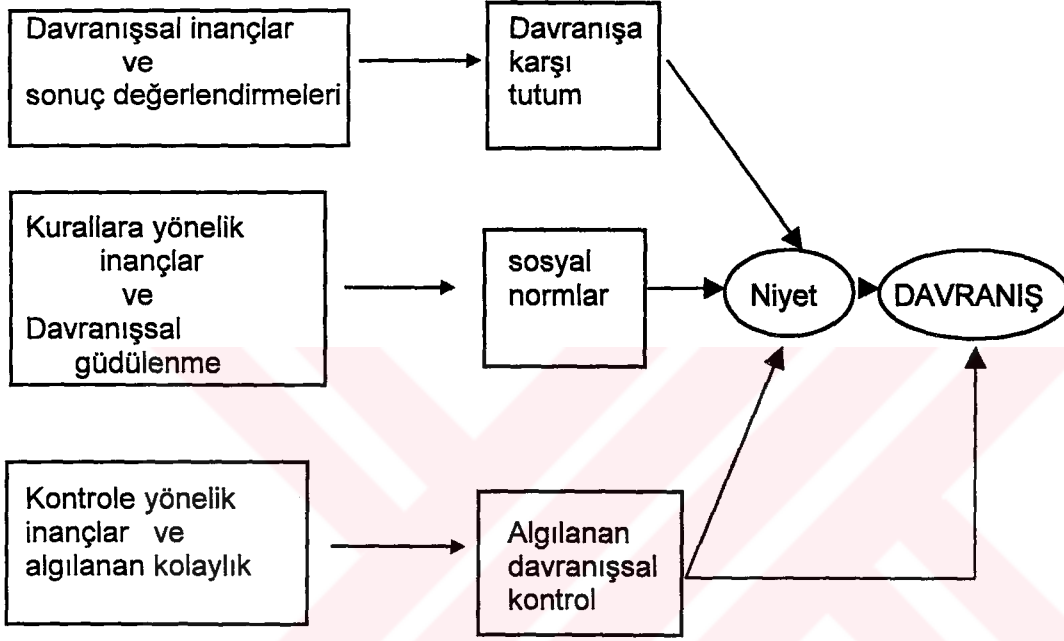
Mantıksal Eylem Kuramı'nda, niyete etki eden iki ögeden söz edilmektedir. Bunlar, kişinin "davranışa yönelik tutumu" ve "sosyal normlar" adını almaktadır. Kurama göre, davranışa yönelik tutum iki olgudan etkilenmektedir: "*Davranışın sonuçları ile ilgili düşünceler*" ve "*olası sonuçların değerlendirilmesi*". İnsanların aynı konuda farklı tutumlara sahip olmaları, bu iki kavramdan biri ya da her ikisi hakkında farklı düşüncelere sahip olmalarından kaynaklanır. Örneğin, bir müzisyenin günde dört saat daha fazla, verilecek konser için çalışması kararını değerlendirelim. İki farklı kişi, böyle bir kararın ne gibi sonuçlara yol açabileceği konusunda aynı şekilde düşünebilirler (*davranışın sonuçları ile ilgili düşünceler*): Daha iyi bir performans sergilemek, arkadaşlarla daha az zaman geçirmek, daha az dinlenmek vb. Ancak bu sonuçların değerlendirilmesi iki kişi için farklı olabilir (*olası sonuçların değerlendirilmesi*). X, konserde beğenilmeyi, başarılı olmayı daha çok önemserken, Y, arkadaşlarla vakit geçirmeyi daha önemli bulabilir. Dolayısıyla X'in günde dört saat fazla çalışmaya karşı tutumu, Y'ninkine göre daha olumlu olacaktır.

Mantıksal Eylem Kuramı'ndaki ikinci öge, sosyal normlardır. Sosyal normlar, kişinin kendisi için önemli olan diğer kişi hakkındaki inançlarını ve bu inançlara ilişkin güdüsünü içerir. Diğer bir deyişle, sosyal normlar, kişinin

davranmaya ya da davranmamaya yönelik algıladığı "sosyal baskıdır". Kişinin, başkalarının onun davranışları hakkında ne düşüneceği ile ilgili inançları ve kişinin bu beklentilere ne ölçüde uyacağı, "niyeti" etkiler .

"Algılanan davranışsal kontrol", ortaya konulacak davranışın kolay ya da zor olarak algılanışdır ve geçmiş deneyimleri yansıtır. Mantıksal eylem Kuramı'na göre, "davranışa yönelik tutum" ve "sosyal normlar" dışında herhangi bir değişken ancak dolaylı olarak, bu iki etkenden birini ya da ikisinin birbirine göre değerini etkileyerek, "niyeti" ve sonuç olarak da davranışı belirleyebilir. Bununla beraber, Planlanmış Davranış Kuramı, "algılanan davranışsal kontrol" kavramını getirerek, algılanan kontrolün niyet üzerine doğrudan ve nedensel etkisinden söz eder. Ajzen'in bu kuramına göre, geçmiş deneyimleri yansıtan algılanan davranışsal kontrol ya da ortaya konulacak davranışın kolay ya da zor algılanışının "niyet"e doğrudan

etki eder. Doğal olarak, tutumların, değerlerin ve algılanan kontrolün niyet ve de dolayısıyla davranış üzerindeki etkisi durumdan duruma değişebilir (Ajzen, 1987). Bu değişkenler arasında, kuramın öngördüğü bağlantıyı Şekil 1'de görmek mümkündür.



Şekil 1: Planlanmış Davranış Kuramı (Ajzen, 1987)

Planlanmış Davranış Kuramı ile ilgili çalışmalar, içkili araç kullanmak, hızlı araç kullanmak, yakın takip ve emniyet kemeri kullanmama gibi sürücü davranışlarında, tutumların önemli olduğunu göstermektedir. Bu kuram, temel olarak yaya ve sürücülerin tutum ve davranışlarını belirlemede önemli olan sosyal etmenleri ve aynı zamanda davranış değişikliğini sağlamak için hangi inançların ve değerlendirmelerin değişmesi gerektiğini belirlemek için kullanılmaktadır (Aberg, 1996). Özellikle son yıllarda sosyal psikologlar, trafik

psikolojisine ilişkin tutumlarla yapılan çalışmalarda, bu kurama geniş yer vermişlerdir. Trafik kurallarını ihlal etme, içkili araç kullanma, tutumların ölçülmesi, algılanan risk gibi konular, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı çerçevesinde işlenmiştir (Aberg ve Forward, 1996; Aberg, 1996; Carbonell ve ark., 1996; Rothengatter ve Manstead, 1996).

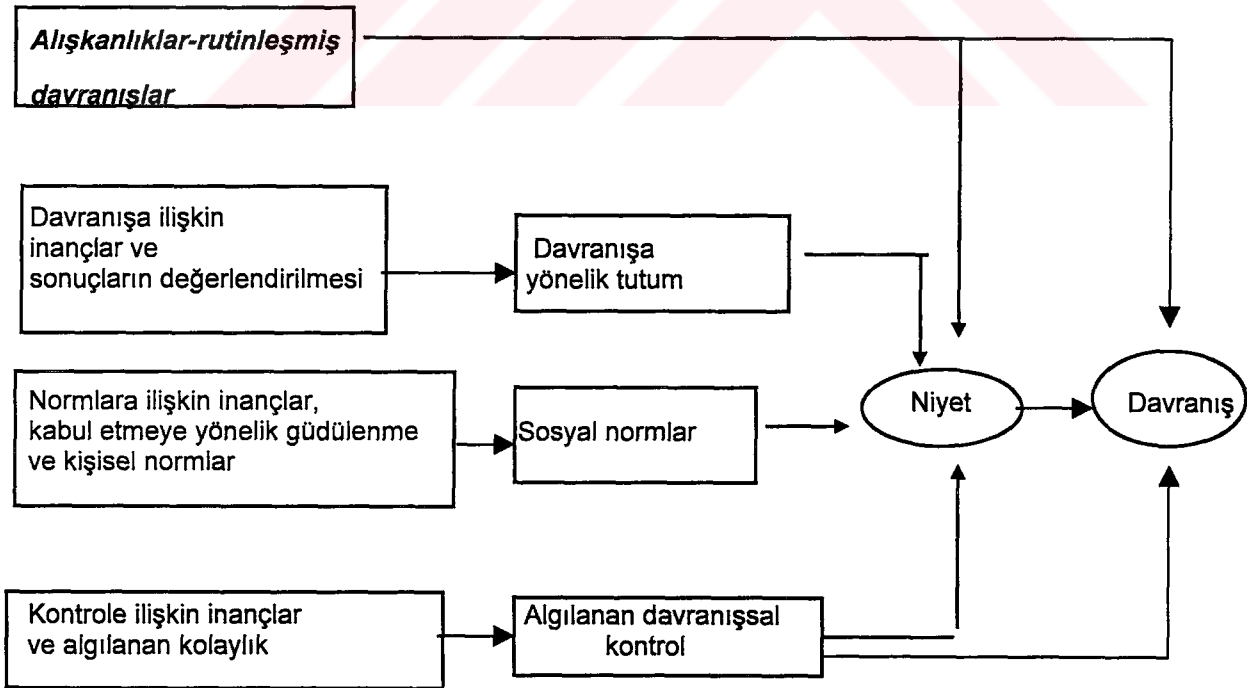
Parker, Manstead, Stradling ve Reason (1992), sürücü ihlallerinde tutum ve niyeti ölçmede, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı'nı temel almışlardır. Araştırmacılar (Parker ve ark. 1992) bu çalışmalarında, dört belirgin trafik kuralı ihlaline ilişkin, sürücülerin tutumlarını, bu kuram çerçevesinde ölçmüşlerdir. 881 sürücünün katıldığı çalışmada, dört kural ihlali ile ilgili senaryolara ilişkin tutumlar ölçülmüştür. Bu kural ihlalleri, içkili araç kullanma, hız, yakın takip ve hatalı sollama olarak senaryolaştırılmıştır. Her senaryo, deneklerin sorulara cevap verirken, kendilerini bu ihlalleri yaparken değerlendirmelerini sağlamak amacıyla ikinci tekil şahıs (Örneğin, öğleden sonra bir barda içiyorsun...) ağzından hazırlanmıştır. Her senaryo dört farklı biçimde hazırlanmıştır. Bunlar; gündüz ve yalnız araba kullanma koşulu, gündüz ve kendi yaşında ve aynı cinsiyette biri ile araba kullanma, gece ve yalnız araba kullanma ve gece ve kendi yaşında bir hemcinsi ile araba kullanma durumlarıdır. Bulgular değerlendirildiğinde, çalışmaya katılan sürücülerin her dört kural ihlaline ilişkin olarak olumsuz tutumları olduğu saptanmıştır. Ancak, hız ihlaline ilişkin tutumlar, diğer üç ihlale göre daha az olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Arabadaki diğer kişinin, sürücüyü nasıl değerlendireceğine ilişkin sosyal normlar da dört senaryo için olumsuz olarak

bulunmuştur. Bu ihlalleri sürücülerin kendilerinin yapmak isteyip istemediklerine ilişkin niyetleri de olumsuzdur. Fakat hız ihlaline yönelik niyet, diğer ihlallere göre daha az olumsuz bulunmuştur. Benzer olarak, çalışmaya katılan sürücülerin, hız dışındaki diğer ihlallere ilişkin algıladıkları kontrol inançları daha yüksektir. Gece hız ihlali yapmak, gündüze göre daha olumlu değerlendirilirken, arbadaki diğer kişinin de gündüze göre gece, daha fazla sürücünün kural ihlallerine izin vereceğine inanıldığı bulunmuştur. Ayrıca genç sürücülerin yaşlı sürücülerden daha çok, ihlallerin sonuçları hakkında inançları olduğu ve bu sonuçları daha az olumsuz yönde değerlendirdikleri, sosyal normlar konusunda ise yaşlı sürücülerden daha zayıf oldukları bulunmuştur. Aynı bulgu, algılanan davranışsal kontrol boyutunda da ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak, genç sürücülerin, yaşlı sürücülere göre kural ihlallerinin olumsuz sonuçlarının daha az farkında oldukları, arkadaşlarının bu ihlalleri yapmalarını istemediğine daha az inandıkları saptanmıştır. Ayrıca, genç sürücülerin, yaşlı sürücülere göre bu ihlalleri yapmamanın zor olduğunu daha çok rapor ettikleri belirtilmiştir.

Planlanmış davranış kuramına yöneltilecek bazı eleştiriler, kuramın dayandığı 'insanların rasyonel davrandıkları' tezini sorgulamaktadır. Bu kapsamda öne sürülen, bazı davranışların planlanmamış, düşünülmeden yapılan davranışlar olduğu, bir kısmının da alışkanlıklara dayandığıdır. Bu kuramda, yukarıda da belirtildiği gibi, insanların önce düşünüp, karar verip, ondan sonra harekete geçtikleri varsayılmıştır. Elbette ki, bu durum bütün davranışlar için söz konusu olamayabilir (Kağıtçıbaşı, 1999). Aberg' e (2001)

göre bu kuram, deneyimli bir sürücünün otomatik olarak, alışkanlıklarına dayanarak, bilinçsizce yaptığı her gün evden-işe araç kullanma davranışlarını açıklayamamaktadır. Ayrıca yine bu kuram, kızgınlık gibi bir takım ani duygularla yapılan davranışları da açıklayamamaktadır. Örneğin, eşine sinirlenip, öfkeyle arabasına binen ve hızla gaza basıp, fırlayan bir sürücünün neden hızlı araç kullanma davranışını gösterdiğini açıklamak konusunda Planlanmış Davranış Kuramı çok önemli bir yer tutmakla birlikte yine de yetersiz kalmaktadır.

İlgili literatürde çok atıfta bulunulmamakla ve yukarıdaki eleştirilere tam olarak yanıt verememekle birlikte 1994 yılında Forward, trafikte sürücü davranış ve tutum ilişkisini açıklamak amacıyla Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramında bazı değişiklikler önermiştir. Bu öneriyi, Şekil 2'de görmek mümkündür.



Şekil 2: Forward'a göre Planlanmış Davranış Kuramı (Forward, 1994).

Bu modele göre, bir davranışın gerçekleşip gerçekleşmemesini; o davranışı yapmayı isteme ya da istememe olan "niyet" ve o davranışı gerçekleştirmenin algılanan zorluğu dışında, alışkanlık haline gelmiş davranışlar da belirlemektedir.

Modele göre alışkanlıklar, algılanan davranışsal kontrol gibi hem niyeti belirleyip, davranışı etkilemekte hem de niyetten bağımsız olarak davranış üzerinde doğrudan bir etki yaratmaktadır. Böylece sürücü davranışını etkileyen dört temel kaynak ortaya çıkmaktadır. Bunlardan davranışa yönelik tutumlar ile sosyal normlar, niyeti etkileyerek sürücü davranışı üzerinde dolaylı bir etkiye sahip olmaktadır. Alışkanlıklar ile algılanan davranışsal kontrol ise niyet yoluyla dolaylı etkinin yanısıra sürücü davranışını doğrudan etkileme gücüne sahip bulunmaktadır.

Daha önce de değinildiği gibi planlanmış davranış kuramı, sürücü davranışlarını açıklamak için sık kullanılan bir model olmakla birlikte, tek model değildir. Bu nedenle, gerek bu model gerekse başka modeller çerçevesinde yapılan görgül araştırma bulgularına geçmeden önce sürücü davranışlarını açıklamaya çalışan diğer model ve yaklaşımları da kısaca incelemekte yarar vardır.

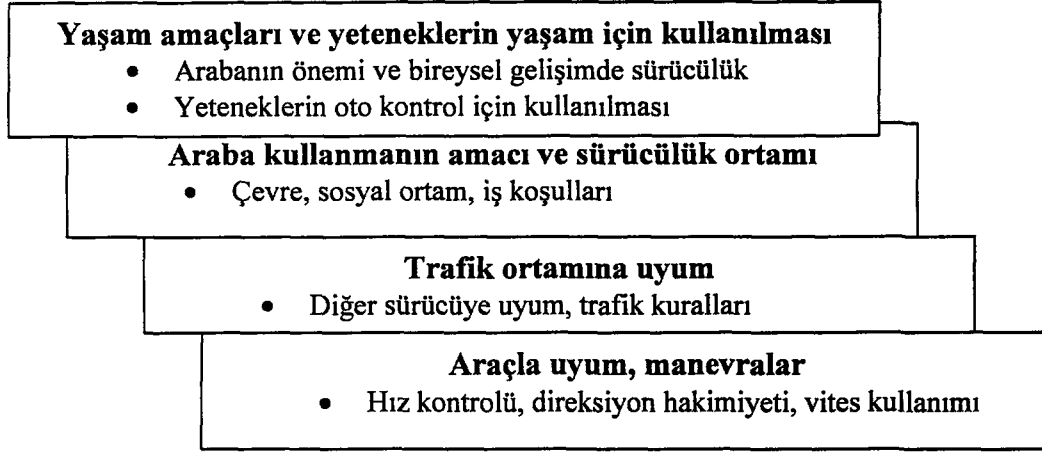
1.6. Diğer Modeller

Keskinen, Hatakka, Laapotti, Katila ve Peraaho'ya (2000) göre, sürücülük davranışı tek bir model ya da kuramla açıklanamaz. Nasıl ki insan davranışını tanımlayabilmek için algı, dikkat, problem çözme gibi bilişsel, duygusal ve güdüsel süreçleri açıklayan pek çok kurama gerek varsa, sürücülük davranışının tanımlanması için de aynı şekilde pek çok süreci açıklayan kuramlara ihtiyaç vardır. Keskinen ve arkadaşlarına göre (2000), sürücülük davranışını açıklayan kuramlardan önce sürücülülüğün ne olduğunun tanımlanması gereklidir. Bu tanımlamada önemli olan ise normal ve başarılı sürücülük davranışının tanımlanmasıdır. Oysa ki, pek çok kuram, kazaya yatkınlık, risk alma gibi normal/güvenli sürücülük davranışından sapmalar olarak nitelendirilebilecek süreçleri açıklamaktadır (Keskinen ve ark., 2000).

Trafik psikolojisi literatüründe, sürücülük davranışına ilişkin dört büyük kuram bulunmaktadır: Wilde'in risk dengeleme kuramı, Fuller'in risk kaçınma kuramı, Naatanen ve Summala'nın risk eşiği modeli ve bir önceki bölümde üzerinde durulmuş olan Ajzen ve Fishbein'in planlanmış davranış kuramı (Keskinen ve ark., 2000; Ranney, 1994). Özellikle Ajzen ve Fishbein'in kuramı başta olmak üzere bu kuramlar pek çok araştırmada yaygın olarak temel alınmış olsa da normal sürücülük davranışını açıklamakta yetersiz kalmaktadırlar (Keskinen ve ark., 2000; Ranney, 1994). Keskinen ve

arkadaşları (2000), normal sürücü davranışını açıklayan bazı hiyerarşik modeller üzerinde durmaktadırlar. 1980 yılından itibaren de araştırmacılar arasında Mikkonen ve Keskinen'in hiyerarşik modeli sürücü davranışını açıklamakta faydalanılan bir model olarak dikkat çekmektedir (akt. Keskinen ve ark., 2000).

Bu modele göre, sürücülük dört basamaklı hiyerarşik/aşamalı bir davranıştır (Hatakka, 2000; Keskinen ve ark., 2000). İlk basamak, aracı teknik olarak hareket ettirmek, vites değiştirmek, hız ayarlamak, manevralar, direksiyonu kullanmak gibi temel psikomotor ve fizyolojik safhaları kapsayan "araçla uyum/manevra" basamağıdır. Sürücünün araçla uyumu öğrenmesi ve trafik ortamına girmesi ile artık trafik kuralları ve trafik ortamı, diğer sürücüler ile uyum gibi durumları içeren "trafik ortamı ile uyum" basamağı önem kazanır. "Sürücülük amacı ve ortam" ve "yaşamın amacı ve yaşam için yetenek" adı ile ifade edilen son iki basamakta ise sürücülüğün güdüsel ve tutumlara ilişkin safhaları öne çıkmaktadır. Kuramcılara göre, sürücülük davranışının ve kazaların analizi, yeterli psikomotor yeteneklerin ve fizyolojik işlevlerin, bir sürücünün iyi ve güvenli performans göstermesi için yeterli olmadığını ortaya koymaktadır (Hatakka, 2000). Hiyerarşik yaklaşıma göre, sürücülük davranışı, performansla sürücülüğün güdüsel ve tutuma ilişkin yönlerinin bir bileşkesidir. Bu modelin öngördüğü hiyerarşik yapıyı Şekil 3'de görmek mümkündür.



Şekil 3: Hiyerarşik (Aşamalı) Sürücülük Davranışı Modeli (Hatakka, 2000).

Hiyerarşik yaklaşıma göre, herhangi bir düzeydeki başarı ya da başarısızlık, bunun altında kalan düzeylerdeki yetenekleri etkiler. Örneğin bir genç, araç kullanmayı zevk ve eğlence kaynağı olarak görüyorsa, araba ile özdeşim kurmuşsa (en üst basamak), araba kullanacağı ortamları, araba kullanma nedenini de bu isteğine göre seçer (üstten ikinci basamak), dolayısıyla genellikle eğlence yerlerine giderken ve arkadaşlarına gösteriş yapmak için araç kullanır. Bu da üçüncü basamak olan kişinin trafik ortamıyla uyumu aşamasını etkiler. Diğer deyişle, sürücü, trafik kurallarına uymaz, hız ihlali, ışık ihlali vb. gibi davranışlar gösterir. Yüksek hız, sürücünün risk algısını artırarak, trafik ortamında hatalar yapmasına neden olur. Bu yüksek hızda araç kullanma aynı zamanda kişinin araçla uyumunu, manevra yeteneğini geliştirir (en alt basamak). Böylece, sürücülük yetenekleri iyi, fakat trafik ortamında tehlike yaratan bir sürücü ortaya çıkar. Bir başka örnek olarak şu durum düşünülebilir: Kişi sürücülüğe, araba kullanmaya karşı nötr biri ise güvenlik merkezli stratejileri gelişmişse, bu sürücü kurallara uygun

hızda araba kullanacak ya da kimi zaman, yeteneklerinin trafik ortamı ile ya da araçla başa çıkmada yeterli olamayacağını düşünerek (karlı ya da kaygan bir yolda, gece araç kullanmak vb.), araba kullanmamaya karar verecektir.

Sonuç olarak, bu modele göre, trafik ortamına uyum ve araç manevraları için yetenekler, sürücülük davranışında mutlaka olması gereken temel aşamalardır. Bununla beraber, bu yetenekler, üst düzeydeki amaçların ve güdülerin kılavuzluğunda kullanılmaktadır. Sürücünün araç kullanma tarzı, manevraları, herhangi bir durumdaki stratejisi, amaçlarına göre değişir. Sürücünün amaçları, "riski" arttırabilir ya da azaltabilir. Dolayısıyla sadece yeteneklerin geliştirilmesi, kazaların azalmasını sağlayamaz. Sürücüye, yağışlı yolda teknik olarak ne yapacağını öğretmek yeterli olmayacaktır. Örneğin, son derece gelişmiş sürücülük yeteneklerine sahip ralli yarışçıları pek çok kazaya karışmaktadırlar (Hatakka, 2000). Bu nedenle, sürücü davranışlarını dört aşamada ele almak ve kazaları önlemek için bir sürücünün hangi aşamada aksaklık gösterdiğinin belirlenmesi gereklidir. Böylece uygun basamağa uygun müdahale yapılarak, tehlikeli sürücü sayısını azaltmak mümkün olabilir.

Yukarıda da değinildiği gibi, sürücülük davranışına ilişkin, Planlanmış Davranış Kuramı ve Hiyerarşik Sürücü Davranışı Modeli dışında başka kuramlar da bulunmaktadır. Bu kuramlar temel olarak "risk" kavramı üzerine kurulduğundan, 1.8'inci bölümde açıklanacaktır.

1.7. Trafik Güvenliğinde Tutumlar ve Sürücü Davranışına İlişkin Görgül Araştırma Bulguları

Buraya kadar sözü edilen modeller, sürücülük davranışı ile psikolojik süreçler arasındaki kuramsal bağlantıları açıklamaya çalışmaktadır. Bununla birlikte, bu konuda yapılan araştırmaların pek çoğunda bu kuramsal bağlantıları, görgül niteliğe sokabilmek için yeni kavramlar önerilmiş ve bunların ölçülmesi yoluyla modellerin sınanması yoluna gidilmiştir. Bazı araştırmacılar ise bu kuramsal modellerin açıklama gücünü yeterli kabul etmemekte, sürücülük davranışı ile başka değişkenler arasında bağlantı aramaktadır. Kuşkusuz hem aynı kültür içinde çok farklı niteliklere sahip insanların sürücü olması hem de her kültürde, çok sayıda sürücü bulunması, konunun ne denli karmaşık olduğunun basit bir göstergesidir. Bu nedenle, kuramsal modeller kadar araştırma bulguları da birbirine zıt sonuçlar veriyor gibi görünseler de her birinin, konunun farklı bir boyutuyla bağlantılı olduğu da düşünülebilir.

Assum (1997), kuramsal olarak tutumlarla kazalar arasında, doğrudan bir ilişki olmadığını ileri sürer. Kaza ile tutum arasında "davranış" bulunmaktadır. Tutumla davranış, davranış ile kaza arasındaki ilişki belirsiz olmakla beraber ve kazaya karışmayı yaş, deneyim, cinsiyet gibi tutumlar dışında bazı etmenlerin de belirlemesine rağmen, Assum (1997)

araştırmasında, trafik kurallarına ilişkin “doğru tutumlara” sahip olan sürücülerin “yanlış tutumlara” sahip olanlara göre daha az kazaya karışma riski taşıdığını ileri sürmüştür. 7425 Norveçli sürücü ile yaptığı araştırmasında önce, araştırmaya katılan kişilerden, 56 maddeden oluşan sürücülük tutum ölçeğini yanıtlamaları istenmiştir. İki yıl sonra da aynı kişilere tekrar ulaşılarak, örneklemden bu süre içinde kazaya karışma sayısı hakkında bilgi alınmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, yaş, cinsiyet ve kat edilen yol dikkate alınmadığı zaman, tutumların kazaya karışma riskini etkilediği bulunmuştur. Ancak, yaş ve kat edilen yol dikkate alındığında, bu değişkenlerin kazaya karışma riskini belirlemede tutumlardan daha önemli olduğu saptanmıştır. Bununla beraber, araştırmacıya göre, yaş, cinsiyet, kat edilen yol gibi demografik değişkenlerle tutumlar, özellikle de tutum değişikliği arasında karmaşık bir ilişki ağı bulunmaktadır. Araştırmacıya göre, tutum değişikliğine neden olan ve sonuç olarak kazaya karışmayı belirleyen bu karmaşık ilişki ağını incelemeye yönelik araştırmaların yapılması gereklidir.

Parker, Manstead ve Stradling (1995), Ajzen’in planlanmış davranış kuramının trafik ortamında sürücünün kural ihlal davranışlarını açıklayıp açıklamadığını araştırmak amacıyla yapmış oldukları çalışmada ise kural ihlallerine niyeti yordayan en önemli değişkenin algılanan davranışsal kontrol olduğunu bulmuşlardır. Rimmö (2000), Parker ve arkadaşlarının çalışmalarına ek olarak, trafikteki hatalı davranışlar üzerine bir çalışma yapmıştır. Araştırmasında, yanlış davranışların, dikkatsizlikten kaynaklanan hatalar (örn., trafik işaretlerini ve sinyalleri farkedememe) ve deneyimsizlikten

kaynaklanan hatalar (örn., geri vitesteyken ileri gitmeye kalkmak) olmak üzere iki kategoride incelenmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

Araştırmacılara göre, kazalara neden olan insan hatası, sürücü davranışlarının üç farklı biçiminden ortaya çıkmaktadır: **Şiddet / isteyerek kural ihlali** (örn., aşırı hız, alkollü araç kullanma), **hatalar** (örn., görememe ya da yanlış karar verme) ve **ihmaller** (örn., unutkanlıklar) (Parker, Reason, Manstead ve Stradling, 1995; Parker, West, Stradling ve Manstead, 1995; Stradling, Manstead ve Parker, D. 1991). Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell (1990), şiddeti/kural ihlalini, "potansiyel olarak riskli bir sistemde güvenlik için gerekli olduğuna inanılan uygulamalardan/davranışlardan isteyerek sapma" olarak tanımlanmışlardır. Yaptıkları çalışmada şiddetin/kural ihlalinin yaş arttıkça azaldığını ama hata davranışlarının yaşla birlikte değişmediğini bulmuşlardır. Erkeklerin ise kadınlara göre daha fazla kural ihlalinde/şiddette bulduklarını saptamışlardır. Araştırmacılara göre, şiddet/kural ihlalleri yalnızca sosyal ve güdüsel faktörlere göre anlaşılabilirler. Hatalar daha çok bireylerin bilişsel süreçleri ile ilişkilidir. Kaza eğilimi için en önemli belirleyici şiddet/kural ihlalleridir (Parker, Reason ve ark., 1995; Parker, D., West ve ark., 1995).

Sonuç olarak vurgulanan, araştırmacıların öncelikle, sürücüyü kuralları ihlal etmeye/şiddete neyin güdülediğini araştırmaları gerektiğidir. Yalnızca kimlerin trafikte kural ihlalinde bulunduğunu anlamak yeterli değildir, "neden"

sorusu da yanıtlanmalıdır. Davranışları değiştirme çalışmalarına başlamadan önce ilk adım olarak sürücülerin tutumları incelenmelidir (Forward, 1994; Parker, Manstead ve ark., 1995).

Cutler, Kravitz, Cohen ve Schinas (1993), kendini değerlendirme türü bir ölçek olan 21 maddelik "Sürücü Değerlendirme Envateri" zerinde çalışmışlardır. Envanter, dikkatsizlik/ihmal, alkollü araç kullanma, araç güvenliği ve kendini değerlendirme olmak üzere dört alt boyuttan oluşmaktadır. Araştırmanın sonuçlarına göre, bu dört boyutta da erkek sürücüler, kadınlardan daha yüksek puan almışlardır. Erkekler bir yandan kendilerini daha ihmalkar ve daha fazla alkollü araç kullanan olarak değerlendirirken diğer yandan da kadınlara göre daha iyi sürücü olarak değerlendirmektedirler. Ayrıca yine dikkatsizlik/ihmal ve alkollü araç kullanma boyutlarından yüksek puan alan kişilerin daha fazla kural ihlali yaptığı ve daha fazla kazaya karıştığı bulunmuştur (Cutler ve ark., 1993).

Hovardaoğlu'nun (1997) alışmasına göre, sürücülerin büyük çoğunluğu, Türkiye'deki yeni trafik yasında yer alması düşünülen konularda olumlu tutumlara sahiptir. Bu açıdan özel araç sürücüleri ile ticari araç sürücüleri arasında fark bulunmamıştır. Hovardaoğlu, "usta şoför" kavramını da incelemiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre trafik kurallarını belli bir yere kadar ihlal etmek, diğer bir deyişle, trafik kurallarına aykırı olarak bazı sürücü davranışlarını sergilemek "usta sürücülük" olarak

algılanmaktadır. Sürücülerin % 34'ü az miktarda alkol almanın trafiğe çıkma açısından zararlı olmadığına inanmaktadır. Bu oran ticari araç sürücülerinde anlamlı biçimde artış göstermiştir. Usta şöför kavramıyla ilgili şerit değiştirme, ani hareketler yapma ve uzun süre araç kullanma yargıları incelendiğinde, ticari araç sürücülerinin bu yanlış yargılara daha fazla inandıkları saptanmıştır. Bu inanışlar, sürücü kültürü ile kaza riski arasındaki bağlantıyı öngören yaklaşımı destekler nitelikte bulunmuştur (Hovardaoğlu, 1997).

Bir araştırmada ise yolcuların sürücü davranışı üzerine etkisi incelenmiştir. Başkalarının varlığının, sinyal verme ve hızlanmada azaltıcı etkisi olduğu bulunmuştur (Baxter, Manstead, Stradling, Campell, Reason ve Parker, 1990). Araştırmacılar, bu bulguyu Zajonc'ın toplumsal hızlandırma etkisi (social facilitation) kavramı ile açıklamışlardır. Zaidel (1992) sürücülük kültürünü araştırdığı çalışmasında, bir sürücünün diğer sürücülerden nasıl etkilendiğini incelemiştir. Çalışmada, her sürücünün ortak bir sürücülük kültürünün, sosyal normların parçası olduğu öne sürülmüştür. Thompson, Fraser ve Howarth, (1985), okul bölgesinde araçların hızını incelemişlerdir. Çocukların yaya olarak çevrede olmalarının sürücülerin hızlarını azaltmasında etken olmadığı bulunmuştur. Bununla birlikte on ya da daha fazla yaya varsa araçların yavaşladığı gözlenmiştir. Araştırmacılar araç sürücülerinin, çocuk yayaların beklenmedik davranışları konusunda yeterince hazırlıklı olmadıklarına dikkat çekmişlerdir (Thompson ve ark., 1985).

Buraya kadar ele alınan konularda, üzerinde durulan kavramlarda, tutum kadar sıkça sözü edilen bir diğer kavram da risk ve risk alma eğilimidir. Sürücülük davranışını açıklamak için geliştirilen kuram ve modellerde, risk alma eğilimi ve risk kavramı, mutlaka bir şekilde yer almıştır. Aşağıda, risk alma eğilimini açıklayan kuram ve modellere kısaca değinilecektir.

1.8. Risk Alma Eğilimi ve Kazaya Yatkınlık

Trafik ortamı potansiyel olarak "risk"lerle dolu bir ortamdır. Bu ortamda hareket etmek zorunda olan sürücü, bir şekilde "risk" almak durumundadır. Kazalar, kural ihlalleri sürücünün "risk" ile nasıl başettiğine bağlıdır. Sürücülük davranışını anlamak kadar, bu davranış biçiminin ayrılmaz bir parçası olan "risk alma eğilimi" sürecini de anlamak gereklidir.

Sosyal psikologların sürücü davranışlarını inceledikleri modellerden biri olan güdüsel modele göre sürücüler, herhangi bir ortamda başedebilecekleri riski tercih etmektedirler (Ranney, 1994). Diğer deyişle, sürücü herhangi bir durumda, tolere etmek istediği miktarda riski seçer. Bu konuda yapılan çalışmalar, risk alma eğilimi yüksek olan sürücülerin diğerlerine göre daha fazla ölümlü kazaya karıştıklarını ve daha fazla kural ihlali yaptıklarını ortaya koymaktadır (Rajalin, 1994). Trankle ve ark. (1990), 308 sürücü ile yaptıkları bir çalışmada, çeşitli trafik ortamlarına ilişkin 100

saydam göstermişler ve sürücülerden, bu saydamlarda görünen trafik ortamlarını ne kadar tehlikeli algıladıklarını değerlendirmelerini istemişlerdir. Araştırmanın sonuçlarına göre, 18-21 yaş arası genç erkek sürücülerin, 35-45 yaş arası orta yaş grubundaki erkek sürücülere göre trafik ortamlarını daha az riskli algıladıkları bulunmuştur. Kadın sürücülerde ise yaşa göre değişen risk algısına ilişkin bir sonuç bulunmamıştır (Trankle ve ark., 1990).

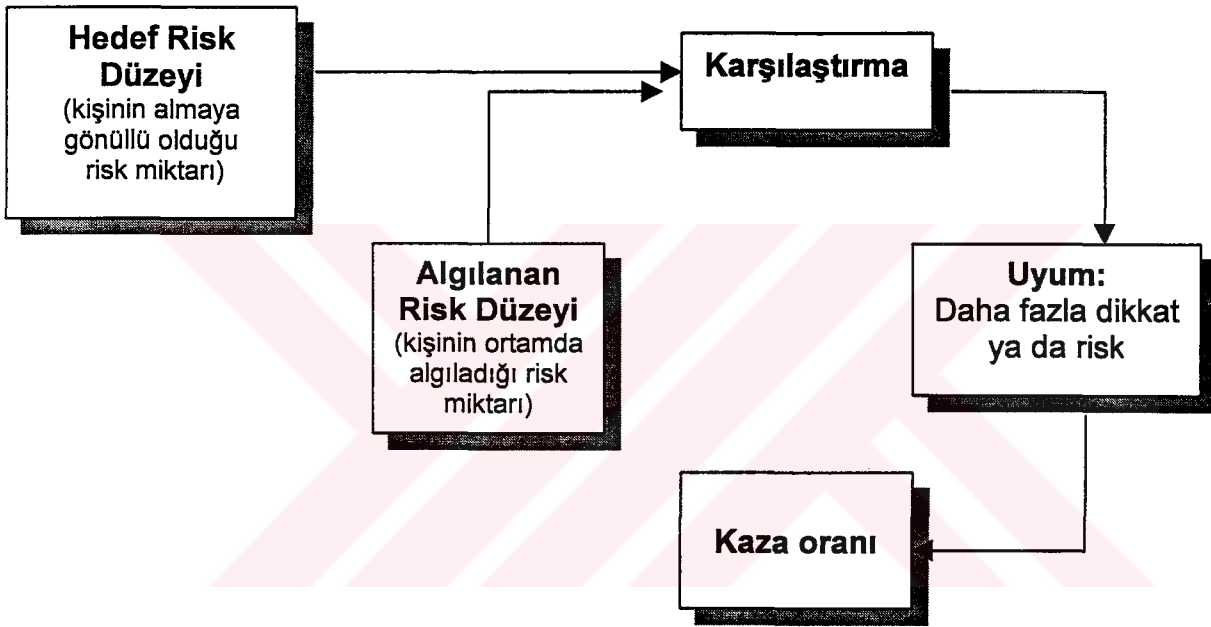
Trafik psikolojisi literatüründe, risk kavramı üzerine geliştirilen üç büyük kuram bulunmaktadır (Ranney, 1994). Risk Dengeleme Kuramı (Risk Homeostasis Theory), Risk Kaçınma Kuramı (Risk Avoidance Model) ve Risk Eşiği Modeli (Risk Threshold Model). Bu kuram ve modellerdeki ortak varsayıma göre *risk*, davranışı etkileyen temel faktördür (Ranney, 1994; Keskinen ve ark., 2000).

Fuller'ın (1984), Risk Kaçınma Modeline göre, insanın temel güdülerinden biri, engellerden ve potansiyel rizikolardan kaçınmaktır. Sürücü, tekrar tekrar engellere maruz kaldığında, yol üstündeki riskleri belirlemeyi ve davranışlarını ona göre ayarlamayı öğrenir. Naatanen ve Summala'nın 1976 yılında geliştirdiği Risk Eşiği Modeli'nde iki temel kavramdan söz edilmektedir (Ranney, 1994); gerçek risk ve algılanan risk. Kurama göre, sürücünün, gerçek risk ile algılanan risk arasında kalıcı bir denge kurma teşebbüsü vardır. Summala'nın, daha sonra Sıfır-risk modeli olarak adlandırdığı modelinde, sürücülerin algıladıkları risk ile gerçek risk arasındaki farkın kaza

ile ilişkisi incelenmiştir (Summala, 1988). Bu modele göre, sürücüler, sanki hiç risk yokmuş gibi hissederler ve davranırlar. Eğer bu “sıfır risk algısı eşiği” geçilirse, “risk dengeleme mekanizmaları”, düşük risk düzeyini denemek için aktive olur (Summala, 1988; Ranney, 1994).

Bu risk modellerinden üzerinde en çok durulanı ise Wilde’ın Risk Dengeleme Modeli’dir (Wilde, 1994). Son yıllarda araştırmacılar, daha çok bu model üzerinde çalışmışlardır (Ruediger, 1996; Heino, Van der Molen ve Gerald, 1996; Stanton ve Hoyes, 1996). Modelde temel olarak, yol şartları ile kişinin risk alma düzeyini dengelemesi mekanizmasının açıklanması amaçlanır. Risk düzeyine göre, daha az ya da daha çok “dikkat”ten söz edilir (Wilde, 1994; Ranney, 1994; Simonet ve Wilde 1997). Bu modele göre, sürücü belli bir düzeyde riski göze alma eğilimindedir. Diğer bir deyişle sürücü, kişinin, yaşı, cinsiyeti, yetiştiriliş biçimi, sürücülük geçmişi, deneyimleri, vb. gibi değişkenlerle belirlenen, almak istediği risk miktarı (hedef risk) ile ortamda algıladığı risk miktarını (algılanan risk) karşılaştırır. Bu karşılaştırma sonucunda ya daha fazla dikkatten yana ya da riskten yana bir uyum yapar. Bu uyum ise kaza oranını belirler. Kaza oranı ise kişinin bir sonraki kararında algıladığı risk düzeyini etkiler. Bu döngü, Şekil 4’te gösterilmektedir. Sonuç olarak, modele göre sürücü için bu, dengelenmiş ve en elverişli (optimal) risk düzeyidir. Bu mekanizmanın sürücülükte belli bir yararı beklenir. Diğer bir deyişle, hiç risk almamak söz konusu olamaz. Belli bir düzeyin altındaki hızda (çok çok yavaş) araba kullanan bir sürücü hiç risk almıyor ya da diğer sürücülere göre çok daha az risk alıyor olabilir ama bu

sürücü de belli bir düzeyin üstünde hızlı araç kullanan sürücü kadar tehlikeli olabilir. Özetle güvenli ve optimal düzeyde risk almak tercih edilen sürücü davranışıdır (Simonet ve Wilde, 1997).



Şekil 4. Risk Dengeleme Modeli (Simonet ve Wilde, 1997)

1.9. Araştırmanın Amacı

Yukarıda "ülkemizde trafik sorunu" bölümünde de ele alındığı gibi, ülkemizde, nüfus artışıyla birlikte trafiğe çıkan araç sayısındaki artış her yıl trafik kazalarının artmasını da beraberinde getirmektedir. Bu kazaların neredeyse %90'ı sürücüden kaynaklanmaktadır. Ülkemiz için insan hatasından kaynaklanan trafik kazaları bu kadar yüksekken, bu konuda yapılan çalışmalar neredeyse yok denecek kadar azdır. Bu konuda yapılan paneller, seminerlerde daha çok denetim ve mühendislik üzerinde yapılan çalışmalardan söz edilmiştir. Ancak sonuç olarak en büyük sorunun insan faktöründe toplandığı noktasına gelindiğinde "insan faktörünün" işe vuruk tanımının bile yapılmadığı görülmektedir. Dünyada teknolojik ilerlemeler ve altyapı eksikliklerinin giderilmesi ile birlikte trafik kazalarının azaltılmasında kökten çözümün sürücü davranışlarında yattığı görülmüş ve çözüm psikoloji biliminde aranmıştır (Kroj ve Utzelman,1996). Ülkemizde ise bu konuya gereken önem verilmemiştir.

Ayrıca ülkemizde, yük ve yolcu taşımacılığının % 95'i karayolu ile yapılmaktadır. Şehirlerarası yollarda meydana gelen ölümlü kazalarda otobüsler ne yazık ki sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Bazen bir otobüs kazasında 19-20 kişi hayatını kaybetmekte, bir o kadar kişi de yaralanmaktadır. Şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri, yüksek sorumluluk altında araç kullandıkları ve uzun süre trafik ortamında oldukları için diğer sürücülere göre daha fazla risk altındadırlar Dolayısıyla otobüs

şoförlerinin trafik ortamına ilişkin tutum ve davranışları hayati önem taşımaktadır. Ülkemizde, kural ihlallerine neden olan tutum ve davranışların belirlenmesi, tutum değişikliği programlarına, güvenlik kampanyalarına ve eğitim programlarına ışık tutacaktır.

Bu çalışmada, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü davranış ve tutumları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermediklerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada, şehir içi araç kullanan sürücüler karşılaştırma grubu olarak alınmıştır.

Bu genel çerçeveye dikkate alınarak, giriş bölümünde değinilen kuram ve araştırma bulguları da temel alındığında, araştırmanın cevaplamaya çalıştığı soruları şu şekilde ifade etmek mümkündür:

- 1) Sürücülükle ilgili tutum ve davranışlar açısından şehirlerarası otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücüler arasında farklılıklar var mıdır?
- 2) Risk alma eğilimini yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 3) Risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma boyutlarını yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 4) Şehirlerarası otobüs şoförlerinde risk alma eğilimini yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?

- 5) Şehirlerarası otobüs şoförlerinde, risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma boyutlarını yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 6) Şehir içi araç kullanan sürücülerde, risk alma eğilimini yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 7) Şehir içi araç kullanan sürücülerde, risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma boyutlarını yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 8) Tüm sürücüler için ve ayrı ayrı sürücülük türüne göre kazaya karışmayı yordayacak en uygun değişkenler nelerdir?
- 9) Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı'nı oluşturan kavramlar açısından sürücülük türüne göre farklılık var mıdır?

BÖLÜM II

YÖNTEM

Bu araştırmada, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü davranış ve tutumları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermedikleri incelenmiştir.

II.1. Denekler:

Çalışmaya, Ankara ilinde bir otobüs firmasında otobüs şoförlüğü yapan 284 (% 52.2) otobüs şoförü ve çoğunlukla şehiriçi araç kullanan, taksi, minibüs, servis aracı ve özel otomobil kullanan 260 (% 47.8) sürücü denek olarak katılmıştır. Kadın otobüs şoförü olmadığı için çalışmanın örneklemini yalnızca erkeklerden oluşmuştur. Grubun yaş ortalaması, 36.52'dir (S.= 8.34; ranj=18-66). Örneklemin % 34.4'ü ilkokul, % 22.1'i ortaokul, % 43.5' i lise/üniversite eğitim düzeyindedir. Yüzde 41.1'inin kullandığı araç kendisininken, % 58.9'unun kullandığı araç kendisine ait değildir. Çalışmaya katılanların aktif biçimde araç kullanma süresi, ortalama 16 yıldır (S=.46; ranj= 1-45 yıl). Örneklemin % 27.7'si bu güne kadar hiç kaza deneyimi olmadığını belirtirken, % 31.5'i bir kez kaza deneyimi yaşadığını, % 16.2'si iki

kez kazaya karıştığını, %12.1'i üç kez ve % 12.6'sı dört kez ve daha fazla sayıda kazaya karıştığını belirtmiştir.

Araştırmaya katılan tüm katılımcılara ait çeşitli demografik özelliklerin ortalama, frekans ve yüzdeleri, Çizelge II.1'de gösterilmiştir.

Çizelge II. 1. Örneklemin çeşitli demografik özelliklerine ilişkin ortalama ve yüzde dağılımı

| | N | % |
|---------------------|--------------------|------|
| Eğitim | İlkokul= 187 | 34.4 |
| | Ortaokul= 120 | 22.1 |
| | Lise/üniv.= 236 | 43.5 |
| Sürücülük türü | Şehir içi = 260 | 47.8 |
| | Şehirlerarası= 284 | 52.2 |
| Araç sürücüyeye ait | Evet = 220 | 41.1 |
| | Hayır = 315 | 58.9 |
| Kaza sayısı | Hiç= 149 | 27.7 |
| | Bir kaza= 169 | 31.5 |
| | İki kaza= 87 | 16.2 |
| | Üç kaza= 65 | 12.1 |
| | Dört ve üstü= 67 | 12.6 |

II.2. Veri Toplama Araçları

Araştırmada veri toplamak amacıyla, daha önce geçerlik ve güvenirlik çalışmaları yapılmış olan Sürücü Davranışı Envanteri (SDE), Risk Alma İsteği Ölçeği (RAÖ) ve bu çalışma kapsamında ülkemizde ilk kez kullanılan, Manchester Sürücü Davranışı Araştırma Grubu'nun geliştirmiş olduğu Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası kullanılmıştır. Ayrıca çeşitli demografik bilgilerin ve kaza geçmişlerine ilişkin bilgilerin toplandığı bir bilgi formu da kullanılmıştır.

II.2.1. Sürücü Davranışı Envanteri (SDE):

Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda yer alan tutum ve davranış ölçeklerinin geçerliğini test etmek amacıyla, daha önce geçerlik ve güvenirlik çalışmaları yapılmış olan Sürücü Davranışı Envanteri (SDE), kullanılmıştır. SDE, Yiğit-Işık ve Yasak (1997) tarafından geliştirilen, 65 maddelik, 5 dereceli Likert tipi kendini değerlendirme türü bir envanterdir. Envanterden alınabilecek en düşük puan 65, en yüksek puan 325'tir. Puanın artması, kişinin ölçek maddelerinde belirtilen tutumları kendilerine daha çok uygun gördükleri anlamına gelmektedir. Denekler, her bir maddenin kendilerine uygunluk derecesini, 1-5 dereceli bir ölçek üzerinde belirlemektedirler. Envanter, "İhlal/ihmal", "Abartılmış Kendine Güven",

“Sürücülükle İlgili Stres”, “Sürücülükle İlgili Dikkatsizlik” ve “Sürücülük İmajı” olmak üzere 5 alt boyuttan oluşmaktadır (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997). Bu faktörlerin açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları şöyledir: İhlal / ihmal davranışları (madde sayısı=39): % 24.5; “Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığımda varırım.”, “Çok sıkıldığımda emniyet kemerini çıkarırım.”, “Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.” Sürücülükle ilgili dikkatsizlik (madde sayısı=8): % 4.9; “Araba kullanırken hangi yollardan geçtiğimi hatırlayamadığım zamanlar olmuştur.”, “Araç kullanırken zihnim başka şeylerle meşgulse, trafikte olan biteni daha geç fark ederim.” Sürücülükle ilgili stres (madde sayısı=8): %3.8; “Araba kullanmak beni huzursuz eder.”, “Araba kullanmak beni zorlar.” Abartılmış kendine güven (madde sayısı=7): % 3.4; “Bence trafik sıkıştığında emniyet şeridi kullanılabilir.”, “Boş bir yolda kurallara uygun araba kullanmak bana saçma gelir.”, “Gece, boş bir yolda araba kullanırken, kırmızı ışıkta durmam.” Sürücülük imajı (madde sayısı=3): % 2.6; “Kendimi diğer sürücülerden daha yetenekli görürüm.”, “Herkes benim gibi araba kullansaydı, hiç trafik kazası olmazdı.” Kamyon, otobüs, taksi ve özel otomobil sürücülerinden oluşan ve 517 kişi üzerinden yapılan çalışmada, Envanterin güvenilirlik analizlerinde, alt boyutlarının iç tutarlık Cronbach Alfa değerleri, “ihlal/ihmal” alt boyutu için .95, “abartılmış kendine güven” alt boyutu için .51, “sürücülükle ilgili dikkatsizlik” alt boyutu için .69, “sürücülükle ilgili stres” alt boyutu için .64, “sürücülük imajı” alt boyutu için ise .20 olarak bulunmuştur.

SDE'nin "ihlal/ihmal" alt boyutunun, "sürücülük imajı" alt boyutu dışında diğer alt boyutlarla ve Risk Alma İsteği Ölçeği ile korelasyonları pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ("abartılmış kendine güven" ile .35, "sürücülükle ilgili stres" ile .31, "sürücülükle ilgili dikkatsizlik" ile .49, Risk Alma İsteği Ölçeği toplam puanı ile .16). "Abartılmış kendine güven" alt boyutunun da benzer şekilde, "sürücülük imajı" alt boyutu dışında, SDE'nin diğer alt boyutlarıyla ve Risk Alma Ölçeği'nin hem toplam puanı hem de alt boyutlarıyla korelasyonları pozitif yönde ve anlamlı bulunmuştur. "Sürücülükle ilgili stres" ve "sürücülükle ilgili dikkatsizlik" alt boyutlarının, "sürücülük imajı" alt boyutuyla korelasyonlarının negatif, diğer alt boyutlarla ve Risk Alma Ölçeği ile korelasyonlarının pozitif ve anlamlı olduğu saptanmıştır (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997).

Geçerlik çalışmaları kapsamında yapılan analizlerde, en az bir kez kaza deneyimi yaşamış grupla hiç kaza yaşantısı olmayan gruplara ilişkin yapılan SDE'nin alt boyutlarına ilişkin uç grup karşılaştırmalarında, "ihlal/ihmal" ve "abartılmış kendine güven" boyutlarının iki grubu anlamlı olarak ayırt ettiği görülmüştür (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997).

SDE'nin alt boyutlarının yaş ve eğitim değişkenlerine göre nasıl değiştiğini incelemek için yapılan analizlerde, üniversite eğitim düzeyine sahip sürücülerin "ihlal/ihmal" alt boyutu puanlarının diğer eğitim düzeylerine sahip sürücülere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. 16-25 yaş arası

genç sürücülerin 26 ve üstü yaş grubuna göre bu alt boyuttan aldıkları puanın daha yüksek olduğu saptanmıştır. “İhlal/ihmal” alt boyutunun tersine, ilkokul eğitim düzeyine sahip sürücülerin “sürücülük imajı” alt boyutu puanlarının diğerlerine göre daha düşük olduğu saptanmıştır. “Abartılmış kendine güven” alt boyutunda ise yaş ve eğitim temel etkileri bulunmamıştır. “Sürücülükle ilgili stres” alt boyutunda ise en düşük puan, 45-72 yaş arası ilkokul eğitim düzeyine sahip sürücülerde saptanmıştır. “Sürücülükle ilgili dikkatsizlik” alt boyutunda ise en düşük puanın genç sürücülerde ve üniversite eğitim düzeyine sahip sürücülerde olduğu saptanmıştır (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997).

II.2.2. Risk Alma İsteği Ölçeği (RAÖ):

Avusturya Yol Güvenliği Vakfı-Trafik Psikolojisi Enstitüsü (Austrian Road Safety Board-Traffic Psychology Institute) tarafından geliştirilen ve son norm çalışmaları Schmidt (1986) tarafından yapılan RAÖ, üç alt boyuttan oluşmaktadır. Bu alt boyutlar, fiziksel, sosyal ve maddi risk alma isteği boyutlarıdır. 20 maddeden oluşan “fiziksel risk alma” boyutu Zuckerman’ın “uyaran arama” kavramını temel almaktadır. 18 maddeden oluşan “sosyal risk alma isteği” boyutu, kişinin kendini güvende hissetmesi ve sosyal ortamlara uyum ihtiyacına dayanmaktadır. 11 maddeden oluşan “maddi risk alma isteği” boyutu ise kişilerin ekonomik açıdan risk alma istekleri ile ilgili maddelerden oluşmaktadır.

Türkçe’ye uyarlama çalışmaları Yiğit-Işık ve ilk geçerlik ve güvenirlik çalışmaları Yasak ve Öz (1997) tarafından yapılan Risk Alma İsteği Ölçeği

(RAÖ), 49 maddelik, 5 dereceli, Likert tipi kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Ölçekten alınan en düşük puan 49, en yüksek puan 295'tir. Puanın artması, risk alma isteğinin artması anlamına gelmektedir. Ölçeğin Türkiye'deki uyarlama çalışmalarında üç alt boyut ve toplam RAÖ için iç tutarlık katsayıları; "fiziksel risk alma eğilimi" alt boyutu için .82, "sosyal risk alma" eğilimi alt boyutu için .44, "maddi risk alma" boyutu için .68 ve toplam RAÖ için .86 bulunmuştur. 517 sürücü üzerinde yapılan araştırmada (Yiğit-İşık ve Yasak, 1997), kazaya karışma oranı arttıkça risk alma eğiliminin toplam puanının ve her üç alt boyut puanlarının da arttığı görülmüştür.

II.2.3 Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası:

Tarama çalışması amacıyla, büyük bir sürücü grubu (N=1373) üzerinde çalışılarak geliştirilen Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası, Manchester Üniversitesi, Sürücü Davranışı Araştırma Grubu tarafından geliştirilmiştir (Parker, West, Stradling ve Manstead, 1995; Lajunen ve Summala, 1995). Bataryada yer alan ölçeklerin amacı, sürücülükle ilgili çeşitli tutum ve davranışları tespit etmektir. Bu çalışmada, orijinalinde iki farklı batarya olan "**Sürücülük Envanteri I**" ve "**Sürücülük Envanteri II**" birleştirilerek, Türkçe'ye uyarlanmıştır. Çalışmada, "**Sürücülük Envanteri I**"de yer alan Sürücü Davranışı Ölçeği (Manchester Driver Behaviour Questionnaire-DBQ) ve Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği (Driver Thrill-Seeking Scale); "**Sürücülük Envanteri II**" de yer alan Sürücülük

Yeteneği ve Güvenlik leği (Driver Skill and Safety), "yol öfkesi" ni ölçmeye yönelik, Saldırgan Sürücülük Eğilimi leği, Güvenli Sürücülük Eğilimi leği, Trafik fkesi leği (Driving Anger Scale) yer almaktadır. Ayrıca saldırgan sürücülük davranışının tutum boyutları, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı kapsamında, iki farklı senaryo kullanılarak değerlendirilmiştir. Son olarak, "genel öfke", "kişilik bozukluğu/kendini kontrol etme" ve "dürtüsel davranışları" değerlendirmek üzere üç ölçek kullanılmıştır.

II.2.3.1 Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası Türkçe Versiyonu eviri alışmaları:

Bataryada yer alan maddeler bu çalışmada, psikoloji alanında İngilizce eğitim görmüş dört kişi tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir. Bu uzmanların çevirileri doğrultusunda, her bir madde için o maddeyi en iyi temsil ettiği düşünülen eviri benimsenmiştir. Daha sonra Bataryada bulunan ölçekler, iki dili de iyi bilen ve psikoloji alanında eğitim görmüş bir uzman tarafından tekrar inglizceye çevrilmiştir. Bu eviri orijinal ölçeklerle karşılaştırılmış ve ifade ve içerik uyumlarına göre her maddeyi en iyi temsil eden eviri, ölçeklerin son formuna alınmıştır.

II.2.3.2 Ön Çalışma:

Çeviri çalışmasından sonra, Batarya'da yer alan 9 ölçeğin Türk kültürüne uygunluğunun araştırılması amacıyla seçkisiz olarak seçilmiş 791 kişiden oluşan bir sürücü grubuna batarya uygulanmış ve ölçeklerin faktör yapısı incelenmiştir. Grubun yaş ortalaması, 36.87'dir (S=8.27; ranj=18-70). Çalışmaya katılanların % 40.5'i ilkokul, % 23.5'i ortaokul, % 24.4'ü lise ve %11.7'si üniversite mezunudur. Yüzde 24.1'i otomobil sürücüsüdür. Yüzde 6.8'i taksi, % 1.9'u minibüs, % 64.7'si otobüs ve % 2.4'ü kamyon şoförüdür. Yüzde 36.4'ünün kullandığı araç kendisine aitken, % 63.6'sının kullandığı araç kendisine ait değildir. Çalışmaya katılanların aktif araç kullanma süresi, ortalama 16 yıldır (S=7.90; ranj= 1-45 yıl). Sürücülerin araç kullanma sıklıkları, 6 maddelik, bir soru formuyla da değerlendirilmiştir. Bu soru formuna göre, ortalama araç kullanma sıklığı 25.06'dır (S=7.27; ranj= 1-36). Örneklemin % 30'u bu güne kadar hiç kaza deneyimi olmadığını belirtirken, % 32.4'ü bir kez kaza deneyimi yaşadığını, % 15.9'u iki kez kazaya karıştığını, %11.4'ü üç kez ve % 10.4'ü dört kez ve daha fazla sayıda kazaya karıştığını belirtmiştir.

II.2.3.3 Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda Yer Alan Ölçekler:

A) Sürücülük Yeteneği Ölçeği (SYÖ): Lajunen ve Summala (1995) tarafından geliştirilen bu ölçek, kişinin diğer sürücülere kıyasla trafik ortamındaki kendi sürücülük davranışlarını değerlendirmesine dayanan 28 maddeden oluşan bir ölçektir. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan 112'dir. Özgün ölçek, "yeteneklerini tanıma" ($\alpha=.90$) ve "ihtiyatlı olma" ($\alpha=.96$) olmak üzere iki faktörden oluşmaktadır.

Bu araştırmada, Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan analizler sonucu, veriler üzerinde temel bileşenler (principal components) yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre yapılan faktör analizi, ölçeğin toplam varyansın % 51.57'sini açıklayan, 4 faktörden oluştuğunu göstermiştir. Ancak faktör sayısı ile ilgili grafiğe bakıldığında bu maddelerin, toplam varyansın % 46.81'ini açıklayabilen 3 faktörde toplanabileceğine karar verilmiştir. Bunun üzerine aynı analiz 3 faktör üzerinden tekrarlanmıştır. Faktörler üzerinde .30 yüklenme değeri ölçüt olarak alındığında 3 faktör bulunmuştur. Bu faktörlerin, alpha değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları sırasıyla şöyledir: Ortalama bir Türk sürücüsüne göre ihtiyatlı olma (madde sayısı=8): $\alpha = .82$; % 17.17; "hız sınırlarına uymak", "trafik ışıklarına titizlikle uymak", "trafik kurallarına uymak". Ortalama bir Türk sürücüsüne göre yeteneklerine güvenme (madde

sayısı=12): $\alpha = .85$; % 16.85; “dikkatli, araç kullanmak”, “tehlikeli olabilecek durumlardaki sürücülük yeteneğiniz”, “aracı kontrol etmek”. Ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma (madde sayısı=8): $\alpha = .79$; % 12.78; “kaygan yolda araç kullanmak”, “gerekli olduğunda kurallara uymaktan vazgeçmek”, “aracı gerektiğinde hızlı kullanmak.” Sürücülük Yeteneği Ölçeği'nin faktör analizi sonucu ortaya çıkan faktörleri, faktör yükleri ve açıkladıkları varyans yüzdeleri Ek 1'deki Çizelge I'de gösterilmiştir.

B) Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği (THAÖ): Bu ölçek, kişinin trafik ortamında hızlı araç kullanmaktan hoşlanması ya da dikkatli/sakin araç kullanmayı tercih etmesi eğilimiyle ilgili 26 maddeden oluşan bir ölçektir. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 26, en yüksek puan ise 182'dir. Özgün ölçekte 27 madde bulunmakta ve bu maddeler iki faktörde toplanmaktadır (Parker, West ve ark., 1995). Bu araştırmada Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan faktör analizleri sonucu ölçekteki maddelerin, toplam varyansın % 39.33'ünü açıklayabilen 3 faktör bulunmuştur. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği'nin faktör analizi sonucu ortaya çıkan faktörleri, faktör yükleri ve açıkladıkları varyans yüzdeleri Ek 1'deki Çizelge II'de gösterilmektedir.

Bu faktörlerin, alpha değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları sırasıyla şöyledir: Sürücülük tarzı-sakin (madde sayısı=10): $\alpha = .86$; % 17.33; “hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam”, “bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve

diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşanmadan olur”, “riske girmek hiç bir zaman eğlenceli değildir”. Sürücülük tarzı-hız yönelimli (madde sayısı=10): $\alpha=.78$; % 14.14; “her zaman hızlıyım”, “bir arabanın sınırlarını zorlamaktan zevk alırım”, “araba kullanırken bana en çok heyecan veren şey en yüksek hıza çıkabilmektir”. Sürücülük tarzı-araçtan güç alma (madde sayısı= 6): $\alpha=.57$; % 7.86; “araba kullanırken kendimi güçlü hissederim”, “acemi sürücülere, nasıl araba kullanılacağını göstermek hoşuma gider”, “güçlü/kaliteli bir arabanın direksiyonunda görülmekten zevk alırım”.

C) Sürücü Davranışı Ölçeği (SDÖ): Reason ve ark. (1990) tarafından geliştirilen bu ölçekte, sürücülere 24 farklı davranışı ne sıklıkla yaptıkları sorulmaktadır. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan 120’dir. Özgün ölçek; araç kullanırken yapılan sürücülük hatalarını kapsayan maddelerden oluşan “hata” (DBQ-errors), normal ve güvenli sürücülük davranışlarını ısrarla ve bilerek ihlal etme maddelerini kapsayan “ihlal” (DBQ-violations) ve dikkatsizlik sonucu zararsız hatalardan oluşan “ihmal” (DBQ-lapses) olmak üzere 3 faktörden oluşmaktadır.

Bu araştırmada, Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan faktör analizi sonuçları, ölçek maddelerinin toplam varyansın % 35.28’ini açıklayabilen 2 faktörde toplanabileceğine göstermiştir. 2 faktör çözümü ve quartimax dönüştürmesine göre yapılan analiz sonucu ortaya çıkan faktörler,

faktör yükleri ve açıkladıkları varyans yüzdeleri Ek 1'deki Çizelge III'de gösterilmektedir.

Bu faktörlerin, alpha değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları sırasıyla şöyledir: SDÖ-hata/ihmal (madde sayısı=16): $\alpha = .80$; % 23.91; "işaretleri yanlış okuyup, göbekten yanlış yola girmek", "ana yoldan tali yola dönerken, yayaların karşıdan karşıya geçtiklerini fark edememek", " 'yol ver' işaretini kaçırmak ve geçiş hakkı olan araçlara çarpmayı kıl payı atlatmak". SDÖ-ihlal (madde sayısı=8): $\alpha=.83$; % 13.37; "bir sürücünün davranışına kızıp, dersini vermek için onu kovalamak", "diğer sürücülerle yarışmak", "kırmızı ışığın yandığını bildiğiniz halde kavşağı geçmek".

D) Güvenli Sürücülük Eğilimi ve Saldırgan Sürücülük Eğilimi:

Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda, sürücülük öfkesi, kural ihlalleri, ihmal ya da hatalara yönelik tutumlarla ilişkisini anlamak ve kontrol amacıyla, araştırmacılar tarafından geliştirilen, 12 maddeden oluşan ve kişiye, diğer sürücüler ve yayalar için tehlike yaratan bazı davranışların ne sıklıkla yapıldığının sorulduğu "saldırgan sürücülük eğilimi ölçeği" ve yine 12 maddeden oluşan, trafikte kişinin hem kendisini hem de diğer yolu kullananları riske atmaktan kaçındığı davranışlarda ne sıklıkla bulunduğu sorulduğu "güvenli sürücülük eğilimi ölçeği" kullanılmıştır.

“Güvenli sürücülük eğilimi” boyutu için bu araştırmada, Türkiye uyarılma çalışmaları kapsamında yapılan analizlerde, veriler üzerinde temel bileşenler yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre yapılan faktör analizi, ölçeğin toplam varyansın % 65.98’ini açıklayan, 2 faktörden oluştuğunu göstermiştir. Ancak madde sayısının azlığı ve ölçeğin iç tutarlılık ($\alpha = .92$) analizi sonucu bu envanterin tek bir faktör olarak tutulmasına karar verilmiştir. Envanterde yer alan maddelerden bazıları şöyledir: “Hiçbir zaman hız sınırlarını aşmam”, “yakalanmayacağımı bilsem bile, her zaman trafik kurallarına uyarım”, “sollarken hiçbir zaman hız sınırını geçmem ya da sürekli yol çizgisinde sollamam”.

“Saldırgan sürücülük eğilimi” boyutu için bu araştırmada, Türkiye uyarılma çalışmaları kapsamında yapılan analizlerde, veriler üzerinde temel bileşenler (principal components) yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre yapılan faktör analizi, ölçeğin toplam varyansın % 47.48’ini açıklayan, 3 faktörden oluştuğunu göstermiştir. Ancak madde sayısının azlığı ve ölçeğin iç tutarlılık ($\alpha = .73$) analizi sonucu bu envanterin tek bir faktör olarak tutulmasına karar verilmiştir. Madde toplam korelasyon analizleri sonucu, ölçeğin kendisiyle en düşük korelasyonu gösteren bir madde çıkarılarak madde sayısı 11’e indirilmiştir. Envanterde yer alan maddelerden bazıları şöyledir: “Otobanda hız sınırını aşar mısınız?”, “size henüz kırmızı yandığı anda karşınızdaki araçlar için ‘henüz yeşil yanmamıştır’ deyip, kavşağı geçmeye çalıştığınız olur mu?”, “alkol sınırını aştığınızdan şüphelendiğiniz durumlarda araba kullanır mısınız?”.

E) Trafik Öfkesi Ölçeği (TÖÖ): Batarya'da, saldırgan sürücülük davranışları ve tutumları araştırmak amacıyla Deffenbacher ve ark. (1994) tarafından geliştirilen Trafik Öfkesi Ölçeği de (The Driving Anger Scale) yer almaktadır. Özgün ölçekte 6 kategoride toplanan ve potansiyel olarak öfkeye neden olabilecek trafik ortamına ilişkin durumların ifade edildiği 33 madde bulunmaktadır. Bu altı kategori sırasıyla, kabalık, kural dışı sürücülük, saldırgan/düşmanca hareketler, yavaş araç kullanan sürücüler, trafikteki engellemeler, trafik polisinin denetimi kategorileridir. Ölçekte kişilerden, 1-5'lik Likert tipi ölçek üzerinde her bir durumda ne kadar kızdıklarını ve hangi tür tepkiler gösterdiklerini belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 33, en yüksek puan 165'dir. Lajunen ve ark. (1998) yapmış oldukları çalışmada, Amerikan örnekleminden farklı olarak, ölçeğin İngiliz örnekleminde, "İlerlemenin engellenmesi" ($\alpha=.87$), "sorumsuz/dikkatsiz sürücülük" ($\alpha=.88$) ve "direkt saldırganlık" ($\alpha=.87$) olmak üzere, 3 faktörden oluştuğunu bulmuşlardır.

Bu araştırmada, Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan analizlerde, veriler üzerinde temel bileşenler yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre yapılan faktör analizi sonuçlarına göre, ölçek maddelerinin, toplam varyansın % 52.33'ünü açıklayabilen 3 faktörde toplanabileceğine karar verilmiştir. Faktör yapısı İngiltere örneklemini ile büyük benzerlik taşımaktadır. Trafik Öfkesi Ölçeği'nin faktör analizi sonucu ortaya çıkan faktörleri, faktör yükleri ve açıkladığı varyans yüzdeleri Ek 1'deki Çizelge IV'de gösterilmektedir.

Bu faktörlerin, alpha değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları sırasıyla şöyledir: İlerlemenin engellenmesi (madde sayısı=15): $\alpha = .92$; % 24.29; “sol şeritte çok yavaş giden bir sürücü var ve trafiği aksatıyor.”, “yeşil ışık yandığı halde önünüzdeki araç hareket etmiyor”, “biri önünüze geçip, park etmek için beklediğiniz yere park ediyor”. Dikkatsiz/sorumsuz sürücülük (madde sayısı=6): $\alpha=.80$; % 14.37; “biri yolun şartlarına göre çok hızlı gidiyor”, “biri kırmızı ışıkta ya da dur işaretinde geçti”, “biri karşınızdaki gelen araca hiç aldırılmadan sizi solluyor”. Saldırgan sürücülük (madde sayısı=8): $\alpha=.86$; % 13.68; “biri araç kullanma tarzınıza korna çaldı”, “biri araba kullanımınıza bağırarak tepki gösterdi”, “biri araba kullanım biçiminize el kol hareketleriyle küfrediyor”. Yapılan analizlerde, Ölçekten trafik polisi denetimi ile ilgili maddeler çıkarılmıştır.

F) Sürücülük Tutum ve Davranışları ile İlişkili Bazı Kişilik Boyutları: Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda, araştırmacılar tarafından geliştirilen ve Batarya'da yer alan tutum ve davranış boyutlarını yordamada bir referans olarak kullanmak amacıyla bazı kişilik özellikleri ile ilgili ölçüm almak için üç ölçek kullanılmıştır. Bunlar; “dürtüsel davranışlar”, “kendini kontrol etme” ve “genel öfke” ölçekleridir. Özgün ölçekte, 21 maddeden oluşan Dürtüsel Davranışlar Ölçeği, Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan analizlerde, madde toplam korelasyon analizleri sonucu, ölçeğin kendisiyle en düşük korelasyonu gösteren bir madde çıkarılarak, madde sayısı 20'ye maddeye indirilmiştir. Ölçek, 5

basamaklı bir ölçektir. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 0, en yüksek puan 80'dir. Veriler üzerinde temel bileşenler yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre yapılan faktör analizi, ölçeğin toplam varyansın % 50.74'ünü açıklayan, 5 faktörden oluştuğunu göstermiştir. Ancak faktör sayısı ile ilgili grafiğe bakıldığında, maddelerin tek bir faktörde toplanabileceği anlaşıldığından, bu ölçek tek faktörlü bir yapıya sahip olarak kabul edilmiştir. Ölçeğin iç tutarlılığı $\alpha = .83$ olarak bulunmuştur. Ölçekte yer alan maddelerden bazıları şöyledir; "bir keresinde kendimi kontrol edemeyip, birine vurmuştum", "bazen ortada bir neden yokken öfkelenirim", "çabuk sinirlenir fakat çabuk sakinleşirim".

Kendini Kontrol Etme Ölçeği, 19 maddeden oluşmaktadır. Her maddeye, "evet" ya da "hayır" şeklinde kategorik cevap verilmesi istenmektedir. Bu araştırmada, Türkiye uyarlama çalışmaları kapsamında yapılan faktör analizi sonuçlarına göre, ölçek maddelerinin tek bir faktörde toplanabileceği anlaşıldığından, ölçek tek faktörlü bir yapıya sahip olarak kabul edilmiştir. Ölçeğin iç tutarlılığı $\alpha = .73$ olarak bulunmuştur. Ölçekte yer alan maddelerden bazıları şöyledir: "Düşünmeden satın aldığınız şeyler olur mu?", "Sıklıkla o anda aklınıza geldiği gibi mi davranırsınız?", "Planlanmamış ya da son anda karar verilmiş bir gecenin daha eğlenceli olacağını düşünür müsünüz?"

Batarya'da yer alan tutum ve davranış ölçekleri ile ilişkili olarak kişilik özellikleri kapsamında kullanılan üçüncü ölçek, Genel Öfke Ölçeğidir. 0-4'lü Likert tipi bir ölçek olan Genel Öfke Ölçeği'nden alınabilecek en düşük puan 0 ve en yüksek puan 80'dir. Yapılan faktör analizi sonuçlarına ölçek maddelerinin 2 faktör altında toplanabileceği bulunmuştur (Bakınız Ek 1, Çizelge 5).

Bu faktörlerin, alpha değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinden bazıları sırasıyla şöyledir: Kendine Aşırı Güven (madde sayısı=13): $\alpha = .78$; % 19.22; "yalnızca benim kadar zeki insanlar beni anlayabilirler", "zayıf insanlar başlarına geleni hak ederler", "insanların eleştirici, umursamaz ya da reddedici olduğunu düşünürüm". Kendine Güvensizlik (madde sayısı= 7): $\alpha = .67$; % 12.09; "hayatta başıma gelebilecek en kötü şey terk edilmektir", "dikkat çekeceğim durumlardan kaçınmalıyım. Bir kenarda sessiz kalmak daha iyidir", "kendi başıma karar veremem".

Bu üç ölçeğin birbiri ile ve Batarya'da bulunan diğer ölçeklerle korelasyonlarına ilişkin yapılan analizlerde; Dürtüsel Davranışlar Ölçeği'nin; Kendini Kontrol Etme Ölçeği, Genel Öfke-Kendine Güvensizlik, SYÖ-İhtiyatlı Olma ve Yeteneklerine Güvenme boyutları, THAÖ-Sakin boyutu ile negatif korelasyon gösterirken, SYÖ-Risk Alma dışındaki bataryada yer alan diğer ölçeklerle pozitif ilişki gösterdiği bulunmuştur. SYÖ-Risk Alma boyutu ile ise anlamlı ilişki bulunmamıştır. Kendini Kontrol Etme Ölçeği; Genel Öfke-

Kendine Güvensizlik ve SYÖ-Risk Alma faktörleri ile anlamlı korelasyon göstermezken, Güvenli Sürücülük Eğilimi Ölçeği, SYÖ-İhtiyatlı Olma, Yeteneklerine Güvenme ve THAÖ-Sakin boyutları ile pozitif, diğer boyutlar ile negatif korelasyon göstermiştir. Genel Öfke-Kendine Aşırı Güven boyutunun SYÖ'nün alt boyutları ile anlamlı korelasyonu bulunmamıştır. Bununla beraber, Kendini Kontrol Etme ve THAÖ-Sakin boyutları ile negatif, diğer boyutlarla pozitif korelasyon gösterdiği bulunmuştur. Genel Öfke-Kendine Güvensizlik boyutunun; Kendini Kontrol Etme, Saldırgan Sürücülük Eğilimi, SYÖ-Yeteneklerine Güvenme, SYÖ-Risk Alma, THAÖ-Hız Yönelimi, SDÖ-Hata/ihmal ve SDÖ-ihlal boyutları ile anlamlı korelasyonu bulunmamakla beraber, bataryadaki diğer boyutlarla pozitif yönde korelasyon gösterdiği bulunmuştur.

G) Senaryolar: Araştırmada, gerçek saldırgan sürücülüğe ilişkin inançları, tutumları ve niyeti diğer sürücülük tarzlarından ayırt edebilmek amacıyla Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramını (Ajzen, 1987) temel alarak iki senaryo hazırlanmıştır ve bu iki senaryoya ilişkin kişilerin, tutumları, sosyal normları, algılanan davranışsal kontrolleri ve niyetleri ölçülmüştür. Planlanmış Davranış Kuramı çerçevesinde "tutum", 7 dereceli semantik ayırım ölçeği ile ölçülmüştür (tatmin olma/olmama; yararlı/zararlı; hoş/hoş değil; iyi/kötü). Puan artması, davranışa yönelik *olumsuz* tutumu göstermektedir. "Sosyal norm", iki maddeden oluşan ve 6 dereceli semantik ayırım ölçeği ile ölçülmüştür (kesinlikle katılıyorum/kesinlikle katılmıyorum). Bu maddeler; "Hayatımda önem verdiğim kişilerin çoğu benim böyle davranmamış olamam

şekilde davrandığınız bir durumda bulma olasılığınız nedir?” ve “Senaryoda tarif edildiği gibi bir durumla karşı karşıya kaldığınızda bu şekilde davranma olasılığınız nedir?” şeklinde ifade edilmiş olan ilk iki maddeye 1-6’lık ölçekte kişilerin olasılık derecesini (çok büyük bir/ çok küçük bir olasılık) değerlendirmeleri istenmiştir. Niyet boyutu ile ilgili son iki maddede ise kişilerin “eğer böyle bir olay başlarına gelirse, senaryodaki gibi davranmak niyetine” ve “eğer böyle bir olay başlarına gelseydi kendilerinin de aynı şekilde davranacaklarına” ne kadar katıldıkları sorulmuştur. Puanın artması, davranışa yönelik niyetin *azalması* anlamına gelmektedir. Senaryo A, saldırgan olup olmadığı çok açık olmayan (belki de yanlışlıkla yapılan tehlikeli bir davranış) bir sürücüyü karşı kişinin saldırgan tepkisi hakkındadır:

“Şehir içinde fazla yoğun olmayan bir trafikte çift yönlü bir yolda araç kullanıyorsunuz. Saat, öğleden sonra 14.45. Hız limiti 40 km. olduğu halde trafik, yaklaşık saatte 48 km hızla akıyor. Ana yolla birleşen bir tali yola yaklaştığınızda, tali yolda bir kırmızı araba beliriyor. Önünüzdeki boşluğa dalıyor ve sizin çok ani bir fren yapmanıza neden oluyor. Kırmızı araba derhal hızlanıyor. Siz bunun üzerine çileden çıkıyorsunuz ve hızlanıp, onu takip etmeye başlıyorsunuz. Kırmızı arabayı sıkıştırmayı başardığınızda, onunla yanyana geliyorsunuz ve camınızı indirerek sürücüsüne hırsla el hareketleri yapıyorsunuz ve küfrediyorsunuz.”

Senaryo B ise A’dan farklı olarak, davranışının saldırgan olduğu açıkça belli olan bir sürücüyü karşı, kişinin misilleme olarak gösterdiği tepkisi hakkındadır:

“Şehir içinde, dar bir yolda saatte 45 km. hızla ilerliyorsunuz. Yol boyunca park edilmiş araçlarla; dalları yola sarkan ağaçlarla ve arasına virajlarla karşılaşıyorsunuz. Dikiz aynanızdan kırmızı bir arabanın hızla size yaklaştığını farkediyorsunuz. Size doğru yaklaştıkça sürücü sürekli olarak selektör yakıp söndürüyor. Bundan rahatsız olup, fazla hızlanmamaya karar veriyorsunuz. Sonunda kırmızı araba size o kadar yaklaşıyor ki, sürücüyü çok net bir şekilde görebiliyorsunuz. Sürücü, açıkça sizin araba kullanmanızla ilgili bir şeyler söylüyor ve el hareketleriyle sürücülük becerilerinizi küçümsediğini ima ediyor. Ona bir ders vermeye karar veriyorsunuz ve hızınızı yavaş yavaş onu da hızını azaltmak zorunda bırakacak şekilde 25 km’ye kadar düşürüyorsunuz.

İşlem

Yukarıda tanımlanan ölçekler, bir batarya haline getirilmiştir. Kişilere, araştırmanın amacına ilişkin kısa bir bilgi verildikten sonra ilk sayfadan başlamak üzere yönergeleri dikkatle okuyarak soruları yanıtlamaları istenmiş ve anlaşılmayan bir yer olduğu takdirde sorabilecekleri belirtilmiştir. Okuma zorluğu yaşadığı belirlenen kişilere maddelerin okunması sırasında yardım edilmiş, araştırmacı tarafından maddeler okunmuştur. Ölçekler kişilere bireysel uygulamalar şeklinde verilmiştir. Uygulama her bir denek için yaklaşık bir buçuk saat sürmüştür.

BÖLÜM III

BULGULAR

Araştırmanın amacında da belirtildiği gibi bu araştırmada, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü davranış ve tutumları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermediklerinin incelenmesi amaçlanmıştır.

Bu bölümde, araştırmanın amacı doğrultusunda elde edilen verilere uygulanan istatistik analiz sonuçlarına yer verilmektedir. Bulguların sunumu sırasında öncelikle, tutum ve davranış ölçekleri, alt boyutlar, risk alma eğilimi ve kişilik özellikleri açısından sürücülük türüne göre yapılan karşılaştırmalara ilişkin bulgulara yer verilecek, ardından regresyon analizlerine ilişkin sonuçlar ele alınacak, daha sonra ise Planlanmış Davranış Kuramı değişkenlerine ilişkin çok yönlü varyans analizi sonuçlarına yer verilecektir.

III.1. Sürücülükle İlgili Tutum ve Davranış Ölçeklerinde ve Alt Boyutlarında Sürücülük Türü Farkına İlişkin Bulgular

Sürücü Davranışı Envanteri (SDE), Risk Alma Eğilimi Ölçeği (RAÖ) ve Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda (MSTDB) yer alan ölçekler, alt boyutları ve toplam puanları için şehir içi araç kullanan sürücülerin ve şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinin ortalaması ve standart sapması Çizelge III.1'de gösterilmektedir. Bunun yanı sıra, Çizelge III.1'de her ölçek ve alt boyut için şehir içi araç kullanan sürücülerin ve otobüs şoförlerinin ortalamaları arasındaki farka ilişkin t değerleri de bulunmaktadır.



aniş ölçeklerinin alt boyutlarında sürücülük türü farkına ilişkin bulgular

| ölçekleri | Şehirçi araç kull. Sürücüler N=260 | | Şehirlerarası araç kull.Sürücüler N=284 | | p |
|-----------|--|-------|---|-------|-----|
| | \bar{X} | S | \bar{X} | S | |
| ihtiyatlı | 25.64 | 5.41 | 28.78 | 4.32 | .05 |
| | 40.35 | 6.28 | 42.48 | 5.69 | .05 |
| risk alma | 22.22 | 5.57 | 22.69 | 6.56 | - |
| | 67.86 | 19.77 | 57.03 | 13.43 | .05 |
| | 15.14 | 4.48 | 14.07 | 4.50 | .05 |
| | 17.63 | 5.27 | 14.50 | 5.02 | .05 |
| | 14.33 | 3.94 | 13.10 | 4.10 | .05 |
| | 8.03 | 2.58 | 7.68 | 2.88 | - |
| | 40.54 | 10.59 | 35.84 | 10.00 | .05 |
| | 48.68 | 8.97 | 43.58 | 8.27 | .05 |
| | 23.85 | 6.56 | 22.72 | 5.75 | .05 |
| | 113.06 | 20.89 | 102.14 | 19.51 | .05 |
| | 54.87 | 13.13 | 56.74 | 14.93 | - |
| | 20.48 | 10.02 | 15.72 | 7.46 | .05 |
| | 17.74 | 7.28 | 18.51 | 7.47 | - |
| | 9.81 | 7.67 | 6.26 | 5.55 | .05 |
| | 6.46 | 6.27 | 2.70 | 3.07 | .05 |
| | 52.87 | 14.73 | 59.31 | 16.78 | .05 |
| | 12.06 | 6.64 | 7.19 | 4.76 | .05 |
| esi | 36.71 | 10.71 | 28.06 | 10.63 | .05 |
| sürücülük | 15.07 | 4.44 | 12.30 | 4.81 | .05 |
| | 18.30 | 6.04 | 14.20 | 5.46 | .05 |

Çizelgeden de izleneceği gibi Sürücülük Yeteneği Ölçeği'nin (SYÖ) ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma boyutunda, SDE'nin sürücülük imajı, Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği'nin (THA) sakin sürücülük tarzı ve araçtan güç alma boyutlarında sürücülük türü farkı bulunmamıştır. Bununla beraber, SYÖ'nin ortalama bir Türk sürücüsüne göre ihtiyatlı olma ve yeteneklerine güvenme boyutları ve Güvenli Sürücülük Eğilimi Ölçeği dışındaki tüm boyutlarda şehir içi araç kullanan sürücülerin, otobüs şoförlerinden daha yüksek puan aldıkları bulunmuştur. Bu sonuçlar, otobüs şoförlerinin diğer sürücülere göre, daha az risk alma ve saldırgan sürücülük eğilimine sahip olduklarına, daha az kural ihlallerine ilişkin tutumlara sahip olduklarına, daha az trafik öfkesi yaşadıklarını rapor ettiklerine, kendilerini ortalama bir Türk sürücüsüne göre daha ihtiyatlı ve daha yetenekli gördüklerine işaret etmektedir.

Diğer yandan, Çizelge III.2'de görüldüğü gibi MSTDB'de yer alan ve sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili kişilik boyutlarında, Çizelge III.1'de yer alan bulgularla tutarlı olarak, Dürtüsel Davranışlar yönünden şehir içi araç kullanan sürücülerin ortalaması otobüs şoförlerinden daha yüksek çıkmıştır. Genel Öfke Ölçeği'nin kendine güvensizlik boyutunda ise otobüs şoförlerinin daha yüksek puan aldıkları bulunmuştur. Buna karşılık kendini kontrol etme ve Genel Öfke Ölçeği'nin kendine aşırı güven boyutlarında, istatistiksel olarak anlamlı düzeyde sürücülük türü farkı bulunmamıştır.

Çizelge III.2. Sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili bazı kişilik boyutlarında sürücülük türü farkına ilişkin bulgular

| Sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili bazı kişilik boyutları | <u>Şehir içi araç kull. sürücüler</u> N=260 | | <u>Şehirlerarası araç kull. sürücüler</u> N=284 | | t | p |
|---|--|-------|--|-------|------|-----|
| | \bar{X} | S | \bar{X} | S | | |
| 1) Dürtüsel davranışlar | 26.04 | 12.52 | 20.09 | 12.00 | 5.58 | .05 |
| 2) Kendini kontrol etme | 31.73 | 4.07 | 32.33 | 3.52 | 1.81 | - |
| 3) Genel öfke | | | | | | |
| Kendine aşırı güven | 17.15 | 8.29 | 16.82 | 10.07 | .41 | - |
| Kendine güvensizlik | 14.85 | 5.39 | 16.25 | 6.57 | 2.67 | .05 |

Bu sonuçlar, şehir içi araç kullanan sürücülerin diğer sürücülere göre daha dürtüsel davrandığını; bununla beraber şehirlerarası araç kullanan sürücülerin ise şehir içi araç kullananlara göre daha fazla kendine güvensiz olduğuna işaret etmektedir.

III.2. Risk Alma Eğiliminin Yordanmasına İlişkin Bulgular

Hem genel hem de fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini yordayan değişkenleri saptamak amacıyla regresyon analizleri yapılmıştır. Aşağıda öncelikle, tüm grup için ikinci olarak da otobüs şoförleri ve diğer sürücü grupları için ayrı ayrı risk alma eğilimini en uygun yordayan değişkenleri saptamak için SDE ve MSTDB'deki boyutlara yapılan regresyon analizlerinin sonuçları bulunmaktadır.

III.2.1. Tüm Grup için Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları

Toplam risk alma eğilimini, fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini yordayan değişkenleri saptamak için SDE ve MSTDB'deki boyutlara aşamalı (stepwise) çözüm uygulanmıştır. Aşamalı Çoklu Regresyon Analizi sonucunda elde edilen bulgular Çizelge III.3'de gösterilmiştir.



Çizelge III.3. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla Tüm Grup İçin Uygulanan Çoklu Regresyon Analizi sonuçları

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R ² | R | R ² değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|------|------|------------------------------|-----|------------------------|---------|---------------------------|---------|-------|
| 1) SDE-ihlal/ihmal | .20 | .18 | .20 | .45 | .20 | 122.19* | 338.85 (1-483) | 122.19* | 3.60* |
| 2) Sürücülük tarzı-sakin | -.28 | -.19 | .25 | .51 | .06 | 35.75* | 316.11 (2-482) | 83.37* | 4.54* |
| 3) Dürtüsel davranışlar | .27 | .17 | .28 | .53 | .03 | 19.22* | 304.69 (3-481) | 64.08* | 3.59* |
| 4) G.Ö-Kendine güvensizlik | -.73 | -.22 | .31 | .56 | .03 | 20.48* | 292.74 (4-480) | 55.13* | 5.23* |
| 5) Güvenli sürücülük eğilimi | -.16 | -.12 | .32 | .57 | .01 | 8.64* | 288.16 (5-479) | 46.53* | 2.91* |
| 6) G.Ö-Kendine Aşırı Güven | .25 | .11 | .33 | .58 | .01 | 8.87* | 283.50 (6-478) | 40.89* | 2.59* |
| 7) Trafik öfkesi- Dikkatsiz/sorumuz sür. | .39 | .09 | .34 | .59 | .01 | 5.68* | 280.76 (7-477) | 36.20* | 2.33* |
| 8) Kendini kontrol etme | -.48 | -.09 | .34 | .59 | .01 | 4.41* | 278.76 (8-476) | 32.46* | 2.20* |
| 9) SYÖ-Ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma | .26 | .08 | .35 | .60 | .01 | 4.03* | 276.84 (9-475) | 29.53* | 2.07* |

*p < .05

Çizelge III.3'deki tüm grup için SDE ve MSTDB boyutları, regresyon denkleminde giriş sırasına göre verilmiştir. Bulgulara göre, toplam risk alma eğiliminin yordanmasında SDE-ihlal/ihmal, sakin olmayan sürücülük tarzı, dürtüsel davranışlar, genel öfke-kendine güvensizlik, güvenli olmayan sürücülük eğilimi, genel öfke-kendine aşırı güven, trafik öfkesi-dikkatsiz/sorumsuz sürücülük, kendini kontrol etme ve SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma olarak adlandırılan boyutlar en uygun boyutlar olmaktadır. Analiz sonuçlarına göre bu dokuz değişkenin toplam varyanstaki sorumluluk oranı % 35'tir ve bu anlamlı bir değerdir ($F=29.53$; $s.d=9-475$; $p<.05$). Ayrıca, 22 boyut arasından, aşamalı çözüm sonucu, dokuz boyutun seçilmesine bağlı olarak uyarlanmış (adjusted) R2 değeri hesaplanmış ve .35 olarak bulunmuştur.

Benzer işlemler, toplam risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma boyutları için de uygulanmış ve aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.4, Çizelge III.5 ve Çizelge III.6'da gösterilmiştir.

Çizelge III.4. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R ² | R | R ² değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|--|------|------|------------------------------|-----|------------------------|---------|---------------------------|---------|-------|
| 1) SDE-ihlal/ihmal | .18 | .30 | .23 | .48 | .23 | 145.75* | 85.39 (1-483) | 145.75* | 5.29* |
| 2) Sürücülük tarzı-sakin | -.14 | -.19 | .29 | .55 | .07 | 44.42* | 78.34 (2-482) | 101.64* | 4.69* |
| 3) Güvenli sürücülük eğilimi | -.09 | -.14 | .31 | .56 | .02 | 12.56* | 76.51 (3-481) | 73.57* | 3.44* |
| 4) G.Ö-Kendine güvensizlik | -.31 | -.18 | .32 | .57 | .01 | 9.15* | 75.23 (4-480) | 58.40* | 4.42* |
| 5) Dürtüsel davranışlar | .11 | .13 | .34 | .59 | .02 | 13.03* | 73.39 (5-479) | 50.50* | 2.84* |
| 6) G.Ö-Kendine Aşırı Güven | .12 | .10 | .35 | .60 | .01 | 7.22* | 72.45 (6-478) | 43.83* | 2.38* |
| 7) Kendini kontrol etme | -.28 | -.10 | .35 | .60 | .01 | 5.94* | 71.71 (7-477) | 38.81* | 2.57* |
| 8) Saldırgan sürücülük eğilimi | -.19 | -.11 | .36 | .61 | .01 | 4.43* | 71.20 (8-476) | 34.75* | 2.10* |

*p < .05

Çizelge III.4'deki boyutlar, regresyon denkleminde giriş sırasına göre verilmiştir. Bu sonuçlara göre fiziksel risk alma eğiliminin yordanmasında, toplam risk alma eğiliminden farklı olarak, trafik öfkesi-dikkatsiz/sorumsuz sürücülük, kendini kontrol etme ve SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma boyutları yerine, saldırgan sürücülük eğilimi regresyon denkleminde katılmıştır. Bu değişkenlerin toplam varyanstaki sorumluluk oranı % 36'dır ve bu anlamlı bir değerdir ($F=34.75$; $s.d=8-476$; $p<.05$). Çizelgeden de anlaşılacağı gibi regresyon denkleminde katılan değişkenlerin yapmış olduğu katkının önemli bölümü toplam risk alma eğilimi puanında olduğu gibi SDE-ihlal/ihmal puanından kaynaklanmaktadır.

Diğer yandan, tüm gruptaki sosyal risk alma eğiliminin yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.5'de gösterilmiştir.

Çizelge III. 5. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|--|------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) Dürtüsel davranışlar | .16 | .23 | .09 | .30 | .09 | 45.96* | 68.51 (1-483) | 45.96* | 4.53* |
| 2) G.Ö-Kendine güvensizlik | -.31 | -.21 | .13 | .37 | .05 | 27.55* | 64.94 (2-482) | 38.02* | 5.01* |
| 3) Trafikte öfkesi- Dikkatsiz/sorumsuz sür. | .21 | .12 | .14 | .39 | .01 | 6.85* | 64.16 (3-481) | 27.94* | 2.71* |
| 4) SDE-ihlal/ihmal | .06 | .13 | .15 | .40 | .01 | 6.50* | 63.43 (4-480) | 22.82* | 2.68* |
| 5) SYÖ-Ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma | .13 | .09 | .16 | .41 | .01 | 4.60* | 62.96 (5-479) | 19.31* | 2.15* |

*p < .05

Çizelge III.5'deki sonuçlara göre, dürtüsel davranışlar ve genel öfke-kendine güvensizlik, sosyal risk alma puanını yordamada regresyon denkleminde giren ilk iki değişken olmaktadır. Tüm grupta, sosyal risk almayı en iyi yordayan diğer değişkenler ise Trafik öfkesi-dikkatsiz/sorumsuz sürücülük, SDE-İhlal/ihmal ve SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma değişkenleridir. Bu değişkenlerin sosyal risk alma eğiliminin yordamadaki toplam katkıları % 16'dır ki, bu da anlamlı bir değerdir ($F=19.31$; $s.d=5-479$; $p<.05$).

Maddi risk alma eğiliminin yordanması amacıyla uygulanan aşamalı çözüm sonuçlarında sosyal risk alma eğilimi ile ortak olan tek değişkenin dürtüsel davranışlar olduğu dikkati çekmektedir. Bu kapsamda uygulanan analizin sonuçları Çizelge III.6'da verilmiştir.

Çizelge III.6. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyan sı (s.d) | F | T |
|--|------|------|------------------|-----|------------|--------|----------------------------|--------|-------|
| 1) Sürücülük tarzı-sakin | -.11 | -.24 | .13 | .36 | .13 | 69.86* | 32.24 (1-483) | 69.86* | 5.42* |
| 2) Dürtüsel davranışlar | .06 | .13 | .16 | .41 | .04 | 23.21* | 30.82 (2-482) | 48.14* | 2.93 |
| 3) Güvenli sürücülük eğilimi | -.04 | -.11 | .18 | .43 | .02 | 9.51* | 30.29 (3-481) | 35.83* | 2.46* |
| 4) SDE-abartılmış kendine güven | .15 | .11 | .19 | .44 | .01 | 6.94* | 29.92 (4-480) | 28.94* | 2.46* |
| 5) Kendini kontrol etme | -.17 | -.11 | .20 | .45 | .01 | 5.98* | 29.61 (5-479) | 24.59* | 2.44 |

*p < .05

Çizelge III.6'daki sonuçlar, regresyon denklemine giriş sırasına göre verilmiştir. Bu çizelgedeki sonuçlara göre dürtüsel davranışlar, genel öfkeli kendine güvensizlik, trafik öfkeli-dikkatsiz/sorumsuz sürücülük, SDE-ihlal/ihmal ve SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma, toplam gruptaki maddi risk alma eğilimini en iyi yordayan boyutlar olmaktadır. Sonuçlar bu beş değişkenin maddi risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkılarının % 16 olduğuna işaret etmektedir ve bu anlamlı bir değerdir ($F=19.31$; $s.d=5-479$; $p<.05$).

III.2.2. Şehirlerarası Araç Kullanan Sürücüler için Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları:

Bazı sürücü tutum ve davranışları açısından şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ve şehir içi araç kullanan sürücülerin farklı olması nedeniyle toplam risk alma eğilimi ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğiliminin yordanmasında aşamalı çözüm işlemleri her iki grup için ayrı ayrı uygulanmıştır. Şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinde toplam risk alma eğiliminin yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.7'de gösterilmiştir.

Çizelge III.7. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla Şehirlerarası Araç Kullanan Sürücüler için Uygulanan Çoklu Regresyon Analizi sonuçları

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) Sürücülük tarzı-sakin | -.42 | -.31 | .16 | .41 | .17 | 48.08* | 311.42 (1-240) | 48.08* | 5.11* |
| 2) Dürtüsel davranışlar | .30 | .19 | .21 | .47 | .05 | 15.65* | 293.51 (2-239) | 33.33* | 3.28* |
| 3) Kendini kontrol etme | -.68 | -.13 | .23 | .49 | .02 | 5.25* | 288.38 (3-238) | 24.37* | 2.06* |
| 4) Güvenli sürücülük eğilimi | -.14 | -.12 | .24 | .50 | .01 | 4.02* | 284.77 (4-237) | 19.51* | 2.00* |

*p < .05

Çizelge III.7'deki sonuçlar, regresyon denklemine giriş sırasına göre verilmiştir. Bu çizelgedeki sonuçlara göre sakin olmayan sürücülük tarzı, dürtüsel davranışlar, kendini kontrol etme ve güvenli olmayan sürücülük eğilimi, otobüs şoförlerindeki toplam risk alma eğilimini en iyi yordayan değişkenler olmaktadır. Sonuçlar, bu dört değişkenin toplam varyanstaki sorumluluk oranının % 24 olduğuna işaret etmektedir ve bu anlamlı bir değerdir ($F=19.51$; $s.d=4-237$; $p<.05$). Bu katkının önemli bölümü sakin olmayan sürücülük tarzı puanından kaynaklanmaktadır.

Aynı şekilde, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerindeki risk alma eğiliminin bir alt boyutu olan fiziksel risk almanın yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.8'de gösterilmiştir.

Çizelge III.8. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) Sürücülük tarzı-sakin | -.22 | -.32 | .18 | .43 | .18 | 53.28* | 80.60 (1-240) | 53.28* | 5.42* |
| 2) Dürtüsel davranışlar | .13 | .23 | .23 | .49 | .07 | 17.67* | 75.37 (2-239) | 37.33* | 3.48* |
| 3) Güvenli sürücülük eğilimi | -.08 | -.14 | .25 | .51 | .02 | 5.95* | 73.84 (3-238) | 27.38* | 2.46* |
| 4) Saldırgan sürücülük eğilimi | -.39 | -.19 | .26 | .52 | .02 | 5.00* | 72.62 (4-237) | 22.13* | 2.90* |
| 5) SDE-ihlal/ihmal | .13 | .16 | .27 | .54 | .02 | 5.12* | 71.38 (5-236) | 19.04* | 2.26* |

*p < .05

Çizelge III.8'deki sonuçlara göre, fiziksel risk alma eğiliminin yordanmasında toplam risk alma eğiliminden farklı olarak kendini kontrol etme boyutu yerine, saldırgan sürücülük eğilimi ve SDE-ihlal/ihmal boyutları regresyon denkleminde katılmıştır. Bu değişkenlerin, fiziksel risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkıları % 27'dir ki, bu da anlamlı bir değerdir ($F=19.04$; $s.=5-236$; $p<.05$).

Diğer yandan, otobüs şoförlerindeki sosyal risk alma eğiliminin yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.9'da gösterilmiştir.

Çizelge III.9'daki sonuçlara göre, dürtüsel davranışlar, otobüs şoförlerinde regresyon denkleminde giren ilk boyut olmaktadır. Bu grupta sosyal risk alma eğilimini en iyi yordayan ikinci değişken sakin olmayan sürücülük tarzıdır ve bu iki boyutun toplam varyanstaki sorumluluk oranı da % 7 olmaktadır ki, bu da anlamlı bir değerdir ($F=9.43$; $s.=2-239$; $p<.05$).

Çizelge III.9. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) Dürtüsel davranışlar | .13 | .20 | .04 | .22 | .05 | 11.85* | 60.30 (1-240) | 11.85* | 3.18* |
| 2) Sürücülük Tarzı-sakin | -.09 | -.16 | .07 | .27 | .03 | 6.74* | 58.89 (2-239) | 9.43* | 2.60* |

*p < .05

Maddi risk alma eğiliminin yordanması amacıyla uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.10'da verilmiştir. Çizelgeden de anlaşılacağı gibi regresyon denklemine giriş sırası dikkate alınarak, otobüs şoförlerinde maddi risk alma eğiliminin yordanmasını en az hata ile sağlayan değişkenler, sakin olmayan sürücülük tarzı, SDÖ-hata/ihmal ve THAÖ-hız yönelimli sürücülük tarzı boyutları olmaktadır. Bu boyutların maddi risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkıları %21'dir ve bu anlamlı bir değerdir ($F=21.74$; $s.=3-238$; $p<.05$).



Çizelge III.10. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) Sürücülük tarzı-sakin | -.14 | -.37 | .15 | .40 | .16 | 44.43* | 26.15 (1-240) | 44.43* | 6.40* |
| 2) SDÖ-hata/ihmal | .19 | .18 | .19 | .44 | .04 | 10.87* | 25.12 (2-239) | 28.57* | 3.01* |
| 3) Sürücülük tarzı-hız yönelimli | .11 | .15 | .21 | .46 | .02 | 6.73* | 24.53 (3-238) | 21.74* | 2.60* |

*p < .05

Şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinde, toplam risk alma eğilimini ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini en iyi yordayan ortak değişkenlerin başında, Trafikte Heyecan Arayışı (THAÖ) ölçeğinin alt boyutu olan ve “Hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam.”, “Bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşanmadan olur.”, “Riske girmek hiçbir zaman eğlenceli değildir.” gibi maddelerden oluşan Sakin Sürücülük Tarzı alt boyutu gelmektedir. Bu alt boyuttan yüksek puan alan otobüs şoförleri daha az risk alma eğilimi toplam puanına ve daha az fiziksel, maddi ve sosyal risk alma eğilimi puanlarına sahiptirler.

III.2.3. Şehirli Araç Kullanan Sürücüler İçin Çoklu Regresyon Analizi Sonuçları:

Bu bölümde, bir önceki bölümle benzer olarak, şehirli araç kullanan sürücülerde, SDE ve MSTDB'deki değişkenlerin, toplam risk alma eğiliminin ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimi boyutlarını ne derece yordadığını belirlemek amacıyla yapılan Aşamalı Çoklu Regresyon Analizi sonuçlarına yer verilecektir.

Toplam risk alma eğiliminin yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.11'de gösterilmiştir.

Çizelge III.11. Toplam Risk Alma Eğilimi Puanını Yordama Amacıyla Şehir içi Araç Kullanan Sürücüler için Uygulanan Çoklu Regresyon Analizi sonuçları

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|-------|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) SDE-ihlal/ihmal | .23 | .22 | .21 | .46 | .21 | 64.78* | 321.52 (1-241) | 64.78* | 3.37* |
| 2) G.Ö-Kendine güvensizlik | -1.10 | -.29 | .25 | .50 | .04 | 13.27* | 305.94 (2-240) | 40.67* | 5.14* |
| 3) Dürtüsel davranışlar | .39 | .24 | .30 | .56 | .06 | 20.24* | 283.24 (3-239) | 36.03* | 3.93* |
| 4) Sürücülük tarzı-sakin | -.22 | -.14 | .32 | .58 | .02 | 6.87* | 276.45 (4-238) | 29.41* | 2.44* |
| 5) G.Ö-kendine Aşırı Güven | .36 | .15 | .33 | .59 | .02 | 5.77* | 271.02 (5-237) | 25.15* | 2.40* |

*p < .05

Çizelge III.11'deki değişkenler, regresyon denklemine giriş sırasına göre verilmiştir. Bulgulara göre toplam risk alma eğiliminin yordanmasında SDE- ihlal/ihmal, Genel Öfke-kendine güvensizlik, dürtüsel davranışlar, sakın olmayan sürücülük tarzı ve Genel Öfke-kendine aşırı güven boyutları en uygun boyutlar olmaktadır. Analiz sonuçlarına göre, bu boyutların toplam risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkıları % 33'tür ve bu anlamlı bir değerdir ($F=25.15$; $S.=5-237$; $p<.05$).

Benzer işlemler toplam risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimi için uygulanmış ve aşamalı çözüm sonuçları, Çizelge III.12, Çizelge III.13 ve Çizelge 14'te gösterilmiştir.

Şehir içi araç kullananlarda fiziksel risk almanın yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.12'de gösterilmiştir. Çizelgeden de anlaşılacağı gibi SDE-ihlal/ihmal, Genel Öfke-kendine güvensizlik, kendini kontrol etme, sakın olmayan sürücülük tarzı, SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre yeteneklerine güvenme değişkenlerinin fiziksel risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkıları % 37'dir ki, bu da anlamlı bir değerdir ($F=28.92$; $s.=5-237$; $p<.05$). Bu katkının önemli bölümü SDE-ihlal/ihmal boyutu puanından kaynaklanmaktadır.

Aynı şekilde, şehirli araç kullanan sürücülerde sosyal risk almanın yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları da Çizelge III.13'de gösterilmiştir.

Çizelge III.13'deki sonuçlara göre MSTDB'de kişilikle ilgili boyutlardan olan dürtüsel davranışlar, şehirli araç kullananlarda regresyon denklemine giren ilk boyut olmaktadır. Bu grupta sosyal risk alma eğilimini yordayan ikinci boyut, genel öfke-kendine güvensizlik boyutudur. Bu iki boyutun sosyal risk alma eğilimini yordamadaki toplam katkıları % 14'tür ve bu anlamlı bir değerdir ($F=20.11$; $s.=2-240$; $p<.05$).

Çizelge III.12. Fiziksel Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denkleminde giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata | | |
|--|------|------|------------------|-----|------------|--------|-------------------|--------|-------|
| | | | | | | | Varyansı (s.d) | F | T |
| 1) SDE-ihlal/ihmal | .20 | .38 | .28 | .53 | .28 | 93.76* | 80.29 (1-241) | 93.76* | 6.24* |
| 2) Kendine güvensizlik | -.42 | -.21 | .31 | .56 | .04 | 12.78* | 76.55 (2-240) | 55.56* | 4.10* |
| 3) Kendini kontrol etme | -.39 | -.15 | .35 | .59 | .03 | 11.14* | 73.45 (3-239) | 42.32* | 2.46* |
| 4) Sürücülük tarzı-sakin | -.11 | -.14 | .37 | .61 | .02 | 7.47* | 71.51 (4-238) | 34.47* | 2.44* |
| 5) SYÖ-Ortalama bir Türk sürücüsüne göre yeteneklerine güvenme | -.20 | -.12 | .37 | .62 | .01 | 4.64* | 70.43 (5-237) | 28.92* | 2.15* |

*p < .05

Çizelge III.13. Sosyal Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denkleminde giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata | | |
|--|------|------|------------------|-----|------------|--------|-------------------|--------|-------|
| | | | | | | | Varyansı (s.d) | F | T |
| 1) Dürtüsel davranışlar | .22 | .32 | .07 | .27 | .07 | 19.11* | 68.67 (1-241) | 19.11* | 5.20* |
| 2) Kendine güvensizlik | -.43 | -.27 | .14 | .38 | .07 | 19.63* | 63.75 (2-240) | 20.11* | 4.43* |

Çizelge III.14'te şehirli araç kullanan sürücülerde maddi risk alma eğiliminin yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları bulunmaktadır. Bu sonuçlara göre, SDE-abartılmış kendine güven, dürtüsel davranışlar, sakin olmayan sürücülük tarzı ve SDE-sürücülükle ilgili stres boyutlarının maddi risk almayı yordamadaki toplam katkıları % 22'dir ve bu anlamlı bir değerdir ($F=17.81$; $s.=4-238$; $p<.05$). Bu katkının önemli bölümü SDE-abartılmış kendine güven puanından kaynaklanmaktadır.



Çizelge III. 14. Maddi Risk Alma Eğilimi Puanını Yordamada Katkıları Olan Değişkenler

| Değişken (Regresyon denklemine giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyan sı (s.d) | F | T |
|---|------------|------|------------------|-----|------------|--------|----------------------------|--------|-------|
| 1) SDE-abartılmış kendine güven | .27 | .19 | .12 | .36 | .13 | 35.26* | 36.45 (1-241) | 35.26* | 2.93* |
| 2) Dürtüsel davranışlar | .11 | .21 | .18 | .43 | .06 | 16.30* | 34.27 (2-240) | 26.90* | 3.44* |
| 3) Sürücülük tarzı-sakin | -8.682E-02 | -.18 | .21 | .46 | .03 | 9.69* | 33.07 (3-239) | 21.81* | 2.93* |
| 4) SDE-sürücülükle ilgili stres | .22 | .14 | .22 | .48 | .02 | 4.77* | 32.56 (4-238) | 17.81* | 2.19* |

*p < .05

Şehirli araç kullanan sürücülerde de otobüs şoförleri ile benzer olarak, toplam risk alma eğilimini ve sosyal risk alma alt boyutu dışındaki diğer alt boyutları yordayan değişkenlerden biri Trafikte Heyecan Arayışı (THAÖ) ölçeğinin alt boyutu olan ve “Hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam.”, “Bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşanmadan olur.”, “Riske girmek hiçbir zaman eğlenceli değildir.” gibi maddelerden oluşan Sakin Sürücülük Tarzı alt boyutu gelmektedir. Bu alt boyuttan yüksek puan alan şehirli araç kullanan sürücüler daha az risk alma eğilimi toplam puanına ve daha az fiziksel ve maddi risk alma eğilimi puanlarına sahiptirler. Şehirli araç kullanan sürücülerde, otobüs şoförlerinden farklı olarak toplam risk alma eğilimini yordayan değişkenlerin arasında, Sürücü Davranışı Envanteri'nin (SDE) alt boyutu olan ve “Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığımda varırım.”, “Çok sıkıldığımda emniyet kemerini çıkarırım.”, “Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.” gibi maddeleri içeren İhlal/ihmal davranışları boyutunun olması dikkat çekmektedir.

III.3. Kazaya Karışmanın Yordanmasına İlişkin Bulgular:

Bu çalışmada kazaya karışmayı en uygun yordayan değişkenleri saptamak için tüm boyutlara aşamalı çözüm uygulanmıştır. Regresyon analizleri hem tüm grup için hem de otobüs şoförlerinin ve şehirli araç kullanan sürücülerin kazaya karışma sayısının farklı olması nedeniyle, her iki

grup için ayrı ayrı uygulanmıştır. Tüm grup için ve her iki grup için ayrı ayrı kazaya karışmanın yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.15'te gösterilmiştir.

Çizelgede de görüldüğü gibi, tüm grup için, SDÖ-hata/ihmal ve saldırgan sürücülük eğiliminin kazaya karışmayı yordamadaki toplam katkıları % .05'tir ve bu, anlamlı bir değerdir ($F=14.60$; $s.=2-477$; $p<.05$). Diğer yandan Çizelge III.15'teki sonuçlara göre, sosyal risk alma isteği boyutu otobüs şoförlerindeki kazaya en iyi yordayan değişken olarak bulunurken, şehiriçi araç kullanan sürücüler için kazaya karışmayı yordayan en iyi değişken SDÖ-ihmal/hata değişkenidir.

Çizelge III. 15. Kazaya karışma değişkenini yordamada katkıları olan değişkenler

| Değişken (Tüm grup) (Regresyon denkleminde giriş sırasına göre) | B | Beta | Uyarlanmış R2 | R | R2 değ. | F değ. | Hata Varyansı (s.d) | F | T |
|---|-----|------|------------------|-----|------------|--------|---------------------------|--------|-------|
| 1) SDÖ-hata-ihmal | .06 | .16 | .05 | .22 | .05 | 23.91* | 6.83 (1-478) | 23.91* | 3.26* |
| 2) Saldırgan sürücülük eğilimi | .04 | .11 | .05 | .24 | .01 | 5.08* | 6.78 (2-477) | 14.60* | 2.25* |
| (Şehirlerarası Araç Kullanan Sürücüler) | | | | | | | | | |
| 1) Risk Alma İsteği- sosyal | .02 | .13 | .01 | .13 | .07 | 4.05* | 1.80 (1-239) | 4.05* | 2.01* |
| (Şehir içi araç kullanan sürücüler) | | | | | | | | | |
| 1) SDÖ-ihmal/hata | .10 | .23 | .05 | .23 | .05 | 12.63* | 11.67 (1-237) | 12.63* | 3.55* |

*p < .05

III.4. Senaryolar ve PDK'nın Alt Boyutlarına İlişkin Çok Yönlü Varyans Analizi Sonuçları:

Yöntem bölümünde de değinildiği gibi Bataryanın son bölümünde, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı temel alınarak hazırlanmış olan iki senaryo bulunmaktadır. Senaryo A, saldırgan bir sürücüyeye karşı kişinin tepkileri, Senaryo B ise bir sürücüyeye karşı kişinin saldırgan tepkileri hakkındadır. Bu iki senaryo için de sürücülere, tutum, sosyal normlar, algılanan davranışsal kontrol, duygusal tutum ve niyet boyutları hakkında sorular sorulmuştur.

Bu bölümde, Planlanmış Davranış Kuramı boyutlarının sürücü türüne ve senaryolara göre nasıl değiştiğine 2 (Sürücü türü: otobüs şoförleri ve şehir içi araç kullanan sürücüler) X 2 (Senaryo: Senaryo A ve Senaryo B), son faktörde tekrarlı ölçüm bulunan deney desenine uygun varyans analiziyle karar verilmiştir.

III.4.a. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün Tutum Boyutuna İlişkin Bulgular

Aşağıda önce Davranışa Karşı Tutum boyutundan alınan puanların ortalamalar verilmektedir (bakınız Çizelge III.16).

**Çizelge III. 16. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutum”
boyutuna ilişkin puanların ortalamaları**

| | Senaryo A | Senaryo B | Genel |
|----------------------|-----------|-----------|-------|
| Şehirli | 15.49 | 13.20 | 14.35 |
| Şehirlerarası | 18.90 | 17.09 | 17.99 |
| Genel | 17.22 | 15.17 | |

Bu ortalamalardaki farkı belirlemek için yukarıda belirtilen varyans analizi uygulanmıştır ve sonuçlar Çizelge III.17’de gösterilmiştir.

**Çizelge III. 17. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutum”
boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları**

| Kaynak | Kar. Top | S.D | Ort. Kar. | F |
|--------|----------|-----|-----------|--------|
| A | 3367.50 | 1 | 3367.50 | 29.29* |
| Hata | 57955.08 | 504 | 114.99 | - |
| B | 1070.40 | 1 | 1070.40 | 46.14* |
| AB | 14.57 | 1 | 14.57 | .63 |
| Hata | 11693.21 | 504 | 23.20 | - |

A: Sürücü türü (Şehirli araç kullanıcılar-şehirlerarası araç kullanıcılar)

B: Senaryo (Senaryo A-Senaryo B)

*p < .0.05

Çizelgeden de görüldüğü gibi “davranışa karşı tutum” puanında sürücü türü ve senaryo türü değişkenlerinin temel etkisi mevcutken, söz konusu değişkenlerin “davranışa karşı tutum puanı üzerinde ortak etkisi görülmemektedir. Sonuçlara göre, senaryo türü etkisinden bağımsız olarak,

şehiriçi araç kullanan sürücülerin otobüs şoförlerine göre davranışa karşı olumlu tutum puanlarının daha yüksek olduğu bulunmuştur (şehiriçi araç kullanan sürücüler için $\bar{X}=14.35$; otobüs şof. için $\bar{X}=17.99$; puan arttıkça, tutum olumsuz değerlendirilmektedir.). Tüm grubun Senaryo B için davranışa karşı olumlu tutum puanlarının da aynı şekilde sürücü türünden bağımsız olarak Senaryo A'ya göre daha yüksek olduğu bulunmuştur (senaryo A için $\bar{X}=17.22$; senaryo B için $\bar{X}=15.17$; puan arttıkça, tutum olumsuz değerlendirilmektedir).

III.4.b. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün Sosyal Normlar Boyutuna İlişkin Varyans Analizi Sonuçları

Sosyal normlar boyutundan alınan puanların ortalamaları Çizelge III.18'de verilmektedir.

Çizelge III.18. Sürücü Türü ve Senaryo'nun "sosyal normlar" boyutuna ilişkin puanların ortalamaları

| | Senaryo A | Senaryo B | Genel |
|----------------------|-----------|-----------|-------|
| Şehiriçi | 7.24 | 7.32 | 7.28 |
| Şehirlerarası | 7.28 | 7.77 | 7.52 |
| Genel | 7.26 | 7.55 | |

Bu ortalamalar arasında fark olup olmadığını araştırmak için verilere, yukarıda belirtilen varyans analizi uygulanmış ve sonuçlar Çizelge III.19'da gösterilmiştir.

Çizelge III.19. Sürücü Türü ve Senaryo'nun "sosyal normlar" boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları

| Kaynak | Kar. top | S.D | Ort. Kar. | F |
|--------|----------|-----|-----------|------|
| A | 15.50 | 1 | 15.50 | .24 |
| Hata | 5803.97 | 519 | 11.18 | - |
| B | 20.94 | 1 | 20.94 | 3.32 |
| AB | 10.96 | 1 | 10.96 | 1.74 |
| Hata | 4912.47 | 519 | 9.47 | - |

A: Sürücü türü (Şehir içi araç kullanıcılar-şehirlerarası araç kullanıcılar)
B: Senaryo (Senaryo A-Senaryo B)

Çizelgeden de anlaşılacağı gibi "sosyal normlar" puanında sürücü türü ve senaryo türü değişkenlerinin temel etkisi anlamlı değildir. Söz konusu değişkenlerin "sosyal normlar" puanı üzerinde ortak etkileri de görülmemektedir.

III.4.c. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün Algılanan Davranışsal Kontrol Boyutuna İlişkin Varyans Analizi Sonuçları

Algılanan davranışsal kontrol boyutundan alınan puanların ortalamaları Çizelge III.20'de verilmektedir.

Çizelge III.20. Sürücü Türü ve Senaryonun “algılanan davranışsal kontrol” boyutuna ilişkin puanların ortalamaları

| | Senaryo A | Senaryo B | Genel |
|---------------|-----------|-----------|-------|
| Şehir içi | 13.18 | 13.43 | 13.31 |
| Şehirlerarası | 14.15 | 13.91 | 14.15 |
| Genel | 13.68 | 13.68 | |

Bu ortalamalardaki farkı belirlemek için yukarıda belirtilen varyans analizi uygulanmış ve sonuçlar Çizelge III.21’de gösterilmiştir.

Çizelge III.21 Sürücü Türü ve Senaryonun “algılanan davranışsal kontrol” boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları

| Kaynak | Kar. top | S.D | Ort. Kar. | F |
|--------|-----------|-----|-----------|-------|
| A | 135.82 | 1 | 135.82 | 9.53* |
| Hata | 7393.69 | 519 | 14.25 | - |
| B | 2.994E-03 | 1 | 2.994E-03 | .00 |
| AB | 16.47 | 1 | 16.47 | 3.60 |
| Hata | 2374.03 | 519 | 4.57 | - |

A: Sürücü türü (Şehir içi araç kullanıcılar-şehirlerarası araç kullanıcılar)

B: Senaryo (Senaryo A-Senaryo B)

Çizelgede de görüldüğü gibi “algılanan davranışsal kontrol” puanında senaryo türü değişkenlerinin temel etkisi anlamlı değildir. Söz konusu değişkenlerin “algılanan davranışsal kontrol” puanı üzerinde ortak etkileri görülmemektedir. Fakat, çizelgeden de görüldüğü gibi bu değişkene ilişkin

olarak, sürücü türü değişkeninin temel etkisi bulunmuştur. Sonuçlara göre, senaryo türü etkisinden bağımsız olarak, şehirlerarası araç kullanan sürücülerin, şehiriçi araç kullanan sürücülere göre algılanan davranışsal kontrol puanlarının daha yüksek olduğu bulunmuştur.

III.4.d. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün Davranışa Karşı Tutumun Duygusal Boyutuna İlişkin Varyans Analizi Sonuçları

Davranışa Karşı Tutumun Duygusal boyutundan alınan puanların ortalamaları Çizelge III.22'de verilmektedir.

Çizelge III.22. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutumun duygusal” boyutuna ilişkin puanların ortalamaları

| | Senaryo A | Senaryo B | Genel |
|----------------------|------------------|------------------|--------------|
| Şehiriçi | 13.02 | 11.62 | 12.32 |
| Şehirlerarası | 15.87 | 14.79 | 15.33 |
| Genel | 14.48 | 13.25 | |

Bu ortalamalardaki farkı belirlemek için verilere varyans analizi uygulanmış ve sonuçlar Çizelge III.23'de gösterilmiştir.

Çizelge III.23. Sürücü Türü ve Senaryonun “davranışa karşı tutumun duygusal” boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları

| Kaynak | Kar. top | S.D | Ort. Kar. | F |
|--------|----------|-----|-----------|--------|
| A | 2322.93 | 1 | 2322.93 | 20.85* |
| Hata | 57056.32 | 512 | 111.44 | - |
| B | 392.25 | 1 | 392.25 | 21.45* |
| AB | 6.58 | 1 | 6.58 | .36 |
| Hata | 9365.14 | 512 | 18.29 | - |

A: Sürücü türü (Şehir içi araç kullanıcılar-şehirlerarası araç kullanıcılar)

B: Senaryo (Senaryo A-Senaryo B)

*p < .0.05

Çizelgeden de görüldüğü gibi “davranışa karşı tutumun duygusal” boyutu puanında sürücü türü ve senaryo türü değişkenlerinin temel etkileri mevcutken, söz konusu değişkenlerin “davranışa karşı tutumun duygusal” boyutu puanı üzerinde ortak etkileri görülmemektedir. Analiz sonuçlarına göre, senaryo türü etkisinden bağımsız olarak, şehir içi araç kullanan sürücülerin otobüs şoförlerine göre davranışa karşı duygusal tutumlarının daha yüksek olduğu bulunmuştur (şehir içi araç kullanan sürücüler için $\bar{X}=12.32$; şehirlerarası araç kull. için $\bar{X}=15.33$. Puan büyüdükçe, davranışa karşı duygusal tutum olumsuz değerlendirilmektedir). Tüm grubun Senaryo A için davranışa karşı tutumun duygusal boyutu sürücü türünden bağımsız olarak Senaryo B’ye göre daha olumsuz bulunmuştur (senaryo A için $\bar{X}=14.48$; senaryo B için $\bar{X}=13.25$).

III.4.e. Sürücü Türü ve Senaryo Türünün Niyet Boyutuna İlişkin Varyans Analizi Sonuçları

Niyet boyutundan alınan puanların ortalamaları Çizelge III.24'de verilmektedir.

Çizelge III.24. Sürücü Türü ve Senaryonun “niyet” boyutuna ilişkin puanların ortalamaları

| | Senaryo A | Senaryo B | Genel |
|----------------------|-----------|-----------|-------|
| Şehir içi | 20.07 | 18.57 | 19.32 |
| Şehirlerarası | 21.60 | 20.83 | 21.21 |
| Genel | 20.84 | 19.71 | |

Bu ortalamalardaki farkı belirlemek amacıyla verilere varyans analizi uygulanmış ve sonuçlar Çizelge III.25'de gösterilmiştir.

Çizelge III.25. Sürücü Türü ve Senaryonun “niyet” boyutuna ilişkin varyans analizi sonuçları

| Kaynak | Kar. top | S.D | Ort. Kar. | F |
|--------|----------|-----|-----------|--------|
| A | 928.23 | 1 | 928.23 | 23.03* |
| Hata | 20716.51 | 514 | 40.30 | - |
| B | 330.66 | 1 | 330.66 | 26.11* |
| AB | 34.53 | 1 | 34.53 | 2.73 |
| Hata | 6509.25 | 514 | 12.66 | - |

A: Sürücü türü (Şehir içi araç kullanıcılar-şehirlerarası araç kullanıcılar)

B: Senaryo (Senaryo A-Senaryo B)

*p < .05

Çizelgeden de görüldüğü gibi “niyet” boyutu puanında sürücü türü ve senaryo türü değişkenlerinin temel etkileri mevcutken, söz konusu değişkenlerin “niyet” boyutu puanı üzerinde ortak etkileri görülmemektedir. Bulgulara, senaryo türü etkisinden bağımsız olarak, şehir içi araç kullanan sürücülerin, otobüs şoförlerine göre senaryolardaki gibi davranmaya yönelik niyetlerinin daha yüksek olduğu bulunmuştur (şehir içi araç kullanan sürücüler için $\bar{X}=19.32$; otobüs şof. için $\bar{X}=21.21$. Puan arttıkça, niyet azalmaktadır). Tüm grubun Senaryo B için niyetlerinin sürücü türünden bağımsız olarak Senaryo A'ya göre daha yüksek olduğu bulunmuştur (senaryo A için $\bar{X}=20.84$; senaryo B için $\bar{X}=19.71$).



BÖLÜM IV

TARTIŞMA

Amaç kısmında da belirtildiği gibi, bu araştırmada, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü tutum ve davranışları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermediklerinin incelenmesi hedeflenmiştir. Bu bölümde, araştırmanın amacı çerçevesinde elde edilen bulguların tartışması ve öneriler yer almaktadır.

Araştırmaya temel oluşturan sorulara ilişkin bulgular sırasıyla alt başlıklar halinde tartışılmıştır.

IV.1. Sürücülükle İlgili Tutum ve Davranış Ölçeklerinde ve Alt Boyutlarında Sürücülük Türü Farkına İlişkin Bulguların Tartışılması

Yöntem bölümünde de belirtildiği gibi araştırmada, sürücülükle ilgili tutum ve davranışları ölçmek amacıyla, beş alt boyuttan oluşan ve Türk kültürü için uyarlaması, geçerlik/güvenirlilik çalışmaları daha önce yapılmış olan Sürücü Davranışları Envanteri (SDE), Risk Alma İsteği Ölçeği (RAÖ) ve Türk kültürüne uyarlama çalışmaları ilk kez bu araştırma kapsamında

yapılmış olan ve üçü sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili bazı kişilik boyutlarını ölçen ölçekler olmak üzere toplam dokuz ölçeği kapsayan Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası (MSTDB) kullanılmıştır. Bu ölçme araçları yardımıyla, araştırmanın amaçları çerçevesinde; şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü davranış ve tutumları incelenmiştir.

Araştırmaya katılan, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, Sürücü Davranışı Envanteri (SDE), Risk Alma İsteği Ölçeği (RAÖ) ve Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda (MSTDB) yer alan ölçeklerden aldıkları puanların ortalamaları, standart kaymaları ve t değerlerinin bulunduğu Çizelge III.1 incelendiğinde, Sürücülük Yeteneği Ölçeği'nin (SYÖ) "ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma" boyutunda, SDE'nin "sürücülük imajı", Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği'nin (THA) "sakin sürücülük tarzı" ve "araçtan güç alma" boyutlarında sürücülük türü farkı bulunmadığı görülmektedir. Bu boyutların dışındaki diğer tüm tutum ve davranış ölçeklerinde ve alt boyutlarında, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin puanlarının anlamlı olarak farklı olduğu görülmektedir. SYÖ'nin "ortalama bir Türk sürücüsüne göre ihtiyatlı olma" ve "yeteneklerine güvenme" boyutları ve "Güvenli Sürücülük Eğilimi Ölçeği" dışındaki tüm boyutlarda şehiriçi araç kullanan sürücülerin, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinden daha yüksek puan aldıkları bulunmuştur. Bu sonuçlar, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinin diğer sürücülere göre, daha az risk alma ve saldırgan

sürücülük eğilimine sahip olduklarını, daha az kural ihlallerine ilişkin tutumlara sahip olduklarını, daha az ihmal ve hatalar yaptıklarını, daha az trafik öfkesi yaşadıklarını, kendilerini ortalama bir Türk sürücüsüne göre daha ihtiyatlı ve daha yetenekli gördüklerini göstermektedir. Nitekim bu bulgu, ülkemizdeki "usta şoför" kavramı çerçevesinde yapılan araştırmanın bulgularıyla da tutarlık göstermektedir (Hovardaoğlu, 1997). Gerçi bu araştırmada, şehirlerarası ve şehiriçi araç kullanımı yönünden bir karşılaştırma yapılmamıştır, ancak özellikle ticari ve özel araç sürücülerinin "usta şoför" anlayışı çerçevesinde bazı risklere girdiği göze çarpmaktadır. Dolayısıyla, bu araştırmanın bulguları da, şehir içinde araç kullananların daha yüksek risk alma eğiliminde olmaları da, bu kavram çerçevesinde düşünülebilir. Ayrıca yine ilgili yayınlarda şehiriçi ve şehirlerarası araç kullanan sürücülere ilişkin, bu çalışmada olduğu gibi bir karşılaştırma olmamakla beraber, Sullman ve arkadaşlarının (2000), ağır vasıta sürücülerini ile yaptıkları araştırmanın sonuçları, bu bulguları destekler niteliktedir. Sullman ve arkadaşları (2000), ağır vasıta sürücülerinin SDÖ'nün alt boyutları olan ihlal, ihmal ve hata puanlarını, diğer araştırmacıların, diğer sürücüler üzerinde yaptıkları çalışmalarda aynı boyutlardan alınan puanlarla karşılaştırdıklarında, şehirlerarası araç kullanan ağır vasıta sürücülerinin daha az hata, ihmal ve kural ihlaline ilişkin tutumlara sahip olduklarını bulmuşlardır. Bu bulgular birlikte değerlendirildiğinde, şehirlerarası yollarda çalışan sürücülerin daha risksiz sürücülük eğilimi gösterdikleri ileri sürülebilir. Bununla birlikte, ülkemizde, özellikle şehirlerarası yollarda çok fazla kaza olduğu ve genellikle bu tür yollarda sürücülük yapanların böylesi kazalara

karıştığı göz önünde tutulursa, kaza istatistikleri ile bu araştırmanın bulgularının çeliştiği düşünülebilir. Ancak böylesine kazaların olduğu yollar ve bu kazaların arttığı dönemler incelenirse, şehirlerarası yollarda çalışan sürücülerin risk alma davranışlarından ziyade, çalışma koşullarının, karayollarındaki hataların ve traktör ya da tarım araçları gibi araçların karayollarına çıkmasının etkili olduğu da düşünülebilir. Bunun yanısıra, tatil dönemlerindeki kaza artışlarının da şehir içinde araç kullanan ve yüksek risk alma eğilimi olan sürücülerin de şehirlerarası yollara çıkmasının etkili olduğu ileri sürülebilir. Bu durum, şehirlerarası çalışan sürücülerin kazalarda masum olduğu anlamına gelmemektedir. Ancak kazanın yeri, oluş biçimi gibi koşulların ayrıntılı biçimde incelenmesi daha gerçekçi sonuçlar verecektir. Ne yazık ki, ülkemizde bu tür ayrıntılı istatistiklerin bulunduğu söylenememektedir. Ayrıca, bilindiği gibi 1997 yılında, Karayolları Trafik Kanunu'na bazı maddeler eklenmiş ve bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu yenilikler arasında şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerini oldukça ilgilendiren bir madde bulunmaktadır. Bu maddeye göre, şehirlerarası yollarda kaza yapan otobüs firmalarının isimlerinin basında teşhir edilmesi, kaza görüntülerinde, firma isimlerinin de gösterilmesi zorunludur. Bu ve bunun gibi yasal düzenlemeler, son yıllarda şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri üzerinde baskı ve denetimi arttırmış olabilir. Tüm bunlara ek olarak, şehirlerarası yolda sürücülük yapmanın özellikle hız limitleri nedeniyle, sürücüler tarafından daha tehlikeli olarak algılandığı da düşünülebilir. Çünkü özellikle şehirlerarası yollarda meydana gelen kazalarla ilgili istatistikler incelendiğinde, kaza sayısı, şehir içine göre daha az olmakla

birlikte, ölümlü kaza oranı çok yüksektir (EGM-Trafik Hizmetleri Başkanlığı istatistikleri, 2001).

Araştırmada yer alan sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarla ilişkili bazı kişilik boyutlarının yer aldığı Çizelge III.2'deki sonuçlara göre, Çizelge III.1'de yer alan bulgularla tutarlı olarak, Dürtüsel Davranışlar yönünden şehirçi araç kullanan sürücülerin puanlarının ortalaması, otobüs şoförlerinden daha yüksek çıkmıştır. Kendini kontrol etme ve Genel Öfke Ölçeği'nin "kendine aşırı güven" boyutlarında, istatistiksel olarak anlamlı düzeyde sürücülük türü farkı bulunmamıştır. Bununla beraber, Genel Öfke Ölçeği'nin "kendine güvensizlik" boyutunda, otobüs şoförlerinin şehirçi araç kullanan sürücülere göre daha yüksek puan aldıkları bulunmuştur.

Bu bulgular da, yukarıda tartışılan verilerle tutarlık göstermektedir. Şehirçinde araç kullananların daha dürtüsel davranışları, risk alma eğilimleriyle bağlantılı olabilir. Nitekim risk almayla ilgili çoklu regresyon analizlerinin sonuçları incelendiğinde, dürtüsel davranış puanlarının pek çok durumda regresyon denkleminde girdiği ve regresyon varyansında anlamlı bir artışa yol açtığı görülmektedir. Gerçi hem şehirlerarasında hem de şehirçinde araç kullananlar için bu durum geçerlidir ancak regresyon katsayıları göz önünde tutulduğunda, şehirçinde araç kullanan sürücüler için bunun daha yüksek olma eğiliminde çıktığı göze çarpmaktadır. Diğer yandan, kendini kontrol etme ve "aşırı kendine güven" yönünden gruplar arasında fark

olmaması, aslında, sürücülerden beklenen bir özelliktir. Buna karşılık, şehirlerarasında araç kullanan sürücülerin “kendilerine daha az güvenmeleri” riski arttırmama eğilimleri ile bağlantılı olabileceği gibi firmanın baskısıyla da ilişki gösterebilir. Gerekçesi ne olursa olsun, bu durum şehirlerarası araç kullanan sürücülerin kendi yetenek ve “usta şoförlük” becerilerinden ziyade yol, yolcu, araç gibi unsurları daha fazla dikkate aldıkları biçiminde de yorumlanabilir.

Tüm bu bulgular, genel olarak değerlendirildiğinde ülkemizde denetimin ve ortamda algılanan riskin, sürücü tutum ve davranışları üzerindeki etkisi dikkat çekmektedir. Eğitimden, meslek ve yaştan bağımsız olarak kişinin hangi ortamda araç kullandığı, onun sürücülükle ilgili tutum ve davranışlarını etkilemektedir. Son yıllarda ülkemizde kabul edilen genel kanının tersine, “trafik canavarı”, şehirlerarası yollardan çok şehiriçi yollarda da “kol gezmektedir”. Bu durumun bir nedeni, özellikle hız denetiminin şehirlerarası yollarda daha fazla olması ve de araç kullanma süresi, alkol/ilaç kullanımının şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinde daha sıklıkla denetleniyor olması olabilir. Bu bulgu aynı zamanda, şehiriçi denetiminin biçiminin ve yaygınlığının şehirlerarası yollardaki gibi olmasının, sürücü tutum ve davranışlarını etkilemesi açısından ne kadar önemli olduğunu da göstermektedir.

IV.2. Risk Alma Eğiliminin Yordanmasına İlişkin Bulguların Tartışılması

Önceki bölümde de belirtildiği gibi, yapılan analiz sonuçlarına göre, şehiriçi araç kullanan sürücülerin risk alma isteği puanları, hem fiziksel, sosyal ve maddi risk alma isteği olarak hem de toplam risk alma isteği puanı olarak, şehirlerarası araç kullanan sürücülere göre daha yüksek bulunmuştur. Risk alma eğilimine ilişkin verileri daha derinlemesine incelemek amacıyla hem genel hem de alt boyutlar olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini yordayan değişkenleri saptamak için regresyon analizleri yapılmıştır. Bu analizler, öncelikle, tüm grup için ikinci olarak da şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ve diğer sürücü grupları için ayrı ayrı risk alma eğilimini en uygun yordayan değişkenleri saptamak için SDE ve MSTDB'deki boyutlara yapılan regresyon analizlerini kapsamaktadır.

Tüm grup için, toplam risk alma eğilimini, fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini yordayan değişkenleri saptamak için SDE ve MSTDB'deki boyutlara aşamalı (stepwise) çözüm uygulanmıştır. Çizelge III.3'deki bulgulara göre, toplam risk alma eğilimini; SDE-ihlal/ihmal, sakin olmayan sürücülük tarzı (Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği), dürtüsel davranışlar, genel öfke-kendine güvensizlik, güvenli olmayan sürücülük eğilimi, genel öfke-kendine aşırı güven, trafik öfkesi-dikkatsiz/sorumsuz sürücülük, kendini kontrol etme ve SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre risk alma olarak

adlandırılan boyutlar anlamlı olarak yordamaktadırlar. Diğer deyişle, sürücülerde, genel bir kişilik özelliği olarak risk alma isteği arttıkça, trafiğe ilişkin olarak kuralları ihlal etme, ihmal etme, saldırgan ve tehlikeli sürücülük eğilimi, kendine aşırı güven, sorumsuz sürücülük tarzı ve kendini kontrol edememe de artmaktadır. Benzer şekilde daha önce 517 sürücü üzerinde yapılan çalışmada da risk alma isteği puanları arttıkça, kuralları ihlal ve ihmal etme puanlarının da arttığı bulunmuştur (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997). Bu sonuçlar özellikle sürücü adaylarına yapılan sağlık muayenelerinde ve suçlu sürücülerin tabi tutulduğu psikoteknik değerlendirme uygulamalarında, risk alma eğilimi açısından kişilerin değerlendirilmesinin önemini ortaya koymaktadır. Güvenli sürücülerin belirlenmesinde dikkat edilmesi gereken özelliklerden biri de risk alma eğilimi olmalıdır. Avusturya'da, gerek güvenli sürücülerin belirlenmesinde gerekse sıklıkla trafik suçu işlemiş sürücülerin psikolojik değerlendirmesi sürecinde dikkate alınan özelliklerden biri de risk alma eğilimidir (Bukasa, Wenninger ve Yasak, 2000).

Toplam risk alma eğiliminin alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma boyutları için de benzer işlemler uygulanmış ve aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.4, Çizelge III.5 ve Çizelge III.6'da gösterilmiştir. Bulgular incelendiğinde, kural ihlal ve ihmal, dürtüsel davranışlar ve kendine güven boyutlarının, fiziksel ve sosyal risk alma eğilimi boyutlarını yordayan ortak boyutlar olduğu dikkati çekmektedir. Sakin olmayan sürücülük tarzı, abartılmış kendine güven, güvenli sürücülük eğilimi, dürtüsel davranışlar ve kendini kontrol edememe ise maddi risk alma eğilimini yordayan değişkenler

olarak saptanmıştır. Bu analizlerin sonuçları genel olarak incelendiğinde, risk alma eğilimiyle bağlantılı değişkenlerin iki ana grupta toplandığı ileri sürülebilir. Bunlardan biri, trafikteki denetimle ilgili beklenti ve inançlardır. Bu beklenti ve inançlar, özellikle şehiriçinde araç kullanan sürücülerde daha yanıltıcı olabilir ve risk alma eğilimini arttırabilir. Şöyle ki, şehir içinde trafik denetiminin yetersiz olması, “nasıl olsa ceza yazılmaz”, “bana bir şey olmaz” türünden düşünceleri pekiştirebilir. Buna karşılık, şehirlerarası yolda trafik denetiminin daha kolay ve sıkı olması, riskli davranışlar durumunda, ceza görme korkusunu arttırabilmektedir. Böylece trafik denetiminin olabileceğine ya da olamayacağına ilişkin beklentiler, risk alma eğilimi üzerinde önemli bir rol oynayabilmektedir.

Regresyon denklemlerine giren diğer değişkenlerin toplanabileceği ikinci grup, kişilik özellikleri ve psikolojik süreçlerle bağlantılıdır. Bu gruptaki değişkenler, sürücülerin genel yaşam biçimi, diğer insanları algılama ve uygun tepkilerde bulunma, araç sahibi olma ve kullanmanın toplumsal, bireysel önemi konusundaki tutumlar gibi boyutları içermektedir. Sürücülük becerileri yönünden pek çok sürücünün benzer özelliklere sahip olduğu düşünülürse, trafik kazalarıyla ilgili değerlendirmelerde, bu tür psikolojik süreçlerin, en az psikoteknik değerlendirme kadar önemli olduğu hatta bazı durumlarda psikoteknik değerlendirmenin yetersiz kaldığı da ileri sürülebilir. Bu nedenle, psikoteknik değerlendirme sürecine, ilgili yönetmelikte yapılacak yasal düzenlemelerle, sürücünün tutum ve davranışlarının değerlendirilmesi, pek çok Avrupa ülkesinde olduğu gibi, sürücülük tutum, davranış ve

inançlarında olumsuzluklar tesbit edilen sürücüler için sürücü davranışı geliştirme programına katılma zorunluluğu getirilmesi (TBMM Trafik Komisyonu Raporu, 2000) yararlı olabilir.

Bulgular bölümünde belirtildiği gibi, bazı sürücü tutum ve davranışları açısından şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ve şehiriçi araç kullanan sürücülerin farklı olması nedeniyle, toplam risk alma eğilimi ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğiliminin yordanmasında aşamalı çözüm işlemleri her iki grup için ayrı ayrı uygulanmıştır. Şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinde toplam risk alma eğilimini, alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimi boyutlarını yordayan değişkenler ilgili çizelgelerde gösterilmiştir.

Çizelgeler birlikte incelendiğinde, şehirlerarası araç kullanan sürücülerde risk alma eğilimini yordayan değişkenlerin; sakin olmayan sürücülük tarzı, dürtüsel davranışlar, kendini kontrol edememe ve güvenli olmayan sürücülük eğilimi, saldırgan sürücülük eğilimi ve SDE-ihlal/ihmal boyutları, dürtüsel davranışlar, THAÖ-hız yönelimli sürücülük tarzı boyutları olduğu görülmektedir.

Şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinde, toplam risk alma eğilimini ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimini en

iyi yordayan ortak değişkenlerin başında, Trafikte Heyecan Arayışı (THAÖ) ölçeğinin alt boyutu olan ve “Hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam.”, “Bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşanmadan olur.”, “Riske girmek hiçbir zaman eğlenceli değildir.” gibi maddelerden oluşan Sakin Sürücülük Tarzı alt boyutu olduğu dikkat çekmektedir. Diğer bir deyişle, bu alt boyuttan yüksek puan alan şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinin daha az risk alma eğilimi toplam puanına ve daha az fiziksel, maddi ve sosyal risk alma eğilimi puanlarına sahip olduğu söylenebilir.

Diğer yandan şehirçi araç kullanan sürücüler için SDE ve MSTDB'deki değişkenlerin, toplam risk alma eğiliminin ve alt boyutları olan fiziksel, sosyal ve maddi risk alma eğilimi boyutlarını ne derece yordadığını belirlemek amacıyla yapılan Aşamalı Çoklu Regresyon Analizi sonuçları birlikte değerlendirildiğinde; SDE- ihlal/ihmal, dürtüsel davranışlar, sakin olmayan sürücülük tarzı, Genel Öfke-kendine aşırı güven, Genel Öfke-kendine güvensizlik, kendini kontrol edememe, SYÖ-ortalama bir Türk sürücüsüne göre yeteneklerine güvenme, SDE-abartılmış kendine güven ve SDE-sürücülükle ilgili stres boyutlarının şehirçi araç kullanan sürücülerde risk alma eğilimini ve alt boyutlarını yordayan değişkenler olduğu görülmektedir.

Şehirçi ve şehirlerarası araç kullanan sürücülerin risk alma eğilimini yordayan sürücülük tutum ve davranışlar açısından bulgular

değerlendirildiğinde; şehirçi araç kullanan sürücülerde de şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile benzer olarak, toplam risk alma eğilimini ve sosyal risk alma alt boyutu dışındaki diğer alt boyutları yordayan değişkenlerden biri Trafikte Heyecan Arayışı (THAÖ) ölçeğinin alt boyutu olan “Sakin Sürücülük Tarzı” alt boyuttur. Bu alt boyuttan yüksek puan alan şehirçi araç kullanan sürücüler daha az risk alma eğilimi toplam puanına ve daha az fiziksel ve maddi risk alma eğilimi puanlarına sahiptirler. Şehirçi araç kullanan sürücülerde, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinden farklı olarak, toplam risk alma eğilimini yordayan değişkenlerin arasında, Sürücü Davranışı Envanteri'nin (SDE) alt boyutu olan ve “Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığımda varırım.”, “Çok sıkıldığımda emniyet kemerini çıkarırım.”, “Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.” gibi maddeleri içeren ihlal/ihmal davranışları boyutunun olması dikkat çekmektedir.

Regresyon sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, şehirlerarası araç kullanan sürücüler için sakin sürücülük tarzı, güvenli sürücülük tarzı, kendini kontrol etme gibi risk alma eğilimini bastıran değişkenlerin ön planda olmasına karşılık, şehirçinde araç kullanan sürücülerde ihmal/ihlal, kendine güvenme, dürtüsel davranışlar gibi değişkenlerin daha önemli olduğu görülmektedir. Bu bulgular, öncekilerle birlikte değerlendirildiğinde, şehirçi trafikte, sürücülerin daha fazla risk almaya yöneldikleri görülmektedir. Şehirçinde trafik denetiminin daha az olması, kazaların daha küçük çapta meydana gelmesi, diğer deyişle, yaralanma ve ölüm riskinin az olması, firma

ve yolcu baskısının çok az ya da hiç olmaması, şehir trafiğinin deneyimsiz sürücüler için daha uygun olması, şehir içinde risk alma eğilimini arttıran etkenler olarak düşünülebilir. Buna karşılık, şehirlerarası araç kullanmanın, zaman ve fiziksel yönden daha zor olması, daha yoğun trafik denetimi daha tehlikeli kaza olasılığı gibi etkenler, bu tür yollardaki sürücüler üzerinde bastırıcı bir etki yaratabilir. Dolayısıyla, kazaların önlenmesine yönelik girişimlerde, bu tür değişkenlerin de etkileri göz önünde tutulmalıdır.

İlgili yayınlarda, risk alma eğilimine ilişkin bu araştırmada olduğu gibi farklı tür sürücülerin çeşitli sürücülük tutum ve davranışları açısından karşılaştırıldıkları bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bununla beraber, Yiğit-Işık ve Yasak'ın (1997) yapmış olduğu çalışmada elde edilen bulgular, bu bulguların bir bölümünü destekler niteliktedir. Bu çalışmada da benzer şekilde risk alma isteği puanları arttıkça, kural ihlal/ihmal ve abartılmış kendine güven puanlarının arttığı bulunmuştur (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997).

IV.3. Kazaya Karışmanın Yordanmasına İlişkin Bulguların Tartışılması

Son yıllarda, ilgili literatürde de belirtildiği gibi aslında kaza sayısı, kazaya karışma gibi ifade edilen kazaya yatkınlık değişkeni, araştırmacılar açısından oldukça karmaşık ve ölçülmesi sorunlu bir değişken olmakla

birlikte (Lajunen, 1999), bu çalışmada, bir eğilim olup olmadığını kontrol etmek amacıyla, kazaya karışmayı en uygun yordayan değişkenleri saptamak için tüm boyutlara aşamalı çözüm uygulanmıştır. Regresyon analizleri hem tüm grup için hem de şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ve şehir içi araç kullanan sürücüler için ayrı ayrı uygulanmıştır. Tüm grup için ve her iki grup için ayrı ayrı kazaya karışmanın yordanması için uygulanan aşamalı çözüm sonuçları Çizelge III.15'te gösterilmiştir.

Çizelge incelendiğinde, tüm grup için, kazaya karışmayı yordayan değişkenlerin SDÖ-hata/ihmal ve saldırgan sürücülük eğilimi olduğu görülmektedir. Diğer yandan, sosyal risk alma isteği boyutu otobüs şoförlerindeki kazaya en iyi yordayan değişken olarak bulunurken, şehir içi araç kullanan sürücüler için kazaya karışmayı yordayan en iyi değişken SDÖ-ihmal/hata değişkeni olarak bulunmuştur. Ülkemizde daha önce yapılan bir çalışmada ise abartılmış kendine güven kazaya karışmayı en iyi yordayan değişken olarak bulunmuştur (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997). Sonuç olarak, bu konudaki tartışmalarla benzer şekilde, sadece kaza sayısının güvenli sürücülük açısından yeterince bilgi verici olmadığını bir kez daha ortaya çıktığı söylenebilir.

IV.4. Senaryolar ve PDK'nın Alt Boyutlarına İlişkin Varyans Analizi Sonuçlarının Tartışılması:

Daha önce Yöntem bölümünde de değinildiği gibi çalışmada, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı temel alınarak hazırlanmış olan iki senaryo bulunmaktadır. Bunlardan, Senaryo A, saldırgan olduğu çok da açık olmayan bir sürücüyü karşılık olarak kişinin saldırgan tepkileri, Senaryo B ise saldırgan olduğu açıkça belli bir sürücünün davranışına misilleme olarak kişinin saldırgan tepkileri hakkındadır. Bu iki senaryo için de Planlanmış Davranış Kuramını oluşturan kavramlar olan, tutum, sosyal normlar, algılanan davranışsal kontrol, duygusal tutum ve niyet boyutlarına ilişkin olarak sürücülere bazı sorular sorulmuştur.

Senaryolarla ilgili bulgular genel olarak değerlendirildiğinde, hiç bir analizde ortak etkinin anlamlı olmadığı göze çarpmaktadır. Diğer bir deyişle, şehiriçi ve şehirlerarası araç kullananların, senaryonun türüne göre farklı yanıt vermedikleri anlaşılmıştır. Bu bulgu, senaryolara anlam yükleme, saldırgan davranış gösterme veya buna maruz kalma yönünden şehiriçinde ve şehirlerarası yolda araç kullanan sürücülerin farklı olmadıklarına işaret etmektedir.

Bulgular değerlendirildiğinde, “davranışa karşı tutum” puanında sürücü türü ve senaryo türü değişkenlerinin temel etkisi olduğu bulunmuştur. Sonuçlara göre, senaryo türü etkisinden bağımsız olarak, şehir içi araç kullanan sürücülerin, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerine göre davranışa karşı olumlu tutum puanlarının daha yüksek olduğu bulunmuştur. Diğer deyişle, şehir içi araç kullanan sürücüler için Senaryo A ve Senaryo B'deki gibi “bir anlamda saldırgan” davranmak, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerine göre daha çok tatmin etmekte, daha çok hoşlanılacak bir durum, yararlı ve iyi bir davranış olarak görülmektedir. Dolayısıyla, şehir içinde araç kullanan sürücüler, saldırgan davranış göstermeyi daha onaylayıcı davranmaktadırlar. Bu durum, bu sürücülerin, daha dürtüsel davranışlarıyla tutarlık göstermekte; kendini kontrol yönünden şehir içinde araç kullananların daha olumsuz tutumlara sahip olduğuna işaret etmektedir. Bunun yanı sıra, aynı analiz sonuçları, senaryo farkını da göstermektedir. Buna göre, başka bir sürücünün saldırgan davranışlarına maruz kaldıktan sonra saldırganca davranışlar göstermek (senaryo B), doğrudan saldırganca tepkiler göstermekten (senaryo A) daha olumlu değerlendirilmektedir. Gerçi bu analizde ortak etki anlamlı değildir ancak ortalamalar izlendiğinde, tutarlı biçimde sürücü türü yönünden fark olduğu ve genelde, şehir içi araç kullananların daha onaylayıcı tutuma sahip oldukları göze çarpmaktadır. Bu durumda temel etkilerdeki farkın kaynağı olarak, düzenli biçimde şehir içi ve şehirlerarası araç kullanan sürücülerin senaryolara göre paralel biçimde değişen yanıtlarını görmek mümkündür.

Diğer yandan, ilgili çizelgeden de anlaşılacağı gibi “sosyal normlar” puanında sürücü türü değişkenlerinin temel etkisi anlamlı değildir. Söz konusu değişkenlerin “sosyal normlar” puanı üzerinde ortak etkileri de görülmemektedir. Ancak bu boyutla ilgili ortalamalar çizelgesi incelendiğinde, genel ortlamanın 7.5 civarında olduğu; iki senaryo için ortalamaların ortalaması hesaplandığında da bunun 3.75 yakınlarına düştüğü görülmektedir. Bağımlı değişken ölçümlerinin 6 basamaklı bir ölçek üzerinden alındığı göz önünde tutulursa, tüm grupların, her senaryo için sosyal normlar boyutu ortalamalarının, kararsızlık olarak nitelendirilebilecek bir aralığa rastladığı anlaşılmaktadır. Bu analizin bulguları, başka bir insanın bireyin kendisini nasıl değerlendirebileceği konusunda belirginleşmiş bir tutum bulunmadığına işaret etmektedir. Diğer bir deyişle, trafikte saldırgan davranışlara ilişkin algılanan belirginleşmiş bir sosyal baskı, sosyal norm olmadığı söylenebilir. Nitekim, dürtüsel davranışların yüksek olması, planlanmış davranışların azlığı olarak yorumlanırsa, bu bulgular daha anlamlı hale gelebilir. Algılanan davranışsal kontrol boyutuna ilişkin bulgular incelendiğinde ise senaryo türü etkisinden bağımsız olarak, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinin şehiriçi araç kullanan sürücülere göre davranışları üzerinde algıladıkları kontrolün daha yüksek olduğu görülmektedir. Buraya kadar sözü edilen bulgular göz önünde tutulduğunda, kuramın önerilerinin önemli bir destek bulduğu söylenebilir. Gerçekten de aynı senaryolarla ilgili diğer analizlere bakıldığında, dürtüsel davranışların artmasına paralel olarak, hem duygusal hem de niyet boyutunda sürücü türü ve senaryo türü temel etkilerinin anlamlı olduğu görülmektedir. Bu konudaki

bulgular da, şehiriçinde araç kullananların saldırgan davranışlar için daha olumlu tutuma sahip bulduklarını ve bu tür davranışlar gösterme niyetlerinin daha yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Böylece doğrudan eylemde bulunma ve eylemin olası sonuçları hakkında önceden düşünerek eyleme yönelme seçeneklerinin trafik ortamındaki önemi daha da belirginleşmiştir. Bulgular aynı zamanda Parker ve arkadaşlarının (1998) yapmış olduğu çalışmadaki bulguları da destekler niteliktedir. Parker ve arkadaşlarının (1998) yapmış olduğu çalışmada da başka bir sürücünün saldırgan davranışlarına maruz kaldıktan sonra saldırganca davranışlar göstermek (senaryo B), doğrudan saldırganca tepkiler göstermekten (senaryo A) daha olumlu değerlendirilmekte, sosyal normlar, algılanan davranışsal kontrol, davranışa niyet daha olumlu bulunmaktadır.

Bu araştırmanın tüm bulguları dikkate alındığında, psikolojik süreçlerin trafik kazalarında önemli bir rol oynadığı ileri sürülebilir. Sözü edilen psikolojik süreçlerin daha sağlıklı ölçülmesi, bunların değiştirilmesi hakkında yapılacak girişimler ve geleceğe yönelik olarak, trafik eğitiminin verilmesinde, ayrıntılı çalışmalara, yeni araştırmalar, projelere gereksinim olduğu açıktır. Bu nedenle, sürücünün psikolojik açıdan değerlendirilmesini, psikoteknik değerlendirme sürecindeki yetenek değerlendirmesiyle sınırlı, polisiye bir süreç olarak düşünmek yanlıştır. Trafiğin daha düzenli hale gelmesinde her türlü sürecin ele alınıp, incelenmesinin önemi bulunmaktadır. Bu çalışmanın, bundan sonra bu konuda yapılacak araştırmalara ve uygulamalara en önemli katkısı, yüksek sorumluluk altında, şehirlerarası taşımacılık yapan şoförlerin

“güvenli sürücülük tutumları” açısından özellikle hangi boyutlarda değerlendirilmeleri gerektiği konusuna getirdiği katkıdır. Sürücülere yönelik tutum değişikliği programlarında öncelikle hangi tutumlar üzerinde durulması gerektiği konusunda, bu çalışmanın bulgularından faydalanılabilir. Batı ülkelerinde yaklaşık kırk yıldır uygulanan “sürücü davranışı geliştirme programlarının (Kroj ve Dienes, 2001), ülkemize uyarlanması ve Türk sürücüsüne yönelik bir programın geliştirilmesi çalışmalarında, bu araştırmanın bulguları özellikle otobüs şoförleri açısından faydalı olabilir. İleride bu konu ile ilgili yapılacak araştırmalarda, bu çalışmada en etkili olduğu saptanan tutum ölçeklerinin alt boyutları ile farklı sürücü grupları üzerinde çalışmakta fayda olacaktır.

Bu çalışmanın en önemli sınırlılığı örneklemin sadece erkek sürücülerden oluşmasıdır. Ayrıca şehir içi otobüs şoförlüğü yapan sürücülerin örnekleme bulunmaması da bir diğer sınırlılıktır. Dolayısıyla, kadın sürücülerle ve şehir içi otobüs şoförleri ile yapılacak çeşitli çalışmalara ihtiyaç olduğu açıktır.

ÖZET

Yasak, Yeşim, Trafik Kazalarıyla İlişkili Sürücü Tutum ve Davranışları, Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu, VIII-156 s.

Sürücülük davranışlarıyla ilgili en önemli kavramlardan birisi tutum kavramıdır. "Tutum" konusunda yapılan araştırmalardaki temel varsayıma göre, tutumlar davranışları etkilemektedir. Son yıllarda, tutum konusundaki araştırmalar, Fishbein ve Ajzen (1980) tarafından geliştirilmiş olan Planlanmış Davranış Kuramından etkilenmişlerdir. Bu kuramdan, günümüzde, pek çok trafik davranışını açıklamakta yararlanılmaktadır.

Ülkemizde yolcu taşımacılığı çok büyük ölçüde otobüs ağırlıklıdır. Dolayısıyla, diğer sürücülere göre şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri daha fazla sorumluluk ve yüksek risk altında olduklarından, sürücülük yetenekleri, kişiliği ve trafiğe ilişkin tutumlar açısından daha olumlu özelliklere sahip olmak durumundadırlar.

Bu çalışmanın amacı, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförleri ile şehir içi araç kullanan sürücülerin, sürücü tutum ve davranışları; kazaya karışmada ve kural ihlali yapmada önemli bir özellik olan risk alma eğilimi açısından farklılık gösterip göstermediklerinin incelenmesidir. Araştırmaya, şehirlerarası araç kullanan 284 otobüs şoförü ve karşılaştırma grubu olarak, çoğunlukla şehiriçi araç kullanan, taksi, minibüs, servis aracı ve özel otomobil kullanan 260 sürücü katılmıştır. Ölçme aracı olarak, Sürücü Davranışı Envanteri (SDE) (Yiğit-Işık ve Yasak; 1997), Risk Alma İsteği Ölçeği (RAÖ) (Yasak ve Öz, 1997) ve bu çalışma kapsamında ülkemizde ilk kez kullanılan, Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası (Parker, West, Stradling ve Manstead, 1995) kullanılmıştır.

Uygulanan istatistiksel analizler sonucu elde edilen bulgulara göre, şehiriçi araç kullanan sürücülerin risk alma isteği puanları, hem fiziksel, sosyal ve maddi risk alma isteği olarak hem de toplam risk alma isteği puanı olarak, şehirlerarası araç kullanan sürücülere göre daha yüksek bulunmuştur. Ayrıca bulgular, şehirlerarası araç kullanan otobüs şoförlerinin diğer sürücülere göre, daha az saldırgan sürücülük eğilimine sahip olduklarını, daha az kural ihlallerine ilişkin tutumlara sahip olduklarını, daha az ihmal ve hatalar yaptıklarını, daha az trafik öfkesi yaşadıklarını, kendilerini ortalama bir Türk sürücüsüne göre daha ihtiyatlı ve daha yetenekli gördüklerini göstermektedir.

Bu çalışmadan elde edilen bulgular, kuramsal yaklaşım çerçevesinde ve daha önce yapılan araştırmalar da dikkate alınarak, tartışılmıştır.

SUMMARY

Yasak, Yeşim, Driver Attitudes and behavior Related to Traffic Accidents,
Doctoral Thesis, Adviser: Prof. Dr. Selim Hovardaoğlu, VIII-156 pp.

One of the most important concept is attitude which is related to driver behaviors. According to main assumption of attitude research, attitudes effect the behaviors. Recent attitude research are influenced by Theory of Planned Behaviour (TPB). According to some researchers, several traffic behaviors can be explained by TPB.

Interurban passenger transport is mainly by bus in Turkey. Therefore, compare to other drivers, interurban bus drivers must have positive attitudes and behaviors regarding traffic rules. In general, bus drivers have a high accident liability due to their large exposure to traffic. Besides they have to steer heavy vehicles, as far as passenger transport is concerned they also have to transport people. This combination of higher accident liability on one hand and higher responsibility on the other hand makes it necessary that bus drivers have to fulfill higher requirements regarding their fitness to drive as well.

The aim of this study is to investigate the bus drivers' attitudes and behaviors regarding traffic as well as willingness to risk taking compare to other drivers. The sample of this study consisted of 284 interurban bus drivers and 260 other drivers who drive taxi, minibus, and otomobile. Driver Behaviors Inventory (Yiğit-Işık & Yasak, 1997), Willingness to Take Risk (Yasak & Öz, 1997), and Manchester Driver Behaviour Questionnaire (Parker, West, Stradling ve Manstead, 1995) were used as measurement tools.

According to the results significant differences were found between interurban bus drivers and other drivers. Compare to other drivers, bus drivers had low risk taking scores. Furhermore they have positive attitudes towards traffic rules more than other drivers.

The findings obtained from this research were discussed from a theoretical perspective and by taking the previous research into consideration.

KAYNAKLAR

- Aberg, L. (2001). Attitudes. Dalarma University, Sweden. Internet metni.
- Aberg, L. (1996a). The role of perceived risk of detection in the Theory of Planned Behavior. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.
- Aberg, L. (1996b). Attitudinal research in traffic psychology. News From EFPPA, 10 (1/2), 9-10.
- Aberg, L., & Forward, S. (1996). Measuring attitudes and behaviour using the Theory of Planned Behavior. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.
- Ajzen, I. (1988). Attitudes, personality, and behavior. Milton Keynes, UK: Open University Press.
- Ajzen, I. (1987). Attitudes, traits and action: Dispositional prediction in personality and social psychology. Advances in Experimental Social Psychology, 20, 1-15.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). Understanding attitudes and predicting social behavior. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Aruoba, O. (1996). Otomobil ya da at, ot ve ok üzerine. FOL, 3, 4-7.

- Assum, T. (1997). Attitudes and road accident risk. Accidents Analysis and Prevention, (29) 2, 153-159.
- Baxter, J.S., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Campell, K.A., Reason, J.T. & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behaviour. British Journal of Psychology, 81, 351-360.
- Berg, H.Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. An Interview Study, VTI Rapport 389A, Swedish Road and Transport Research Institute.
- Blasco, R.D. (1995). Trafik psikolojisi ve yol güvenliği: İspanya örneği. (Çev.) Yeşim Yasak. Türk Psikoloji Bülteni, 3, 18-21.
- Bristow, J., Kirwan, B. & Taylor, D.H. (1982). Cognition and affect in measures of driving style. Ergonomics, 25 (10), 935-940.
- Bukasa, B., Wenninger, U., & Yasak, Y. (2000). Workshop on driver selection. XI. Ulusal Psikoloji Kongresi, 18-19 Eylül 2000, Ege Üniversitesi, İzmir.
- Carbonell, E., Tejero, P., & Canet, F. (1996). An alternative methodological approach to asses some of the hypotheses of the Theory of Reasoned Action when applied to drinking-driver intention. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.

Cogito. (2000). Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi. 24, 189.

Corfitsen, M.T. (1989). Fatigue in multiple-car fatal accidents. Forencis Science International. 40 (2). 161-169.

Cutler, B.L., Kravitz, D.A., Cohen, M., & Schinas, W. (1993). The Driving Appraisal Inventory: Psychometric Characteristics and Construct Validty. Journal of Applied Social Psychology. 23 (15), 1196-1213.

Dedeoğlu, B. (1996). Ölümlle sonuçlanan trafik kazalarına ilişkin veriler ve değerlendirmeler. Karayollarında Denetimin Caydırıcılığı Trafik Sempozyumu, 9-30. İstanbul: Galatasaray Üniversitesi Yayınları:4.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E.R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. Psychological Reports, 74, 83-91.

Donovan, J. E. (1993). Young adult drinking-driving: Behavioral and psychosocial correlates. Journal Study Alcohol. 54 (5), 600-613.

EGM İstatistik Bülteni, (2001). Emniyet Genel Müdürlüğü Yayınları. Ankara.

Ertübey-Kurt, C. (1988-1989). Şöförlerin kaza yapma eğilimlerine ilişkin bir araştırma. Psikoloji Seminer Dergisi, (6-7), 99-102, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayını, İzmir.

Fishbein, M., & Ajzen, I. (1980). Understanding attitudes and predicting social behavior. Englewood-Cliffs, NJ: Prentice Hall.

- Foot, H. C., & Chapman, A. J. (1982). Road safety and driver behaviour. Ergonomics, 25 (10), 863-865.
- Forward, S. (1994). Theoretical models of attitudes and the prediction of drivers' behaviour. Uppsala Psychological Reports, No. 434. Department of Psychology, Uppsala University, Sweden.
- Fuller, B. R. (1984). A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance. Ergonomics, 27 (11), 1139-1155.
- Furnham, A., & Saip, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. Person. Individ. Diff. 14 (2), 329-336.
- Gamgam, Z., & Aslan, A. (1994). Türkiye genelindeki 1992 yılı trafik kaza istatistikleri ve değerlendirilmesi. Trafik Planlaması ve Uygulaması, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması ABD Gazi Üniv., Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gregersen, N. P. (1995). Prevention of road accidents among young novice car drivers. Linköping University Medical Dissertations, No. 444, Department of Community Medicine, Faculty of Health Sciences, and Swedish Road and Transport Research Institute (VTI), Linköping, Sweden.
- Gregersen, N. P., Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. Accident Analysis and Prevention, 26 (3), 297-303.

- Hatakka, M. (2000). What makes a good driver?-The hierarchical approach. DAN-Report: Results of EU-Project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers. G. Bartl (ed.). Vienna: Austrian Road Safety Board.
- Hisli-Şahin, N. (1998). Stres, iletişim ve toplam kalite yönetimi. Hava Kuvvetleri Komutanlığı. Personel Faaliyetlerinde Toplam Kalite Yönetimi. Ankara.
- Hoedemaeker, M. (1996). Drivers' needs and behaviour. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.
- Hovardaoğlu, S. (1997). "Trafik kurallarına uymam çünkü haklıyım": Sürücü davranışlarına sosyal psikolojik bir bakış-1. 3P, 5 (3), 188-196.
- Job, R. F. (1990). The application of learning theory to driving confidence: The effect of age and the impact of random breath testing. Accident Analysis and Prevention, 22 (2), 97-107.
- Kağıtçıbaşı, Ç. (1999). Yeni insan ve insanlar. İstanbul: Evrim Yayınevi.
- Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A., & Peraaho, M. (2000). Driver behaviour as a hierarchical system. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.

- Kroj, G., & Dienes, E. (2001). Driver improvement. Traffic psychology today. Pierre-Emmanuel Barjonet (ed.), Massachusetts: Kluwer Academic Publishers. 165-179.
- Kroj, G., & Utzelman, H. D. (1996). Selection, improvement, and rehabilitation. News From EFPPA, 10 (1/2), 19-20.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1996). Impression management and self-deception in traffic behavior inventories. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. Transportation Research Part F 1, (2), 107-121.
- Lajunen, T. (1999). The role of personality characteristics in traffic accident liability: Research findings and methodological considerations. Türk Psikoloji Yazıları, 2 (4), 83-96.
- McKenna, F. (1982). The human factor in driving accidents an overview of approaches and problems. Ergonomics, 25(10), 867-877.
- McMillan, D. L., Pang, M. G., Wells-Parker, E., & Anderson, B. J. (1991). Behavior and personality traits among DUI arrestees, nonarrested impaired drivers, and nonimpaired drivers. International Journal of Addiction, 26 (2), 227-235.

Morelock, S., Hingson, R.W., Smith, R.A., Lederman, R.I. (1985). Public Health Report (United States), 100 (4), 357-363.

Mc Murdo, G. (2000). Kenti sürmek. Kemal Atakay (çev.), Cogito, 24, 183-201.

Parker, D., Manstead, A.S.R., & Stradling, S.G. (1995). Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. British Journal Social Psychology, 34, 127-137.

Parker, D., Reason, J. T , Manstead, A. S. R., & Stradling, S.G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. Ergonomics, 38 (5), 1036-1048.

Parker, D., West, R., Stradling, S., & Manstead, A.S.R. (1995). Behavioral characteristics and involvement in different types of traffic accident. Accident Analysis and Prevention, 27 (4), 571-581.

Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G. & Reason, J.T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. Accident Analysis and Prevention, 24 (2). 117-131.

Parker, D., Lajunen, T., & Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. Transportation Research Part F 1, 11-24.

Rajalin, S. (1994). The connection between risky driving and involvement in fatal accidents. Accident Analysis and Prevention, 26 (5), 555-562.

Ranney, T. A. (1994). Models of driving behaviour: A review of their evolution. Accident Analysis and Prevention. 26(6). 733-750.

Reason, J.T, Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? Ergonomics. 33, 1315-1332.

Rimmö, P. (2000). A four factor model of self-reported aberrant behaviour. International Conference on Traffic and Transport Psychology-ICTTP2000, Bern, Switzerland.

Rothengatter, J. A., & Manstead, A. S. R. (1996). The role of subjective norm in predicting the intention to commit traffic law violations. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 22-25 May, 1996, Valencia, Spain.

Schmidt, L. (1986). Questionnaire Assessing Willingness to Take Risks (FRF) (based on D.N. Jackson & P. Schwenkmezger) Test Manual.

Shinar, D. (1978). Psychology on the road. The human factor in traffic safety. Chichester: John Wiley & Sons Ltd.

Simonet, S., & Wilde, G.J.S. (1997). Risk: Perception, acceptance and homeostasis. Applied Psychology: An International Review. 46, (3), 235-252.

Stelmach, G.E., & Nahom, A. (1992). Cognitive-motor abilities of the elderly driver. Human Factors. 34 (1). 53-65.

Stradling, S. G., & Parker, D. (1996). Violations on the road: Bad attitudes make bad drivers. Paper presented on Symposium on "Attitudes and Values Concerning Road Safety, International Conference on Road Safety in Europe", 9-11 September 1996, Birmingham, UK

Stradling, S. G., Manstead, A. S. R., & Parker, D. (1991). Motivational correlates of violations and errors on the road. Proceedings of the General Accident plc/Economic and Social Research Council and Transport and Road Research Laboratory Conference for Driver Behavior Researchers, Manchester University. Manchester, UK.

Sullman, M.J.M., Meadows, M.L., & Pajo, K. (2000). Errors, lapses and violations in the drivers of heavy vehicles. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.

Summala, H. (1988). Risk control is not risk adjustment: the zero risk theory of driver behaviour and its implications. Ergonomics. 31.(4), 491-506.

TBMM Trafik Komisyonu Raporu. (2000). 10/139, 14, 126, 132 ve 133 Esas Numaralı Meclis Araştırma Komisyon Raporu. 21. Dönem, 3. Yasama Yılı. Ankara

Trafik İstatistik Yıllığı. (1999) Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı. Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü basımevi.

Thompson, S.J., Fraser, E.J. & Howarth, C.I. (1985). Driver behaviour in the presence of child and adult pedestrians. Ergonomics. 28 (10). 1469-1474.

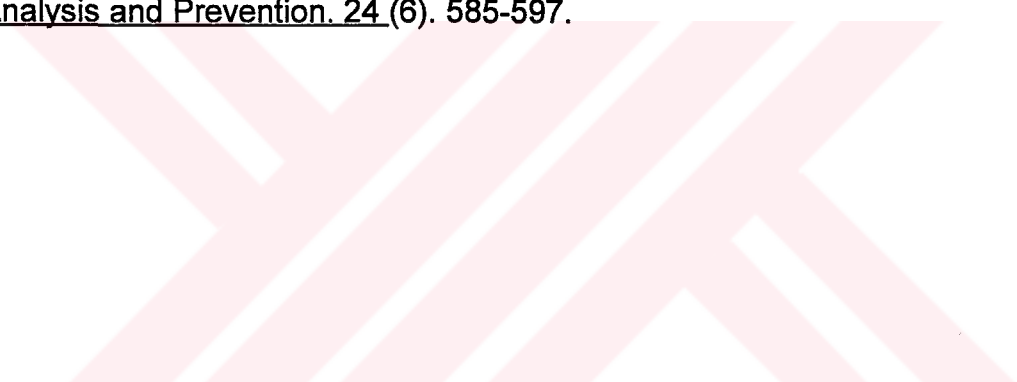
Yasak, Y. (1998). Türk psikolojisi için yeni bir çalışma alanı: Trafik Psikolojisi. 9. Ulusal Psikoloji Kongresi-Bilimsel Çalışmalar. 605-608. 12-20 Eylül 1996, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul. Ankara: Türk Psikologlar Derneği yayınları, No:15.

Yasak, Y. (1999). Ülkemizdeki trafik sorununa yeni bir çözüm yolu: Trafik psikolojisi, sürücü tutum ve davranışları ve psikoteknik değerlendirme. Trafik Hizmetleri Açısından Ulaşım Sektörünün Geleceği – Bildiriler. 216-221. Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, No:636, Ankara: Plaka Matbaacılık Tic. ve San. A.Ş.

Yasak, Y., & Öz, A. (1997). A pilot study to investigate willingness to take risk in various drivers. Fifth European Congress of Psychology, 6th-11th July 1997, Dublin.

Yasak, Y. (1997). Şoförlük bir sanat ise... Şoför ve Trafik Dergisi, Nisan sayısı, 20-21.

Yiğit-Işık, İ., & Yasak, Y. (1997). Driver Behaviour Profile in Turkey: Relationship between driver behaviour and risk taking. 6th International Workshop "Driver Improvement" (DI 97), October 20-22, Berlin, Germany.

- West, R., & Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. Applied Psychology: An International Review, 46 (3), 253-264.
- Wilde, G.J.S. (1994). Risk homeostasis theory and its promise for improved safety. Challenges to Accident Prevention: The issue of risk compensation behaviour. 9-24. Rüdiger M. Trimpop, & Gerald J.S. Wilde (eds.). Groningen: STYX Publications.
- Zaidel, D.V. (1992). A modeling perspective on the culture of driving. Accident Analysis and Prevention. 24 (6). 585-597.
- 

EKLER

Ek 1

Çizelge I. Sürücülük Yeteneği Ölçeği (SYÖ) Varimax Rotasyonuna Göre Temel Bileşenler Analizi Sonuçları

| Madde | Faktör 1 | Faktör 2 | Faktör 3 |
|---|----------|----------|----------|
| 7. Trafik kurallarına uymak | .71 | | |
| 10. Trafikte diğer sürücülerle uyumdan kaçınmak | .52 | | |
| 20. Öndeki araçla takip mesafesini korumak | .73 | | |
| 24. Hız sınırlarına uymak | .80 | | |
| 25. Gereksiz risklerden kaçınmak | .72 | | |
| 26. Diğer sürücülerin hatalarını soğukkanlılıkla karşılamak | .50 | | |
| 27. Trafik ışıklarına titizlikle / dikkatle uymak | .75 | | |
| 28. Sadece yasal park yerlerini kullanmak | .68 | | |
| 1. Arabayı rahat bir şekilde kullanmak (yoğun bir trafikte) | | .42 | |

Çizelge II. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği (THAÖ) Varimax Rotasyonuna Göre Temel Bileşenler Analizi Sonuçları

| Madde | Faktör 1 | Faktör 2 | Faktör 3 | |
|---|---------------------------|----------|----------|-------|
| 7. Her yolculuğu mümkün olduğunca huzurlu ve sakin kılmaya çalışırım. | .66 | | | |
| 8. Süratli araba kullanmayı hiç de heyecan verici bulmuyorum. | .64 | | | |
| 9. Hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam. | .72 | | | |
| 10. Kurallara harfi harfine uyararak araba kullanırım. | .63 | | | |
| 11. Bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşamadan olur. | .71 | | | |
| 14. Riske girmek hiçbir zaman eğlenceli değildir | .72 | | | |
| 18. Trafik ışıklarında ilk kalkanın kim olduğu hiç önemli değildir. | .54 | | | |
| 19. Daha az kaliteli bir araba beni geçerse, hiçbir şekilde rahatsız olmam. | .69 | | | |
| 20. Hiçbir zaman diğer sürücülerle, kendi sürücülük yeteneklerimi karşılaştırmam. | .70 | | | |
| 24. Korkutucu manevralar yapmaktan kaçınırım. | .68 | | | |
| 1. Hızlı gitmekten zevk alırım. | | .61 | | |
| 3. Diğer sürücülerini aldatmaktan büyük bir haz alırım. | | .33 | | |
| 4. Kuyruğa takılmış arabaları geçerken kendimi iyi hissederim. | | .40 | | |
| 12. Araba kullanırken bana en çok heyecan veren şey en yüksek hıza çıkabilmektir. | | .66 | | |
| 16. Bir arabanın sınırlarını zorlamaktan zevk alırım. | | .70 | | |
| 17. Araba kullanmanın heyecan verici olması benim için önemlidir | | .48 | | |
| 21: Süratli araba kullanmak bana çocukça bir heyecan verir | | .54 | | |
| 22. Araba kullanırken riskler almak, bana zevkle ve korkuyla karışık bir heyecan verir | | .65 | | |
| 26. Her zaman hızlıyım. | | .70 | | |
| 27. Kendimi diğer sürücülerini geçmeye çalışırken bulurum. | | .63 | | |
| 5. Araba kullanırken kendimi güçlü hissederim. | | | .72 | |
| 6. Acemi sürücülere, nasıl araba kullanılacağını göstermek hoşuma gider. | | | .71 | |
| 13. Güçlü bir arabaya sahip olmanın tek anlamı onu tam kapasite kullanmaktır | | | .53 | |
| 15. Ben gerçekten kurnaz bir sürücüyüm | | | .43 | |
| 23. Güçlü /kaliteli bir arabanın direksiyonunda görülmekten zevk alırım. | | | .29 | |
| 25. Trafik kuralları araba kullanmanın tüm zevkini alıp götürür. | | | .30 | |
| | Özdeğer | 4.68 | 3.82 | 2.12 |
| | Açıklanan Varyans Yüzdesi | 17.33 | 14.15 | 7.86 |
| | Toplamlı Yüzde | 17.33 | 31.48 | 39.33 |

Çizelge III. Sürücü Davranışı Ölçeği (SDÖ) Quartimax Rotasyonuna Göre Temel Bileşenler Analizi Sonuçları

| Madde | Faktör 1 | Faktör 2 |
|--|----------|----------|
| 1. Sağa dönmek için sinyal verdiğini farketmediğiniz birini geçmeye çalışmak. | .44 | |
| 2. Göbeğe ya da kavşağa yaklaşırken yanlış şeride girmek. | .52 | |
| 3. "Yol ver" işaretini kaçırmak ve geçiş hakkı olan araçlara çarpmayı kıl payı | .68 | |
| 4. Yanlış şeride ilerlemek. | .52 | |
| 5. Ana yoldan tali yola dönerken, yayaların karşıdan karşıya geçtiklerini farkedememek. | .61 | |
| 6. Yanlış şeride ilerlemek. | .40 | |
| 7. Yanlış şeride ilerlemek. | .40 | |
| 8. Yoğun trafikte ağır ağır giderken, trafiğin genel akışına öylesine dikkatinizi verirsiniz ki, neredeyse öndeki araca çarparsınız. | .52 | |
| 9. Geri geri giderken daha önce farketmediğiniz bir şeye çarpmak | .65 | |

Çizelge IV. Trafik Öfkesi Ölçeği (TÖÖ) Varimax Rotasyonuna Göre Temel Bileşenler Analizi Sonuçları

| Madde | Faktör 1 | Faktör 2 | Faktör 3 | |
|---|---------------------------|----------|----------|-------|
| 1. Yeşil ışık yandığı halde önünüzdeki araç hareket etmiyor. | .64 | | | |
| 3. Caddenin ortasında ağır ağır yürüyerek sizin de yavaşlamanıza neden olan bir yaya var. | .59 | | | |
| 4. Sol şeritte çok yavaş giden bir sürücü var ve trafiği aksatıyor. | .66 | | | |
| 6.Önünüzdeki sürücü, sürekli bir sağ, bir sol şeride geçerek, zikzaklar çiziyor. | .55 | | | |
| 8. Biri önünüze geçip park etmek için beklediğiniz yere park ediyor | .61 | | | |
| 9. Biri trafik akışına göre çok yavaş gidiyor | .58 | | | |
| 10. Virajlı bir yolda, bir araç yavaş gidiyor ve diğer sürücülere geçiş hakkı tanımıyor. | .56 | | | |
| 14. Gece karşıdan gelen araç farlarını kısmıyor. | .66 | | | |
| 15. Gece, arkanızdaki araç, uzun farlarını yakmış geliyor. | .68 | | | |
| 17. Geçmeye çalıştığınız biri hızını arttırdı. | .60 | | | |
| 18. Biri yavaş park ediyor ve trafiği tikiyor. | .44 | | | |
| 19. Trafik sıkışıklığında takılıp kaldınız. | .53 | | | |
| 20. Arkanızda kimse yokken biri sola ayrılıp, önünüze geçti. | .38 | | | |
| 22. İşaretlenmemiş derin bir çukura girdiniz. | .50 | | | |
| 28. Bir motorsikletli şeridin ortasından gidiyor ve trafiği yavaşlatıyor | .55 | | | |
| 2. Biri yolun şartlarına göre çok hızlı gidiyor. | | .67 | | |
| 5. Arkanızdaki sürücü sizi çok yakın takip ediyor. | | .53 | | |
| 7. Biri otoyolda sizi sollayıp, önünüzü kesiyor | | .40 | | |
| 12. Biri, karşıyızdan gelen araca hiç aldırmadan sizi solluyor. | | .64 | | |
| 13. Biri, kırmızı ışıkta ya da dur işaretinde geçti. | | .74 | | |
| 25. Biri hız limitinin üstünde gidiyor. | | .68 | | |
| 21. Biri araba kullanış biçiminize el kol hareketleriyle küfrediyor. | | | .29 | |
| 24. Biri araç kullanma tarzınıza korna çaldı. | | | .68 | |
| 26. Taşdığı yük etrafa saçılan bir kamyonun arkasından gidiyorsunuz. | | | .45 | |
| 27. Biri araba kullanışınıza bağırarak tepki gösterdi. | | | .54 | |
| 30. Çok kötü egzoz dumanı çıkaran bir aracın arkasından gidiyorsunuz. | | | .48 | |
| 31. Önünüzde giden bir kamyonun aracınızın camına kum ve toz savruluyor. | | | .51 | |
| 32. Çevrenizi görmenizi engelleyen büyük bir kamyonun arkasından gidiyorsunuz. | | | .62 | |
| 33. Yol yapım çalışması ve geçici yola rastladınız | | | .68 | |
| | Özdeğer | 7.04 | 4.17 | 3.97 |
| | Açıklanan Varyans Yüzdesi | 24.29 | 14.37 | 13.68 |
| | Toplamlı Yüzde | 24.29 | 38.65 | 52.33 |

Çizelge V. Genel Öfke Ölçeği (GÖ) Quartimax Rotasyonuna Göre Temel Bileşenler Analizi Sonuçları

| Madde | Faktör 1 | Faktör 2 | |
|--|---------------------------|----------|-------|
| 1. Bir şeyi istediğim zaman ne gerekiyorsa yapmalıyım. | .38 | | |
| 2. Karşıma çıkan her türlü sorunla başedebilirim. Bu nedenle sonuçta neyle karşılaşacağım konusunda endişelenmem. | .40 | | |
| 3. Hayat vahşi bir orman gibidir ve yalnızca güçlüler ayakta kalabilir. | .48 | | |
| 4. Eğer insanlar kendilerine dikkat edemiyorlarsa / koruyamıyorlarsa, bu onların sorunudur. | .43 | | |
| 5. Zayıf insanlar başlarına geleni hak ederler. | .63 | | |
| 6. Ben özel bir insanım ve özel davranılmayı hak ediyorum. | .64 | | |
| 7. Yalnızca benim kadar zeki insanlar beni anlayabilirler. | .69 | | |
| 8. Başkaları için konmuş kurallara uymak zorunda değilim. | .59 | | |
| 9. İnsanlar sahip oldukları zenginliği ve saygınlığı hak etmiyorlar. | .44 | | |
| 10. Konumum (statüm) nedeniyle bana saygı göstermeyen kişiler cezalandırılmalıdırlar. | .54 | | |
| 11. İnsanların eleştirici, umursamaz ya da reddedici olduğunu düşünürüm. | .51 | | |
| 12. Daha alt düzeyde olduğunu düşündüğüm insanlarla muhatap olmak berbat bir şey olmalı. | .52 | | |
| 13. İnsanlar bana yakın olurlarsa "gerçek beni" görürler ve beni reddederler | .44 | | |
| 14. Dikkat çekeceğim durumlardan kaçınmalıyım. Bir kenarda sessiz kalmak daha iyidir. | | .39 | |
| 15. Akıldan beni rahatsız eden, hoş olmayan bir şey geçerse, unutmaya çalışmalıyım ya da dikkatimi başka şeylere vermeliyim. Örneğin, bir şeyler içmeliyim ya da televizyon izlemeliyim. | | .55 | |
| 16. Her zaman, özellikle kötü birşeyler olduğunda, etrafımda bana yardımcı olmaya hazır biri olmalıdır. | | .43 | |
| 17. Kendi başıma karar veremem. | | .22 | |
| 18. Bana destek olan ve yardım eden insanları üzecek hiç bir şey yapmamalıyım. | | .69 | |
| 19. Hayatta başıma gelebilecek en kötü şey terk edilmektir. | | .74 | |
| 20. Eğer sevilmiyorsam, mutsuzumdur. | | .67 | |
| | Özdeğer | 3.84 | 2.42 |
| | Açıklanan Varyans Yüzdesi | 19.22 | 12.09 |
| | Toplamlı Yüzde | 19.22 | 31.31 |

EK 2

SÜRÜCÜLÜK ENVANTERİ

Bu ankette, insanların nasıl araç kullandıkları ile ilgili bazı sorular bulunmaktadır. Lütfen her bir soruyu dikkatle okuduktan sonra dürüstçe cevaplayınız. Soruların doğru ya da yanlış yanıtları yoktur. Sizin gerçekten ne düşündüğünüz önemlidir. Bu nedenle lütfen soruları içtenlikle cevaplayınız. Her bir soru için bir kaç saniyeden fazla zaman harcamaya gerek yoktur. Her anket ya da soru grubunun başındaki açıklamayı dikkatle okuyun. Anketleri bu açıklamalara uygun olarak cevaplayınız. Eğer işaretlediğiniz cevabınızı değiştirmek isterseniz, cevabınızın üstünü çizin ve tercih ettiğiniz cevabı verin. Eksik doldurulmuş, bazı maddeleri boş bırakılmış anketleri araştırmada kullanmak mümkün değildir. Bu nedenle lütfen, hiç bir maddeyi cevapsız bırakmayınız.

Ankete verdiğiniz bütün cevaplar gizli tutulacaktır. Sonuçlar genel olarak değerlendirilecek, kişi bazında değerlendirme yapılmayacaktır. Bu nedenle isminizi yazmanıza gerek yoktur.

Değerli katkılarınızdan dolayı çok teşekkür ederiz.

1. Cinsiyetiniz : Kadın Erkek
2. Yaşınız : _____
3. Eğitim düzeyiniz :
a) Okur yazar b) İlkokul c) Ortaokul d) Lise e) Üniversite
4. Mesleğiniz : _____
5. Yaşadığınız yer :
a) İl b) İlçe c) Köy
6. Kullandığınız taşıt türü:
a) otomobil b) ticari taksi c) minibüs
d) otobüs e) kamyon f) servis aracı
7. Kullandığınız araç size mi aittir?
a) evet b) hayır
8. Sürücülük türü : a) Ticari (profesyonel)
b) Özel
9. Kaç yıllık aktif sürücüsünüz (araç kullandığınız süreyi düşününüz) _____

AŞAĞIDAKİLERİ NE SIKLIKLA YAPARSINIZ?

Kimse mükemmel değildir. En iyi sürücüler de hata yapar, akılsızca şeyler yaparlar ya da kurallardan bazen birini bazen diğerini uygularlar. Bazen bu davranışlar önemsizdir fakat bazen o an için tehlike yaratmasalar bile potansiyel olarak tehlikelidirler. Lütfen aşağıda belirtilen maddelerin her birinin NE SIKLIKLA başınıza geldiğini, her maddenin karşısındaki uygun yeri işaretleyerek belirtiniz. Karar verirken, geçen yıl nasıl araba kullandığınızı düşünebilirsiniz. Cevabınızı her sütundaki kutulardan sadece birini işaretleyerek veriniz. Bu kutuların değerleri 0 ile 5 arasındadır.

Bu değerlerin anlamları aşağıdadır:

0=Hiçbir zaman 1=Oldukça nadir 2=Ara sıra
3=Oldukça sık 4=Sıklıkla 5=Hemen her zaman

Lütfen unutmayın, cevaplarınıza göre sizi herhangi bir değerlendirmeye tabii tutmayacağız ve sizden kusursuz cevaplar beklemiyoruz. Sadece en iyi tahmininizi ve içinizden geçen gerçek düşünceleri bekliyoruz. Lütfen maddeler üzerinde çok fazla oyalanmayın.

Aşağıdaki maddeleri ne kadar sıklıkla yapıyorsunuz?

| Her maddenin cevabını karşısındaki sütuna işaretleyin | Hiçbir zaman | | Hemen her zaman | | | | |
|--|--------------|---|-----------------|---|---|---|--|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 1. Sağa dönmek için sinyal verdiğini farketmediğiniz birini geçmeye çalışmak. | | | | | | | |
| 2. Göbeğe ya da kavşağa yaklaşırken yanlış şeride girmek. | | | | | | | |
| 3. "Yol ver" işaretini kaçırmak ve geçiş hakkı olan araçlara çarpmayı kıl payı atlatmak. | | | | | | | |
| 4. İşaretleri yanlış okuyup, göbekten yanlış yola girmek. | | | | | | | |
| 5. Ana yoldan tali yola dönerken, yayaların karşıdan karşıya geçtiklerini farkedememek. | | | | | | | |
| 6. Yol vermesi ya da hızlı gitmesi için öndeki araca selektör yakarak özellikle iyice yaklaşmak. | | | | | | | |
| 7. Otoparkta arabanızı nereye park ettiğinizi unutmak. | | | | | | | |
| 8. Yoğun trafikte ağır ağır giderken, trafiğin genel akışına öylesine dikkatinizi verirsiniz ki, neredeyse öndeki araca çarparsınız. | | | | | | | |
| 9. Geri geri giderken daha önce farketmediğiniz bir şeye çarpmak | | | | | | | |
| 10. Kırmızı ışığın yandığını bildiğiniz halde kavşağı geçmek. | | | | | | | |
| 11. Sola dönerken, iç tarafınızdan gelen bir motorsikletliye neredeyse çarpmak. | | | | | | | |
| 12. Gece geç saatlerde ya da sabahın erken saatlerinde hız sınırlarını dikkate almamak. | | | | | | | |
| 13. Trafik ışıklarını üçüncü viteste geçmeye çalışmak. | | | | | | | |
| 14. Hareket etmeden ya da şerit değiştirmeden önce (ve benzeri durumlarda) dikiz aynanızı kontrol etmeyi ihmal etmek. | | | | | | | |
| 15. Belirli bir sürücü grubuna karşı tepkili olmak ve kızgınlığınızı herhangi bir şekilde belirtmek. | | | | | | | |
| 16. Sol şeritte yavaş giden bir araç yüzünden sabırsız davranarak aracın sağından geçmek. | | | | | | | |
| 17. Önünüzdeki aracı sollarken karşıdan gelen aracın hızını kestirememek. | | | | | | | |
| 18. Silecekleri çalıştırmak isterken, başka bir şeyi çalıştırmak. | | | | | | | |
| 19. Kaygan bir yolda çok hızlı bir şekilde frene basmak ya da kayarak yanlış yola girmek. | | | | | | | |
| 20. "A" istikametine gitmeyi planlarken, "B" daha sık kullandığınız bir yol olduğu için, kendinizi "B" istikametine giderken bulmak. | | | | | | | |
| 21. Yasal alkol limitini aştığınızı bildiğiniz halde araba kullanmak. | | | | | | | |
| 22. Diğer sürücülerle yarışmak. | | | | | | | |
| 23. Henüz geçmiş olduğunuz yolun ayrıntılarını çok iyi hatırlamadığınızı farketmek. | | | | | | | |
| 24. Bir sürücünün davranışına kızıp, dersini vermek için onu kovalamak. | | | | | | | |

ARAÇ KULLANMA TARZI

Sürücülükten, farklı insanlar farklı zevkler alırlar. Aşağıdaki her bir cümleyi okuduktan sonra, her cümleye ne derece katılıp katılmadığınızı belirtin.

Bu derecelendirme şu şekilde düzenlenmiştir:

1=kesinlikle katılmıyorum

2=çok katılmıyorum

3=pek katılmıyorum

4=ne katılıyorum ne katılmıyorum

5= biraz katılıyorum.

6=oldukça katılıyorum

7= Tamamen katılıyorum

Her bir madde için kendinize uygun olanı işaretleyin

| | Kesinlikle katılmıyorum | | | Tamamen katılıyorum | | | |
|--|-------------------------|---|---|---------------------|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. Hızlı gitmekten zevk alırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2. Yol çalışması ya da yollardaki diğer engellerden kaçmak için yolumu değiştirmem. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3. Diğer sürücülerini aldatmaktan büyük bir haz alırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4. Kuyruğa takılmış arabaları geçerken kendimi iyi hissederim. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5. Araba kullanırken kendimi güçlü hissederim. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5. Acemi sürücülere, nasıl araba kullanılacağını göstermek hoşuma gider. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7. Her yolculuğu mümkün olduğunca huzurlu ve sakin kılmaya çalışırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8. Süratli araba kullanmayı hiç de heyecan verici bulmuyorum. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9. Hiç bir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10. Kurallara harfi harfine uyararak araba kullanırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11. Bana göre ideal bir seyahat, huzur dolu, rahat ve diğer sürücülerle herhangi bir zorluk yaşanmadan olur. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12. Araba kullanırken bana en çok heyecan veren şey en yüksek hıza çıkabilmektir. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13. Güçlü bir arabaya sahip olmanın tek anlamı onu tam kapasite kullanmaktır | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14. Riske girmek hiçbir zaman eğlenceli değildir | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15. Ben gerçekten kurnaz bir sürücüyüm | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 16. Bir arabanın sınırlarını zorlamaktan zevk alırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 17. Araba kullanmanın heyecan verici olması benim için önemlidir | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 18. Trafik ışıklarında ilk kalkanın kim olduğu hiç önemli değildir. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 19. Daha az kaliteli bir araba beni geçerse, hiçbir şekilde rahatsız olmam. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 20. Hiçbir zaman diğer sürücülerle, kendi sürücülük yeteneklerimi karşılaştırmam. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 21: Süratli araba kullanmak bana çocukça bir heyecan verir | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 22. Araba kullanırken riskler almak, bana zevkle ve korkuyla karışık bir heyecan verir | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 23. Güçlü /kaliteli bir arabanın direksiyonunda görülmekten zevk alırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 24. Korkutucu manevralar yapmaktan kaçınırım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 25. Trafik kuralları araba kullanmanın tüm zevkini alıp götürür. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 26. Her zaman hızlıyım. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 27. Kendimi diğer sürücülerini geçmeye çalışırken bulurum. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Aşağıda araç kullanırken yaşanabilecek iki ayrı sahne okuyacaksınız. Her iki sahneyi de okuyarak, kendinizi bu senaryolarda tarif edilen şartlar altında araç kullanırken hayal etmeye çalışınız. Senaryoyu okuduktan sonra sorulan soruları uygun numaralı seçeneği yuvarlak içine alarak işaretleyiniz.

SENARYO A

Şehir içinde fazla yoğun olmayan bir trafikte çift yönlü bir yolda araç kullanıyorsunuz. Saat, öğleden sonra 14.45. Hız limiti 40 km. olduğu halde trafik, yaklaşık saatte 48 km hızla akıyor. Ana yolla birleşen bir tali yola yaklaştığınızda, tali yolda bir kırmızı araba beliriyor. Önünüzdeki boşluğa dalıyor ve sizin çok ani bir fren yapmanıza neden oluyor. Kırmızı araba derhal hızlanıyor. Siz, bunun üzerine pilden çıkıyorsunuz ve hızlanıp, onu takip etmeye başlıyorsunuz. Kırmızı arabayı sıkıştırmayı başardığınızda onunla yan yana geliyorsunuz ve camınızı indirerek sürücüsüne hırsıyla el hareketleri yapıyorsunuz ve küfrediyorsunuz.

1. Bu şekilde davranmış olmam...

| | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------|
| Beni çok tatmin eder | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Beni hiç tatmin etmez. |
| Çok yararlıdır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok zararlıdır |
| Çok hoşlanılacak bir durumdur. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç hoş olmayan bir durumdur. |
| Çok iyidir | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok kötüdür |

2. Hayatımda önem verdiğim kişilerden çoğu, benim böyle davranmamış olmam gerektiğini düşüneceklerdir.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

3. Tanıdığım kişilerin çoğu bu davranışımı uygun bulacaktır.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

4. Bu şekilde davranmış olmam ya da olmamam aslında sadece beni ilgilendirir.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

5. Böyle bir durumda davranışlarınızı ne kadar kontrol edebileceğinizi düşünüyorsunuz.

| | | | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|----------------------------|
| Hiç kontrol edemem. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Tamamen kontrol edebilirim |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|----------------------------|

6. Böyle davranmaktan kaçınmak benim için ...

| | | | | | | | |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---------|
| Çok kolay | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok zor |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---------|

7. Böyle davranmış olmak beni...

| | | | | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|----------------------|
| Çok heyecanlandırır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç heyecanlandırmaz |
| Çok gururlandırır. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç gururlandırmaz. |
| Çok rahatsız eder | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç rahatsız etmez |
| Çok utandırır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç utandırmaz. |

8. Gelecekte, araba kullanırken, kendinizi bu şekilde davrandığınız bir durumda bulma olasılığınız nedir?

| | | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Çok büyük bir olasılık | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok küçük bir olasılık |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

9. Senaryoda tarif edildiği gibi bir durumla karşı karşıya kaldığınızda, bu şekilde davranma olasılığınız nedir?

| | | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Çok büyük bir olasılık | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok küçük bir olasılık |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

10. Eğer böyle bir olay başıma gelirse, senaryodaki gibi davranmak niyetindeyim...

| | | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|
| Kesinlikle evet | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle hayır |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|

11. Eğer böyle bir olay başıma gelseydi, ben de aynı şekilde davranırdım.

| | | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|
| Kesinlikle evet | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle hayır |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|

SENARYO B

Şehir içinde, dar bir yolda saatte 45 km. hızla ilerliyorsunuz. Yol boyunca park edilmiş araçlarla; dalları yola sarkan ağaçlarla ve ara sıra virajlarla karşılaşıyorsunuz. Dikiz aynanızdan kırmızı bir arabanın hızla size yaklaştığını farkediyorsunuz. Size doğru yaklaştıkça sürücü sürekli olarak selektör yakıp söndürüyor. Bundan rahatsız olup, fazla hızlanmamaya karar veriyorsunuz. Sonunda kırmızı araba size o kadar yaklaşıyor ki, sürücüyü çok net bir şekilde görebiliyorsunuz. Sürücü, açıkça sizin araba kullanmanızla ilgili bir şeyler söylüyor ve el hareketleriyle sürücülük becerilerinizi küçümsediğini ima ediyor. Ona bir ders vermeye karar veriyorsunuz ve hızınızı yavaş yavaş onun da hızını azaltmak zorunda bırakacak şekilde 25 km'ye kadar düşürüyorsunuz.

1. Bu şekilde davranmış olmam...

| | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------------|
| Benim çok tatmin eder | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Benim hiç tatmin etmez |
| Çok yararlıdır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok zararlıdır |
| Çok hoşlanılacak bir durumdur. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç hoş olmayan bir durumdur. |
| Çok iyidir | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok kötüdür |

2. Hayatımda önem verdiğim kişilerden çoğu, benim böyle davranmamış olmam gerektiğini düşüneceklerdir.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

3. Tanıdığım kişilerin çoğu bu davranışımı uygun bulacaktır.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

4. Bu şekilde davranmış olmam ya da olmamam aslında sadece beni ilgilendirir.

| | | | | | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Kesinlikle katılmıyorum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle katılıyorum |
|-------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

5. Böyle bir durumda davranışlarınızı ne kadar kontrol edebileceğinizi düşünüyorsunuz.

| | | | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|----------------------------|
| Hiç kontrol edemem. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Tamamen kontrol edebilirim |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|----------------------------|

6. Böyle davranmaktan kaçınmak benim için ...

| | | | | | | | |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---------|
| Çok kolay | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok zor |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---------|

7. Böyle davranmış olmak beni...

| | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
| Çok heyecandırır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç heyecandırmaz |
| Çok gururlandırır. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç gururlandırmaz. |
| Çok rahatsız eder | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç rahatsız etmez |
| Çok utandırır | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Hiç utandırmaz. |

8. Gelecekte, araba kullanırken, kendinizi bu şekilde davrandığınız bir durumda bulma olasılığınız nedir?

| | | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Çok büyük bir olasılık | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok küçük bir olasılık |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

9. Senaryoda tarif edildiği gibi bir durumla karşı karşıya kaldığımızda, bu şekilde davranma olasılığınız nedir?

| | | | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|
| Çok büyük bir olasılık | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Çok küçük bir olasılık |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|------------------------|

10. Eğer böyle bir olay başıma gelirse, senaryodaki gibi davranmak niyetindeyim...

| | | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|
| Kesinlikle evet | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle hayır |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|

11. Eğer böyle bir olay başıma gelseydi, ben de aynı şekilde davranırdım.

| | | | | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|
| Kesinlikle evet | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Kesinlikle hayır |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|------------------|

Kendinizi ortalama bir Türk sürücüsüyle karşılaştırdığınızda ne kadar yetenekli buluyorsunuz? Lütfen aşağıda belirtilen durumlarda, diğer sürücülere göre ne kadar iyi araç kullanabileceğinizi tahmin etmeye çalışın.

0 = Çok daha kötü 1= Biraz daha kötü 2= Ne daha kötü ne daha iyi
3= Biraz daha iyi 4= Çok daha iyi

| | Çok daha kötü | | | Çok daha iyi | |
|---|---------------|---|---|--------------|---|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Arabayı rahat bir şekilde kullanmak (yoğun bir trafikte arabacınızı idare etmek) | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Tehlikeli olabilecek durumlardaki sürücülük yeteneğiniz | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Trafikte tehlikeli olabilecek durumları önceden fark etmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Bilmediğiniz bir şehirde araç kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Yayalara dikkat etmek. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Kaygan yolda araç kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Trafik kurallarına uymak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. Kayan arabayı kontrol edebilmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Trafikte karşılaşılabilecek durumları baştan tahmin edebilmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Dikkatli araç kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11. Trafikte belli bir durumla karşılaştığınızda nasıl davranılacağını bilmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Yoğun trafikte kolaylıkla şerit değiştirmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. Reflekslerin iyi olması | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Ani kararlar verilmesi gereken durumlarda ani kararlar vermek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Diğer yaya ve sürücülere dikkat etmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 16. Aracı, gerektiğinde hızlı kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 17. Karanlıkta araba kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 18. Aracı kontrol etmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 19. Trafikte diğer sürücülerle yarışmaktan kaçınmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 20. Öndeki araçla takip mesafesini korumak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 21. Koşullara göre hızı ayarlamak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 22. Sollamak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 23. Gerekli olduğunda kurallara uymaktan vazgeçmek | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 24. Hız sınırlarına uymak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 25. Gereksiz risklerden kaçınmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 26. Diğer sürücülerin hatalarını soğukkanlılıkla karşılamak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 27. Trafik ışıklarına titizlikle / dikkatle uymak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 28. Sadece yasal park yerlerini kullanmak | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |

Lütfen aşağıda belirtilen her durumu araba kullanırken NE SIKLIKLA yaşadığınızı belirtiniz. Kararlarınızı verirken geçen yıl ki sürücülük deneyimlerinizden yararlanabilirsiniz. Yanıtlarınızı her maddenin yanındaki kutulardan sadece birini işaretleyerek veriniz. Her kutuda 0 ile 5 arasında değişen sayılar bulunmaktadır. Bu sayıların anlamları aşağıda belirtilmektedir:

0=Hiçbir zaman 1=Oldukça nadir 2=Ara sıra 3= Oldukça sık 4=Sıklıkla 5=Hemen Her zaman

| | Hiçbir zaman | 1 | 2 | 3 | 4 | Hemen her zaman |
|---|--------------|---|---|---|---|-----------------|
| 1. Diğer sürücüye sinirlenip, aklını başına getirmek niyetiyle onu kovalar mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. Diğer şeride geçmeden önce son ana kadar ileride kapalı olduğunu bildiğiniz bir şeritte kalır mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. Yavaş giden bir aracı ne sıklıkla sollarsınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. Bir kavşaktan sola dönerken, sizin gibi sola dönmeye çalışan, solunuzdaki bir sürücü durup size yol vermek durumunda kalır mı? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5. Size henüz kırmızı yandığı anda karşınızdaki araçlar için "henüz yeşil yanmamıştır" deyip, kavşağı geçmeye çalıştığınız olur mu? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6. Önünüzdeki araca, acil bir durumda duramayacak kadar yaklaşır mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 7. Ne sıklıkla, bir yayayı ya da sürücüyü, sizi rahatsız ettiğini belirtmek için kornayla uyarırsınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 8. Trafik ışıklarında, yanınızdaki sürücüden önce kalkmak için uğraşır mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 9. Sizi sınırlendirdiği için herhangi bir şekilde öfkenizi belli ettiğiniz özel bir sürücü tipi var mı? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 10. Yerleşim yerlerinde hız sınırını aşar mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11. Otobanda hız sınırını aşar mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12. Alkol sınırını aştığınızdan şüphelendiğiniz durumlarda araba kullanır mısınız? | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Aşağıda diğer sürücü ve yayaların sizin davranışlarınızı etkileyebilecek bazı davranışları ve bu davranışlar karşısında sizin olası tepkileriniz bulunmaktadır. Lütfen her cümleyi okuyun ve bu durumların sizi ne kadar kızdıracağını uygun olan kutuyu işaretleyerek belirtiniz. Böyle bir durumda, nasıl tepki vereceğinizi, aşağıda tanımlanmış tepkilere ait numaraları, sağdaki kolona yazarak belirtiniz. Birden fazla sayı yazabilirsiniz.

TEPKİLER

- 1= Hiç tepki vermem
 2= Korna çalar ve/veya selektör yakarım
 3= Diğer yaya / sürücüye el-kol hareketleri yaparım
 4= Küfrederim
 5= Diğer sürücüye dersini vermek için onu çok yakından takip ederim
 6= Aracı durdurup aşağı iner ve tartışmaya başlarım
 7= Arabadan inip, diğer sürücüyle fiziksel bir kavgaya hazırlanırım

Örneğin, önünüzdeki bir aracın, yeşil ışık yandığı halde hareket etmemesi sizi BİRAZ KIZDIRIRSA uygun olan kutuya bir (X) işareti koyunuz. Daha sonra, yukarıda 1'den 7'ye kadar belirtilmiş olan tepkilerden hangisini / hangilerini verdiğinizi düşünün ve yukarıdaki sayılardan uygun olanları en sondaki 'hangi tepkileri verirsiniz' sütununa yazın. Eğer örnekte belirtilen diğer sürücünün davranışı karşısında hem küfredeceğinizi hem de el-kol hareketleri yaparak, tepki vereceğinizi düşünüyorsanız en sağdaki son kutuya 3 ve 4 sayılarını yazın.

ÖRNEK

| | Hiç kızmam | Biraz kızarım | Oldukça kızarım | Çok kızarım | Aşırı derecede kızarım | Hangi tepkileri verirsiniz? |
|--|------------|---------------|-----------------|-------------|------------------------|-----------------------------|
| 1. Yeşil ışık yandığı halde önünüzdeki araç hareket etmiyor. | | X | | | | 3, 4 |

TEPKİLER

- 1= Hiç tepki vermem
 2= Korna çalar ve/veya selektör yakarım
 3= Diğer yaya / sürücüye el-kol hareketleri yaparım
 4= Küfredirim
 5= Diğer sürücüye dersini vermek için onu çok yakından takip ederim
 6= Aracı durdurup aşağı iner ve tartışmaya başlarım
 7= Arabadan inip, diğer sürücüyle fiziksel bir kavgaya hazırlanırım

| | Hiç kızmam | Biraz kızarım | Oldukça kızarım | Çok kızarım | Aşırı derecede kızarım | Hangi tepkileri verirsiniz? |
|---|------------|---------------|-----------------|-------------|------------------------|-----------------------------|
| 1. Yeşil ışık yandığı halde önünüzdeki araç hareket etmiyor. | | | | | | |
| 2. Biri yolun şartlarına göre çok hızlı gidiyor. | | | | | | |
| 3. Caddenin ortasında ağır ağır yürüyerek sizin de yavaşlamanıza neden olan bir yaya var. | | | | | | |
| 4. Sol şeritte çok yavaş giden bir sürücü var ve trafiği aksatıyor. | | | | | | |
| 5. Arkanızdaki sürücü sizi çok yakın takip ediyor. | | | | | | |
| 6.Önünüzdeki sürücü, sürekli bir sağ, bir sol şeride geçerek, zikzaklar çiziyor. | | | | | | |
| 7. Biri otoyolda sizi sollayıp, önünüzü kesiyor | | | | | | |
| 8. Biri önünüze geçip park etmek için beklediğiniz yere park ediyor | | | | | | |
| 9. Biri trafik akışına göre çok yavaş gidiyor | | | | | | |
| 10. Virajlı bir yolda, bir araç yavaş gidiyor ve diğer sürücülere geçiş hakkı tanımıyor. | | | | | | |
| 11. Gizlenmiş olarak trafiği izleyen bir polis arabası görüyorsunuz | | | | | | |
| 12. Biri, karşınızdaki gelen araca hiç aldırmadan sizi solluyor. | | | | | | |
| 13. Biri, kırmızı ışıkta ya da dur işaretinde geçti. | | | | | | |
| 14. Gece karşıdan gelen araç farlarını kısmıyor. | | | | | | |
| 15. Gece, arkanızdaki araç, uzun farlarını yakmış geliyor. | | | | | | |
| 16. Yüksek hızdayken radara yakalandınız. | | | | | | |
| 17. Geçmeye çalıştığınız biri hızını arttırdı. | | | | | | |
| 18. Biri yavaş park ediyor ve trafiği tikiyor. | | | | | | |
| 19. Trafik sıkışıklığında takılıp kaldınız. | | | | | | |
| 20. Arkanızda kimse yokken biri sola ayrılıp, önünüze geçti. | | | | | | |
| 21. Biri araba kullanış biçiminize el kol hareketleriyle küfrediyor. | | | | | | |

TEPKİLER

- 1= Hiç tepki vermem
 2= Korna çalar ve/veya selektör yakarım
 3= Diğer yaya/sürücüye el-kol hareketleri yaparım
 4= Küfrederim
 5= Diğer sürücüye dersini vermek için onu çok yakından takip ederim
 6= Aracı durdurup aşağı iner ve tartışmaya başlarım
 7= Arabadan inip, diğer sürücüyle fiziksel bir kavgaya hazırlanırım

| | Hiç kızmam | Biraz kızarım | Oldukça kızarım | Çok kızarım | Aşırı derecede kızarım | Hangi tepkileri verirsiniz? |
|--|------------|---------------|-----------------|-------------|------------------------|-----------------------------|
| 22. İşaretlenmemiş derin bir çukura girdiniz. | | | | | | |
| 23. Trafikte size yakın olarak seyreden bir polis aracı var. | | | | | | |
| 24. Biri araç kullanma tarzınıza korna çaldı. | | | | | | |
| 25. Biri hız limitinin üstünde gidiyor. | | | | | | |
| 26. Taşdığı yük etrafa saçılan bir kamyonun arkasından gidiyorsunuz. | | | | | | |
| 27. Biri araba kullanışınıza bağırarak tepki gösterdi. | | | | | | |
| 28. Bir motorsikletli şeridin ortasından gidiyor ve trafiği yavaşlatıyor | | | | | | |
| 29. Polis sizi kenara çekti. | | | | | | |
| 30. Çok kötü egzoz dumanı çıkaran bir aracın arkasından gidiyorsunuz. | | | | | | |
| 31. Önünüzde giden bir kamyonun aracınızın camına kum ve toz savruluyor. | | | | | | |
| 32. Çevrenizi görmenizi engelleyen büyük bir kamyonun arkasından gidiyorsunuz. | | | | | | |
| 33. Yol yapım çalışması ve geçici yola rastladınız. | | | | | | |

Aşağıdaki maddeler farklı durumlardaki araç kullanma davranışlarınızla ilgilidir. Lütfen her maddenin yanındaki uygun kutuya o maddeye ne kadar katılıp katılmadığınızı işaretleyin.

| | Kesinlikle katılmıyorum | | | | | Tamamen katılıyorum | | |
|---|-------------------------|---|---|---|---|---------------------|---|--|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 1. Hiçbir zaman hız sınırını aşmam. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 2. Hiçbir zaman hızlı araba kullanmayı istemem. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 3. Trafikte ne yapmam gerektiğini her zaman bilirim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 4. Hiçbir zaman kırmızı ışık yanar yanmaz geçmem. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 5. Yakalanmayacağımı bilsem bile, her zaman trafik kurallarına uyarım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 6. Her zaman önümdeki araçla aramda yeterli mesafeyi korurum. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 7. Trafikte verdiğim kararlardan dolayı hiç pişman olmamışım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 8. Diğer sürücülerin hakkımda düşündükleri beni hiç ilgilendirmez. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 9. Trafikte nasıl davranmam gerektiğinden her zaman eminimdir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 10. Trafikte her zaman soğukkanlı ve mantıklıyım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 11. Polis kontrolü olmasa bile hız sınırına uyarım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 12. Sollarken hiçbir zaman hız sınırını geçmem ya da sürekli yol çizgisinde sollamam. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |

Aşağıdaki maddelerin her biri sizi ne derece tanımlıyor? Lütfen her maddenin yanındaki uygun kutuyu işaretleyiniz.

| | Kesinlikle katılmıyorum | | | Tamamen katılıyorum | |
|---|-------------------------|---|---|---------------------|---|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Bir keresinde kendimi kontrol edemeyip, birine vurmuştum | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Aynı fikirde değilsem bunu arkadaşlarıma açıkça söylerim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Çabuk sinirlenir fakat çabuk sakinleşirim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Eğer yeterince kışkırtılırsam birine vurabilirim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Sık sık kendimi başkalarıyla tartışırken bulurum. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Engellendiğim zaman ne kadar rahatsız olduğumu belli ederim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Biri bana vurursa, ben de ona vururum. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. İnsanlar beni kızdırırsa, haklarında ne düşündüğümü onlara söyleyebilirim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Kendimi bazen patlamaya hazır bir bomba (bir enerji deposu) gibi hissederim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Diğer insanlara göre daha sık kavgaya karışıırım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11. Benimle aynı fikirde olmayan kişilerle tartışmaktan kendimi alamam. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Çabuk yumuşayan biriyimdir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. Eğer haklarımı korumak için şiddete başvurmam gerekirse, yaparım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Arkadaşlarım münakaşacı biri olduğumu söylerler. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Bazı arkadaşlarım çabuk sinirlenen biri olduğumu düşünürler. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 16. Çok fazla üstüme geldikleri için kavgaya tutuduğum insanlar vardır. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 17. Bazen ortada bir neden yokken öfkelenirim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 18. Birine vurmak için mantıklı bir neden düşünemiyorum. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 19. Öfkemi kontrol etmekte zorlanırım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 20. Tanıdığım bazı insanları tehdit etmişimdir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 21. Kötü giden bir şeyler olduğunda çılgına dönerim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |

Lütfen her maddeyi okuduktan sonra üzerinde fazla düşünmeden size uygun olarak "evet" ya da "hayır" şeklinde işaretleyin. Yanlış, doğru ya da aldatıcı soru yoktur. Samimi cevabınız doğrudur.

| | | |
|--|------|-------|
| 1. Düşünmeden satın aldığımız şeyler olur mu? | Evet | Hayır |
| 2. Düşünmeden söylediğimiz ve yaptığımız şeyler olur mu? | Evet | Hayır |
| 3. Düşünmeden hareket ettiğimiz için sık sık zor durumda kaldığımız olur mu? | Evet | Hayır |
| 4. Düşünmeden hareket eden, fevri bir insan mısınız? | Evet | Hayır |
| 5. Genellikle bir şey yapmadan önce dikkatle düşünür müsünüz? | Evet | Hayır |
| 6. Sıklıkla o anda aklınıza geldiği gibi mi davranırsınız? | Evet | Hayır |
| 7. Çoğunlukla, düşünüp tartmadan mı konuşursunuz? | Evet | Hayır |
| 8. Kendinizi sık sık sonradan kurtulmak isteyeceğiniz şeylerle haşır neşir bulur musunuz? | Evet | Hayır |
| 9. Yeni fikirlerin cazibesine kapılarak olabilecek kötü şeyleri gözden kaçırmak sık sık başımıza gelir mi? | Evet | Hayır |
| 10. Beladan uzak durmak için kendinizi çok fazla kontrol etmek durumunda kalır mısınız? | Evet | Hayır |
| 11. Hayatta zevkli ve eğlenceli olan hemen her şeyin aynı zamanda yasa dışı ve gayri ahlaki olduğu fikrine katılıyor musunuz? | Evet | Hayır |
| 12. Yaptığımız ya da söylediğimiz bir şeye karşılık olarak insanların gösterdiği tepkilere şaşırarak sık sık başınıza gelen bir durum mudur? | Evet | Hayır |
| 13. Planlanmamış ya da son anda karar verilmiş bir gecenin daha eğlenceli olacağını düşünür müsünüz? | Evet | Hayır |
| 14. Genellikle, yaptıklarınızı kontrol etmeden, hızlı bir şekilde mi çalışırsınız? | Evet | Hayır |
| 15. İlgi alanlarınızı sık sık değiştirir misiniz? | Evet | Hayır |
| 16. Bir karar vermeden önce tüm avantaj ve dezavantajları tek tek hesaplar mısınız? | Evet | Hayır |
| 17. Bir karar vermeden önce bir süre ertelemeyi tercih eder misiniz? | Evet | Hayır |
| 18. Biri size bağırdığında, siz de ona bağırsınız mı? | Evet | Hayır |
| 19. Genellikle çabuk karar verir misiniz? | Evet | Hayır |

Aşağıda insanların zaman zaman kendileri hakkında hissettikleri bazı düşüncelerin bir listesi bulunmaktadır. Geçmiş yaşantınızı ve bugünü düşünerek her bir ifadeye ne kadar katıldığınızı uygun rakamı işaretleyerek belirtiniz.

- 0= Kesinlikle katılmıyorum
 1= Pek katılmıyorum
 2= Ne katılıyorum ne katılmıyorum
 3= Biraz katılıyorum
 4= Tamamen katılıyorum

| | Kesinlikle | | Tamamen | | |
|---|--------------|---|---------|-------------|---|
| | katılmıyorum | | | katılıyorum | |
| 1. Bir şeyi istediğim zaman ne gerekiyorsa yapmalıyım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Karşıma çıkan her türlü sorunla baş edebilirim. Bu nedenle sonuçta neyle karşılaşacağım konusunda endişelenmem. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Hayat vahşi bir orman gibidir ve yalnızca güçlüler ayakta kalabilir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Eğer insanlar kendilerine dikkat edemiyorlarsa / koruyamıyorlarsa, bu onların sorunudur. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Zayıf insanlar başlarına geleni hak ederler. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Ben özel bir insanım ve özel davranılmayı hak ediyorum. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Yalnızca benim kadar zeki insanlar beni anlayabilirler. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. Başkaları için konmuş kurallara uymak zorunda değilim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. İnsanlar sahip oldukları zenginliği ve saygınlığı hak etmiyorlar. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Konumum (statüm) nedeniyle bana saygı göstermeyen kişiler cezalandırılmalıdırlar. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11. İnsanların eleştirici, umursamaz ya da reddedici olduğunu düşünürüm. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Daha alt düzeyde olduğunu düşündüğüm insanlarla muhatap olmak berbat bir şey olmalı. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. İnsanlar bana yakın olurlarsa "gerçek beni" görürler ve beni reddederler | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Dikkat çekeceğim durumlardan kaçınmalıyım. Bir kenarda sessiz kalmak daha iyidir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Aklımdan beni rahatsız eden, hoş olamayan bir şey geçerse unutmaya çalışmalıyım ya da dikkatimi başka şeylere vermeliyim. Örneğin, bir şeyler içmeliyim ya da televizyon izlemeliyim. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 16. Her zaman, özellikle kötü bir şeyler olduğunda, etrafımda bana yardımcı olmaya hazır biri olmalıdır. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 17. Kendi başıma karar veremem. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 18. Bana destek olan ve yardım eden insanları üzecek hiç bir şey yapmamalıyım. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 19. Hayatta başıma gelebilecek en kötü şey terk edilmektir. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 20. Eğer sevilmiyorsam, mutsuzumdur. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |