



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Psikoloji Anabilim Dalı, Sosyal Psikoloji Bilim Dalı

**YAŞ, EĞİTİM DÜZEYİ, HEYECAN ARAYIŞI, ,
İÇ-DIŞ DENETİM ODAĞI VE SALDIRGANLIK İLE
TRAFİK KURALI İHLALİ YAPMA VE TRAFİK KAZASINA
KARIŞMA ARASINDAKİ İLİŞKİLER**

Eylem Zarife Şendağ

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2010

YAŞ, EĞİTİM DÜZEYİ, HEYECAN ARAYIŞI,
İÇ-DIŞ DENETİM ODAĞI VE SALDIRGANLIK İLE
TRAFİK KURAL İHLALİ YAPMA VE TRAFİK KAZASINA KARIŞMA
ARASINDAKİ İLİŞKİLER

Eylem Zarife Şendağ

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Psikoloji Anabilim Dalı
Sosyal Psikoloji Bilim Dalı

Yüksel Lisans Tezi

Ankara, 2010

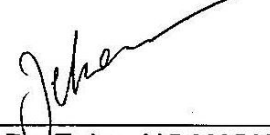
KABUL VE ONAY

Eylem Zarife Şendağ tarafından hazırlanan "Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı ve Saldırganlık ile Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler" başlıklı bu çalışma, 18.05.2010 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Prof. Dr. Deniz ŞAHİN (Başkan)


Prof. Dr. Orhan AYDIN (Danışman)


Prof. Dr. Selim HOVARDAOĞLU


Doç. Dr. Zehra UÇANOK


Dr. Recai COŞTUR

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. İrfan ÇAKIN
Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kağıt ve elektronik kopyalarının Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

■ Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

□ Tezim/Raporum sadece Hacettepe Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

□ Tezimin/Raporumun yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

18/05/2010



Eylem Zarife ŞENDAG

TEŞEKKÜR

Araştırmamı tamamlayabilmem için bana ikinci bir şans tanıyan ve benden yardımlarını esirgemeyen danışmanın Prof.Dr. Orhan Aydın'a, araştırmalarımın istatistiksel analizinde destek veren Dr. Yüksel Vardar ve Dr. Atilla Yardımcı'ya, başlangıçtan bitişine kadar her aşamasında yanımda olan değerli arkadaşım Hayat Tatlıcı'ya, araştırmamı tamamlamam konusunda beni cesaretlendiren ve destek veren İsmail Köksal'a ve sadece bu araştırma için değil tüm hayatım boyunca her konuda desteklerini gördüğüm annem Muteber Şendağ ve artık aramızda olmayan babam Orhan Şendağ'a teşekkür ederim.

ÖZET

ŞENDAĞ, Eylem Zarife. Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı ve Saldırganlık ile Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2010.

Bu araştırmada bazı demografik değişkenler (yaş ve eğitim düzeyi) ve bazı kişilik özellikleri (heyecan arayışı, saldırganlık ve iç-dış denetim odaklı olma) ile tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik ceza sayısı ve karışılan trafik kaza sayısı arasındaki ilişkiler incelenmiştir.

Araştırmanın örneklemini en az beş yıldır aktif olarak araç kullanan ve sürücülük performanslarının değerlendirilmesi için bir psikoteknik değerlendirme merkezine başvuruda bulunan 318 erkek sürücüden oluşmaktadır. Örneklemin büyük bölümünü yasal olarak zorunlu olmaları nedeniyle (alınan trafik cezaları sebebiyle ehliyete el konulması) performansı değerlendirilen sürücüler oluştururken, bir bölümünü de iş başvurusu yaptıkları kurumların isteği doğrultusunda performansı değerlendirilen sürücüler oluşturmaktadır.

Araştırmada veri toplama aracı olarak Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği, Saldırganlık Envanteri ve Montag İç Denetim Odaklı-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği kullanılmış; demografik değişkenlere ilişkin bilgilerin toplanmasında ise bu amaçla oluşturulan Kişisel bilgi formundan yararlanılmıştır. Ölçekler ve Kişisel Bilgi Formu katılımcılara psikoteknik değerlendirmelerinin yapıldığı merkezde ya da kendi işyerlerinde bireysel olarak uygulanmıştır. Verilerin analizinde aşamalı regresyon ve Pearson Momentler Çarpımı korelasyon tekniği kullanılmıştır.

Analiz sonuçları yaş ve heyecan arayışı değişkenleri ile tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik ceza sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu ve yaşın tehlikeli araç kullanma sebebiyle alınan trafik ceza sayısını en iyi

yordayan değişken olduğunu göstermiştir. Eğitim düzeyi, saldırganlık ve iç-dış denetim odaklı olma ile tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik ceza sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır.

Araştırmada yer alan ikinci yordanan değişken olan karışılan trafik kaza sayısı ile iç denetim odaklı olma arasında pozitif yönde ve anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, dış denetim odaklı sürücülük ve saldırganlık ile karışılan trafik kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmüştür.

Araştırma bulguları ülkemizde ve diğer ülkelerde yapılan çalışmaların sonuçları çerçevesinde tartışılmıştır.

Anahtar Sözcükler

Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, saldırganlık, iç-dış denetim odağı, trafik kuralı ihlalleri, trafik kazaları.

ABSTRACT

ŞENDAĞ, Eylem Zarife. The Relationships of Age, Education Level, Sensation Seeking, Driving Internal-External Locus of Control, and Aggressiveness with Traffic Violations and Traffic Accidents, Master Dissertation, Ankara, 2010.

The present study was carried out to investigate the relationships of some demographic variables including age and education level and some personality characteristics including sensation seeking, driving internal-external locus of control and aggressiveness with the number of traffic tickets taken and the number of traffic accidents involved.

Participants were 318 male drivers, with at least five years driving experience, who were undergoing a driver performance evaluation in a psychotechnics evaluation center.

Participants filled out Sensation Seeking in Traffic Scale, Aggressiveness Inventory, Montag Driving Internally and Driving Externally Scale together with a form prepared to collect information about demographic variables. Data were analyzed using Stepwise Multiple Regression and Pearson Product Moments Correlation techniques.

The results showed that both age and sensation seeking were significantly related with the number of traffic tickets taken. It was also found that age was the best predictor of the number of traffic tickets taken. No relationship was found between the number of traffic tickets taken and education level, internal-external locus of control or aggressiveness.

A significant positive relationship was found between internal locus of control and the number of accidents involved. No significant relationship was found between age, education level, sensation seeking, external locus of control, aggressiveness and the number accidents involved

Key Words

Age, education level, sensation seeking, aggressiveness, internal-external locus of control, traffic violations, traffic accidents.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KABUL VE ONAY.....	i
BİLDİRİM.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xi
TABLolar DİZİNİ.....	xii
1. BÖLÜM: GİRİŞ.....	1
1.1. Sürücülük Davranışları.....	3
1.2. Sürücülük Davranışını Açıklamaya Yönelik Kuramsal Modeller.....	4
1.2.1. Planlanmış Davranış Kuramı.....	4
1.2.2. Hiyerarşik (Aşamalı) Sürücülük Davranışı Modeli.....	6
1.2.3. “Risk” kavramı Üzerine Temellendirilen Modeller.....	8
1.3. Sürücülük Davranışında Gözlenen Bireysel Farklılıklara İlişkin	
Görgül Araştırmalar.....	9
1.3.1. Yaş ve Eğitim Düzeyi ile Sürücülük Davranışı Arasındaki	
Bağlantılara İlişkin Görgül Araştırmalar.....	10
1.3.2. Kişilik Değişkenleri ile Sürücülük Davranışı Arasındaki	
Bağlantılara İlişkin Görgül Araştırmalar.....	12
1.3.2.1. Sürücülük Davranışı İle İç-Dış Denetim Odağı	
Arasındaki İlişkiler.....	14
1.3.2.2. Sürücülük Davranışıyla Heyecan Arayışı Arasındaki	
İlişkiler.....	17
1.3.2.3. Sürücülük Davranışı ile Saldırganlık Arasındaki	
İlişkiler.....	22
1.4. Araştırmanın Amacı.....	24
2. BÖLÜM: YÖNTEM.....	27

2.1. Katılımcılar.....	27
2.2. Araştırmada Yer Alan Değişkenler.....	28
2.3. Veri Toplama Araçları.....	28
2.3.1. Montag İç Denetim Odaklı ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği.....	29
2.3.2. Saldırganlık Envanteri.....	32
2.3.3. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği.....	33
2.3.4. Kişisel Bilgi Formu.....	33
2.4. İşlem.....	33
3. BÖLÜM: BULGULAR.....	35
3.1. Yaş, Eğitim Düzeyi, İç Ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük, Heyecan Arayışı Ve Saldırganlık İle Alınan Ceza Ve Yapılan Kaza Sayısı Arasındaki İlişkiler.....	35
3.2. Yaş, Eğitim Düzeyi, İç Ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük, Heyecan Arayışı Ve Saldırganlık Değişkenlerinin Alınan Ceza Ve Yapılan Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptığı Katkılarına İlişkin Bulgular.....	37
3.2.1. Araştırmada Yer Alan Yordayıcı Değişkenlerin Alınan Trafik Ceza Sayısının Yordanmasına Yaptığı Katkıları.....	37
3.2.2. Araştırmada Yer Alan Yordayıcı Değişkenlerin Karşılan Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptığı Katkıları.....	39
4. BÖLÜM: TARTIŞMA.....	41
4.1. Araştırmada Yer Alan Değişkenler İle Tehlikeli Araç Kullanma Sebebiyle Alınan Trafik Cezası Ve Karşılan Kaza Sayısı Arasındaki İlişkilerin Tartışılması.....	41
4.2. Araştırmada Yer Alan Değişkenlerin Alınan Trafik Cezası İle Karşılan Trafik Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptıkları Katkılarına İlişkin Bulguların Tartışılması.....	54
4.3. Sonuç.....	55
KAYNAKLAR.....	57
EKLER.....	70
EK 1. Kişisel Bilgi Formu.....	70

EK 2. Saldırganlık Ölçeği.....	72
EK 3. Montag İç Denetim Odaklı-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği.....	76
EK 4. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği.....	80
ÖZGEÇMİŞ.....	83

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1. Hiyerarşik (Aşamalı) Sürücülük Modeli.....	7

TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 1. Katılımcıların Yaş, Sürücülük Yılı, Bir Yıl İçinde Yaptıkları Yol İle Son Beş Yıl İçinde Aldıkları Ceza Ve Karıştıkları Kaza Sayılarına İlişkin Bilgiler.....	28
Tablo 2. İç Denetim Odaklı – Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği Faktörlere Göre Madde Dağılımı ve Madde Yükleri.....	31
Tablo 3. Araştırmada Yer Alan Değişkenlere İlişkin Ortalama ve Standart Sapma Değerleri ile Değişkenler Arasındaki Korelasyonlar.....	36
Tablo 4. Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, Saldırganlık ve İç-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Değişkenlerinin Katılımcıların Aldıkları Trafik Cezası Sayısının Yordamasına Yaptıkları Katkılarına İlişkin Aşamalı Regresyon Analizi Sonuçları.....	38
Tablo 5. Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, Saldırganlık ve İç-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Değişkenlerinin Katılımcıların Karıştıkları Trafik Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptıkları Katkılarına İlişkin Aşamalı Regresyon Analizi Sonuçları.....	40

BÖLÜM I

GİRİŞ

Kendilerinin ve ürünlerinin bir yerden diğerine en kısa zamanda, en iyi koşullarda, en ekonomik ve güvenli bir biçimde ulaşmasını sağlayacak araçların geliştirilmesi çok uzun yıllardan bu yana insanların ulaşmak istedikleri bir amaç olmuştur. Özellikle 20. yüzyıldan itibaren teknolojiye ortaya çıkan hızlı gelişmeler sonucunda bu amaca kısmen ulaşılmış ve giderek daha rahat, hızlı, ekonomik ve güvenli araçlar üretilmeye başlanmıştır. Diğer yandan, üretim teknolojisindeki ilerlemeler araçların daha ucuza maledilmesine ve giderek daha fazla sayıda kişinin araç sahibi olarak hızlı ve rahat ulaşım olanaklarından yararlanmasına yol açmıştır.

Temelde daha fazla sayıda kişinin araç sahibi olarak hızlı ve rahat ulaşım olanaklarından yararlanması amacına hizmet eden teknolojik gelişmeler, yoğun kentleşme ve nüfus artışı ile birlikte bir dizi sorunun da ortaya çıkmasına yol açmıştır. Artan araç sayısına paralel olarak can kayıplarına ve telafisi mümkün olmayan sakatlıklara yol açan kazaların sayıları tüm ülkelerde ciddi boyutlara ulaşmıştır. Bunun yanı sıra, trafik sıkışıklığının neden olduğu zaman kayıpları ve kazaların yol açtığı maddi hasarlar ülkelerin ekonomilerine büyük yükler getirmeye başlamıştır. Bunun bir sonucu olarak özellikle 1960'lı yıllardan itibaren trafik sorunu tüm dünyada çeşitli açılardan irdelenen ve çözüm bulunmaya çalışılan bir sorun olarak gündeme gelmeye başlamıştır.

Trafik ortamını insan, araç ve çevre olmak üzere üç öğeden oluşan bir sistem olarak görmek mümkündür (Akt. Yasak, 1999). Tüm sistemlerde olduğu gibi, trafik sisteminde de sistemi oluşturan öğelerden her biri bir yandan kendi başına var olurken, diğer yandan diğer öğeleri etkilemekte ve onlardan etkilenmektedir. Dolayısıyla, öğelerden birinde gerçekleşen olumlu ya da olumsuz bir değişim diğerleri üzerinde de olumlu ya da olumsuz etki yaratabilmektedir. Örneğin, kuralların öngördüğü sınırların üzerinde hız yapan bir sürücünün yol açtığı bir

kaza kendisinin yanı sıra hem araca hem de çevreye zarar verebilmektedir. Benzer şekilde, araçtaki bir arıza sürücü kurallara uysa bile bir kazaya neden olarak hem çevre hem de sürücü açısından olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir.

Trafik sistemini oluşturan öğelerden her birinde mevcut olan ya da ortaya çıkan bir aksaklığın kazaya yol açması mümkün olmakla birlikte, yapılan araştırmalar kazaların çok önemli bir oranının doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak insan faktörüyle ilgili olduğunu ortaya koymuştur (Shinar 1978). Bu olgu dikkatlerin insan faktörü üzerine yoğunlaşmasına yol açmış ve psikolojinin trafik psikolojisi olarak adlandırılan alt alanı geliştirmeye başlamıştır. Trafik psikologlarının ilgi odağını doğal olarak insan faktörü oluşturmaktadır. Ancak, insan faktörünün rollünün daha iyi anlaşılabilmesi için sistemin diğer öğelerinin ve bu öğelerin birbirleriyle etkileşiminin incelenmesi de trafik psikologlarının ilgi alanı içine girmektedir (Yasak 2002). Trafik psikolojisinin temel amacı, psikoloji biliminin bilgi, kuram, teknik ve yöntemlerinden yararlanarak trafik sisteminde insan faktöründen kaynaklanan sorunları belirlemek, bu sorunları gidermek üzere kuram, model ve çözüm önerileri geliştirmek ve böylelikle trafik sisteminin daha güvenli ve ekonomik olmasına katkıda bulunmaktır (Yasak, 2003).

Trafik psikologlarının trafik sisteminin etkin bir biçimde işlemesine yaptıkları katkılar 1900'li yılların başından itibaren "psikoteknik" çalışmalarıyla başlamıştır. Bu çalışmalar halen devam etmekle birlikte, 1960-70'li yıllardan itibaren dikkatler aynı zamanda sürücü davranışları üzerinde de yoğunlaşmaya başlamıştır. Kural ihlalleri ve kaza yapma eğilimi açısından bireyler arasında farklılıklar bulunduğu görüşünden hareketle yürütülen bu çalışmalarda çok sayıda denek değişkeni ile kural ihlali ve kazaya karışma arasındaki ilişkiler incelenmiştir (Akt. Yasak, 2002). Bu gelenekten hareketle yürütülen bu araştırmada birer kişilik özelliği olarak heyecan arayışı, denetim odağı ve saldırganlığın hatalı sollama ve hız ihlali gibi tehlikeli araç kullanma davranışlarıyla ilişkileri incelenmiştir. Bu bölümün bundan sonraki kısımlarında önce, sürücü davranışlarında gözlenen bireysel farklılıklarla doğrudan doğruya

ya da dolaylı olarak ilişkili görülen kuramsal görüş ve görgül çalışmalara yer verilecek, daha sonra araştırmada yanıtlanması amaçlanan sorular açıklanacaktır.

1.1. SÜRÜCÜLÜK DAVRANIŞLARI

Elander, West ve French'e (1993) göre sürücü davranışının "sürücülük becerisi" (driving skill) ve "sürücülük biçimi" (driving style) olmak üzere birbirinden görece olarak bağımsız iki yönü vardır. Sürücülük becerisi, sürücülük davranışının bilgi işleme ve motor beceriler gibi yaşantı ve pratik yoluyla geliştirilebilecek yönünü oluşturur. Sürücülük becerileri, 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 kullanılması ve bu yeteneklerin belli bir düzeyde var olması şeklinde de tanımlanabilir (Akt. Yasak, 1997). Sürücülük biçimi ise, bir ölçüde sürücünün bireysel özellikleriyle bağlantılı olarak geliştiği düşünülen araç kullanma alışkanlıklarıyla ilişkilidir (Lajunen, 1999). Sürücülük davranışlarıyla ilgili çalışmalarda bir yandan "Sürücülük becerileri nasıl geliştirilir?" sorusu üzerinde durulurken, diğer yandan sürücülük biçiminin trafik kazalarında oynadığı rol araştırılmaktadır.

Stradling, Parker, Lajunen, Meadows ve Xie (1998), İhmaller (lapses), hatalar (errors) ve ihlaller (violations): olmak üzere üç farklı sapkın sürücü davranışı kategorisi olduğundan söz etmektedirler. İhmaller genellikle ölümcül kazalara yol açmayan küçük dalgınlıklar ve dikkatsizliklerdir. Bu tür sapkın sürücü davranışları genellikle kadın sürücüler ve yaşlı sürücüler tarafından sergilenmektedir. Aracı yanlış vitesle kaldırmaya çalışmak, sinyal lambası kolu yerine silecek koluna bastırmak bu tür davranışlara verilebilecek örneklerdir. Hatalar önceden planlanmamış ve niyet edilmemiş sürücü davranışlarıdır. Genellikle yanlış karar verme ya da yeterince gözlem yapmama sonucu oluşan bu tür sürücü davranışları tehlike yaratabilirler. Geri geri giderken fark etmeden arkada duran bir cisme çarpmak hatalara verilebilecek bir örnektir. İhlaller

kasten ya da tehlike içerdiği bilindiği halde sergilenen sapkın sürücü davranışlarıdır. Tehlike içeren ortamlarda güvenlik için gerekli uygulama ve davranışları yapmamak, örneğin, hız limitlerini aşmak, kırmızı ışıkta geçmek gibi sapkın sürücü davranışları bu kategoride yer alırlar.

Kural İhlallerin en önde gelen kaza nedenleri arasında yer aldığı düşünülmektedir. Az sayıda da olsa, bu düşüncenin doğru olmayabileceğini gösteren araştırma vardır. Örneğin, Furnham ve Saip (1993) yaptıkları bir çalışma sonucunda kural ihlalleri ile trafik kazaları arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgular elde etmişlerdir. Bununla birlikte, kural ihlallerinin kazaları yordamada oldukça etkili bir değişken olduğunu gösteren araştırma sayısı, aksini gösteren araştırmaların sayısından oldukça fazladır (Trimpop, Kirkcaldy, 1997; Sümer, Lajunen ve Özkan, 2002; Sümer, 2001; Stradling ve ark. 1998; Özkan ve Lajunen, 2005).

1.2. SÜRÜCÜLÜK DAVRANIŞINI AÇIKLAMAYA YÖNELİK KURAMSAL MODELLER

Sürücülük davranışlarını açıklama amacıyla önerilen bir çok model bulunmaktadır. Bu modellerden bazıları doğrudan doğruya sürücü davranışlarını açıklamak üzere geliştirilmiştir. Diğerleri ise, farklı amaçlarla geliştirilmiş olmakla birlikte, sürücü davranışlarının açıklanmasında da kullanılmaktadır.

1.2.1. Planlanmış Davranış Kuramı

Sürücülük davranışının açıklanmasında sıklıkla kullanılan modellerden biri Fishbein ve Ajzen'in (1980) Mantıksal Eylem Kuramı ve bu kuram üzerine temellendirilmiş olan Planlanmış Davranış Kuramı'dır (Ajzen 1987). Bu kuram temel olarak tutum ile davranış arasındaki ilişkiyi açıklamak üzere önerilmiş olmakla birlikte, trafik psikolojisinde, sürücü davranışları bağlamında sıklıkla adı geçmektedir.

Tutum ile davranış arasındaki bağlantı konusunda yürütülen araştırmalardan elde edilen çelişkili bulguları açıklamak üzere önerilen mantıksal eylem kuramı tutumun hangi koşullarda davranışı belirleyeceği sorusuna açıklık getirmeye çalışmaktadır. Fishbein ve Ajzen'e (1980) göre insanlar rasyonel varlıklardır. Bir davranışta bulunmadan önce ellerinde mevcut olan bilgileri sistematik bir biçimde işler ve bir dizi mantıksal karar verme süreci sonunda davranışta bulunmaya niyet ederler. Yani, davranışın belirleyicisi tutumlar değil, "davranışsal niyet"tir. Niyet ne kadar güçlü ise bireyin davranışta bulunma olasılığı o ölçüde yüksek olacaktır. Bireyin davranışsal niyetini, yani bir davranışta bulunup bulunmamaya ilişkin kararını ise iki önemli etken belirlemektedir. Bunlar "davranışa ilişkin tutumlar" ve "sosyal normlar"dır.

Davranışa ilişkin tutumlar beklenti-değer modelinin öngördüğü biçimde belirlenmektedir. İnsanlar; bir davranışta bulunup bulunmamaya bu davranışın sonucuna ilişkin beklentileri ve sonucun bu beklentileri karşılayıp karşılamayacağına ilişkin değerlendirmeleri sonucunda karar verirler (Zimbardo, Weber & Johnson, 2000). Yaptığı değerlendirme sonucunda kişi beklentilerinin karşılanacağına, istendik bir sonuca ulaşacağına karar verirse davranışta bulunmaya niyet eder. Sosyal normlar ise bireyin yapmayı düşündüğü davranış hakkında sosyal çevresinin ne düşündüğüne ilişkin algılarına işaret eder (Parker, Manstead, Stradling, Reason, Baxter 1992). Davranışa ilişkin sosyal normları olumlu olarak algıladığı durumlarda bireyin davranışta bulunmaya niyet etme olasılığı artar, olumsuz olarak algıladığı durumlarda ise azalır.

Ajzen (1987) ilgili araştırma bulgularına dayanarak "davranışsal niyeti" belirlemede "davranışa ilişkin tutum" ve "sosyal normların" yanı sıra "algılanan davranışsal kontrol"ün de önemli bir rol oynadığı sonucuna varmış ve Mantıksal Eylem Kuramı'nı genişleterek "Planlanmış Davranış Kuramı"ni geliştirmiştir. Algılanan davranışsal kontrol bireyin yapmayı düşündüğü davranışın ne ölçüde kendi kontrolünde olduğuna ilişkin algılarından oluşur. Bir başka anlatımla, algılanan davranışsal kontrol bireyin yapmayı düşündüğü davranışı ne ölçüde kolaylıkla yapabileceğine ilişkin algısını yansıtır. Eğer birey düşündüğü

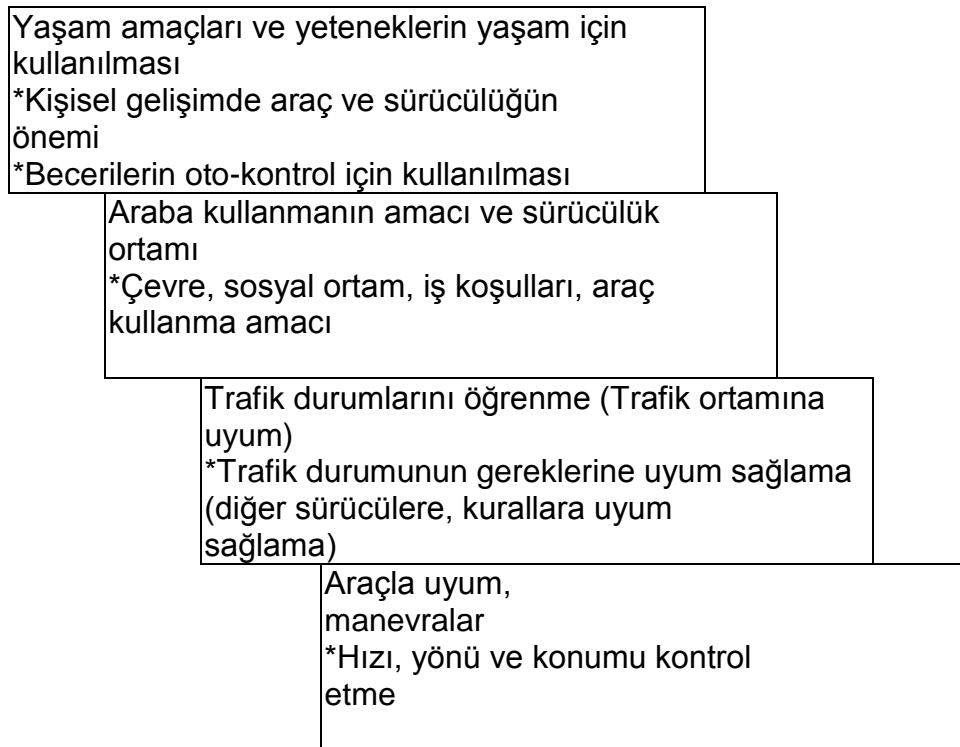
davranışı kolaylıkla yapılabileceğine inanırsa, bu davranışı yapmaya niyet etme olasılığı artacak, yapmasının güç olduğuna inanırsa davranışı yapmaya niyet etme olasılığı azalacaktır. Kısacası, Planlanmış Davranış Kuramı da Mantıksal Eylem Kuramı gibi bir davranışın ortaya konup konmayacağını belirleyen temel etkenin niyet olduğunu, niyetin ise davranışa ilişkin tutumlar ve sosyal kurallar tarafından belirlendiğini öngörmektedir. Ancak, Mantıksal Eylem Kuramı'ndan farklı olarak Planlanmış Davranış Kuramı davranışa ilişkin tutumlar ve sosyal kuralların yanı sıra algılanan davranışsal kontrolün de niyeti belirleyen temel bir etken olduğunu belirtmektedir.

Trafik psikolojisi alanında çalışan pek çok araştırmacı alkollü araç kullanma, kural ihlali, yakın takip, emniyet kemeri takmama ve benzeri gibi sürücü davranışlarını incelerken kuramsal çerçeve olarak Ajzen 'in (1980) Planlanmış Davranış Kuramı'ndan yararlanmakta ve bu tür davranışların davranışsal niyet, sosyal normlar, davranışa ilişkin tutum ve davranışsal kontrol gibi kurama özgü kavramlarla açıklanabileceğini öne sürmektedir (Yasak 2002). Örneğin, Tavis (1997), algılanan sosyal normların trafik ortamında bir kişinin kurallara uyup uymayacağını belirleyen bir etken olduğunu öne sürmektedir. Eğer yapılan kural ihlaline tanıklık edecek kimse yoksa kişinin istenmedik şekilde davranma olasılığı artar.

1.2.2. Hiyerarşik (Aşamalı) Sürücülük Davranışı Modeli

Mikonen ve Keskinen'in Hiyerarşik Sürücülük Davranışı Modeli (Akt.Hattaka, Keskinen, Katila, 1997) Planlanmış Davranış Kuramı'ndan farklı olarak doğrudan doğruya sürücülük davranışını açıklamak üzere geliştirilmiştir. Bu modele göre sürücülük davranışının dört basamaklı hiyerarşik bir yapısı bulunmaktadır. Hiyerarşinin İlk basamağında sürücünün aracı kullanmakla ilgili teknik bilgileri öğrendiği ve uyguladığı "araçla uyum/manevra" aşaması yer alır. Bu aşamada sürücü aracı hareket ettirmek, vites değiştirmek, direksiyonu kullanmak gibi becerileri kazanmaktadır. Sürücü ilk basamağın gereklerini yerine getirdikten sonra "trafik ortamına uyum" olarak adlandırılan ikinci basamağa geçer. Bu aşamada sürücü trafik ortamına girmekte ve burada trafik

kurallarına ve diğer sürücülere uyum sağlamaktadır. Üç ve dördüncü basamaklarda sürücülüğün güdüsel ve tutumlara ilişkin yönleri ön plana çıkar. “Sürücülük amacı ve ortam” olarak adlandırılan üçüncü aşamada kişinin hangi amaç ya da amaçlar için araç kullandığı, “yaşamın amacı ve yaşam için yetenek” olarak adlandırılan dördüncü aşamada ise araç kullanmanın kişinin yaşamındaki yeri önem kazanmaktadır. Model Şekil 1’de şematik olarak gösterilmiştir.



Şekil 1: Hiyerarşik (Aşamalı) Sürücülük Modeli (Hatakko, Keskinen, Katila, 1997)

Hiyerarşik modele göre sürücülük davranışı sürücülüğe ilişkin yetenek ve becerilerin kazanıldığı ilk iki aşama ile amaç ve tutumlarının şekillendiği son iki aşamanın bir bileşkesi olarak ortaya çıkmaktadır, araçla uyum ve trafik ortamına uyum aşamalarında kazanılan beceriler sürücülüğün olmazsa olmaz koşullarıdır. Bununla birlikte, ilk iki aşamada kazanılan yetenek ve becerilerin

nasıl ve hangi amaçla kullanılacağı üçüncü ve dördüncü aşamada belirgin hale gelen amaç ve tutumlar tarafından etkilenir. Bir başka anlatımla, üçüncü ve dördüncü aşamada belirgin hale gelen amaç ve tutumlar ilk iki aşamada kazanılan becerilerin kurallara uygun ve kaza riskini azaltacak yönde kullanılmasına yol açabileceği gibi, trafik ortamında uyumu bozucu ve dolayısıyla kaza riskini artırıcı yönde kullanılmasına neden olabilir. Örneğin, araç kullanmayı kendini kanıtlamanın bir yolu olarak gören bir birey ilk iki aşamada kazandığı yetenek ve becerileri arabasıyla hız yapma amacıyla kullanabilir ve böylelikle trafik düzeninin bozulmasına neden olabilir ya da kaza riskini arttırabilir.

1.2.3. “Risk” Kavramı Üzerine Temellendirilen Modeller

Araç kullanma bir ölçüde risk almayı gerektirmektedir. Çünkü, trafik ortamı potansiyel tehlikeler içeren bir ortamdır. Bu olguyu dikkate alan bazı araştırmacılar sürücü davranışlarını açıklamak üzere risk kavramını merkez alan modeller geliştirmişlerdir. Bu modellerin tümü “risk”in sürücü davranışını belirleyen temel etken olduğu sayılısı üzerine temellendirilmiştir. Wilde’in (1976,1994) “Risk Dengeleme Kuramı” (Risk Homeostatis Theory), Fuller’ın (1984) “Risk Kaçınma Modeli” (Risk Avoidance Model), Naatanen ve Summala’nın (1976) “Risk Eşiği Modeli” (Risk Treshold Model) bu bağlamda literatürde sıklıkla adı geçen modellerdir. Bu risk modellerinin üzerinde en çok durulanı ise Wilde’in “Risk Dengeleme Modeli”dir.

Risk Dengeleme Modeli’ne göre trafik ortamında sürekli olarak risk bulunması nedeniyle araç kullanırken her sürücünün belirli bir düzeyde risk alma eğilimi vardır. Her sürücünün risk alma eğilimi yaş, cinsiyet, araç kullanmaya ilişkin geçmiş yaşantılar, yetiştirilme biçimi, sürücülük deneyimi ve benzeri gibi birçok değişkenin katkısıyla belirlenir. Sürücü araç kullanırken yol koşullarında algıladığı risk miktarı ile kendisinin almaya hazır olduğu risk miktarını karşılaştırır ve öznel bir tehlike düzeyi tahmininde bulunur. Eğer tahminde bulunduğu bu tehlike düzeyi tolere edebileceğini düşündüğü tehlike düzeyinden

daha az ise sürücü yoluna devam eder. Eğer tahminde bulunduğu tehlike düzeyi tolere edebileceğini düşündüğü tehlike düzeyinden daha yüksek ise, algılanan risk düzeyini azaltmak için sürücü bir karar verir. Bu karar sonucunda sürücü ya daha fazla dikkat gösterir ya da daha fazla risk alır (Wilde, 1976). Sonuçta sürücünün verdiği karar kaza olasılığını artırır ya da azaltır. Huguenin (1988) bu modelin sadece sınırlı bir alana uyarlanabileceğini, dolayısıyla sürücü davranışlarını her yönüyle açıklamada yetersiz kaldığını ileri sürmüştür.

1.3. SÜRÜCÜLÜK DAVRANIŞINDA GÖZLENEN BİREYSEL FARKLILIKLARA İLİŞKİN GÖRGÜL ARAŞTIRMALAR

Daha önce de belirtildiği gibi, 1960-70'li yıllardan itibaren dikkatler sürücü davranışlarında gözlenen bireysel farklılıklar üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır. Kural ihlalleri ve kaza yapma eğilimi açısından bireyler arasında farklılıklar bulunduğu görüşünden hareketle yürütülen bu çalışmalarda çok sayıda denek değişkeni ile kural ihlali ve kazaya karışma arasındaki ilişkiler incelenmiştir (Yasak, 2002).

Wadley ve arkadaşları (2009) hafif bilişsel bozuklukları (mild cognitive impairment) olan sürücülerle yaptıkları bir araştırmada, bu sürücülerin genel ve bazı özel alanlardaki sürücülük performans puanlarının bu tür bozukluğu olmayan sürücülerden düşük olduğunu, ancak genel sürücülük becerilerinin normalin altında bulunmadığını gösteren bulgular elde etmişlerdir. Ertübey-Kurt (1989), tarafından yapılan bir araştırmada mekanik muhakeme yeteneği yüksek olan sürücülerin, düşük olanlarla karşılaştırıldıklarında, kaza yapma olasılıklarının daha düşük olduğu bulunmuştur. Benzer şekilde, yapılan bazı araştırmaların sonuçları seçici dikkat düzeyi ve bilişsel yetenek düzeyi yüksek olan sürücülerin daha az kazaya karıştıklarını göstermiştir (Akt. Yasak, 2002). Sözü edilen değişkenlerin yanı sıra alkol alma alışkanlığı, düşük gelir düzeyi, gösteriş merakı, kendini diğer sürücülerden daha üstün olarak görme eğilimi gibi değişkenler ile karışılan kaza sayısı ve kural ihlal etme eğilimi arasında da ilişki olabileceğini gösteren bulgular rapor edilmiştir (Yasak 2002).

Sürücülük davranışlarında gözlenen bireysel farklılıklar bağlamında üzerinde durulan değişkenlerde biri cinsiyettir. Bazı araştırmacılar kadınların erkeklerden daha az riskli araç kullandıklarını ve daha az trafik cezası aldıklarını bildirmişlerdir (örn., Schwebel ve ark., 2007) Ancak, cinsiyet ile değişik sürücülük davranışları arasındaki ilişkilerin incelendiği araştırmalardan her zaman tutarlı sonuçlar elde edilmemiştir. Örneğin, Zakletskaia, Mundt, . Balousek, Wilson ve Fleming'in (2009) üniversite öğrencilerinden oluşan bir grup katılımcıyla yürüttükleri bir araştırmada alkollü araç kullanma şeklinde gerçekleşen kural ihlalinin erkek sürücüler arasında daha sık görüldüğü bulunurken, Calafat ve arkadaşları (2009) tarafından yürütülen bir başka araştırmada alkollü araç kullanımında cinsiyete bağlı bir farklılık saptanmamıştır. Benzer şekilde bazı araştırmalarda uç saldırgan sürücü davranışlarına erkekler arasında daha sık rastlandığı bulunurken (örn., Hennessy ve Wiesenthal, 2001), diğerlerinde daha hafif sayılabilecek türde saldırgan sürücü davranışlarına her iki cinsiyette eşit ölçüde görüldüğüne işaret eden bulgular elde edilmiştir (Örn., Haris ve Houston, 2010).

Cinsiyetin yanı sıra yaş, ve eğitim düzeyi gibi demografik değişkenler ile çeşitli kişilik özelliklerinin sürücü davranışlarıyla ilişkileri de incelenmiştir. Bu araştırmanın amacınının yaş, eğitim düzeyi ve bazı kişilik değişkenlerinin kural ihlalinini ve trafik kazasına karışmayı yordamadaki rollerini incelemek olması nedeniyle bu değişkenlerle ilgili araştırmalar ayrı bir başlık altında ele alınacaktır.

1.3.1. Yaş ve Eğitim Düzeyi ile Sürücülük Davranışı Arasındaki Bağlantılara İlişkin Görgül Araştırmalar

Sürücülük davranışlarıyla yaş arasındaki ilişki oldukça fazla araştırmaya konu olmuştur. Bu araştırmalarda genellikle olumsuz sürücü davranışlarına gençler arasında daha sık rastlandığını gösteren bulgular elde edilmiştir. Örneğin, Stradling, Parker, Lajunen ve Meadows (1998) tarafından yapılan bir araştırma genç, erkek ve çok fazla yol kat ederek araç kullanan sürücülerin daha fazla trafik suçu işlediklerini göstermiştir. Bu Araştırmacılar elde ettikleri sonuçlara dayanarak erkek sürücülerin aktif kazaya karışmada kadın sürücülerden daha

büyük bir yüzdeye sahip olduklarını, ayrıca 31-70 yaş arasındaki sürücülerin, 18-30 yaş arasındaki sürücülere oranla aktif trafik kazalarına daha çok karıştıklarını rapor etmişlerdir. Sümer (2001) tarafından yürütülen bir başka araştırmada da sürücülerin yaşlarının arttıkça trafik ihlallerinin azaldığı bulunmuştur. Bu bulgularla uyumlu olarak, Deery ve Fildes (1999), çarpışma şeklinde gerçekleşen trafik kazalarına karışan gençlerin oranının daha yüksek olduğunu belirtmişlerdir.

Yukarıda özetlenen bulgulara ek olarak bazı araştırmacılar genç sürücülerin yaşlı sürücülere göre trafikte daha saldırgan araç kullandıklarını ve daha fazla saldırgan davrandıklarını (Smith, Waterman ve Ward, 2006), araç kullanırken daha fazla risk içeren davranışlar sergilediklerini (Deery ve Fildes, 1999), öndeki araçla aralarında daha az mesafe bıraktıklarını (Evans ve Wasielewski, 1983), daha hızlı araç kullandıklarını (Wasielewski, 1984), daha fazla macera aradıklarını (Schwebel ve ark., 2007) gösteren bulgular rapor etmişlerdir.

Deery ve Fildes (1999) trafikte gözlenen genç sürücü sorununun yaş ve yaşantı eksikliği olmak üzere iki nedenden kaynaklandığını belirtmektedir. Bu araştırmacılara göre yaş ile yaşantı eksikliği arasındaki ayırım daha önce sözü edilen sürücülük biçimi ve sürücülük becerisi ile ilgilidir. 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 kullanılması gibi becerilerle ilgili olan sürücülük becerisinin yaşantı ve pratikle aratması beklenir. Sürücülük biçimi ise bir karar verme sürecini içerir; yani nasıl bir araç sürücüsü olunacağına ilişkin olarak verilen kararların ve yaşantı boyunca gelişen araç sürme alışkanlıklarının bir sonucudur. Deery ve Fildes'e (1999) göre yapılan araştırmalar genç sürücülerin sürücülükle ilgili bir çok beceri açısından deneyimli sürücülere göre daha kötü durumda olduklarına işaret etmektedir. Diğer yandan, yine araştırma sonuçlarına göre genç sürücüler daha riskli bir sürücülük biçimi benimsemektedirler.

Yaşın bir değişken olarak ele alındığı araştırmalarda genellikle yaş ile olumsuz sürücü davranışları arasında negatif bir korelasyon olduğunu göstermekle birlikte, söz konusu iki değişken arasında pozitif ilişki bulunan ya da ilişki bulunmayan araştırmalar da vardır. Örneğin, Zakletskaia ve arkadaşları (2009) katılımcıları yaşlarına göre 18-20, 21-23 ve 24 ve üstü olarak grupladıkları araştırmalarında trafikte alkol bağlantılı heyecan arama davranışının en fazla 24 yaş üstü grupta görüldüğünü belirlemişlerdir. Calafat ve arkadaşları (2009) bir risk alma davranışı olarak ele aldıkları alkollü araç kullanımı üzerinde yaşın anlamlı bir etkisi olmadığını gösteren bulgular elde etmişlerdir

Bir demografik değişken olarak eğitim düzeyinin sürücü davranışları ile ilişkisi üzerinde yaş ve cinsiyete göre daha az durulduğu görülmektedir. Mevcut araştırmalardan elde edilen bulgular eğitimi düzeyi ile sürücülük davranışları ve trafikte karşılaşılabilecek diğer sorunlar arasındaki ilişkiler konusunda kesin bir yargıya varılmasına olanak tanıyacak ölçüde tutarlı değildir. Örneğin, Sümer'in (2001) yukarıda sözü edilen araştırmasında eğitimi düzeyi ile kazalar arasında anlamlı bir ilişki olmadığı, fakat üniversite mezunu sürücülerin diğer eğitim düzeyindeki sürücülerden daha fazla trafik ihlalleri yaptıkları bulunmuştur. Calafat ve arkadaşları (2009) yukarıda sözü edilen araştırmalarında, riskli ya da kural ihlali içeren bir sürücü davranışı olarak ele aldıkları alkollü araç kullanımı açısından eğitimi düzeyine bağlı bir farklılık bulamamışlardır. Buna karşı, Ryb, Didchinger, Kufera ve Soderstorm (2007) trafik kazasında yaralanan yayalar arasında düşük eğitim düzeyinden olan kişilerin oranının daha yüksek olduğunu bulmuşlardır.

1.3.2. Kişilik Değişkenleri ile Sürücülük Davranışı Arasındaki Bağlantılara İlişkin Görgül Araştırmalar

Sürücülük biçiminin bir ölçüde kişilik değişkenleri ile bağlantılı olarak gelişebileceği düşüncesinin bir sonucu olarak, değişik kişilik özelliklerinin trafik kuralı ihlallerinde ve trafik kazalarında oynadığı rolü incelemek amacıyla çok sayıda araştırma yürütülmüştür. Örneğin, değişik araştırmacılar sürekli kaygı

düzeyi yüksek olan sürücülerin daha riskli araç kullandıklarını ve daha fazla kazaya karıştıklarını gösteren bulgular elde etmişlerdir (Katwal ve Kamalanabhan, 2001; Shahar, 2009). Perry (1986) A tipi kişilik özelliğine sahip sürücülerin sürücülük davranışlarını incelediği bir çalışması sonucunda, A tipi kişilik özelliklerine sahip sürücülerin daha fazla kazaya karıştıklarını, daha sabırsız (aceleci) davrandıklarını ve daha fazla trafik cezası aldıklarını rapor etmiştir.

Schwebel, Severson ve Rizzo (2006) kişilik boyutlarından öz disiplin, Elander, West ve French (1993) ise içe dönüklük ve dışadönüklük ile trafik suçu işleme ve trafik kazasına karışma arasındaki ilişkileri incelenmiştir. Elde edilen bulgular öz disiplin boyutunda düşük olan sürücülerin yüksek olanlara, dışa dönük sürücülerin ise içe dönük olanlara göre daha fazla trafik suçu işlediklerini ve daha fazla trafik kazasına karıştıklarını göstermiştir. Furnham ve Saipie (1993) ise suçlu sürücülerin kişilik özelliklerini inceledikleri araştırmalarında bu gruba girenlerin psikotizm boyutunda yüksek puan alırken nörotizm boyutunda düşük puan aldıklarını bulmuşlardır.

Haris ve Huston (2010), yarışmacı kişilerin hızlı araba kullanma, güvenli olmayan sollama ve benzeri gibi eylemleri diğerleriyle "rekabet" in ve "kazanma" nın bir yolu olarak görebilecekleri düşüncesinden hareketle yürüttükleri araştırmalarında, bir kişilik özelliği olarak yarışmacılık ile riskli araç kullanma arasında bir ilişki olduğunu bulmuşlardır. Lajunen, Corry, Summala ve Hartley (1997) kendine güven duygusu ile trafik kurallarını ihlal etme eğilimi arasındaki ilişkileri inceledikleri araştırmalarında abartılmış kendine güven duygusunun kural ihlalleriyle ilişkili olduğunu, Dahlen, Martin, Ragan ve Kulhman (2005) ise dürtüsellik (impulsiveness) kazaya karışmayı ve saldırgan, riskli sürücülük davranışlarını yordadığını bulmuşlardır.

Yukarıda sözü edilen kişilik değişkenlerinin yanı sıra, iç-dış denetim odağı, heyecan arayışı ve saldırganlık sürücülük davranışlarıyla ilgili olarak üzerinde sık durulan diğer kişilik özellikleri arasında yer almaktadır. Bu araştırmada ele

alınan değişkenler olmaları nedeniyle bu kişilik özellikleriyle sürücülük davranışları arasındaki ilişkilerin incelendiği görgül araştırmalara ayrı alt başlıklar altında yer verilecektir.

1.3.2.1. Sürücülük Davranışı İle İç-Dış Denetim Odağı Arasındaki İlişkiler

Denetim odağı kişinin kendi davranışlarının sonuçlarını ne derecede etkileyebileceğine olan inancını tanımlar (Rotter, 1966). İç denetim odaklı bireyler olumlu ya da olumsuz tüm olayların kendi davranışlarının sonucu olduğuna inanırlar ve kendi davranışlarıyla ilgili sorumluluk alırlar; dış denetim odaklı bireyler sonuçların, davranışlarından bağımsız olarak, kendi kontrolleri dışında gerçekleştiğine inanırlar ve hem başarılarını hem de başarısızlıklarını dış etkenlere yüklerler. Bu tanımda dikkat edilmesi gereken nokta sonucun gerçekte nasıl ortaya çıktığı değil, kişinin sonucun ortaya çıkış şeklini nasıl algıladığıdır (Reber, 1995). Bu tanım doğrultusunda dış denetim odağına sahip kişilerin bir durum karşısında belirli bir davranış biçimini seçerken durumun özelliklerinden yani dışsal faktörlerden etkilenmeleri beklenirken, iç denetim odağına sahip kişilerin belirli bir davranış seçimi yaparken kendi değer yargılarından ve tutumlarından etkilenmeleri beklenir, böylece kişinin davranış seçimi dışsal faktörler tarafından çok az bir olasılıkla yönlendirilmiş olur (Taris, 1997).

Bir çok çalışma iç denetim odağına sahip kişilerin, dış denetim odağına sahip kişilerden daha dikkatli olduklarını, hoş olmayan durumlardan kaçınmaya daha iyi adapte olabildiklerini, daha yüksek güdülenme düzeyine sahip olduklarını ve bir çok durumda daha iyi performans gösterdiklerini ortaya çıkarmıştır (Montag, Comrey, 1987).

Yukarıda verilen tanımdan hareket eden bazı araştırmacılar dış denetim odağının istenmeyen bir sonucu önlemek için tedbir almada başarısızlığa yol açabileceğini ve dolayısıyla bu kişilerin daha büyük bir olasılıkla trafik kazalarına karışacaklarını öne sürmüşlerdir (Hoyt, 1973; Lajunen, 1999; Montag ve

Comrey, 1987; Yagil, 2001). Bu görüşten hareketle yürütülen araştırmalardan elde edilen sonuçlar genellikle iç denetim odağı ile olumsuz sürücü davranışları ve kaza ve benzeri gibi olumsuz sonuçlar arasında negatif bir ilişki bulunduğunu göstermekle birlikte, bu araştırmaların sonuçları arasında tam bir tutarlılığın bulunduğunu söylemek güçtür.

Montag ve Comrey (1987), 400 erkek katılımcı ile gerçekleştirdikleri bir çalışmada iç denetim odağına sahip olmanın kazaya karışmayla negatif yönde, dış denetim odağına sahip olmanın kazaya karışmayla pozitif yönde ilişkili olduğunu bulmuşlardır. Benzer şekilde, Beirness (1993) içsel denetim odağı / dışsal denetim odağı ile kazaya karışma arasında anlamlı bir ilişki olduğuna işaret eden bulgular elde etmiştir. Bangkoklu 601 sürücüyü yapılan ve bazı psikolojik değişkenlerle güvenli sürücülük davranışları arasındaki ilişkinin incelendiği bir çalışmada iç denetim odağına sahip olmanın güvenli sürücülük davranışlarıyla olumlu yönde anlamlı ilişkisi olduğu bulunmuştur (Ariyapinyo, 1996).

Donovan, Queisser, Salzberg ve Umlauf (1985), alkollü araç kullanmaktan ceza almış, alkollü araç kullanma dışında riskli araç kullanmaktan ceza almış ve trafik kazasına karışmış ve herhangi bir cezası ve kazası olmayan üç grubu bazı kişilik özellikleri açısından karşılaştırdıkları çalışmalarında alkollü araç kullanma dışında riskli araç kullanmak nedeniyle trafik cezası almış ve trafik kazasına karışmış grubun dış denetim odağı boyutundan aldıkları puan ortalamalarının diğer gruplarla karşılaştırıldıklarında anlamlı derecede yüksek olduğunu rapor etmişlerdir.

Katwal ve Kamalanabhan (2001), trafik kazasına karışmış ve karışmamış iki grup toplu taşıma araçları sürücüsünü kaygı (anxiety) düzeyleri, denetim odağı, öznel iyi oluş düzeyleri (subjective well being) ve trafik kurallarına ve trafik düzenlemelerine ilişkin bilgiye sahip olma dereceleri açısından karşılaştırdıkları çalışma sonucunda kazaya karışmış sürücülerin kaza geçmişi olmayan sürücülere göre trafik kurallarına ve düzenlemelerine ilişkin daha az bilgiye

sahip olduklarını, öznel refah düzeylerinin daha düşük olduğunu, kaygı düzeylerinin yüksek olduğunu ve dış denetim odağına sahip olduklarını bildirmişlerdir.

Lajunen ve Summala (1995) iç denetim odaklı sürücülük puanı yüksek sürücülerin kendilerini trafikteki olası riskleri öngörebilen, atik ve dikkatli sürücüler olarak gördüklerini rapor etmişlerdir. Gençdoğan ve Gülbahçe (2001) yaptıkları bir çalışmada dış denetim odağına sahip kişilerin trafikten şikayetçi olma boyutunda daha yüksek puan aldıklarını, bu durumun iç denetim odağına sahip kişilerin sorunların kaynağını kendi içlerinde aramalarından kaynaklanabileceğini belirtmişlerdir. Özkan ve Lajunen (2005) sürücülük ile ilgili bir denetim odağı ölçeği geliştirmek ve denetim odağı ile tehlikeli araç kullanma ve olumsuz sonuçları arasındaki ilişkiyi incelemek için gerçekleştirdikleri bir çalışma sonucunda, iç denetim odağı yöneliminin sürücünün kendisi tarafından bildirilen toplam kaza sayısı, aktif kaza sayısı, trafik suçları, ihlaller ve hataları yordadığını gösteren bulgular elde etmişlerdir.

Taris (1997) denetim odağının durumsal özellikler ve sürücülük davranışları üzerindeki etkisini incelediği bir çalışmada, dış denetim odağına sahip sürücülerin izlenmediklerini düşündükleri durumlarda, iç denetim odağına sahip sürücülerden daha fazla trafiğe ilişkin istenmedik davranışlarda bulunduğunu göstermiştir.

Denetim odağının değişik sürücülük davranışları üzerindeki doğrudan etkisinin incelendiği araştırmaların yanı sıra, bazı araştırmalarda denetim odağının değişik değişkenler ile sürücülük davranışları arasındaki ilişkide aracı ya da düzenleyici bir rol oynayıp oynamadığı incelenmiştir. Gidron, Gal ve Syna (2003) düşmanlık (hostility) ile aşırı hız yapma ve benzeri gibi olumsuz sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi inceledikleri bir çalışmada iç denetim odağının düşmanlık ile olumsuz sürücü davranışları arasındaki ilişkileri düzenleyici (moderator) bir rol oynadığını bulmuşlardır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, denetim odağı ile çeşitli sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin incelendiği araştırmalarda genellikle iç denetim odağı ile olumsuz sürücü davranışları ve kaza ve benzeri gibi olumsuz sonuçlar arasında negatif bir ilişki bulunduğunu gösteren bulgular elde edilmiş olmakla birlikte, aksini gösteren bulgular da vardır. Örneğin, Arthur ve Doverspike (1992), yaptıkları bir çalışmayla denetim odağı ile genel olarak kazaya karışma arasında anlamlı bir ilişki olmadığını, sadece sürücü hatasından kaynaklanmayan kazalar ve denetim odağı arasında anlamlı bir ilişki bulunduğunu ve bu ilişkinin genel yargının tam tersi şeklinde olduğu, iç denetim odağına sahip sürücülerin anlamlı düzeyde daha fazla kazaya karıştığını göstermişlerdir. Aynı şekilde Guastello ve Guastello (1986) da denetim odağının trafik kazasına karışmayla ilişkili olmadığını bulmuştur.

Yağil'e (2001) göre, içsel ya da dışsal odaklı olmanın belirleyici özellikleri dikkate alındığında, olaylara içsel ya da dışsal yönde yüklemeler yapmanın kuramsal olarak sürücü davranışlarıyla ilgisinin oldukça yüksek olması beklenir. Buna karşın, araştırma bulguları arasında tam bir tutarlılık bulunmamaktadır. Bunun nedeni, bazı araştırmalarda genel olarak denetim odağını ölçen ölçeklerin kullanılmasıdır. Genel denetim odağı ölçeklerinden alınan puanlarla sürücü davranışları arasında yüksek bir ilişki bulunmamaktadır. Sürücülükle ilişkili denetim odağı ölçeklerinin kullanıldığı araştırmalarda ise dış denetim odağına sahip olmanın kazaya karışmayla pozitif yönde, iç denetim odağına sahip olmanın kazaya karışmayla negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur.

1.3.2.2. Sürücülük Davranışıyla Heyecan Arayışı Arasındaki İlişkiler

Heyecan arayışı (sensation seeking) sürücülük davranışlarıyla ilişkisi en fazla incelenen kişilik değişkenlerinden biridir. Zuckerman (1994) tarafından ortaya atılan heyecan arayışı kavramı alışılmışın dışında ve şiddetli heyecanlar ve deneyimler arama ve bu deneyimler uğruna fiziksel, sosyal, kanuni ve mali riskler alma isteği olarak tanımlanan bir kişilik özelliğine işaret etmek için kullanılmaktadır. Heyecan arayışı boyutunda yüksek olan bireyler, heyecan

arayışı içinde olmayan bireylere göre daha önce hiç denemedikleri aktivitelere ilişkin riskleri daha düşük olarak değerlendirirler ve bu aktiviteleri denerken daha az kaygı yaşama eğilimi gösterirler. Dolayısıyla heyecan arayışı boyutunda yüksek olan kişilerin, fırsat verildiğinde bu tür aktivitelere katılma olasılıkları daha yüksektir (Zuckerman ve Kuhlman, 2000). Nitekim, yapılan araştırmalar bu boyutta yüksek olan kişilerin tehlikeli deneylere katılma, tehlikeli sporlar yapma, tehlikeli yolculuklara çıkma, suç kapsamına giren tehlikeli aktivitelere katılma, tehlikeli cinsel davranışlar (sexual behavior) sergileme, sigara içme, aşırı miktarda alkol tüketme, uyuşturucu kullanma, kumar oynama eğilimlerinin daha yüksek olduğunu göstermiştir (Zuckerman ve Kuhlman, 2000).

Horvath ve Zuckerman (1993) niçin bazı insanların diğerlerine göre daha fazla heyecan aradıkları ve dolayısıyla daha fazla risk alma eğiliminde oldukları sorusunu yanıtlamak üzere iki alternatif açıklama önermişlerdir. Bu araştırmacılara göre, heyecan arayışının olası nedenlerinden bir tanesi “yoğun ödül etkisi”dir (intense reward effect). Bazı insanlar heyecan verici aktiviteler sonucunda elde edecekleri ödüllere daha fazla değer biçerler. Dolayısıyla, bu insanlar için heyecan verici aktivitelerin sağladığı ödül bu tür aktivitelerin içerdiği risklerden daha ağır basmaktadır. Horvath ve Zuckerman’a (1993) göre, bazı insanların diğerlerine göre daha fazla heyecan arayışı içinde olmalarının bir diğer olası nedeni bu bireylerin “iyimserlik yanlılığı” (optimistic bias) göstermeleridir. Bir başka deyişle heyecan arayışı içinde olan bireyler kendilerini daha az risk altında görürler ve riskli aktiviteden sonra olumsuz bir sonuç elde etme ihtimallerinin daha az olduğunu düşünürler.

Joseph, Liu, Jiang, Lynam ve Kelly (2009) tarafından yürütülen bir araştırmadan Horvath ve Zuckerman’ın (1993) “yoğun ödül etkisi” görüşünü destekler yönde bulgular elde edilmiştir. Heyecan arayışının nörolojik temellerini incelemek üzere yürütülen bu araştırmada heyecan arayışı boyutunda yüksek ve düşük olan katılımcılara uyarılmışlık durumu yaratacak resimler (erotik içerikli, şiddet içerikli, tiksindirici) gösterilerek fonksiyonel manyetik görüntüleme cihazı ile beyin faaliyetleri kaydedilmiştir. Elde edilen bulgular heyecan arayışı boyutunda yüksek olan katılımcıların resimlere bakarken uyarılma ve pekiştirme ile ilgili

beyin bölgelerinde (sağ insula, posterior medial orbitofrontal cortex), heyecan arayışı boyutunda düşük olan katılımcıların ise duyguların kontrolü ve düzenlenmesi ile ilgili beyin bölgelerinde (anterior medial orbitofrontal cortex, anterior cingulate) bir faaliyet artışı olduğunu göstermiştir.

Zuckerman (1971), heyecan arayışının temelinde birden fazla faktör olabileceği varsayımından hareketle üniversite öğrencileri ile yaptığı bir çalışmada heyecan arayışının korku ve macera arayışı, deneyim arayışı, ketlenmeye karşı koyma ve can sıkıntısı duyarlılığı olmak üzere 4 boyutunun olduğunu saptamıştır. Heyecan ve macera arayışı (thrill and adventure seeking) tehlike içeren spor ya da aktivitelere katılma isteğine, deneyim arayışı (experience seeking) yeni zihinsel ve duygusal deneyimler yaşama, seyahat etme, uygun olarak görülmeyen yaşam biçimlerini deneme isteğine, ketlenmeye karşı koyma (disinhibition) sosyal içicilik, partilere katılma, değişik cinsel deneyimler yaşama, değişik cinsel eşlerle birlikte olma gibi davranışlarla dışa vurulan sosyal ve cinsel engellenmeye karşı koyma isteğine, can sıkıntısı duyarlılığı (boredom susceptibility) ise sıkıcı ve rutin iş, yaşam ve insanlardan hoşlanmama ve değişim olmadığı durumlarda rahatsızlık hissetme eğilimine işaret eder (Zuckerman, Eysenck ve Eysenck, 1978).

Yapılan araştırmalar heyecan arayışı açısından yaşa, cinsiyete ve eğitim düzeyine bağlı farklılıkların olabileceğine işaret etmektedir. Bu araştırmaların sonuçlarına göre heyecan arayışı düzeyi erkeklerde daha yüksektir (Arnett, 1994). Hem kadınlarda hem de erkeklerde 16 yaşına kadar artış göstermekte, bu yaştan sonra yaş artışıyla birlikte azalmaktadır, ayrıca, eğitim düzeyi arttıkça heyecan arayışı düzeyi de artmaktadır (Jonah, 1997).

Heyecan arayışı, tanımı gereği sürücülük biçimi ve dolayısıyla trafik kazaları ile ilişkisi olabilecek bir kişilik özelliğidir. Nitekim yapılan araştırmalar genellikle söz konusu kişilik özelliği ile kural ihlalleri ve trafik kazaları arasında bir ilişki olabileceğini ortaya koymuştur. Örneğin, Schwebel, Severson ve Rizzo (2006), heyecan arayışı, öz disiplin ve öfke/ düşmanlık ile kural ihlalleri

arasındaki ilişkileri hem ölçek ve bilgi formlarıyla hem de sanal bir sürücülük ortamında inceledikleri bir çalışmada her üç değişken ile kural ihlalleri arasında ilişki bulunduğunu, ancak kural ihlallerini en iyi yordayan değişkenin heyecan arayışı olduğunu bulmuşlardır. Schwebel Ball, Severson, Barton, Rizzo ve Viamonte (2007), yaşı 75 ve üzerinde olan 101 sürücü ile yürüttükleri bir araştırmada heyecan arayışı boyutunda yüksek olanların daha fazla kural ihlali yaptıklarını ve daha fazla trafik cezası aldıklarını göstermiştir.

Furnham ve Saipe (1993), trafik kuralı ihlali yapmış ve yapmamış sürücüleri bazı kişilik özellikleri açısından karşılaştırdıkları çalışmalarında, heyecan arayışı ile trafik kuralı ihlalleri arasında pozitif bir ilişkinin bulunduğunu gözlemişlerdir. Ancak, aynı araştırmada heyecan arayışı ile trafik kazalarının sayısı arasında anlamlı derecede ilişki olmadığı görülmüştür. Benzer şekilde, Trimpop ve Kirkcaldy (1997), genç sürücülerle yaptıkları bir çalışmada heyecan aramanın “Heyecan ve Macera Arayışı” ve “Engellenmeye Karşı Koyma” boyutları ile trafik suçu işleme arasında anlamlı bir ilişki bulunduğunu, ancak aynı boyutlarla kazaya karışma arasında yeterince güçlü bir ilişki bulunmadığını belirtmişlerdir.

Özkan, Sümer, Ayvaşık ve Er (2002), kişilik faktörleri, psikomotor beceriler, sürücü davranışları ve trafik kazaları arasındaki ilişkiyi inceledikleri bir çalışmada heyecan arayışı ile trafik ihlal ve hataları arasında olumlu yönde anlamlı bir ilişki bulunduğunu belirtmişlerdir. Kural ihlali bağlamında, emniyet kemeri kullanmamanın kişilik özellikleri, yaşam tarzı ve sürücülük geçmişiyle ilişkisinin incelendiği bir çalışmada emniyet kemeri kullanmayan sürücülerin heyecan arayışı puanlarının yüksek olduğu, ayrıca, bu kişilerin sürücülük geçmişi incelendiğinde anlamlı derecede çok sayıda trafik ihlali yapmış oldukları görülmüştür (Wilson, 1990). Arnett, Offer ve Fine (1997) ise ergen sürücülerle yaptıkları bir çalışma sonucunda heyecan arayışı ile dikkatsiz ve umursamaz biçimde araç kullanma arasında bir ilişki olduğunu rapor etmişlerdir.

Risk alma eğiliminin heyecan arayışının belirleyici özelliklerinden biri olması nedeniyle, riskli araç kullanma ile heyecan arayışı arasında bir ilişki bulunup

bulunmadığını belirlemek amacıyla çok sayıda araştırma yürütülmüştür. Aşırı hız yapmadan, tehlikeli sollamalara, alkollü araç kullanmadan alkollü sürücünün aracında yolculuk etmeye kadar uzanan çok sayıda riskli davranış üzerinde durulmuştur. Örneğin, Schwebel ve arkadaşlarının (2007) yukarıda sözü edilen araştırmalarında heyecan arayışı boyutunda yüksek olan sürücülerin daha riskli araç kullandıkları da bulunmuştur. Heyecan arayışı boyutunda yüksek olan sürücülerin araç kullanırken daha fazla risk aldıklarını (Donovan, Queisser, Salzberg ve Umlauf McMillen, 1985; Iversend ve Rundmo, 2002; Smith ve Wells-Parker, 1989; Yasak, 2001) ve daha hızlı araç kullandıklarını (Horvath ve Zuckerman, 1993; Iversend ve Rundmo, 2002; Jonah, Thiessen ve Au-Yeung, 2001) gösteren bulgular başka araştırmacılar tarafından da rapor edilmiştir.

Heyecan arayışı ile risk alma arasındaki ilişki bağlamında üzerinde en fazla durulan konu alkollü ya da uyuşturucu madde etkisinde araç kullanmadır. Zakletskaia ve arkadaşları (2009), üniversite öğrencileriyle yürüttükleri araştırmalarında heyecan arayışı boyutunda yüksek olan katılımcıların daha sık alkollü araç kullandıklarını saptanmıştır. Benzer şekilde McMillen, Adams, Wells-Parker, Pang ve Anderson (1992), bir kez alkolü araç kullanma cezası alan ve birden fazla alkollü araç kullanma cezası alan sürücülerini karşılaştırdıkları çalışmalarında birden fazla alkollü araç kullanma cezası alan sürücülerin heyecan arayışı boyutundan aldıkları puanların anlamlı derecede yüksek olduğunu bulmuşlardır. Alkollü araç kullanma ile heyecan arayışı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu gösteren bulgular başka araştırmacılar tarafından da rapor edilmiştir (Arnett, 1990;McMillen, Pang, Wells-Parker ve Anderson 1992).

Avustralya'da 331 genç sürücü ile gerçekleştirilen ve uyuşturucu etkisi altında araç kullanmanın psikososyal nedenlerini belirlemek amacıyla yürütülen bir araştırmada da uyuşturucu etkisi altında araç kullanan sürücülerin heyecan arayışı puanlarının anlamlı derecede yüksek olduğunu gösteren bulgular elde edilmiştir (Armstrong, Wills ve Watson, 2005).

Heyecan arayışı ile ilişkisi incelenen bir diğer davranış saldırgan araç kullanmadır. Haris ve Houston (2010), korna çalma, öndeki araca fazla yanaşma, hızlı araç kullanma gibi saldırgan sürücü davranışlarıyla heyecan arama arasında pozitif bir ilişki bulmuşlardır. Jonah, Thiessen ve Au-Yeung (2001) da heyecan arayışı boyutunda yüksek olan sürücülerin daha çok saldırgan sürücülük davranışları sergilediklerini rapor etmişlerdir.

1.3.2.3. Sürücülük Davranışı ile Saldırganlık Arasındaki İlişkiler

Saldırgan olarak nitelendirilebilecek davranışların tür, sayı ve çeşitliliğinin çok fazla olması nedeniyle saldırganlığın genel kabul gören bir tanımını yapmak oldukça güçtür. İlgili literatür gözden geçirildiğinde değişik araştırmacılar tarafından önerilen değişik saldırganlık tanımlarının olduğu görülmektedir. Bununla birlikte görece olarak yaygın kabul gören tanımlar incelendiğinde, büyük bir bölümünün saldırganlığı tanımlarken ölçüt olarak yapılan davranışın ardında yatan niyeti dikkate aldığı ve başkalarına fiziksel ya da psikolojik olarak zarar verme amacıyla yapılan davranışları saldırgan olarak niteledikleri görülmektedir (Anderson ve Bushman, 2002).

Saldırgan davranışlar sergileme eğilimi açısından bireyler arasında önemli farklılıkların bulunduğu genel olarak kabul edilen bir olgudur. Bazı araştırmacılara göre saldırgan davranışlar sergileme eğilimi açısından gözlenen farklılıklar sürücü davranışlarına da yansımakta ve bu yansıma kendini diğer insanları fiziksel ya da psikolojik olarak tehlikeye atabilecek biçimde araç kullanma şeklinde göstermektedir (Ellisson-Potter, Bell ve Deffenbacher, 2001; Grey, Triggs ve Haworth, 1989; Lajunan ve Parker, 2001; Lajunan, Parker ve Stradling, 1998). Saldırgan sürücülük, diğer insanları kasten psikolojik, fiziksel ya da hem psikolojik hem fiziksel olarak tehlikeye atan bir sürücülük biçimidir. Saldırgan sürücülük olarak adlandırılan bu eğilim öndeki aracı yakın takip etme, gereksiz korna çalma, aşırı hız yapma, kırmızı ışıkta geçme, hatalı sollama gibi trafik suçu olarak kabul edilen davranışları içermektedir (Ellisson-Potter, Bell ve Deffenbacher, 2001).

Bir bireysel farklılık değişkeni olarak saldırganlık ile saldırgan sürücülük davranışları arasında bir ilişki bulunup bulunmadığını belirlemek amacıyla yürütülen çalışmalarda, genellikle, saldırgan kişilikli bireylerin olumsuz sürücü davranışlarını daha fazla sergiledikleri düşüncesini destekleyen bulgular elde edilmiştir (Hennesy ve Wiesenthal, 1999; Lajunen ve Parker, 2001; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting ve Salvatore, 2000). Saldırganlık ile sürücülük davranışları arasındaki ilişkiyi inceleyen en eski çalışmalardan biri Tillman ve Hobbs (1949) tarafından gerçekleştirilen ve yazarların “insan yaşadığı gibi araba kullanır” şeklinde özetledikleri çalışmadır. Bu çalışmada görel olarak çok ve az sayıda kazaya karışmış taksi şoförlerinden oluşan iki grup karşılaştırılmış ve çok sayıda kazaya karışan taksi şoförlerinin daha fazla saldırgan oldukları ve otoriteye uyma güçlüğü yaşadıkları belirlenmiştir.

Smith, Waterman ve Ward (2006) üniversite öğrencileri, çalışanlar ve mahkumlardan oluşan katılımcı gruplarıyla yürüttükleri bir araştırmada sürekli saldırganlığın (trait aggression) her üç grupta da öndeki aracı yakından takip etme, diğer sürücülere selektor yapma, korna çalma, sözlü sataşma ve işaret yapma gibi saldırgan sürücü davranışlarını yordadığını bulmuşlardır. Arnett, Offer ve Fine (1997), ergen sürücülerle yaptıkları bir çalışmada saldırganlığın alkollü araç kullanma, hız sınırlarını aşma, diğer araçlarla yarışma ve hatalı sollama yapmayla anlamlı derecede ilişkili olduğunu saptamışlardır. Lajunen ve Parker (2001) ise yaptıkları bir çalışmada direksiyon başında ortaya çıkan sözel saldırganlığın anlık öfke sonucunda ortaya çıktığını, fiziksel saldırganlığın ve ihlallerin ise doğrudan bir kişilik özelliği olarak saldırganlığın sonucu olduğunu rapor etmişlerdir.

Düşmanlık (hostility) sürekli saldırganlıkla yakından ilişkili olabilecek bir diğer bireysel farklılık değişkendir. Bir çok araştırmacı bir kişilik özelliği olarak düşmanlığın olumsuz sürücü davranışlarıyla ilişkili olabileceğini gösteren bulgular rapor etmişlerdir. Örneğin, daha önce sözü edilen Schwebel, Severson ve Rizzo (2006), araştırmalarında bir kişilik özelliği olarak

düşmanlığın kural ihlallerini, Haris ve Housto (2010) ise saldırgan sürücü davranışlarını yordadığını saptamışlardır. Benzer şekilde, Iversend ve Rundmo da (2002) düşmanlığın riskli araç kullanma ve kaza yapma ile ilişkili olduğunu gösteren bulgular elde etmişlerdir.

Saldırganlık ve düşmanlığın çeşitli sürücü davranışlarıyla ilişkili olduğunu gösteren bulgulara karşın bazı araştırmacılar saldırgan sürücü davranışlarının bir kişilik özelliği olarak saldırganlıktan çok durumsal faktörlerden kaynaklanan öfke ile ilişkili olduğunu öne sürmüşlerdir (Ellisson-Potter, Bell ve Deffenbacher, 2001). Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen ve Oetting (2003) tarafından yürütülen bir araştırmada bu görüşe destek olabilecek bulgular elde edilmiştir. Saldırgan sürücülük sorunu olduğunun farkında olan ve tedavi görmek isteyen, saldırgan sürücülük sorununun olduğunun farkında olmayan ve saldırgan sürücülük sorunu olmayan üç grup sürücünün karşılaştırıldığı bu çalışmada, ilk iki grupta bulunan katılımcıların trafikte daha fazla öfke yaşadıkları ve kaza tehlikesiyle karşı karşıya kaldıkları bulunmuştur. O'Brien, Tay ve Watson (2004) Engellenme-Saldırganlık Kuramı çerçevesinde gerçekleştirdikleri bir çalışmada durumsal faktörlerin sürücünün öfke durumunu ve buna bağlı davranışlarını daha fazla etkilediğini gösteren bulgular elde etmişlerdir.

1.4. ARAŞTIRMANIN AMACI

Günümüzde trafik ülkemiz açısından büyük bir sorun oluşturmaktadır. TBMM Trafik Komisyonu Raporu'na (2000, Akt. Yasak 2002) göre son on yıl içinde ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında yaşamını kaybeden insanların sayısı 100 bini aşmaktadır. Yine aynı rapora göre araç sayısının daha az olmasına rağmen, ülkemizde meydana gelen trafik kazası, araç sayısı ile oranlandığında, İspanya, Almanya ve Japonya gibi ülkelerde meydana gelen trafik kazası sayısının çok üzerindedir. Bu kazaların bir kısmı yol, araç ve yaya hatalarından kaynaklanmakla birlikte, sürücü hatalarının bu kazalardaki payının %90'a ulaştığı bilinmektedir (Lajunen, 1999). Buna rağmen, sürücü özelliklerinin trafik kazalarında oynadığı rolü belirlemek amacıyla ülkemizde yapılan araştırmaların oldukça sınırlı olduğu görülmektedir.

Diğer yandan, trafik kazalarında demografik değişkenler ve kişilik özelliklerinin oynadığı rol konusunda yapılan araştırmalardan, heyecan arayışı dışında, çoğunlukla tutarsız sonuçlar elde edilmiştir. Ayrıca, bu araştırmaların büyük bir bölümünde tek bir kişilik özelliği üzerinde durulmuş, değişik kişilik özelliklerinin kuralların ihlal edilmesi eğilimine ve dolayısıyla trafik kazalarının meydana gelme olasılığına yaptıkları katkılar görece olarak incelenmemiştir.

Yukarıda yürütülen tartışmaların ışığı altında yürütülen bu araştırmada, yaş ve eğitim düzeyi ile birer kişilik özelliği olarak heyecan arayışı, denetim odağı ve saldırganlığın hatalı sollama ve hız ihlali gibi tehlikeli araç kullanma davranışlarını ve trafik kazasına karışmayı ne ölçüde yordadıkları incelenmiştir

Kişilik özellikleri ile trafik kazaları arasındaki ilişkilerin incelendiği araştırmalarda yordayıcı değişken olarak genellikle sürücülerin ilgili kişilik testlerinden aldıkları puanlar kullanılmakta, ancak yordanan değişken olarak ele alınan sürücü davranışları bir araştırmadan diğerine değişmektedir. Sürücünün kaza geçmişi (kaza sayısı ve/veya şiddeti), sürücünün aldığı ceza sayısı, sürücünün kazada oynadığı rol, kaza türü, kural ihlali araştırmalarda kullanılan yordanan değişkenlerden bazılarıdır. Bu değişkenlerle ilgili bilgiler ya kayıtlardan ya da sürücülerin kendilerinden elde edilmektedir. Bu bilgi edinme yollarının her biri kendine özgü bazı sorunlar içermektedir. Örneğin, unutma, kaza kayıtlarının farklı tutulması, bilinçli olarak verilen yanlış bilgiler yordanan değişken ölçümlerinin güvenilirliğini zedeleyebilmektedir (Lajunen, 1999). Bu araştırmada yordanan değişken olarak karışılan kaza sayısı ve son beş yıl içinde hız sınırını aşma ve hatalı sollama gibi kaza olasılığını arttıran kural ihlalleri nedeniyle alınan trafik cezalarının sayısı kullanılmıştır. Ceza ve kaza sayısına ilişkin bilgilerin araştırmaya katılan sürücülerin kendilerinden alınacak olmasının, diğer araştırmalarda olduğu gibi, yordanan değişkene ilişkin bilgilerin güvenilirliğini bir ölçüde zedeleyeceği açıktır. Ancak, bilgilerin sürücülerin kendisinden alınmasının daha kolay olması nedeniyle bu yol tercih edilmiştir.

Araştırmada aşağıdaki sorulara yanıt aranacaktır.

1.Sürücülerin yaşı ile karıştıkları kaza ve son beş yıldı aldıkları ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır?

2. Sürücülerin eğitim düzeyi ile karıştıkları kaza ve son beş yıldı aldıkları ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır?

3. Heyecan arayışı ile karışılan kaza ve son beş yıldı alınan ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır?

4. İ ve dış denetim odağı ile karışılan kaza ve son beş yıldı alınan ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır?

5. Saldırđanlık ile karışılan kaza ve son beş yıldı alınan ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır?

6. Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, iç-dış denetim odağı ve saldırđanlık değişkenlerinden hangisi karışılan kaza sayısını daha iyi yordayabilmektedir?

7. Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, iç-dış denetim odağı ve saldırđanlık değişkenlerinden hangisi son beş yıldı alınan ceza sayısını daha iyi yordayabilmektedir?

BÖLÜM 2

YÖNTEM

Bu bölümde, çalışmanın katılımcılarına, veri toplama araçlarına ve işleme yönelik bilgiler yer almaktadır.

2.1. KATILIMCILAR

Hız ihlali, hatalı sollama ve benzeri gibi nedenlerle trafik cezası almış olan yeterli sayıda kadın sürücüye ulaşılamadığı için sadece erkek katılımcılarla yürütülen araştırmanın örnekleme 325 sürücüden oluşmaktadır. Katılımcıların büyük bölümü Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Psikoteknik: Sürücü Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi'ne başvuran sürücüler arasından seçilmiştir. Ankara ya da çevre il ve ilçelerde oturan katılımcıların bir kısmı performanslarının değerlendirilmesi için, bir kısmı da yasal zorunluluk (hız limitini aşma, alkollü araç kullanma gibi gerekçelerle ehliyete el konulması) nedeniyle merkeze başvurmuşlardır.

Tümü en az beş yıldır aktif olarak araç kullanmakta olan katılımcıların %33,65'i serbest meslek sahibi, %19,50'si şoför, %10,69'u mühendis-mimar ve %36,16'sı satış temsilcisi, muhasebeci, öğretmen, doktor, itfaiyeci gibi çeşitli meslek grubu mensuplardır. Katılımcıların %79,25'i otomobil, %10,6'sı minibüs, %5,35'i otobüs ve %5,35'i kamyon-tır kullanmakta olup, %41,82'si üniversite ve üstü eğitim düzeyine sahipken, %36,16'sı lise, %9,43'ü ortaokul ve %11,95'i ilkokul mezunudur; % 0,63'ü ise sadece okur-yazardır. Katılımcıların yaşlarına, sürücülük yıllarına, bir yıl içinde yaptıkları yola, karıştıkları kaza ve son beş yılda aldıkları ceza sayılarına ilişkin bilgiler Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1. Katılımcıların yaş, sürücülük yılı, bir yıl içinde yaptıkları yol ile son beş yıl içinde aldıkları ceza ve karıştıkları kaza sayılarına ilişkin bilgiler

(N=318)	En Düşük	En Yüksek	Ortalama	SS
Yaş	23,00	72,00	36,33	10,17
Sürücülük Yılı	5,00	43,00	13,89	8,56
Yapılan Yol	1000	350000	38652,87	50509,57
Karışılan Kaza sayısı	,00	7,00	1,03	1,36
Alınan Ceza Sayısı	,00	16,00	2,55	3,04

2.2. ARAŞTIRMADA YER ALAN DEĞİŞKENLER

Araştırmada altı tanesi yordayan iki tanesi de yordanan olmak üzere sekiz değişken yer almaktadır. Yordayıcı değişkenler yaş, eğitim düzeyi, iç denetim odaklı sürücülük, dış denetim odaklı sürücülük, heyecan arayışı ve saldırganlıktır. Yordanan değişkenler ise son beş yıl içinde hız sınırını aşma ve hatalı sollama gibi kaza olasılığını arttıran kural ihlalleri nedeniyle alınan trafik cezaları ile karışılan kaza sayılarıdır.

2.3. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI

Araştırmada veri toplama araçları olarak, heyecan arayışını ölçmek için Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği; iç-dış denetim odağını ölçmek için Montag İç Denetim Odaklı ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği; saldırganlığı ölçmek için Saldırganlık Envanteri ve bir kişisel bilgi formu kullanılmıştır.

2.3.1. Montag İç Denetim Odaklı ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği

Bu ölçek Montag ve Comrey (1987) tarafından, sürücülerin iç-dış denetim odaklı sürücülük biçimlerinden hangisine sahip olduklarını belirlemek amacıyla geliştirilmiştir. Özgün ölçek “iç denetim odaklı sürücülük” ve “dış denetim odaklı sürücülük” olmak üzere her biri 15 madde içeren iki alt ölçekten oluşmaktadır. Alt ölçeklerin ağır kaza yapmış 200 sürücü ile kazaya karışmamış 200 sürücünün ölçek maddelerinin her birinden aldıkları puanların ortalamaları arasındaki farklar ve korelasyonlar hesaplanarak incelenen ölçüt bağımlı geçerliklerinin yüksek olduğu belirtilmektedir.

Ölçeğin Türkçeye uyarlanması araştırmacı tarafından gerçekleştirilmiştir. Araştırmacı tarafından Türkçeye çevrilen ölçek maddeleri, önce bir uzman tarafından orijinaline uygunluk açısından değerlendirilmiş, daha sonra 20 kişilik bir sürücü grubuna bireysel olarak uygulanarak maddelerin anlaşılıp anlaşılmadığı ya da maddelerden farklı anlamlar çıkarılıp çıkarılmadığı kontrol edilmiştir. Ön uygulama sonucunda maddelerin açık ve anlaşılır olduğu görülen ölçek geçerlik ve güvenilirliğine ilişkin bilgi edinmek amacıyla 211 kişiden oluşan bir sürücü grubuna uygulanmıştır. Ölçeğin uygulandığı grubun yaş ortalaması 35.09'dur (S=9.41; ranj=23-69). Çalışmaya katılanların %19'u ilkokul, %16.1'i ortaokul, %31.8'i lise ve %33.2'si üniversite mezunudur, araç kullanma süreleri ortalama 12.73 yıldır (S=7.52; ranj=5-40). Grubun %42,7'si bugüne kadar hiç kazaya karışmadığını belirtirken, %57.3'ü en az bir kazaya karıştıklarını belirtmiştir.

Montag İç Denetim Odaklı ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği'nin Türkçe formunun faktör yapısını belirlemek amacıyla verilere temel bileşenler analizi uygulanmıştır ve ölçek maddelerinin üç faktör altında toplandığı görülmüştür. Böylece bu 30 maddenin 3 faktörlü bir yapısının olduğu varsayılarak Varimax rotasyonu uygulanmıştır. Dönüştürülmüş matrix tablosuna bakıldığında 15 maddenin iç denetim odağı boyutunu oluşturduğu, geriye kalan 15 maddenin iki ayrı faktörde görülmekle birlikte aynı yapının faktörleri (dış denetim odağı

boyutu) olabileceği düşünülmüştür. Böylece tekrar 2 faktörlü çözüme gidilmiştir. Bu iki faktörün altında toplanan maddelerin özgün ölçekle aynı olduğu görülmüştür. Saptanan iki faktörün toplam varyansın %36.26'sını açıkladığı görülmüştür.

Ölçeği iç tutarlık açısından değerlendirmek amacıyla, iç ve dış denetim odağı ölçeklerinde yer alan maddelerle ait oldukları alt ölçek toplamları arasındaki korelasyonlar hesaplanmıştır. Bu hesaplama sonucunda iç denetim odağı ölçeğinde yer alan tüm maddelerin toplam puanla olan korelasyonlarının anlamlı olduğu, ancak dış denetim odağı ölçeğinde yer alan iki maddenin toplam puanla olan korelasyonlarının düşük olduğu görülmüştür. Bu iki maddenin ölçekten çıkarılmasına ve Montag İç Denetim Odaklı ve Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği'nin Türkçe formununun 28 maddeden oluşmasına karar verilmiştir. Hangi maddelerin hangi faktörler altında olduğunu gösteren ve her bir faktörün açıkladığı toplam varyans Tablo 2'de gösterilmiştir.

İç ve dış denetim odaklı sürücülük ölçeklerinin Cronbach alfa değerleri, açıkladıkları toplam varyans yüzdeleri ve faktör maddelerinin bazıları sırasıyla şöyledir: *İç denetim odaklı sürücülük* (madde sayısı=15): $\alpha = .8805$; %22.60; "dikkatli bir sürücü her türlü kazayı önleyebilir", "en zor yol ve hava koşullarında bile kazaları önlemek mümkündür", "kazalar, sürücüler yeterince dikkatli araç kullanmayı öğrenemedikleri için meydana gelir". *Dış denetim odaklı sürücülük* (madde sayısı=13): $\alpha = .8130$; %13.66; "hiç kazaya karışmadan araç kullanmak çoğunlukla bir şans işidir", "eğer başınıza bir kaza gelecekse ne yaparsanız yapın gelir", "sürücüler ne kadar önlemeye çalışırlarsa çalışsınlar, kazalar her zaman olacaktır".

Tablo 2. İç Denetim Odaklı – Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği Faktörlere Göre Madde Dağılımı ve Madde Yükleri

MADDELER	FAKTÖRLER	
	İÇ DENETİM ODAKLI SÜRÜCÜLÜK	DIŞ DENETİM ODAKLI SÜRÜCÜLÜK
1		,346
4		,324
5		,443
6	,644	
7	,585	
8	,603	
9	,518	
10	,420	
11		,568
12		,596
13		,713
14		,743
15		,778
16	,555	
17	,668	
18	,692	
19	,692	
20	,631	
21		,432
22		,442
23		,439
24		,353
25		,536
26	,522	
27	,670	
28	,666	
29	,542	
30	,548	
Açıklanan Varyans	%22.60	%13.66

Ölçeğin ölçüt-bağımlı geçerlik çalışması kapsamında, dış denetim odağına sahip kişilerin iç denetim odağına sahip kişilerden daha büyük bir olasılıkla kazaya karışacakları varsayımı (Lajunen, 1999; Montag ve Comrey, 1987; Yagil, 2001) doğrultusunda, kazaya karışmış kişilerle kazaya karışmamış kişilerin ölçekten aldıkları puanların ortalamaları bağımsız gruplar için t testi ile karşılaştırılmıştır. Buna göre iki grup ortalamaları arasında anlamlı fark olduğu görülmüştür. Kazaya karışmış grubun ortalaması ($\bar{X}=80.86$) kazaya karışmamış grubun ortalamasından ($\bar{X}=75.64$) büyüktür ($t=3.75$, $p < .05$). Bu doğrultuda ölçeğin kazaya karışmış kişiler ile kazaya karışmamış kişileri ayırt edebildiği söylenebilir.

2.3.2. Saldırganlık Envanteri

Saldırganlık Envanteri Kocatürk (1982) tarafından açık ya da örtük ve dışa yönelik saldırganlığı ölçmek amacıyla geliştirilmiştir. Bireysel ya da grup olarak uygulanabilen envanter 67 maddeden oluşmakta ve katılımcılar bu maddeleri "evet" ya da "hayır" seçeneklerinden birini işaretleyerek yanıtlamaktadırlar. Ölçekten alınabilecek en düşük puan 67, en yüksek puan 134'tür. Ölçekten alınan puanın yüksek olması kişinin saldırganlık düzeyini düşük olduğuna işaret etmektedir.

Lise öğrencilerinin saldırganlık düzeylerinin belirlenmesi amacıyla geliştirilen saldırganlık envanterinin genç ve yetişkinlere de uygulanabileceği belirtilmektedir. Envanterin içtutarlık katsayısı .80 olarak bulunduğu bildirilmiştir. Ölçek için ölçüt-bağımlı geçerliğini belirlemek amacıyla, öğrencileri yakından tanıdıkları varsayılan sınıf ve ders öğretmenlerinden, öğrencilerin saldırganlık düzeylerine ilişkin kanılarını 5'li dereceleme ölçeği ile belirtmeleri istendiği ve öğretmen kanıları ile öğrencilerin envanterden aldıkları puanlar arasındaki ilişkinin nokta çift-seri korelasyon tekniği ile .51 olarak saptandığı belirtilmektedir.

2.3.3. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği

Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği Manchester Üniversitesi Sürücü Davranışı Araştırma Grubu (Parker, West, Strading ve Menstead, 1995; Lajunen ve Summala, 1995) tarafından geliştirilen Manchester Sürücü Tutum ve Davranışları Bataryası'nda yer alan ölçeklerden biridir. Ölçek hızlı ya da dikkatli araç kullanmayla ilgili ifadeler içeren 27 maddeden oluşmakta, katılımcılar bu maddeleri (1) kesinlikle katılmıyorum ve (7) tamamen katılıyorum olmak üzere yedi seçenekten birini işaretleyerek doldurmaktadır. İki faktörlü olduğu bildirilen ölçekten alınabilecek en düşük puan 27, en yüksek puan ise 189'dur. Ölçekten alınan puanın yüksek olması kişinin heyecan arayışı düzeyinin yüksek olduğuna işaret etmektedir.

Türkçeye uyarlanması Yasak (2002) tarafından gerçekleştirilen Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği'nin Türkçe formu sürücülük biçimi-sakin, sürücülük biçimi hız yönelimli ve sürücülük biçimi- araçtan güç alma olarak adlandırılan üç faktörde toplanan 27 maddeden oluşmaktadır. Bu faktörlerin araştırmacı tarafından rapor edilen iç tutarlık katsayıları sırasıyla .86, .78 ve .57'dir.

2.3.4. Kişisel Bilgi Formu

Sürücülerin yaşı, meslekleri/yaptıkları iş, sürücülük yılı, bir yıl içinde kat ettikleri tahmini yol miktarı, eğitim düzeyleri, kullandıkları araç türü ve son beş yıl içinde yaptıkları kaza ve tehlikeli araç kullanmaktan dolayı (hız sınırı ihlali, hatalı sollama, vb.) aldıkları trafik ceza sayıları gibi araştırma için gerekli bilgiler bu amaçla hazırlanan bir Kişisel Bilgi Formu aracılığı ile toplanmıştır.

2.4. İŞLEM

Araştırmada kullanılan veri toplama araçlarının uygulaması, yasal nedenlerle zorunlu olarak veya performans değerlendirmesi için TŞOF Psikoteknik: Sürücü Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi'ne gelen katılımcılara, onayları

alınarak, merkezde, diğer katılımcılara ise kendi iş yerlerinde gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada kullanılan veri toplama araçları katılımcılara, en üstte araştırmanın amacı ve uygulama şekli hakkında bilgiler içeren bir açıklamanın da bulunduğu Kişisel Bilgi Formu olmak üzere, birbirlerine zımbalanmış şekilde bireysel olarak ve bir defada uygulanmıştır. Öncelik-sonralık etkisini kontrol etmek amacıyla, bilgi formu en üstte olmak koşuluyla, diğer ölçeklerin sırasının değiştirilerek zımbalanmasına dikkat edilmiştir. Katılımcılara ölçek yönergelerini dikkatlice okumaları, anlayamadıkları noktalarda soru sormaları ve ölçek maddelerini eksiksiz olarak cevaplandırmaları özellikle hatırlatılmıştır. Ölçeklerin değerlendirilme aşamasında, hem kişisel bilgi formunda hem de diğer ölçeklerde çok sayıda cevaplanmamış soru bırakan ya da hep aynı seçeneği işaretlemiş olan katılımcılar araştırmadan çıkarılarak analizlere 318 katılımcı ile devam edilmiştir.

BÖLÜM 3

BULGULAR

Hatırlanacağı gibi, bu araştırma birer demografik değişken olarak yaş ve eğitim düzeyi ve birer kişilik özelliği olarak heyecan arayışı, saldırganlık ve iç-dış denetim odağı ile tehlikeli araç kullanma nedeniyle (hız ihlali, alkollü araç kullanma, kırmızı ışıkta geçme, hatalı sollama gibi) alınan trafik ceza ve karışılan trafik kaza sayıları arasındaki ilişkileri incelemek ve bu değişkenlerden hangisinin tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik ceza sayısı ve karışılan trafik kaza sayılarını en iyi yordadığını belirlemek amacıyla yürütülmüştür. Bu amaçla ilk bölümde araştırmayla doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak ilgili görülen görüş ve görgül araştırma bulguları özetlenerek yanıtlanması amaçlanan sorular sıralanmış, ikinci bölümde de araştırmanın katılımcıları, veri toplama araçları ve veri toplamada izlenen yol hakkında bilgi verilmiştir. Bu bölümde toplanan verilere uygulanan istatistiksel analizlerin sonuçları yer almaktadır. İzlemeyi kolaylaştırmak amacıyla alınan trafik cezası ve karışılan kaza sayıları ile yukarıda sözü edilen değişkenler arasındaki ilişkiler hakkındaki bulgular ile bu değişkenlerin trafik ceza sayısı ve karışılan kaza sayısının yordanmasına yaptıkları katkılara ilişkin bulgular ayrı başlıklar altında verilecektir.

3.1. YAŞ, EĞİTİM DÜZEYİ, İÇ VE DIŞ DENETİM ODAKLI SÜRÜCÜLÜK, HEYECAN ARAYIŞI VE SALDIRGANLIK İLE ALINAN CEZA VE KARIŞILAN KAZA SAYISI ARASINDAKİ İLİŞKİLER

Yaş, eğitim düzeyi, denetim odağı, heyecan arayışı ve saldırganlık ile ceza sayısı ve kaza sayıları arasındaki ilişkiler Pearson Momentler Çarpımı korelasyonu ile incelenmiştir. Katılımcıların yaş, eğitim düzeyi, kaza sayısı, ceza sayısı ile denetim odağı, heyecan arayışı ve saldırganlık puanlarının ortalama ve standart sapmaları ile araştırmada yer alan değişkenler arasındaki korelasyonlar Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3. Araştırmada Yer Alan Değişkenlere İlişkin Ortalama ve Standart Sapma Değerleri ile Değişkenler Arasındaki Korelasyonlar

Değişken	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1-Yaş	-	-.11	.13*	.08	-.07	.02	-.09	-.12*	.85**	.04
2-Eğitim D.		-	.08	.02	.15**	-.04	.06	.10	-.12*	-.38**
3-Ceza S.			-	.13*	.08	.05	.13*	.07	.19**	.23**
4-Kaza S.				-	.15*	.07	.03	.04	.03	.01
5-İç Dene.					-	-.01	.33**	.40**	-.06	-.07
6-Dış Dene.						-	.36**	.48**	.03	-.01
7-Heyecan A.							-	.67**	-.03	-.05
8-Saldırganlık								-	-.14**	-.1
9-Sür. Yılı									-	.1
10-Yol Mik.										-
Ortalama	36.33	-	2.55	1.03	40.37	39.10	73.29	83.53	13.89	38652.86
Std. Sapma	10.17	-	3.04	1.36	11.85	9.17	25.15	10.17	8.57	50509.57

*p < .05 ** p < .01

Tablo 3'ten izlenebileceği gibi yaş ile son beş yıl içinde alınan ceza sayısı arasında anlamlı bir pozitif ilişki bulunmaktadır ($r = .13$; $p < .05$). Buna göre, yaş ilerledikçe alınan ceza sayısı artmaktadır. Yaş ile kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Diğer demografik değişken olan eğitim düzeyi ile ne ceza ne de kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır.

Ceza ve kaza sayıları ile iç ve dış denetim odaklı sürücülük, heyecan arayışı ve saldırganlık arasındaki ilişkilere bakıldığında iç denetim odaklı sürücülük ile kaza sayısı ($r = .15$; $p < .05$) ve heyecan arayışı ile ceza sayısı ($r = .13$; $p < .05$) arasındaki ilişkilerin anlamlı olduğu görülmektedir. İç denetim odaklı sürücülük

ile ceza sayısı, heyecan arayışı ile kaza sayısı arasındaki ilişkiler anlamlı değildir. Ceza ve kaza sayıları ile dış denetim odaklı sürücülük ve saldırganlık ilişkileri anlamlı değildir. Ayrıca, ceza sayısı ile kaza sayısı arasında da pozitif bir korelasyon olduğu görülmektedir ($r = .13$; $p < .05$).

Ayrıca, araştırmanın yanıt aradığı sorular arasında yer almamakla birlikte, araştırmada yer alan değişkenler arasındaki korelasyonların hesaplanması bağlamında elde edilen korelasyon katsayıları iç denetim odaklı sürücülük ile heyecan arayışı ($r = .33$; $p < .01$) ve saldırganlık ($r = .40$; $p < .01$), dış denetim odaklı sürücülük ile heyecan arayışı ($r = .36$; $p < .01$) ve saldırganlık ($r = .48$; $p < .01$) ve heyecan arayışı ile saldırganlık ($r = .67$; $p < .01$) arasındaki ilişkilerin anlamlı olduğunu göstermiştir.

3.2. YAŞ, EĞİTİM DÜZEYİ, İÇ VE DIŞ DENETİM ODAKLI SÜRÜCÜLÜK, HEYECAN ARAYIŞI VE SALDIRGANLIK DEĞİŞKENLERİNİN ALINAN CEZA VE YAPILAN KAZA SAYISININ YORDANMASINA YAPTIĞI KATKILARA İLİŞKİN BULGULAR

Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, saldırganlık ve iç-dış denetim odaklı sürücülük tehlikeli araç kullanma sebebiyle alınan trafik ceza ve karışılan kaza sayılarının yordanmasına ne ölçüde katkıda buldukları incelemek amacıyla verilere ceza ve kaza sayıları için ayrı ayrı olmak üzere aşamalı regresyon analizi uygulanmıştır.

3.2.1. Araştırmada Yer Alan Yordayıcı Değişkenlerin Alınan Trafik Ceza Sayısının Yordanmasına Yaptığı Katkılar

Araştırmada yer alan yordayıcı değişkenlerin katılımcıların son beş yılda aldıkları ceza sayısının yordanmasına yaptığı katkıları belirlemek amacıyla verilere uygulanan aşamalı regresyon analizi sonuçları Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4. Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, Saldırganlık ve İç-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Değişkenlerinin Katılımcıların Aldıkları Trafik Cezası Sayısının Yordamasına Yaptıkları Katkılarına İlişkin Aşamalı Regresyon Analizi Sonuçları

Yordayıcı Değişkenler	Yordanan Değişken						
	Son 5 Yıl İçinde Tehlikeli Araç Kullanma Sebebiyle Alınan Trafik Ceza Sayısı						
	R	R ²	R ² deki değişim	Yord. St. Hatası	Beta	F	t
Yaş	.147	.021	.018	3.018	0.162	6.697	2.872**
Heyecan Arayışı	.211	.045	.038	2.987	0.153	7.091	2.710**
Eğitim Düzeyi							-.844
Saldırganlık							1.497
İç Denetim Odağı							1.508
Dış Denetim Odağı							.842

**p < .01

Tablo 4'ten de izlenebileceği gibi, tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik cezası sayısının yordanması denkleminde ilk aşamada giren yaş değişkenine ait r .147 olarak bulunmuştur. İlgili R değerine göre yaş değişkeni toplam varyansın %2.1'lik bölümünü açıklayabilmektedir. Yaş değişkeninin yordanan değişkenin varyansına olan bu katkısı 1 ve 305 serbestlik derecesinde .01 düzeyinde anlamlıdır (F=6.697).

İkinci aşamadaki heyecan arayışı değişkeninin yordayıcı değişken olarak ele alınmasıyla bileşik regresyon katsayısı .211'e yükselmiştir. İkinci aşamada denkleme katılan heyecan arayışı değişkeni ile birlikte, açıklanan toplam varyans oranının %4.5'e yükseldiği görülmektedir. Heyecan arayışı değişkeninin yaş değişkeniyle birlikte varyansa olan bu katkısı 2 ve 304 serbestlik derecesinde .01 düzeyinde anlamlıdır (F=7.091).

Diğer yordayıcı değişkenler olan eğitim düzeyi, iç-dış denetim odaklı sürücülük ve saldırganlık değişkenlerinin tehlikeli araç kullanma sebebiyle alınan trafik ceza sayısı değişkeninin yordanmasına yaptığı katkıların anlamlı olmadığı görülmüştür.

3.2.2. Araştırmada Yer Alan Yordayıcı Değişkenlerin Karışılan Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptığı Katkılar

Araştırmada yer alan yordayıcı değişkenlerin katılımcıların karıştıkları kaza sayısının yordanmasına yaptığı katkıları belirlemek amacıyla verilere uygulanan aşamalı regresyon analizi sonuçları Tablo 5'te gösterilmiştir.

Tablo 5'ten de görülebileceği gibi katılımcıların karıştıkları trafik kazası sayısının yordanmasına anlamlı katkısı olan tek değişken iç denetim odaklı sürücülüktür (F=7.379). Regresyon katsayısı .15 olan iç denetim odaklı sürücülük değişkeni, toplam varyansın %2.4'lük bir bölümünü açıklayabilmektedir. İç denetim odağı puanının yordanan değişkenin varyansına olan bu katkısı 1 ve 305 serbestlik derecesinde , .01 düzeyinde anlamlıdır.

Diğer yordayıcı değişkenler olan yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, saldırganlık ve dış denetim odaklı sürücülüğün karışılan trafik kaza sayısının yordanmasına yaptığı katkıların istatistiksel olarak anlamlı olmadığı bulunmuştur.

Tablo 5. Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, Saldırganlık ve İç-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Değişkenlerinin Katılımcıların Karışıklıkları Trafik Kaza Sayısının Yordanmasına Yaptıkları Katkılarına İlişkin Aşamalı Regresyon Analizi Sonuçları

Yordayıcı Değişkenler	Yordanan Değişken						
	Karışılan Trafik Kaza Sayısı						
	R	R ²	R ² deki değişim	Yord. St. Hatası	Beta	F	t
Yaş							1.231
Eğitim Düzeyi							-.303
Heyecan Arayışı							-.327
Saldırganlık							-.457
İç Denetim Odağı	.154	.024	.020	1,345	.154	7.379	2.716**
Dış Denetim Odağı							1.216

** p < .01

BÖLÜM 4

TARTIŞMA

Bu bölümde verilere uygulanan istatistiksel analizlere ilişkin bulguların yorumları ve tartışılması yer almaktadır. İzlemeyi kolaylaştırmak amacıyla tartışmalar, araştırmada yer alan yordayıcı değişkenlerle kaza ve ceza sayısı arasındaki ilişkiler ve araştırmada yer alan değişkenlerin kaza ve ceza sayısının yordanmasına yaptıkları katkılar olmak üzere iki başlık altında yürütülecektir. Yine izlemeyi kolaylaştırmak amacıyla araştırmada yer alan yordayıcı değişkenler ile kaza ve ceza sayısı arasındaki ilişkiler araştırmada sorulan sorular çerçevesinde incelenecektir.

4.1. ARAŞTIRMADA YER ALAN DEĞİŞKENLER İLE ALINAN TRAFİK CEZASI VE KARIŞILAN KAZA SAYISI ARASINDAKİ İLİŞKİLER KONUSUNDAKİ BULGULARIN TARTIŞILMASI

Araştırmanın ilk sorusu yaş ile tehlikeli araç kullanmak ya da kural ihlali nedeniyle alınan trafik cezası ve karışılan kaza sayıları arasında bir ilişki olup olmadığı sorusudur. Bu soruyu yanıtlamak amacıyla hesaplanan korelasyon katsayıları yaş ile alınan trafik cezası arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişkinin olduğunu, ancak yaş ile karışılan kaza sayısı arasında herhangi bir ilişkinin bulunmadığını göstermiştir. Bu sonuca göre yaş ile birlikte tehlikeli araç kullanma sebebiyle alınan trafik ceza sayısı da artmaktadır.

Gençlik dönemi, bireylerin daha atak olduğu, daha fazla risk aldığı ve kurallara daha az uyma eğilimi gösterdikleri bir dönemdir. Bu nedenle daha genç olan sürücülerin hem daha fazla riskli araç kullanmaları hem de kurallara daha az uyma eğilimi göstermeleri nedeniyle daha fazla trafik cezası almış olmaları beklentilere daha uygundur. Nitekim ilgili literatür incelendiğinde, araştırma bulgularının ağırlıklı olarak yaş ile trafik kuralı ihlali yapma arasında negatif yönde bir ilişki olduğuna, başka bir deyişle yaş arttıkça trafik kuralı ihlallerinin

azaldığına işaret ettiği görülmektedir (Jonah ve Dawson, 1987; Krahe ve Fenske, 2002; Johnson, Gruenewald ve Treno, 2008; Stradling ve ark., 1998; Sümer, 2001). Dolayısıyla, yaş ile alınan trafik cezası sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu gösteren bulgularımızın literatürdeki genel eğilimle uyuma içinde olmadığını söylemek mümkündür.

Literatürde yer alan araştırmalardan elde edilen bulgularının ağırlıklı olarak yaş ile kural ihlali arasında negatif yönde ilişki olduğunu göstermesine karşın, bunun tam aksini gösteren bulgularımızın olası bir açıklaması örneklemin niteliği çerçevesinde yapılabilir. Yaş ile kural ihlali arasındaki ilişkilerin incelendiği ve bu iki değişken arasında negatif bir ilişkinin bulunduğunu gösteren araştırmalar incelendiğinde, büyük bir bölümünde kural ihlallerinin özellikle 16-21 yaş gruplarında daha fazla olduğu ve kural ihlalleri açısından yaş grupları arasında bulunan farklılıkların önemli ölçüde bu yaş grubundan kaynaklandığı dikkat çekmektedir. Bu araştırmanın örnekleminde yer alan katılımcıların yaşı 23'ten başlamakta ve yaşı 25 ve altında olan katılımcılar örneklemin sadece %16.7'sini oluşturmaktadır. Dolayısıyla, bu araştırmadan elde edilen ve yaş ile trafik cezası sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki olduğunu gösteren bulgularımızın örneklemin kural ihlalinin en yaygın olarak görüldüğü yaş gruplarını kapsamamasından kaynaklanmış olması mümkündür.

Diğer yandan, bu araştırmanın örnekleminin yaş aralığı ile kıyaslanabilir yaş aralığı olan örneklerle yürütülen araştırmalar genellikle yaş ile kural ihlali arasında negatif bir ilişki olduğunu göstermekle birlikte, Üniversite öğrencileriyle yürütülen ve örneklerinin yaş aralığı 18 den başlayıp 25 yaş ve üstüne doğru giden bazı araştırmalarda alkollü araç kullanma, uyuşturucu etkisindeyken araç kullanma ve benzeri gibi kural ihlallerinin en fazla 25 yaş üstü gruplarda görüldüğünü gösteren bulgular da elde edilmiştir (örn., Zakletskaia ve ark., 2009) Yani, yaşı daha büyük olanların daha fazla kural ihlali yaptıkları bulunmuştur. Yukarıda da belirtildiği gibi, örneklerin yaş aralıklarının karşılaştırılabilir olmaması nedeniyle bu araştırmalardan elde edilen bulguların araştırmamızdan elde edilen bulguları desteklediğini söylemek

mümkün değildir. Bununla birlikte bu araştırmalar, bazı yaş aralıkları söz konusu olduğunda yaş ile kural ihlali arasında pozitif yönde bir ilişki olduğunu gösteren araştırmaların de olduğuna dikkat çekme ağısından önem taşımaktadır.

Ayrıca, yapılan bazı araştırmalar yaş grupları arasına bilinçli ya da bilinçsiz olarak yapılan kural ihlallerinin türü ve nedeni ağısından da farklılıklar olduğuna işaret etmektedir. Örneğin, Hakamies-Blomqvist ve arkadaşları (1999) yaşlı sürücülerin genellikle araç kullanmada bir güçlük yaşamadıklarını, ancak karmaşık trafik içinde hızlı karar verilmesi gerektiren koşullarda daha fazla hata ve dolayısıyla kural ihlali yaptıklarını belirtmektedirler. Buna karşın yukarıda da belirtildiği gibi, bazı araştırmalar genç sürücülerde cezaların daha çok alkollü araç kullanma, hızlı araç kullanma gibi kural ihlallerinden kaynaklandığına işaret etmektedir (Zakletskaia ve ark., 2009). Bu araştırmada bir yandan genç sürücü sayısı oldukça az iken, diğer yandan katılımcıların hangi nedenlerden dolayı ceza aldıkları konusunda bilgi bulunmamaktadır. Dolayısıyla, yaş ile ceza sayısı arasında pozitif bir ilişki olduğunu gösteren bulgularımızın daha çok yaşlı sürücülerin karmaşık trafik içinde karar verme güçlüğü nedeniyle yaptıkları hatalardan kaynaklanmış olması mümkündür.

Yaş ile ceza sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu gösteren bulgularımızın örneklemin nitelikleri çerçevesinde yapılabilecek bir diğer olası açıklaması araştırmaya katılan sürücülerin büyük kısmının yaptıkları iş dolayısıyla şehir içi ve şehirlerarası trafikte çok zaman geçiren, belirli bir yaş üstünde olan profesyonel sürücüler olmasıdır. Daha önce de belirtildiği gibi, araştırmada yer alan 25 yaş ve altı sürücü sayısı 53 iken (%16,7), 25 yaş üstü sürücü sayısı 265'tir (%83.3). Ayrıca 25 yaş ve altı sürücüler çoğunlukla şehir içinde kısa süreli araç kullanan sürücülerdir. Genç sürücü sayısının az olmasının ve trafikte geçirilen sürenin ve kat edilen yol miktarının yaşı büyük sürücülerde yüksek olmasının bu sonucu doğurmuş olabileceği düşünölmektedir. Nitekim kat edilen yol miktarının trafik kuralı ihlalleri ile ilişkili olduğu hem bu araştırma bulgularından görölmekte ($r=.233$, $P<.01$), hem de

daha önce yapılmış başka bir araştırmayla ortaya konulmaktadır (Lourens, Vissers ve Jessurun, 1999).

Araştırmanın ilk sorusunun ikinci parçası olan yaş ile yapılan kaza sayısı arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere hesaplanan korelasyon katsayısı bu iki değişken arasında anlamlı bir ilişki olmadığını ortaya koymuştur. Trafik cezalarının daha çok kurallara uymama ve tehlikeli araç kullanma nedeniyle verildiği ve kurallara uymama ve tehlikeli araç kullanmanın kaza olasılığını arttırdığı dikkate alındığında, yaş ile ceza sayısı arasında pozitif bir ilişki bulunurken aynı ilişkinin kaza sayısı söz konusu olduğunda gözlenmemesi şaşırtıcı görünebilir. Bu bulgunun olası bir nedeni katılımcıların karıştıktıkları ciddi olmayan kazaları hatırlamamaları olabilir. Araştırmanın amacını açıklarken de belirtildiği gibi, trafik araştırmalarında ceza ve kaza sayısı ile ilgili bilgiler ya katılımcıların kendilerinden ya da kayıtlardan alınmaktadır. Her iki bilgi toplama yolunun da kendine özgü sakıncaları vardır. Katılımcılardan bilgi alınmasının önemli sakıncalarından biri kaza ya da cezaların hatırlanmaması ya da bu konudaki bilgilerin bilerek verilmemesi olabilir. Özellikle uzun yıllar araç kullanan sürücülerin karıştıktıkları ufak tefek kazaları hatırlamamaları mümkündür.

Diğer yandan, araştırmanın verilerinin önemli bir bölümü Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Psikoteknik: Sürücü Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi'ne başvuran sürücülerden toplanmıştır. Bu merkezde veri toplanan katılımcıların önemli bir bölümü yasal nedenlerle zorunlu olarak merkeze gelmişlerdir. Dolayısıyla, her ne kadar araştırmanın merkeze gelme nedenleriyle bir ilgisi olmadığı ısrarla vurgulansa da veri toplama sürecinde kendilerine sorulan kaza ve ceza sayılarına ilişkin bilgilerin kayıtlarına geçebileceğini düşünmeleri ve şu ya da bu şekilde karıştıktıkları kayıtlara geçmemiş olan kazalar hakkındaki bilgileri saklamak istemiş olmaları mümkündür. İster hatırlamama ister bilerek bilgi veremeden kaynaklanmış olsun bu durumun yaş ile kaza sayısı arasında bir ilişki bulunamamasına yol açma olasılığı oldukça güçlüdür. Katılımcıların önemli bir bölümünün orta yaşın üzerinde olması bu olasılığı daha da güçlendirmektedir.

Yaş ile kaza sayısı arasında bir ilişkinin bulunmamasının hatırlamama ve bilerek bilgi vermeme ya da örneklemin özelliklerinden kaynaklanmış olmasının yanı sıra gerçekten bu iki değişken arasında bir ilişkinin olmamasından ya da karmaşık bir ilişki olmasından da kaynaklanmış olması mümkündür. Örneğin, bazı araştırmacılar ileri yaşlarda bilişsel işlevlerde bozulmaların olması nedeniyle, yaşlı sürücülerin kaza yapma riskinin genç sürücülere göre daha yüksek olduğunu öne sürerken (Örn. Brorsson, 1989), diğerleri yaşlı sürücülerin bilişsel işlevlerdeki bozulmaları gençlere göre daha az riskli araç kullanarak telafi ettiklerini, bunun da kaza sayısı ya da riski açısından genç ve yaşlı sürücüler arasındaki farkı ortadan kaldırdığını belirtmektedirler (Deery ve Fildes, 1999). Bazı araştırmacılar ise sadece kazaya yol açan nedenlerin ya da kaza sonuçlarının yaşa bağlı olarak değişebileceğini gösteren bulgular elde etmişlerdir. Örneğin, Massie, Campbell ve Williams (1995), yaptıkları bir çalışmayla genç sürücülerin polis tarafından rapor edilen trafik kazalarının toplamında daha büyük bir orana sahipken yaşlı sürücülerin ölümlü kazalarda daha büyük bir orana sahip olduğunu göstermişlerdir

Panek ve Rearden (1987) sürücülerini ergen (16-19), yetişkin, (20-39), orta yaşlı (40-59), genç yaşlı (60-74) ve yaşlı yaşlı (75 yaş ve üstü) olarak grupladıkları bir araştırmada aracı yana doğru kaydırma ve dikkat eksikliği nedeniyle meydana gelen kazalarda yaşla birlikte doğrusal bir artış, yakın takip ve savrulma nedeniyle meydana gelen kazalarda yaşla birlikte doğrusal bir azalma olduğunu bulmuşlardır. Seyir halindeki iki aracın arasına girme, şerit değiştirme ve benzeri gibi nedenlerle meydana gelen kazaların ise tüm yaş gruplarında görüldüğü saptanmıştır. Dolayısıyla, yaş ile kaza sayısı arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgularımızın sözü edilen bu araştırmacıların, özellikle Deery ve Fildes, (1999) ve Panek ve Rearden'ın (1987) görüş ve bulguları çerçevesinde açıklamak mümkündür.

Araştırmada yanıtlanması amaçlanan ikinci soru, eğitim düzeyi ile karışılan trafik kazalarının ve tehlikeli araç kullanmak nedeniyle alınan trafik cezalarının sayısı arasında bir ilişki olup olmadığıdır. Eğitim düzeyi ile alınan ceza sayısı ve karışılan kaza sayısı arasında bir ilişki bulunabileceği görüşünün temelinde

eğitim düzeyi yüksek sürücülerin trafik kurallarına uyma konusunda daha titiz davranacakları ve araçlarının kapasitesi ve fizik kanunları konusunda daha fazla bilgi sahibi olmaları nedeniyle kaza olasılığını azaltacak biçimde araç kullanacakları, trafikte daha az saldırgan bir sürücülük biçimi sergileyecekleri düşüncesi yatmaktaydı. Ancak, bu soruyu yanıtlamak amacıyla hesaplanan korelasyonlar eğitim düzeyi ile ne karışılan kaza ne de alınan trafik cezası sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığını ortaya koymuştur.

Karışılan kaza sayısı ile eğitim düzeyi arasında bir ilişkinin bulunmadığını gösteren bulgumuzun temelinde farklı nedenler yatabilir. Bunlardan birisi kuşkusuz eğitim düzeyi yüksek olan sürücülerimizin kurallara daha çok uyacakları, kaza olasılığını azaltacak biçimde araç kullanacakları ve daha az saldırgan bir sürücülük biçimi sergileyecekleri şeklindeki varsayımımızın doğru olmamasıdır. Bunun yanı sıra, sürücülerin bazen herhangi bir hata yapmadıkları halde karşı tarafın yapmış olduğu hata ya da hatalar nedeniyle trafik kazalarına karışabilmeleridir. Araştırmamızda katılımcılara karıştıkları trafik kazalarının sayısı sorulmuş, ancak kazalara kendi kontrollerinde olan nedenlerden mi yoksa kontrol etmeleri mümkün olmayan nedenlerden mi kaynaklandığı konusunda bilgi istenmemiştir. Buradan hareketle, eğitim düzeyi yüksek sürücülerin kendi kontrollerinde olmayan nedenlerle kazalara karıştıkları, bunun sonucu olarak da eğitim düzeyi ile kaza sayısı arasında bir ilişki bulunamadığı şeklinde bir spekülasyon yapmak mümkündür. Ancak bu tür bir spekülatif açıklama kaza sayısı ile eğitim düzeyi arasında anlamlı bir ilişki bulunamamasını açıklasa da, eğitim düzeyi yüksek olan sürücülerin niçin aldıkları trafik cezası sayısı açısından eğitim düzeyi daha düşük olan sürücülerden farklılık göstermediklerini açıklayamamaktadır.

Daha önce de belirtildiği gibi, sürücülük davranışları ile ilgili olarak eğitim düzeyi üzerinde diğer demografik değişkenlere göre daha az durulmaktadır. İlgili literatür incelendiğinde sürücü davranışları ile ilgili olarak, ülkemizde değişik konularda yürütölen araştırmalarda yapıldığı gibi katılımcıları ilk, orta, lise, üniversite ve lisansüstü eğitim gruplarına ayırarak inceleyen araştırma sayısı

yok denecek kadar azdır. Mevcut az sayıda araştırma bulguları arasında da bir tutarlılık bulunmamaktadır. Örneğin, Zakrajsek ve Shope (2006), eğitim düzeyi ile tehlikeli araç kullanma arasında negatif yönde bir ilişkisinin olduğu belirtirken, bazı araştırmacılar eğitim düzeyi yüksek sürücülerin diğer eğitim düzeyindeki sürücülerden daha fazla trafik ihlalleri yaptıklarını öne sürmektedir (Sümer 2001; Shinar, Schechtman ve Compton, 2001). Bu araştırmada ise eğitim düzeyi ile sürücü davranışının bir ölçütü olarak düşünülen kaza ve ceza sayısı arasında herhangi bir ilişki olmadığı görülmüştür. Bulgular arasındaki bu tutarsızlık eğitim düzeyinin sürücülük davranışları üzerinde bir etkisinin bulunup bulunmadığı konusunda kesin bir yargıya varmayı güçleştirmektedir.

Araştırmanın üçüncü sorusu, “heyecan arayışı ile son beş yılda alınan trafik ceza sayıları ve karışılan trafik kaza sayıları arasında bir ilişki var mıdır” şeklinde ifade edilmişti. Heyecan arayışı puanları ile ceza ve kaza sayıları arasında hesaplanan korelasyonlar heyecan arayışı ile ceza sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu, yani heyecan arama eğilimi arttıkça alınan ceza sayısının da arttığını göstermiştir. Ancak, heyecan arayışı ile yapılan kaza sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır.

Heyecan arayışı duyumsal haz ve heyecan peşinde koşma eğilimi ile karakterize edilen bir kişilik özelliği olarak tanımlanmaktadır (Zuckerman, 1971,1994). Heyecan arayışı boyutunda yüksek olan bireyler yeni deneyimlerin, maceraların, şiddetli duyumsal yaşantıların, riskler almanın kendisinden haz duyan, yüksek düzeyde uyarılmışlık durumu yaratmayan bir yaşamdan kolayca sıkılan kişilerdir. Heyecan arayışı herhangi bir amaca ulaşmak için riske girmeyi, maceraya atılmayı, şiddetli duyumsal yaşantılardan geçmeyi göze alma ile aynı şey değildir. Heyecan arama boyutunda yüksek olan kişiler bu tür eylem ve yaşantıların kendisinden haz duyarlar.

Heyecan arayışını karakterize eden bu davranışsal özellikler dikkate alındığında, bu boyutta yüksek olan sürücülerin tehlikeli ve riskli araç kullanma eğiliminde olacakları kolayca tahmin edilebilir. Nitekim, yapılan çok sayıda

araştırma heyecan arayışı ile sürücülük davranışları arasında bir ilişki bulunduğunu, daha özel olarak ifade edilecek olursa, heyecan arama boyutunda yüksek olan bireylerin daha riskli ve tehlikeli araç kullanma eğiliminde olduklarını ve daha fazla kural ihlali yaptıklarını göstermiştir (Furnham ve Saipe, 1993; Özkan, Sümer, Ayvaşık ve Er, 2002; Wilson, 1990; Dahlen ve ark., 2005; Schwebel ve ark., 2006; Jonah, Thiessen Au-Yeung, 2001). Jonah (1997), heyecan arayışı ile ilgili otuz sekiz araştırmanın sonuçlarını özetlediği çalışmasında, bu çalışmalardan sadece dört tanesinde heyecan arayışı ile tehlikeli şekilde araç kullanma arasında pozitif yönde ilişki bulunmadığını rapor etmiştir. Diğer yandan, bir kişilik özelliği olduğu için, heyecan arayışı ile riskli araç kullanımı ve kural ihlali arasındaki ilişkinin her yaşta sürücüde gözlenmesi beklenir. Nitekim, yapılan araştırmalar heyecan arayışı ile kural ihlali ve riskli araç kullanma arasındaki ilişkinin ileri yaşlardaki sürücülerde de bulunduğunu göstermektedir (Schwebel ve ark., 2007).

Riskli ve kural ihlali yaparak araç kullanmanın doğal sonuçlarından biri trafik cezası alınmasıdır. Nitekim alınan ceza sayısının bir değişken olarak ele alındığı araştırmalarda, heyecan arayışı boyutunda yüksek olan sürücülerin daha fazla kural ihlali yapmanın yanı sıra daha fazla trafik cezası aldıklarını da gösteren bulgular elde edilmiştir (Örneğin, Schwebel ve ark., 2007). Bu nedenle, heyecan arayışı ile alınan trafik cezası sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki bulunduğunu gösteren bulgumuz hem beklendiği hem de literatürle uyumludur.

Riskli, tehlikeli ve kurallara aykırı bir biçimde araç kullanma trafik kazalarının en önemli nedenleri arasında yer alır. Heyecan arayışı boyutunda yüksek olan katılımcıların daha fazla riskli, tehlikeli ve kurallara aykırı biçimde araç kullandıkları dikkate alındığında, bu sürücülerin daha çok kaza yapmış ya da kazaya karışmış olmaları beklenir. Bu nedenle, bu araştırmadan elde edilen ve heyecan arayışı ile karışılan kaza sayısı arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgular beklentilere uygun değildir. Heyecan arayışı ile kaza sayısı arasında bir ilişki bulunmamasının olası nedenlerinden biri bu iki değişken

arasında gerçekten bir ilişkinin olmamasıdır. Riskli, tehlikeli ve kurallara aykırı bir biçimde araç kullanma trafik kazasına karışma olasılığını arttırmakla birlikte, her riskli ya da kurallara aykırı araç kullanmanın bir trafik kazası ile sonuçlanması gerekli değildir. Bu nedenle, heyecan arayışı boyutunda yüksek olan katılımcılarımızın gerçekten bu boyutta yüksek olmayan katılımcılardan daha fazla trafik kazasına karışmamış olmaları olasılık dahilindedir. Diğer yandan, daha önce belirtildiği gibi, katılımcıların önemli bir bölümü araştırmanın gerçekleştirildiği merkeze yasal zorunluluk nedeniyle gelmişlerdir. Bu nedenle, karıştıkları, ancak kayıtlara geçmeyen kazalar hakkında bilgi vermemiş olmaları olasılığı vardır. Eğer, katılımcılar, özellikle fazla sayıda kazaya karışmış olan katılımcılar, gerçekten karıştıkları kazaların bir kısmı hakkında bilgi vermemişlerse, heyecan arayışı ile karışılan kaza sayısı arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgularımızın kısmen buradan kaynaklanmış olması mümkündür.

İlgili literatür incelendiğinde heyecan arayışı ile ilgili yapılan çalışmaların çoğunlukla tehlikeli araç kullanma üzerine yoğunlaştığı, trafik kazasına karışma ile ilgili çalışma sayısının oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Bu az sayıdaki çalışmalardan da çelişkili sonuçlar elde edilmiştir. Bazı çalışmalar heyecan arayışı ile kazaya karışma arasında pozitif yönde bir ilişki olduğunu gösterirken (Donovan ve ark., 1985; Dahlen ve ark., 2005), diğer çalışmalarda iki değişken arasında anlamlı bir ilişki olmadığını bulunmuştur (Trimpop ve Kirkcaldy, 1997; Furnham ve Saipe, 1993; Burns ve Wilde, 1995; Clement ve Jonah, 1984). Araştırmamızdan elde edilen bulgular heyecan arayışı ile karışılan kaza sayısı arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren araştırma bulgularıyla tutarlıdır.

Araştırmanın dördüncü sorusu “iç-dış denetim odaklı sürücülük ile karışılan kaza ve alınan ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır” şeklinde ifade edilmişti. İç ve dış denetim odaklı sürücü davranışı puanlarıyla alınan ceza ve karışılan kaza sayıları arasında ayrı ayrı hesaplanan korelasyonlar sadece iç denetim odaklı sürücülük davranışı ile karışılan kaza sayısı arasında pozitif yönde

anlamli bir ilişki olduğunu ortaya koymuştur. Buna göre iç denetim odaklı sürücülük puanları arttıķa karışılan kaza sayısı da artmaktadır.

İç-dış denetim odaklı sürücülük ile ilgili literatür incelendiğinde, araştırma bulgularının ağırlıklı olarak kaza yapma ile dış denetim odaklı srck arasında pozitif yönde bir ilişki olduğuna işaret ettiği görülmektedir (rn., Katwal, Kamalanabhan, 2001; Yagil, 2001; Montag ve Comrey, 1987). Bu açıdan bakıldığında iç denetim odaklı sürücülük ile kaza sayısı arasında pozitif yönde bir ilişki olduğunu gösteren bulgularımızın literatürde gözlenen genel eğilimle uyumlu olmadığı söylenebilir. Ancak, bu bulgumuzun literatürde rneği olmayan bir bulgu olmadığını da belirtmekte yarar vardır. (rn., Arthur ve Doverspike, 1992; zkan ve Lajunen (2005). Özellikle, zkan ve Lajunen (2005), tarafından Türkiye’de gerçekleştirilen bir çalışmada benzer sonuçlara ulaşılmış olması dikkat çekicidir. Sözü geçen çalışma sonucunda, iç denetim odağı yöneliminin sürücünün kendisi tarafından bildirilen toplam kaza sayısı ve aktif kaza sayısıyla ilişkili olduğu görülmüştür.

İç denetim odaklı sürücülüğün karışılan trafik kazası sayısıyla pozitif yönde ilişkili olduğunu gösteren bulguların kuramsal görüşler ve görgül araştırmalar üzerine temellendirilmiş bir açıklamasını yapmak oldukça güçtür. Ancak, bu konuda spekülatif nitelikte bazı açıklamalar yapılabilir. Dış denetim odaklı sürücülüğün kaza ile daha fazla ilişkili olabileceği görüşü, dış denetim odaklı bireylerin olayların kendi kontrolleri dışında gerçekleştiği inancıyla kazadan kaçınmak için gerekli önlemleri almaya ve gerekli davranışları sergilemeye daha az gdl olacakları varsayımı üzerine temellendirilmiştir. Bu görüşün doğru olma olasılığı oldukça yüksek olmakla birlikte, olaylar üzerinde kişisel kontrolün bulunduğu yolundaki aşırı bir inancın da kazaya yol açma potansiyeli taşıyabileceğini göz ardı etmemek gerekir. Her Őeyden önce trafik kazalarında karşı tarafın yaptığı hataların da önemli bir payı vardır. Bu nedenle, kişisel kontrolün kazayı önlemede yeterli olmadığı açıktır. Diğer yandan, olayların üzerinde kişisel kontrolün olduğu yolundaki aşırı bir inancın bireyin trafikte kendine aşırı derecede güven duymasına yol açma olasılığı vardır. Trafikte

kendine aşırı ölçüde güvenli araç kullanmanın da potansiyel bir kaza nedeni olabileceği söylenebilir.

İç denetim odaklı bireylerin dış denetim odaklı bireylerden daha dikkatli oldukları (Montag, Comrey, 1987), dış denetim odaklı bireylerin istenmeyen bir sonucu önlemek için tedbir almada iç denetim odaklı bireylerden anlamlı derecede daha başarısız oldukları bilinmektedir (Lajunen, 1999; Yagil, 2001). Bu nedenle dış denetim odaklı bireylerin tehlikeli olabilecek bir durumdan kaçınmak için trafik kurallarına uyma davranışı göstermede daha az istekli olabilecekleri düşünülebilir ve dolayısıyla daha fazla trafik cezası almış olmaları beklenir. Ancak, bu araştırmadan elde edilen bulgular ne iç ne de dış denetim odaklı sürücülüğün alınan trafik cezası sayısı ile herhangi yönde bir ilişkisinin bulunmadığını göstermiştir.

İç-dış denetim odaklı sürücülüğün sonuçları konusunda yürütülen araştırmalar daha çok kazalar üzerine yoğunlaşmış, bu sürücülük tarzlarının kural ihlalleri ve dolayısıyla alınan trafik cezaları ile ilişkileri dikkat odağı olan bir konu olmamıştır. Bu konuda yapılan az sayıda araştırmadan ise tutarlı sonuçlar elde edilmemiştir. Örneğin, Donovan, Queisser, Salzberg ve Umlauf (1985), trafik cezası almış sürücülerin dış denetim odağı puanlarının yüksek olduğunu, Taris (1997), dış denetim odağına sahip sürücülerin, trafiğe ilişkin daha fazla istenmedik davranışlarda bulduklarını, rapor etmişlerdir. Buna karşı, Özkan ve Lajunen (2005), genel kanının aksine, iç denetim odağının trafik suçları ile ilişkili olduğunu belirtmişlerdir. Gidron Gal ve Syna (2003) ise, iç denetim odaklı sürücülüğün düşmanca tavırlı sürücülük (road hostility) ile olumsuz sürücü davranışları arasındaki ilişkide düzenleyici bir rol oynadığını bulmuşlardır. Bu araştırmadan elde edilen bulgular, alınan trafik cezası sayısı ile ne iç ne de dış odaklı sürücülüğün herhangi yönde bir ilişkisinin bulunmadığını göstermesi nedeniyle, bu araştırmaların hiç birinin bulgularıyla tutarlı değildir.

Araştırmada yanıtlanması amaçlanan beşinci soru “saldırganlık ile karışılan kaza ve alınan ceza sayıları arasında bir ilişki var mıdır” şeklinde ifade edilmiştir. Saldırganlığın bir kişilik özelliği olarak (trait aggression) araştırmaya dahil edilmesinin temelinde genel olarak saldırgan davranışlar sergileme eğilimi açısından bireyler arasında gözlenen farklılıkların sürücü davranışlarına da yansıtacağı ve bu yansımanın kendisini kural ihlali ve diğer araçları tehlikeye atabilecek biçimde araç kullanma şeklinde göstereceği görüşü yatmaktaydı. Kural ihlali ve tehlikeli biçimde araç kullanmanın trafik suçu olması nedeniyle saldırgan sürücülerin daha çok ceza almış olmaları, tehlikeli araç kullanmanın kaza olasılığını arttırması nedeniyle de bu sürücülerin aynı zamanda daha çok kazaya karışmış olmaları beklenmekteydi. Ancak, saldırganlık puanları ile kaza ve ceza sayıları arasında hesaplanan korelasyonlar bir kişilik özelliği olarak saldırganlık ile ne alınan ceza ne de karışılan kaza sayıları arasında herhangi bir ilişki bulunmadığına işaret etmiştir.

Değişik araştırmacılar bir kişilik özelliği olarak saldırganlığın kural ihlali ve kaza sayısı ile ilişkili olabileceğine işaret eden bulgular rapor etmişlerdir (Arnett, Offer ve Fine, 1997; Deffenbacher ve ark., 2003; Hennesy ve Wiesenthal, 1999; Lajunen ve Parker, 2001; Shinar, 1998;Yasak 2001). Bu açıdan bakıldığında saldırganlık ile ceza ve kaza sayıları arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgularımızın beklendik olduğunu söylemek güçtür. Ancak, saldırganlık ile olumsuz sürücü davranışları arasındaki ilişkiler üzerinde duran araştırmacılar arasında bazı görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Bazı araştırmacılar olumsuz sürücü davranışlarının saldırganlıktan çok düşmanlık (hostility) olarak adlandırılan bir kişilik özelliği ile ilişkili olduğunu öne sürmektedir. Bu görüşte olan araştırmacılar saldırganlık ve düşmanlığı aynı araştırma deseni içinde ele alarak olumsuz sürücü davranışlarına yaptıkları katkılar açısından karşılaştırmamakla birlikte, daha çok düşmanlığın olumsuz sürücü davranışları üzerindeki etkisi üzerinde durmaktadırlar. Bu araştırmalardan elde edilen bulgular ağırlıklı olarak düşmanlık ile olumsuz sürücü davranışlar arasında bir ilişki olduğunu göstermektedir (örn., Haris ve Housto; 2010; Schwebel ve ark., 2006).

Olumsuz sürücü davranışlarının saldırganlık ile ilişkisi bağlamında dikkat çeken bir diğer görüş, bu tür davranışların bir kişilik özelliği olarak saldırganlıktan çok durumsal etkenlerin yol açtığı öfkenin bir sonucu olduğudur. Bir başka anlatımla, bu görüşe göre, durumsal etkenlerin yarattığı öfke saldırganlık ile olumsuz sürücü davranışları arasındaki ilişkiye aracılık etmektedir. Örneğin, Matthews ve ark. (1998), saldırganlık boyutundan yüksek ve düşük puan alan sürücülerin simülatör yardımıyla farklı trafik koşullarındaki (trafiğin olmadığı, açık bir yolda araç kullanma, rehber aracı takip zorunluluğu bulunan bir ortamda araç kullanma, ağır ilerleyen ama manevra yapma imkanı tanıyan bir ortamda araç kullanma gibi) davranışlarını değerlendirdikleri bir çalışma sonucunda saldırganlık puanı yüksek sürücülerin sadece rehber aracı takip zorunluluğu bulunan ortamda araç kullanırken saldırgan davranışlar sergilediğini rapor etmişler ve saldırgan sürücülerin genel olarak tehlikeli araç kullanmadıklarını, durumsal faktörlerin saldırganlığı tetiklediğini belirtmişlerdir. Benzer bulgular başka araştırmacılar tarafından da rapor edilmiştir (Ellisson-Potter ve ark., 2001; O'Brien, Tay ve Watson, 2004).

Bu araştırmada trafik cezası ve kaza sayısının bir kişilik özelliği olarak saldırgan davranışlarla ilişkisi incelenmiştir. Düşmanlık ya da durumsal etkenler birer değişken olarak araştırmaya dahil edilmemiştir. Olumsuz sürücü davranışlarının daha çok düşmanlıktan kaynaklandığı ya da saldırganlığın olumsuz davranışlar üzerindeki etkisinin durumsal etkenler aracılığı ile gerçekleştiği görüşlerinin doğru olduğu kabul edilirse, saldırganlık ile ceza ve kaza sayıları arasında bir ilişki bulunmadığını gösteren bulgularımızın öfke ve durumsal etkenlerin dikkate alınmamasından kaynaklandığı düşünülebilir. Ancak, düşmanlık ve durumsal etkenlerin bu araştırmanın değişkenleri arasında yer almaması nedeniyle bu görüş sadece bir olasılığa işaret etmenin ötesinde bir anlam taşımamaktadır.

Araştırmada doğrudan doğruya incelenmeyen ancak örtük bir biçimde olduğu varsayılan bir ilişki alınan trafik cezası ve karışılan trafik kazası sayıları arasındadır. Hem trafik cezası hem de trafik kazası büyük ölçüde olumsuz sürücü davranışlarının sonuçları olduğuna göre sıklıkla trafik cezası alan bir

sürücünün trafik kazasına karışma olasılığının da yüksek olması beklendik bir durumdur. Ancak, her kural ihlalinin mutlaka kaza ile sonuçlanması gerekmediğinden ceza ve kaza sayıları arasında fazla yüksek olmayan bir korelasyon olması beklenir. Bu araştırmada kaza ve ceza sayıları arasında .13 lük bir korelasyon olduğu görülmüştür. Bu korelasyon anlamlı olmakla birlikte, kanımızca beklenenden düşüktür. Bunun olası bir nedeni, daha önce de belirtildiği gibi, bazı katılımcıların kayıtlara geçmeyen kazaları hakkında bilgi vermekten kaçınmış olmaları olabilir.

4.2. ARAŞTIRMADA YER ALAN DEĞİŞKENLERİN ALINAN TRAFİK CEZASI İLE KARIŞILAN TRAFİK KAZA SAYISININ YORDANMASINA YAPTIKLARI KATKILARA İLİŞKİN BULGULARIN TARTIŞILMASI

Araştırmada yanıtlanması amaçlanan altı ve yedinci sorular yaş, eğitim düzeyi, iç ve dış denetim odağı, heyecan arayışı ve saldırganlık değişkenlerinin alınan ceza ve karışılan kaza sayılarının yordanmasına yaptıkları görece katkıları ile ilgiliydi. Bu değişkenlerin alınan ceza sayısına yaptıkları katkıları belirlemek amacıyla yapılan aşamalı regresyon analizi sonuçları ceza sayısının yordanmasına en fazla katkıyı yaş değişkeninin yaptığını, yaşın ardından heyecan arayışının ceza sayısının yordanmasına anlamlı düzeyde katkıda bulunan ikinci değişken olduğunu göstermiştir. Diğer değişkenlerin ceza sayısının yordanmasına anlamlı katkı yapmadıkları görülmüştür.

Yaş ve heyecan arayışının alınan ceza sayısının yordanmasına anlamlı katkıları olduğunu gösteren bulgular bu değişkenlerle ceza sayısı arasında pozitif korelasyon bulunduğunu gösteren bulgularla tutarlıdır. Söz konusu iki değişken ile ceza sayısı arasında pozitif ilişkilerin olduğunu gösteren bulgular tartışılırken gereken açıklamalar yapıldığı için, aynı tartışmaların burada tekrarlanmasına gerek yoktur. Burada dikkat çeken ve tartışılması gereken bulgu yaşın ceza sayısının yordanmasına heyecan arayışından daha fazla katkıda bulunuyor olmasıdır. Heyecan arayışı ile yaşın sürücü davranışları ile ilişkilerinin birlikte ele alındığı araştırmalarda heyecan arayışının her yaşta olumsuz sürücü

davranışlarının yordanmasına katkıda bulunduğunu gösteren bulgular elde edilmiştir. Bu nedenle, beklendik olan durum heyecan arayışının ceza sayısının yordanmasına yaştan daha fazla katkıda bulunmasıdır. Beklendik olmayan bu bulgunun olası bir açıklaması, yaşın, etkisi kontrol edilmeksizin, analizlere doğrudan bir değişken olarak sokulmasıdır.

Araştırmada yer alan değişkenlerin kaza sayısının yordanmasına yaptıkları katkılara ilişkin regresyon analizi sonuçları sadece iç denetim odaklı sürücülüğün kaza sayısının yordanmasına anlamlı düzeyde katkıda bulunduğunu, bu değişken dışındaki değişkenlerin kaza sayısının yordanmasına anlamlı bir katkı yapmadıklarını göstermiştir. Araştırma bulguları genellikle dış denetim odaklı sürücülüğün kaza sayısını daha iyi yordadığını göstermekle birlikte, kaza sayısının iç denetim odaklı sürücülükle ilgili olabileceğini gösteren araştırmalar da vardır. İç denetim odaklı sürücülüğün kaza sayısını yordadığını gösteren bulgularımız ikinci gruptaki araştırmalarla paralellik göstermektedir. İç denetim odaklı sürücülüğün niçin kazaları daha iyi yordayabileceğine ve diğer değişkenlerle kaza sayısı arasında niçin ilişki bulamadığımıza ilişkin tartışmalar daha önce yapıldığından aynı tartışmalar burada tekrarlanmayacaktır. Ancak, yaş ve dolayısıyla yapılan yol miktarının regresyon denkleminde kontrol değişkeni olarak sokulmamasının özellikle heyecan arayışının kaza sayısını yordamamasında bir etkisinin olabileceğini belirtmekte yarar vardır. Ayrıca, daha önce de birkaç kez belirtildiği gibi, bazı sürücülerin karışıklıkları kaza sayısı hakkında bilgi vermemiş olma olasılıkları, kaza sayısı ile ilgili analiz sonuçlarının daha dikkatli olarak yorumlanmasını gerektirdiğini belirtmekte yarar vardır.

4.3. SONUÇ

Tehlikeli araç kullanma ve kural ihlali gibi olumsuz sürücü davranışlarının bir sonucu olarak düşünülen trafik cezası alma ve kazaya karışmanın bazı demografik ve kişilik değişkenleriyle ilişkilerinin incelendiği bu araştırma yaş, heyecan arayışı ve iç denetim odaklı sürücülüğün özellikle trafik cezası alma ile

ilişkili olabileceğini göstermiştir. Araştırmadan elde edilen yaş ve denetim odağına ilişkin sonuçlar literatürde genellikle rapor edilen sonuçlarla tutarlı olmamakla birlikte, benzer sonuçların elde edildiği araştırmalar da bulunmaktadır.

Araştırmanın üzerinde durulması gereken bazı sınırlılıkları bulunmaktadır. Bu sınırlılıklar arasında en önemli olanı yaş aralığının çok geniş olmasına rağmen genç sürücülerin örnekleme yeterince temsil edilmiş olmamalarıdır. Ayrıca, regresyon analizlerinin yaşın etkisi kontrol edilmeksizin yapılması bazı değişkenler arasındaki ilişkilerin sağlıklı bir biçimde gözlenmesini etkilemiş olması dikkate alınması gereken bir olasılıktır. Diğer yandan, özellikle kaza sayısına ilişkin bulguların katılımcıların bu konuda doğru bilgi vermemiş olmalarından kaynaklanmış olması mümkündür. Bunun yanı sıra, katılımcılara karıştırdıkları kazalardaki rollerinin aktif mi yoksa pasif mi olduğunun sorulmaması ve dolayısıyla analizlerde bu olgunun dikkate alınmaması araştırmada yer alan bazı değişkenler ile kaza sayısı arasında beklendiği yönde ilişkilerin bulunmamasına katkı yapmış olabilir.

Araştırmada aralarındaki ilişkilerin incelenmesi amaçlanmayan bazı değişkenler arasında dikkat çekici korelasyonların bulunması, üzerinde durulması gereken bir diğer noktadır. Örneğin, hem iç hem de dış denetim odaklı sürücülük ile heyecan arayışı ve saldırganlık arasında pozitif yönde yüksek sayılabilecek korelasyonlar bulunmuştur. Kuramsal olarak birbirlerine zıt davranışlar içermesi beklenen iç ve dış denetim odaklı sürücülüğün aynı değişkenlerle pozitif yönde ilişki göstermesi açıklanması gereken bir bulgudur. Söz konusu değişkenleri ölçmek amacıyla kullanılan araçların uygun psikometrik özelliklere sahip oldukları dikkate alınır, bu sonuçların bazı katılımcıların ölçekleri dikkatsiz bir biçimde doldurmuş olma olasılıklarını gündeme getirmektedir. Gerek bu konuda gerekse yukarıda belirtilen diğer konularda önlemler alınarak ve gerekli düzenlemeler yapılarak yürütülecek bir araştırmanın bu araştırmanın sonuçlarının test edilmesi ve gündeme getirdiği soru ve sorunların yanıtlanması açısından önem taşıdığı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Ajzen, I. (1987). Attitudes, traits and actions: Dispositional prediction of behavior in personality and social psychology, In L. Berkowitz (Ed.) *Advances in Experimental Social Psychology*, 20, 1-63.
- Anderson, C. A., & Bushman, B. J. (2002). Human aggression. *Annual Review of Psychology*, 53, 27-51.
- Ariyapinyo, W. (1996). Psychological and Driving Situation Variables Related to Safe Driving Behavior of Private Car Driving in Bangkok." Yüksek Lisans Tezi, Behavioral Science Research Institute, Srinakarinwirote University, Bangkok.
- Armstrong, K. A., A. R. Wills, A. R., & Watson, B. C. (2005). Psychosocial influences on drug driving in young Australian drivers. *Australian Road Safety Research Policing Education Conference Paper*.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescent. *Personality and Individual Differences*, 11 (6), 541-546.
- Arnett, J. (1994). Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences*, 16 (2), 289-296.
- Arnett, J., Offer D., & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (1), 57-63.
- Arthur, W., & Doverspike, D. (1992). Locus of control and auditory selective attention as predictors of driving accident involvement: a comparative longitudinal investigation. *Journal of Safety Research*, 23, 73-80.

- Beirness, D. J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 9, 129-143.
- Brorsson, B. (1989). The risk of accidents among older drivers. *Scandinavian Journal of Public Health*, 17 (3), 253-256.
- Burns, P. C., & Wilde, G. J. S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: Relationship among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18 (2), 267-278.
- Clement, R., & Jonah, B. A. (1984). Field dependence, sensation seeking and driving behaviours. *Personality and Individual Differences*, 5(1), 87-93.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kulhman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (2), 341-348.
- Deery, H. A. & Fildes, B. N. (1999). Young novice driver subtypes: Relationship to high-risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors*, 41, 628-643
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47 (1), 5-17.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R., & Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behavior Research and Therapy*, 41 (3), 333-349.
- Donovan, D. M., Queisser, H. R., Salzberg, P. M., & Umlauf, R. L. (1985). Intoxicated and bad drivers: Subgroups within the same population of high-risk men drivers. *Journal of Studies on Alcohol*, 46 (5), 375-382.

- Elander, J., West, R. & French, D. Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31 (2), 431-443.
- Erübey-Kurt, C. (1989). Şoförlerin kaza yapma eğilimlerine ilişkin bir araştırma. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, *Psikoloji Seminer Dergisi*, 6-7, 99-102.
- Evans, L., & Wasielewski, P. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 121–136.
- Fisbein, M., Ajzen, I. (1980). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall.
- Fuller, R. (1984). A Cconceptualization of driving behaviour as threat avoidance. *Ergonomics*, 27 (11), 1139-1155.
- Furnham, A., & ve Saipe, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, 14 (2), 329-336.
- Gençdoğan, B.,& Gülbahçe, A. (2001). Sürücülerin trafik kurallarına uymaya ilişkin tutumları ve bazı demografik özellikleri ile denetim odağı ve otoriteryanizm arasındaki ilişkiler. *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Özet ve Bildiriler Kitabı*, 193-200.
- Gidron, Y., Gal, R & Syna, D. H. (2003). Internal locus of control moderates the effects of road-hostility on recalled driving behavior. *Transportation Research*, 6, 109-117.

- Grey, E. M., Triggs, T. J., & Haworth, N. L. (1989). Driver aggression: The role of personality, social characteristics, risk and motivation. *Federal Office of Road Safety, Contract Report 81*, Canberra.
- Guastello, S. J., & Guastello, D. D. (1986). The relation between the locus of control construct and involvement in traffic accidents. *The Journal of Psychology*, 120 (3), 193-297.
- Hakamies-Blomqvist, L., Mynttinen, S., Backman, M., & Mikkonen, V. (1999). Age-related differences in driving: Are older drivers more serial? *International Journal of Behavioral Development*, 23, 575-589.
- Haris, P. B., & Houston, J. M. (2010). Recklessness in Context: Individual and situational correlates to aggressive driving. *Environment and Behavior*, 42, 44-60.
- Hatakka, M., Keskinen, E., & Katila, A. (1997). Driver training, driver improvement and selection; Some considerations from psychological perspective. *Driver Improvement 6. Internationaler Workshop Book*, 96-101.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, 25, 409-423.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2001). Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation. *Sex Roles*, 44, 661-676.
- Horvath, P., & Zuckerman, M. (1993). Sensation seeking, risk appraisal, and risky behavior. *Personality and Individual Differences*, 4 (1), 41-52.
- Hoyt, M. F. (1973). Internal-external control and beliefs about automobile travel. *Journal of research in Personality*, 7, 288-293.

- Huguenin, R. D. (1988). The concept of risk and behaviour models in traffic psychology. *Ergonomics*, 31 (4), 557-569.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33 (8), 1251-1263.
- Johnson, F. W., Gruenewald, P. J., & Treno, A. J. (2008). Age-related differences in risk of drinking and driving in gender and, ethnic groups. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 22 (9), 2013-2022.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (5), 651-665.
- Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1987). Youth and risk: Age differences in risky driving, risk perception, and risk utility. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3 (3-4), 13-29.
- Jonah, B.A., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33 (5), 679-684.
- Joseph, J. E., Liu, X., Jiang, Y., Lynam, D., & Kelly, T. H. (2009). Neural correlates of emotional reactivity in sensation seeking. *Psychological Science*, 20, 215-223.
- Katwal, N., & T.J. Kamalanabhan, T. J. (2001). Anxiety, locus of control, subjective well-being and knowledge of road rules correlates of accidents among public transport drivers. *IFE Psychologia*, 9 (2), 27-38.

- Kocatürk, R. (1982). "Saldırganlık güdüsünün spor ve eğitim alanında meslek seçimine etkisi" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Krahé, B., & Fenske, I. (2001). Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive Behaviour*, 28, 21-29.
- Lajunen, T. (1999). The role of personality characteristics in traffic accident liability: Research findings and methodological considerations. *Türk Psikoloji Yazıları*, 2 (4), 83-95.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 3, 341-353.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.
- 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, 107-121.
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessment. *Personality and Individual Differences*, 19, 307-318.
- Lourens, P. F., Vissers, J. A., & Jessurun, M. (1999). Annual milage, driving violations, and accident involvement in relation to drivers' sex, age, and level of education. *Accident Analysis and Prevention*, 31 (5), 593-597.

- Massie, D. L., Campbell, K. L., & Williams, A. F. (1995). Traffic accident involvement rates by driver age and gender. *Accident Analysis and Prevention, 27* (1), 73-87.
- McMillen, D. L., Adams, M. S., Wells-Parker, E., Pang, M. G., & Anderson, B. J. (1992). Personality traits and behaviors of alcohol-impaired drivers: A comparison of first and multiple offenders. *Addictive Behaviors, 17*, 407-414.
- McMillen, D. L., Pang, M. G., Wells-Parker, E., & B. J. Anderson, B. J. (1992). Alcohol, personality traits, and high risk driving: A comparison of young, drinking driver groups. *Addictive Behaviors, 17*, 525-532.
- McMillan, D. L., Smith, S. M., & Wells-Parker, E. (1989). The effects of alcohol, expectancy, and sensation seeking on driving risk taking. *Addictive Behaviors, 14*, 477-483.
- Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and externality of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology, 72* (3), 339-343.
- Naatanen, R., & Summala, H. (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam and New York, North-Holland/American Elsevier.
- O'Brien, S., Tay, R., & Watson, B. (2004). Situational factors contributing to the expression of aggression on the roads. *IATSS Research, 28* (1), 101-107.
- Özkan, T., N. Sümer, N., Ayvaşık, B., & ER, N. (2002). Kişilik faktörleri, psikomotor beceriler, sürücü davranışları ve trafik kazaları." *Uluslar Arası I. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, 327-333*.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F, 8*, 355-368.

- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences, 38*, 533-545.
- Panek, P. E., Rearden, J. J. (1987). Age and gender effects on accident types for rural drivers. *Journal of Applied Gerontology, 6*, 332-346.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology, 77* (1), 94-101.
- 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 accidents. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 571-581.
- Perry, A. R. (1986). Type A behavior pattern and motor vehicle drivers' behavior. *Perceptual and Motor Skills, 63*, 875-878.
- Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Richer, I., Vallieres, E., & Bergeron, J. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: A look at their relationship. *Journal of Psychology Applied Social Psychology, 39*, 3020-3043.
- Reber, A. S. (1995). *Dictionary of Psychology*. London: Penguin Books Ltd.
- Rogers, R. S., Stenner, P., Gleeson, K., & Rogers, W. S. (1996). *Social Psychology: A Critical Agenda*. Cambridge: Blackwell Publishers Inc..

- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs*, 80, 1-28.
- Ryb, G. E., Didchinger, P. C., Kufera, J. A. & Soderstorm, C. A. (2007). Social behavioral and driving characteristics of injured pedestrians: A comparison with other unintentional trauma patients. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 313-318.
- Schwebel, D.C., . Ball, K. K., Severson, J., Barton, B. K., Rizzo, M., Viamonte, S. M. (2007). Individual difference factors in risky driving among older adults *Journal of Safety Research*, 38, 501–509.
- Schwebel, D. C., J. Severson, J., Ball, K. K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38 (4), 801-810.
- Shahar, A. (2009). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 241-245.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F*, 1, 137-160.
- Shinar, D. (1978). *Psychology on the road*. New York: John Wiley & Sons.
- Shinar, D., Schechtman, E, & Compton, R. (2001). Self-report of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis and Prevention*, 33 (1), 111-116.

- Smith, P., Waterman, M., & Ward, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97, 387–403.
- Stradling, S. G., Parker, D., Lajunen, T., Meadows, M. L., & Xie, C. Q. (1998). Drivers' violations, errors, lapses and crash involvement: International comparisons. *Proceedings of the Conference Road Safety in Europa*, 33-45.
- Sümer, N. (2001). Trafik kazalarını kestirmede sürücülük becerileri, hata ve ihlallerin rolü. *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Özet ve Bildiriler Kitabı*, 38-44.
- Sümer, N., Lajunen, T., & Özkan, T. (2002). Sürücü davranışlarının kaza riskindeki rolü: İhlaller ve hatalar. *Uluslar Arası I. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı*, 305-312.
- Taris, T. W. (1997). Reckless driving behaviour of youth: Does locus of control influence perceptions of situational characteristics and driving behaviour? *Personality and Individual Differences*, 23 (6), 987-995.
- Tillman, W. A., Hobbs, G. E. (1949). The accident-prone automobile driver: A study of the psychiatric and social background. *American Journal of Psychiatry*, 106, 321-331.
- Trimpop, R., & Kirkcaldy, B. (1997). Personality predictors of driving accidents. *Personality and Individual Differences*, 23 (1), 147-152.

- Wadley, V. G., Okonkwo, O., Crowe, M., Vance, D. E., Elgin, J. M., Ball, K. K., & Owsley, C. (2009). Mild Cognitive Impairment and everyday function: An investigation of driving performance. *Journal of Geriatric Psychiatry and Neurology*, 22, 87-94
- Wasielewski, P. (1984). Speed as a measure of driver risk: Observed speed versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 16, 89–103.
- Wilde, G. J. S. (1994). *Risk Homeostasis Theory and its promise for improved safety*. In Trimpop, R.M. and Wilde, G.J.S. (Eds.) *Challenges to accident prevention: The issues of risk compensation behaviour*. Groningen, The Netherlands: Styx Publications.
- Wilde, G. J. S. (1976). Social interaction patterns in driver behavior: An introductory review. *Human Factors*, 18 (5), 477-492.
- Wilson, R.J. (1990). The relationship of seat belt non-use to personality, lifestyle and driving record. *Health Education Research*, 5 (2), 175-185.
- Worchel, S., Cooper, J., Goethals, G., & Olson, J. (2000). *Social Psychology*. Chicago, IL: Nelson-Hall.
- Xie, C., & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5 (4), 293-308.
- Yagil, D. (2001). Reasoned action and irrational motives: A prediction of drivers' intention to violate traffic laws. *Journal of Applied Social Psychology*, 31 (4), 720-740.

- Yasak, Y. (2002). Trafik kazalarıyla ilişkili sürücü tutum ve davranışları. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Yasak, Y. (2003). Trafik güvenliğinde insan faktörü: Trafik psikolojisinin, kazaların azaltılmasındaki katkıları. *Jandarma Genel Komutanlığı Jandarma Ankara Bölge Komutanlığı Trafik Semineri Kitabı*,3-16.
- 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*, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, 606, 216-221.
- Yasak, Y. (1997). Şoförlük bir sanat ise ...” *Şoför ve Trafik Dergisi*, Nisan sayısı, 20-21.
- Zakletskaia, L.I., Mundt, M. P., Balousek, S. L., Wilson, E. L. & Fleming, M. F. (2009). Alcohol-impaired driving behavior and sensation-seeking disposition in a college population receiving routine care at campus health services centers. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 801-810.
- Zakrajsek, J. S., & Shope, J. T. (2006). Longitudinal examination of underage drinking and subsequent drinking and risky driving. *Journal of Safety Research*, 37 (5), 443-451.
- Zimbardo, P. G., Weber, A. L., & Johnson, R. L. (2000). *Psychology*. Needham Heights: Allyn & Bacon A Pearson Education Company.
- Zuckerman, M. (1971). Dimensions of sensation seeking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 36 (1), 45-52.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioural Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. Cambridge: University of Cambridge Press.

Zuckerman, M., Eysenck, S., & Eysenck, H. J. (1978). Sensation seeking in England and America: Cross-cultural, age, and sex comparisons. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 46 (1), 139-149.

Zuckerman, M., & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68 (6), 999-1029.

EKLER

EK 1: Kişisel Bilgi Formu

Bu araştırma Hacettepe Üniversitesi Sosyal Psikoloji yüksek lisans öğrencisi Eylem Zarife Şendağ tarafından yürütülmektedir.

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

Ankete verdiğiniz tüm cevaplar gizli tutulacaktır. Katılımınız için teşekkür ederiz.

1.Yaşınız :

2.Eğitim Düzeyiniz :

- a)Okur-yazar b) İlkokul c) Ortaokul
d) Lise e) Üniversite ve üstü

3.Mesleğiniz/Yaptığınız iş :

4.Kullandığınız araç türü :

- a)Otomobil b)Minibüs c)Otobüs d)kamyon/tır

5.Kaç yıllık aktif sürücüsünüz (araç kullandığınız süreyi düşününüz):

6.Bir yıl içinde yaklaşık kaç km. yol yapıyorsunuz:

7. Hatırlayabildiğiniz kadarıyla sürücülük hayatınız boyunca kaç kazaya karıştınız?
8. Son beş yıl içinde aldığınız trafik cezalarını belirtiniz. Ceza alma nedeninizin karşısındaki kutucuklardan size uygun olan kutucuğun içine **X** işareti koyunuz ve kaç kez aynı cezayı aldığınızı parantez içinde yazınız.

	Hiç ceza almadım	1-3 ceza arası	4-6 ceza arası	7-9 ceza arası	10 ceza ve üstü
Hız					
Işık ihlali					
Hatalı sollama					
Alkollü araç kullanma					
Hatalı şerit değiştirme					
Yakın takip					
Diğer (Belirtiniz) * * *					

EK 2: Saldırganlık Ölçeği

Lütfen aşağıda her bir maddeyi okuduktan sonra okuduğunuz cümle size uygun ise “EVET”, uygun değilse “HAYIR” kutucuğunu işaretleyiniz. Cevaplanmamış madde bırakmayınız.

	EVET	HAYIR
1.Kendime kazandığım başarı derecesine göre değer veririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.Her tanıdığımı severim	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.Benden üstün olan insanların yanında mutlu olurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.Yumuşak olmaktan korkuyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.Kavga ve çatışmaktan kaçınırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.Benimkine zıt olan görüşleri alt etmekten hoşlanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.İnsanlar iyiliksever ve yumuşaktırlar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.Beni kıran insanların mahvolduğunu görmek isterim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.Hiç elime geçeni atıp kırmak isteyecek kadar öfkelenmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.İnsanları eğitmek için hatalarını cezalandırmak gerekir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.İnsanlar bencil ve acımasızdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.İşlerim kötü gittiğinde çevremdekileri sorumlu sayarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.Bana hakaret eden insanı yumruklayıp yere sermek isterim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.Konuşurken karşımdakinin anlamını bilmediğini düşündüğüm kelimeleri kullanmaktan kaçınırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.İnsanın kendi çıkarını koruması doğaldır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.Başkalarının görüşümü kabul etmemeleri beni rahatsız etmez.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.Eleştiri insanın kendine duyduğu saygıyı zedeleyebilir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.Karşılık göreceğimden emin olmadan sevgimi açığa vurmam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.Sık sık küfür ederim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	EVET	HAYIR
20.Benden üstün olan kimselerin yanında huzursuz olurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21.Bir yarışmada kazanamadığım zaman nerelerde hata yaptığımı araştırırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.Karşımdakiler üstünlüğümü kabul etmedikleri zaman bozulurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23.İnsanın yaradılıştan çatışma eğiliminde olduğuna inanıyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24.Haklı olan kimse er geç ayırt edilir ve hak ettiği kendine verilir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.Gazetelerde özellikle cinayet haberlerini okurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26.Başarılı olmasam da kendimi değerli bulurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27.Hatalarımı kolay kolay kabul edemem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28.İnsanların aslında iyi ve güvenilir olduğuna inanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29.Bazen elime geçeni fırlatıp atacak kadar sinirlenirim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30.Aptalca işler yapan kimseler kendi hallerine bırakılmalı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31.Televizyonda cinayet sahnelerini seyretmekten hoşlanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32.Karşımdakilerin üstünlüğümü kabul etmemelerine aldırış etmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33.Sokakta kavga eden insanları gördüğümde hemen durur seyrederim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34.İnsanların yanıtlayamayacağı soruları sormaktan kaçınırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35.Başkaları görüşümü kabul etmedikleri zaman bozulurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36.Beni kıran insanları bağışlar, onlarla anlaşmaya çalışırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37.İnsanlar aslında kötüdürler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38.Herhangi bir alanda başarısız olmaktan korkuyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	EVET	HAYIR
39.Davranışlarımla başkalarına zarar verip vermediğimi düşünmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40.Davranışlarımda kendi çıkarlarımı ön plana aldığım zaman suçluluk duyarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41.Başkalarını önemsemeyen insanların kusurlarını bulup çevredeki insanlara söylerim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42.İnsanları eğitmek için iyi davranışları ödüllendirilmeli.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43.İnsanlar zaman zaman haksızlık edebilirler, bunun için suçluluk duymaya gerek yoktur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44.Bu dünyada yaşamak istiyorsa, insan acımasız ve sert olmalı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45.Hakkımı yedirmektense, hak yemiş olmayı tercih ederim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46.Kızdığım insanlardan uzak durmaya çalışırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47.Benimkine zıt görüşleri dinlemekten hoşlanmam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48.Bana birisi hakaret edince söylediği sözü kendisine iade etmekle yetinirim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49.İşlerim kötü gittiğinde kendimi sorumlu tutarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50.Hiç elime geçeni atıp kırmak isteyecek kadar öfkelenmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51.Üstünlüğümü kabul eden insanlarla beraber olmak isterim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52.İnsanlar aslında ne iyi ne de kötüdürler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53.Başarısızlığa uğramaktan korkuyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54.Eleştiriye bir yetiştirme fırsatı sayıp hoş karşılarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55.Çoğunlukla başkalarının anlamını bilmedikleri kelimeleri kullanmaktan hoşlanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
56.Hemen hemen hiç küfür etmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	EVET	HAYIR
57.Bir yarışmayı kazanmadığım zaman rakibimin zayıf yanlarını ortaya koyarak avunuyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
58.Gazetelerde özellikle sanat ve kültür etkinliklerine ilişkin haberleri okurum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
59.İnsan dünyada hakkını bilek gücüyle alır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
60.Filmlerdeki cinayet sahnelerine bakamam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
61.Aptalca işler yapan kimseler alaya alınmaya mahkumdur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
62.Bende hata bulanın hemen hatasını yüzüne vururum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
63.İnsanlara yanıtlayamayacaklarını bildiğim sorular sorarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
64.Başkalarına zarar vermekten korkarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
65.Benimle aynı düzeyde olan insanlarla beraber olmak isterim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
66.Kızdığım insanların kusurlarını bulur, çevremdekilere anlatırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
67.Gelecek ancak bugünkü yaşamına bağlı olduğu sürece anlam kazanır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

EK 3: Montag İç Denetim Odaklı-Dış Denetim Odaklı Sürücülük Ölçeği

Lütfen aşağıda belirtilen her bir maddeyi okuduktan sonra belirtilen ifadeye **ne kadar katıldığınızı** uygun kutucuğa **X** işareti koyarak belirtiniz.

Örnek: “Hiç kazaya karışmadan araç kullanmak çoğunlukla bir şans işidir.” İfadesini okuduktan sonra eğer bu ifadeye biraz katılıyorsanız **biraz katılıyorum** kutusuna **X** işareti koyunuz.

	KESİNLİKLE KATILMIYORUM	PEK KATILMIYORUM	KARARSIZIM	BİRAZ KATILMIYORUM	TAMAMEN KATILMIYORUM
Hiç kazaya karışmadan araç kullanmak çoğunlukla bir şans işidir.				X	

	KESİNLİKLE KATILMIYORUM	PEK KATILMIYORUM	KARARSIZIM	BİRAZ KATILMIYORUM	TAMAMEN KATILMIYORUM
1. Hiç kazaya karışmadan araç kullanmak çoğunlukla bir şans işidir.					
2. Kazalar bir çok nedenden meydana gelir, bu nedenlerden hangilerinin en önemlileri olduğunu hiçbir zaman bilemeyiz.					
3. Devamlı olarak araç kullandığı halde bir sürücünün hiç kaza yapmaması onun dikkatli araç kullandığını değil şanslı olduğunu gösterir.					
4. Dikkatli bir sürücü her türlü kazayı önleyebilir.					

	KESİNLİKLE KATILMIYORUM	PEK KATILMIYORUM	KARARSIZIM	BİRAZ KATILYORUM	TAMAMEN KATILYORUM
5. Bir sürücünün bir kazaya karışması onun gerektiği gibi araç kullanmadığını gösterir.					
6. bir sürücü bir kazaya karışmışsa, bunun sebebi sürücünün araç kullanırken gereken dikkati göstermemiş olmasıdır.					
7. Kazalar sadece sürücülerin yaptıkları hatalar sonucunda meydana gelir.					
8. Bir kaza meydana geldiğinde hemen her zaman suç sürücüdür.					
9. Karanlık, yağışlı hava, dar yollar, dar virajlar gibi kötü koşullarda kazaları önlemek zordur.					
10. Kazaların büyük bir bölümü kötü yollar, uygun işaretlerin olmayışı ve benzeri sebeplerden dolayı meydana gelir.					
11. Park etmiş arabalar arasından yola çıkan yayaların karıştığı kazaları önlemek çok zordur.					
12. Çocuklar dikkatli davranmayı bilmedikleri için onların karıştıkları kazaları önlemek zordur.					
13. Yaşlı insanlar iyi göremedikleri ve duyamadıkları için onların karıştıkları kazaları önlemek zordur.					

	KESİNLİKLE KATILMIYORUM	PEK KATILMIYORUM	KARARSIZIM	BİRAZ KATILYORUM	TAMAMEN KATILYORUM
14. Kazalar, sürücüler yeterince dikkatli araç kullanmayı öğrenemedikleri için meydana gelir.					
15. Yolda neler olabileceğini önceden tahmin etmek ve dolayısıyla kazaları önlemek her zaman mümkündür.					
16. Kazalar, bir sürücü karşıdaki sürücünün yapabileceği tüm olası hareketleri hesaba katmadığı için meydana gelir.					
17. Kazalar, sürücülerin araç kullanırken tehlikeleri fark edebilmek için yeterince çaba harcamalarından dolayı meydana gelir.					
18. Kazaların büyük bir bölümü sürücülerin yeterince bilgisi olmadığından ya da tembelliğinden meydana gelir.					
19. Eğer başınıza bir kaza gelecekse ne yaparsanız yapın gelir.					
20. Kazaların büyük bir bölümü, bir sürücü trafik kurallarına dikkat ettiği halde diğerinin dikkat etmemesi sonucu meydana gelir.					

	KESİNLİKLE KATILMIYORUM	PEK KATILMIYORUM	KARARSIZIM	BİRAZ KATILYORUM	TAMAMEN KATILYORUM
21. Bir sürücünün yolda olabilecek her şeyi kontrol etmesi mümkün değildir.					
22. Kazaların çoğu mekanik arızalardan dolayı meydana gelir.					
23. Sürücüler ne kadar önlemeye çalışırlarsa çalışsınlar kazalar her zaman olacaktır.					
24. Kazalar, sürücüler yayaların yapabilecekleri tüm olası davranışları hesaba katmadıkları için meydana gelir.					
25. Hiç kazaya karışmadan araç kullanmak sürücünün yolda ve çevresinde olanlara dikkat etme yeteneğinin bir sonucudur.					
26. Bir sürücü yolda olabilecekleri her zaman tahmin edebilir; bu nedenle hiçbir şey sürpriz değildir.					
27. En zor yol ve hava şartlarında bile kazaları önlemek mümkündür.					
28. Kazaların önlenmesinde en büyük rolü çevresel faktörler değil, sürücü ve onun kişilik özellikleri oynar.					

EK 4: Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği

Lütfen aşağıda belirtilen her bir maddeyi okuduktan sonra belirtilen ifadeye **ne kadar katıldığınızı** uygun kutucuğa **X** işareti koyarak belirtiniz. Bu derecelendirme şu şekilde düzenlenmiştir.

1=kesinlikle katılmıyorum **2**=çok katılmıyorum **3**=pek katılmıyorum **4**=ne katılıyorum ne de katılmıyorum
5=biraz katılıyorum **6**=oldukça katılıyorum **7**=tamamen katılıyorum

Örnek: “Süratli araba kullanmak bana çocukça bir heyecan verir.” İfadesini okuduktan sonra eğer bu ifadeye biraz katılıyorsanız **biraz katılıyorum (5)** kutusuna **X** işareti koyunuz.

Süratli araba kullanmak bana çocukça bir heyecan verir.	1	2	3	4	X	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 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

1=kesinlikle katılmıyorum

2=çok katılmıyorum

3=pek katılmıyorum

4=ne katılıyorum ne de katılmıyorum

5=biraz katılıyorum

6=oldukça katılıyorum

7=tamamen katılıyorum

6. Acemi sürücülere nasıl araba kullanılacağını öğretmek 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. Hiçbir 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

1=kesinlikle katılmıyorum

2=çok katılmıyorum

3=pek katılmıyorum

4=ne katılıyorum ne de katılmıyorum

5=biraz katılıyorum

6=oldukça katılıyorum

7=tamamen katılıyorum

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 sürücüleri geçmeye çalışırken bulurum.	1	2	3	4	5	6	7

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Eylem Zarife ŞENDAĞ
Doğum Yeri ve Tarihi : Ankara, 29/03/1976

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Hacettepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü
Yüksek Lisans Öğrenimi : -
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce
Bilimsel Faaliyetleri : -

İş Deneyimi

Stajlar : -
Projeler : -
Çalıştığı Kurumlar : -TŞOF-Psikoteknik: Sürücü
Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi
-Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

İletişim

E-Posta Adresi : eylem.sendag@tobb.org.tr

Tarih : 18/05/2010