

T.C.  
EGE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
PSİKOLOJİ ANA BİLİM DALI

**SÜRÜCÜ DAVRANIŞININ  
İNCELENMESİ**

102075

YÜKSEK LİSANS TEZİ

102075

HAZIRLAYAN  
G. SERAP TEKİNSAV

DANIŞMAN  
Prof. Dr. OYA SORİAS

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İZMİR, 2000


## TUTANAK

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 29/01/2000 tarih ve 2/6 sayılı kararı ile oluşturulan jüri, Psikoloji (uygulamalı) anabilim dalı yüksek lisans öğrencisi G. Serap Tekinsav'ın 'Sürücü Davranışının İncelenmesi' başlıklı tezini incelemiş ve adayı 31/01/2000 günü saat 10.30'da tez savunmasına almıştır.

Sınav sonunda adayın tez savunmasını ve jüri üyeleri tarafından tezi ile ilgili kendisine yöneltilen sorulara verdiği cevapları değerlendirerek tezin başarılı olduğuna oybirliğiyle karar vermiştir.

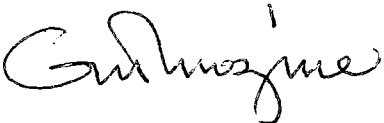
**BAŞKAN**

Prof. Dr. Oya SORİAS



**ÜYE**

Yrd. Doç. Dr. Gül ERYÜKSEL



**ÜYE**

Doç. Dr. Rengim AKBAY



## ÖNSÖZ

Öncelikle, yüksek lisans eğitimim ve tez araştırmam süresince, gösterdiği anlayış, destek ve katkılarından dolayı hocam Prof. Dr. Oya Sorias'a teşekkürü bir borç bilirim.

Araştırmamın çeşitli aşamalarında anlamlı katkılarından dolayı Yard.Doç.Dr. Sonia Amado'ya, Yard.Doç.Dr. Çiğdem Leblebici' ye, Doç.Dr. Oya Somer'e teşekkür etmek istiyorum.

Tez araştırmamın uygulama aşamasında yardımlarını esirgemeyen tüm psikoloji bölümü araştırma görevlisi arkadaşlarıma ve özellikle de her konudaki desteklerinden dolayı, Arzu, Türkan, Mediha ve Özcan'a, yazım aşamasındaki katkılarından dolayı İmge Özel Eğitim Merkezindeki arkadaşlarıma ve son olarak tüm yaşamım boyunca olduğu gibi tez araştırmam süresince de desteklerini yakından hissettiğim aileme teşekkür ederim.

G. Serap Tekinsav

Ocak, 2000

# İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
TABLolar LİSTESİ.....	v
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM	
SAPKIN SÜRÜCÜ DAVRANIŞI.....	5
1.1.Sapkın Sürücü Davranışı ve Sınıflandırması .....	5
1.2.Sapkın Sürücü Davranışı İle İlgili Araştırmalar.....	8
2. BÖLÜM	
ÖFKE VE SALDIRGANLIK.....	15
2.1. Öfke.....	15
2.2. Saldırganlık.....	17
2.3. Öfke ve Saldırganlık Arasındaki İlişki.....	21
2.4. Trafik Ortamında Öfke ve Saldırganlık İle İlgili Araştırmalar.....	22
3. BÖLÜM	
KAZALARDA ATIFSAL EĞİLİMLER.....	29
Araştırmanın Amaçları.....	34
4. BÖLÜM	
YÖNTEM.....	36
4.1. Örnekleme.....	36
4.2. Veri Toplama Araçları.....	38

4.2.1. Sürücü Davranışı Envanteri .....	38
4.2.2. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği.....	39
4.2.3. Sorumluluk Atfi Öyküleri .....	39
4.2.4. Bireysel Bilgi Formu .....	40
4.3. Uygulama.....	40
4.4. Verilerin Analizi.....	41

## 5. BÖLÜM

BULGULAR.....	42
5.1. Sürücü Davranışı Envanteri ile Elde Edilen Bulgular .....	42
5.1.1. Sürücü Davranışı Envanterinin Faktör Analizi Sonuçları.....	42
5.1.2. Sürücü Davranışı Envanterinin Faktörlerinin İç Tutarlılığı.....	46
5.1.3. Sürücü Davranışının Sosyodemografik Değişkenlerle İlişkisi.....	47
5.2. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği ile Elde Edilen Verilerin Analizine İlişkin Bulgular.....	55
5.2.1. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğinin İç Tutarlılığı.....	55
5.2.2. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarzı ile Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmama Arasındaki İlişki .....	56
5.2.3. Sürücü Davranışı Envanteri ile Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki İlişki .....	57
5.3. Sorumluluk Atfi Öyküleri ile Elde Edilen Bulgular .....	58
5.3.1. Sorumluluk Atfi Öykülerinin Alt Ölçeklerinin Korelasyonu.....	58
5.3.2. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Elde Edilen Puanların Trafik Ortamıyla İlgili Bazı Değişkenlerle İlişkisi.....	59
5.3.3. Sürücü Davranışı Envanteri İle Sorumluluk Atfi Öykülerinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki İlişki.....	61
5.3.4. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Yapılan Manipülasyonların Etkisinin İncelenmesi.....	62

5.4. Kazaya Karışma ile İlgili Bulgular.....	64
5.4.1.Sosyodemografik Değişkenler İle Kazaya Karışma Arasındaki İlişki.....	64
5.4.2. Sürücü Davranışı, Sürekli Öfke, Öfke İfade Tarzı ve Sorumluluk Atfi İle Kazaya Karışma Arasındaki İlişki.....	69
5.4.3. Kazaya Karışmayı Öngören Değişkenler.....	70
5.4.4. Riskli Sürücüyü Öngören Değişkenler.....	73
TARTIŞMA VE SONUÇ.....	75
ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI VE ÖNERİLER.....	82
KAYNAKÇA.....	84

ÖZET

ABSTRACT

EKLER

## TABLolar LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Örneklemin Demografik Özellikleri ve Trafik Ortamıyla İlgili Özelliklere Göre Dağılımı.....	37
Tablo 2. Sürücü Davranışı Envanteri Maddelerinin Faktörlere Göre Dağılımı ve Faktör Yüzdeleri.....	43
Tablo 3. Sürücü Davranışı Envanterinin Faktörlerinin Ortalamaları ve Cronbach alpha katsayıları.....	46
Tablo 4. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Cinsiyete Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması .....	48
Tablo 5. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Yaşa Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması .....	49
Tablo 6. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Eğitim Durumuna Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması .....	51
Tablo 7. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Sürücülük Deneyimine Göre Tek Yönlü Varyans analizi ile Karşılaştırılması .....	52
Tablo 8. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Profesyonel Sürücü Olup Olmamaya Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması .....	53
Tablo 9. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması....	55
Tablo 10. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin Alt Ölçeklerinin Ortalamaları ve Cronbach $\alpha$ katsayıları.....	56
Tablo 11. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeği Puanlarının Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması.....	57
Tablo 12. Sürücü Davranışı Envanteri ile Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin Puanları Arasındaki Korelasyon.....	58
Tablo 13. Sorumluluk Atfı Öyküleri ile Manipülasyona Bağlı Alt Boyutlarının Korelasyon Analizi ile Karşılaştırılması.....	59

Tablo 14. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Alınan Puanların Sürücülük Deneyimine Göre Tek Yönlü Varyans Analizi İle Karşılaştırılması.....	60
Tablo 15. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Alınan Puanların Profesyonel Sürücü Olup Olmama Göre Tek Yönlü Varyans Analizi İle Karşılaştırılması... ..	60
Tablo 16. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Alınan Puanların Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya Göre Tek Yönlü Varyans Analizi İle Karşılaştırılması.....	61
Tablo 17. Sürücü Davranışı Envanteri Puanları ile Sorumluluk Atfi Öykülerinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki Korelasyon .....	62
Tablo 18. Sonucu İyi Ve Kötü Biten Kaza Öykülerinden Elde Edilen Atıf Puanlarının T Testi İle Karşılaştırılması.....	63
Tablo 19. Kahramanın Kurallara Uyduğu ve Uymadığı Öykülerden Elde Edilen Atıf Puanlarının T Testi ile Karşılaştırılması .....	63
Tablo 20. Kadın ve Erkek Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması .....	64
Tablo 21. Farklı Yaş Gruplarındaki Sürücülerin Kazaya Karışmam Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması .....	65
Tablo 22. Eğitim Düzeyleri Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması .....	65
Tablo 23. Sürücülük Deneyimi Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması.....	66
Tablo 24. Profesyonel Olan ve Profesyonel Olmayan Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması.....	67
Tablo 25. Alkol Kullanma Sıklıkları Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması.....	68
Tablo 26. Alkollü Araba Kullanan ve Kullanmayan Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından Chi Kare Testi ile Karşılaştırılması .....	68
Tablo 27. Kazaya Karışan ve Karışmayan Deneklerin Sürücü Davranışı Envanteri, Sorumluluk Atfi Öyküleri Ve Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğinin Puanlarının Tek yönlü Varyans Analizi ile karşılaştırılması.....	70



**Sayfa No**

Tablo 28a. Kazaya Karışmayı Öngören Değişkenlerin B, SE, Z Değerleri.....	72
Tablo 28b. Logistik Regresyon Analizine Alınan Değişkenlerin Kazayı Öngörme Oranları.....	72
Tablo 29a. Riskli Sürücülüğü Öngören Değişkenlerin B, SE ve Z Değerleri.....	74
Tablo 29b. Logistik Regresyon Analizine Alınan Değişkenlerin Riskli Sürücüyü Öngörme Oranları.....	74



## GİRİŞ

İnsan nüfusunun hızla artışı, yüz yılı aşkın bir süredir insan hayatının içinde bulunan motorlu araç taşımacılığını da etkilemekte, her gün trafiğe çıkan motorlu araç sayısı biraz daha artmaktadır. 1980 yılında ehliyet sahibi olan kişi sayısının nüfusa oranı %5.9 iken, 1995 verilerine bakıldığında bu oran %15 e ulaşmıştır. Doğru orantılı olarak araç sayısı yine 1980'lerden 1995'e gelindiğinde, %3.7 den %10.6 ya yükselmiştir (Yiğit-Işık,1996).

Her geçen gün yaşamımızın biraz daha vazgeçilmez bir parçası olan araçlar, bir yandan da bir çok insanın yaşamına son vermekte, onları sakatlamakta ya da maddi zararlara yol açmaktadır. Günümüzde bir çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de trafik kazaları başlıca ölüm ve sakatlanma nedeni haline gelmiştir. Ülkemizdeki kaza istatistiklerine bakmak, durumun ciddiyetini anlamamıza yardımcı olacaktır. 1998 yılında kayıtlara geçen 446.025 trafik kazası olmuştur ve bu kazalarda, 115.489 kişi yaralanmış, 4.852 kişi kaza yerinde, yaklaşık 2.426 kişi de hastaneye taşınırken veya hastanede ölmüştür. Başka bir deyimle günde 1.221, saatte 51 kaza olmakta, günde 316 ve saatte 14 kişi yaralanmakta ve olay yerinde ve hastanelerde günde 20 kişi, yani saatte 1'e yakın kişi trafik kazalarından ölmektedir (Ege, 1999).

Trafik kazalarında, diğer kazalarda olduğu gibi üç faktör sorumludur. Bunlar; araç, çevre ve insandır. Teknolojinin ilerleyişi ve modernleşme ile birlikte giderek daha konforlu ve modern araçların üretilmesine ve karayollarında yapılan iyileştirme çalışmalarına rağmen, trafik kazalarının ciddiyetini koruması, trafik kazalarında 'insan' faktörüne daha fazla önem verilmesi gerektiği fikrini vermiştir. Bu da, psikologların bu konuya eğilmesine yol açmıştır. Trafik psikolojisi olarak adlandırılan bu yeni alan, trafikteki 'insan' faktörünü oluşturan yaya, yolcu ve sürücülerden, daha fazla risk taşınması nedeniyle, daha çok sürücüler ile ilgilenmiştir.

Ülkemizde henüz çok yeni olan Trafik psikolojisinin araştırma konuları, sürücüler ile ilgili çok farklı özellikleri içermektedir. Bunlardan bazıları; sürücülerin kaza yapma

eğilimleri, risk alma davranışları, kaza yapmaya neden olan sürücü davranışları, kazalara ve diğer sürücülere ilişkin atıfsal eğilimleri ve tutumları, kişilik özellikleri, duygu durumsal özellikleri, motor becerileri, dikkat ve konsantrasyon yetenekleri, koordinasyon düzeyleri, tepki zamanları, algısal stilleri, bellek özellikleri, muhakeme ve problem çözme becerileri ve sürücü eğitiminin önemidir. Bu alanlarda yapılan tüm çalışmalar, trafik kazalarına neden olan bazı sürücü özelliklerini saptama, sonrasında da bu tip özelliklere sahip sürücüler için çözüm yolları üretmek amacına yöneliktir. Yapılan çalışmalar bazen tutarsız sonuçlar vermekle birlikte, bazı sürücü özelliklerinin tutarlı bir biçimde kazaya karışma ile daha fazla ilişkili olduğunu yani bazı sürücülerin kaza yapmaya daha yatkın olduğunu göstermiştir (Underwood, Chapman, Wright & Crundall, 1997; Tsuang, Boor & Fleming, 1994).

İlk olarak, endüstriyel ortamlarda beklenenden daha fazla kaza yapan kişileri tanımlamak amacıyla kullanılan kazaya yatkınlık kavramı, trafik kazalarında da en genel olarak, istatistiksel olarak payına düşmesi gerekenden daha fazla sayıda kaza düşen kişileri tanımlar. Signori ve Bowman (1974) yaptıkları bir çalışmada toplam kazaların %40 ını sürücülerin %4 ünün gerçekleştirdiğini bulmuşlardır. Dolayısıyla, trafik kazalarında nedensel faktörleri inceleyen çok sayıda araştırma, kazaya yatkın sürücüyü, güvenli sürücüden ayıran temel psikososyal özellikler üzerine odaklanmıştır.

Araştırmalar bazı sosyo-demografik özelliklerin kazaya yatkınlık ile ilişkili olduğunu göstermiştir. Örneğin, bir çok çalışmada gençlerin kazaya yatkınlık açısından orta yaşlı sürücülere oranla daha riskli bir grup olduğu bulunmuştur. Bu, bazı araştırmacılar tarafından acemilikle, bazı araştırmacılar tarafından ise gençlerin risk alma davranışının daha fazla görüldüğü bir dönemde olmalarıyla açıklanmıştır. Benzer şekilde yaşlı sürücüler ise, motor ve algısal becerilerindeki yavaşlama nedeniyle başka bir risk grubu olarak görülmüşlerdir. Kazaya yatkın sürücü özelliklerini araştıran bir çok çalışmacı, cinsiyetler arasında böyle bir farkın olduğunu, erkeklerin kadınlara oranla daha fazla kazaya karıştığını bildirmişlerdir. Bu bazen, kadınların yola daha az çıkmalarıyla açıklanmış, bazen de trafikte yaptıkları hataların erkeklerden farklı özellikler taşımasıyla

ilişkilendirilmiştir (Furnham & Saipe, 1993; Parker ve ark., 1990; Reason , Manstead , Stradling, Baxter & Campbell, 1990; Sümer, 1997).

Sosyo-demografik özelliklerin yanı sıra farklı kişilik özellikleri ve psikopatoloji ile kazalar arasında anlamlı ilişkiler olduğunu gösteren bir çok çalışma yapılmıştır. Bu kişilik özelliklerinden bazıları; saldırganlık, duyguları kontrol etmede yetersizlik, kırgınlık, öfke, engellenmeye karşı düşük tolerans, kendi kaderini kontrol edemediğini algılama, depresyon, başkaları tarafından kolay etkilenme ve rekabet yönelimidir (Furnham & Saipe, 1993; Selzer & Vinokur, 1974; Tsuang ve ark., 1985).

Kazaya yatkın sürücü özelliklerini belirlerken, sürücünün motor yetenekler, dikkat ve konsantrasyon ya da tepki zamanı gibi beceriye dayalı özelliklerinin mi, yoksa motivasyonel özelliklerinin mi daha önemli olduğu ciddi bir tartışma konusudur. Sürücü davranışını inceleyen araştırmacılar, sapkın (aberrant) sürücü davranışı dedikleri, yolda yapılması uygun olmayan sürücü davranışlarını, bu özelliklere göre sınıflandırmışlardır. Bunlardan kural ihlali (violation) motivasyonel, hata ise beceriye ya da bilgi işlemeye dayalı bir özellik olarak tanımlanmıştır (Reason ve ark., 1990). Bir grup araştırmacının farklı örneklerde yaptıkları araştırmalar sonucunda ise, ihlalin kazaya karışma ile ilişkili bir faktör olduğu, buna karşın hataların (errors) kazaya karışma ile ilişkisinin olmadığı bulunmuştur (Parker ve ark.,1995a; Reason ve ark., 1990).

Lajunen, Parker ve Stradling (1998) ise, daha da ileri giderek, saldırgan ihlaller ile otoyol kuralı ihlallerini birbirinden ayırmış ve saldırgan ihlallerin kazaya karışma ile daha fazla ilişkili olduğunu bulmuşlardır. Şüphesiz yolda hepimiz çeşitli saldırgan sürücü davranışlarına şahit olmuşuzdur. Diğer sürücülere kızınca korna çalma ya da küfür etme, öndeki aracı hızlı gitmesi için korna çalarak ya da selektör yakarak uyarma, tehlikeli bir biçimde sollama, aşırı hız yapma öndeki aracı yakın takip etme gibi bu saldırgan sürücü davranışları hem trafikte bir tehlike oluşturmakta, hem de diğer yol kullanıcılarını rahatsız etmekte, hatta kızdırmaktadır. Bu davranışlar, Avrupa ve ABD’de son günlerin popüler tabiriyle yol şiddeti (road rage) olarak adlandırılmaktadır. Batılı ülkelerde trafik kazası

nedenlerinden biri olarak, özellikle de medyanın çok ilgisini çeken bu kavrama ilişkin, internette çok sayıda sayfanın yer almasının konuya verilen önemi yansıttığı düşünülebilir. Yol şiddeti (road rage) öfke duygusu ile saldırgan sürücü davranışını bir arada içeren bir kavramdır. Benzer şekilde, ülkemizde, bugüne kadar en fazla benimsenmiş trafik sloganlarından biri, "içinizdeki trafik canavarını durdurun" olmuştur. Bu durum Türk toplumunda da kazalarla, sürücülerin içinde bulunan şiddet ve saldırganlık eğilimi arasındaki ilişkinin çoğu insan tarafından gözlemlendiğini düşündürmektedir.

Daha önce de söz edildiği gibi, hatalar, insanların bilgi işleme yetilerindeki sınırlılıklardan, kazalarla daha ilişkili bulunan ihlallerin ise, motivasyonel faktörlerden kaynaklandığı ileri sürülmüştür. Bu iki kavram arasındaki sınır aslında niyetlilik ile belirlenir. Sürücünün niyeti dışında ortaya çıkan hatalar, dikkat ve beceri gücünü arttırmayı amaçlayan eğitim kurslarına katılımla, daha fazla bilgi ile ve insan makine ilişkisinin yeniden düzenlenmesiyle azaltılabilecek problemlerdir. Buna karşılık, kurallara uymama konusunda sürücünün açık niyetine bağlı olarak ortaya çıkan ihlalleri, daha geniş ve sosyal bir bağlamda incelemek gereklidir. İhlaller, kişileri trafik kurallarına uymaya iten motivasyonların farklı olduğunu ve insanların trafik kurallarının önemi konusunda farklı yargılara sahip olduğunu göstermektedir. Bu farklılığın neden kaynaklandığını anlamak için insanların tutum, inanç ve atıfsal eğilimleriyle çalışılmıştır. Bu alanda yapılan araştırmaların bir kısmında, kişilerin kazalarda sorumluluğu kime atfettiği ile ilgilenilmiştir. Bu konudaki araştırmalar farklı sonuçlar göstermekle birlikte, sorumluluğu dışsal nedenlere atfetme eğiliminde olan kişilerin daha fazla kazaya karıştığı düşünülmektedir (Arthur & Doverspike, 1997; Gulian, Matthews, Glendon, Davies & Debney, 1989).

## 1. BÖLÜM

### 1.1.SAPKIN SÜRÜCÜ DAVRANIŞI VE SINIFLANDIRMASI

Trafik kazalarına insanın katkısını değerlendirirken, sürücü davranışının altında yatan psikolojik mekanizmaları anlamak önemlidir. (Lawton, Parker, Stradling & Manstead, 1997). Bu nedenle Reason ve arkadaşları (1990), “uygulamalı psikologların üzerine düşen görevlerden biri kaza araştırmalarına insan hatalarının muhtemel çeşitliliğini veren iyi bir sınıflandırma kazandırmaktır” demişlerdir.

Uzun yıllar “insan hatası” terimi kazaya katkısı olan her türlü insan davranışı için kullanılmıştır. Chernobyl ve Zeebrugge felaketlerinden öğrenilen önemli bir ders, “insan hatası” teriminin kazaya yol açan tüm insan davranışlarını içermediğidir. İnsanın neden olduğu bu ve benzeri olaylar, sapkın davranışları incelerken bir ayırım yapmak gerektiği fikrini vermektedir (Reason ve ark., 1990).

Sürücü davranışını inceleyen farklı çalışmacılar, sapkın sürücü davranışını farklı şekillerde sınıflandırmışlardır. Ancak sıklıkla sürücü davranışı temelde ikiye ayrılmıştır. Bunlar hatalar ve ihlallerdir. Sapkın sürücü davranışının bu iki farklı şeklinin psikolojik kaynaklarının farklı olduğu gibi, önleme şekillerinin de farklı olduğu düşünülmektedir (Reason ve ark., 1990).

Ortak bir görüş, hataların bilgi işleme problemlerinin sonucunda ortaya çıktığı, ihlallerin ise geniş bir motivasyonel öğeye sahip olduğudur. Hatalar, bireylerin bilişsel işlevleriyle açıklanabilirken, sosyal bir olgu olan ihlaller ancak organizasyonel ya da toplumsal bağlamda ele alındığında anlaşılabilir (Parker ve ark., 1995a). Görgül araştırmalarda sürücü davranışlarına uygulanan faktör analizi sonuçlarıyla da desteklenen bu ayırım, kazalardaki insan hatalarını önleme yollarının geliştirilmesi için önemlidir. Hataların dikkat gücünü artırmak için planlanan beceri-temelli eğitim kurslarına katılım yoluyla (Lawton ve ark., 1997), insan-makine ilişkisinin yeniden düzenlenmesiyle ve daha

iyi bilgi ile azaltılabileceği düşünülmektedir. Oysa ihlallerin önlenmesi, tutum, inanç ve normların değiştirilmesine yönelik girişimlerle olabilir (Parker ve ark., 1995).

İnsan hatalarındaki çeşitlilik ve konunun kazaları önleme stratejileri açısından taşıdığı önem araştırmacıları bu kavramları ayrıntılı bir biçimde tanımlamaya ve incelemeye itmiştir. Hatalar sıklıkla planlanan eylemin niyetlenen sonuca ulaşmaması olarak tanımlanmıştır (Lawton ve ark., 1997; Parker ve ark., 1995; Reason ve ark., 1990). Reason ve ark. (1990) iki tip hatadan söz etmiştir:

1) Eylemin istemeden niyetten sapması: Dalgınlıklar ve unutkanlıklar (slips and lapses).

2) İstenen amaca ulaşmak için planlanan eylemin yanlış yolda olması: Yanlışlıklar (mistakes).

Reason ve arkadaşları (1990) daha da ileri giderek dalgınlık (slip) ve unutkanlığı da birbirinden ayırmıştır. Dalgınlık eylemin planlandığı gibi olmamasıdır. Örneğin, sinyal vermek isterken, silecekleri çalıştırmak ya da trafik işaretlerini yanlış okuyup, yanlış yola girmek gibi. Unutkanlık ise, alışlagelmiş bellek yetersizliklerini içerir. Örneğin, gittiği yolu hatırlayamamak ya da trafik ışıklarında , üçüncü viteste kalkmaya çalışmak gibi. Diğer yandan yanlışlıklar hedeflerin seçimini, bu hedeflere ulaşma yolunu ya da her ikisini de kapsayan yargısal ve/veya dolaylı (inferential) süreçlerdeki eksikliklerden doğmaktadır. Örneğin, geçmeye çalıştığı aracın hızını yanlış tahmin etme ya da bir kavşakta yanlış yere girme gibi.

Brehmer (1990), Reason ve arkadaşlarının (1990) hata sınıflandırmasına benzer bir sınıflandırma yapmış ve kazalara neden olan hataları ikiye ayırmıştır. Bunlardan birincisi, durumu yanlış algılamak ve dolayısıyla yanlış hareketi seçmektir (örneğin, gelen aracın hızını yanlış algılayıp öndeki aracı geçebileceğini zannetmek gibi). Bunu algı hatası olarak isimlendirmiştir. Brehmer, bunun Reason ve arkadaşlarının yanlışlık kavramına karşılık geldiğini ifade etmiştir. Brehmer'in doğru bir hareket planladığımız halde, yaptığımız



hareketin planladığımız gibi olmaması olarak tanımladığı ve uygulama hatası dediği ikinci tür hata ise, Reason ve arkadaşlarının dalgınlık kavramına karşılık gelmektedir.

Brehmer (1990) hem algı, hem de uygulama hatasının iki tip olabileceğini söyleyerek hata sınıflandırmasını daha da genişletmiştir. Bunlar; değişken ve sistematik (veya durağan) hatalardır. Yazara göre, sistematik hatalar, bazı ortalama performans ölçümleri ile bir hedef değeri arasındaki farkı yansıtır ve insan bilgi- işleme sisteminin sınırlılığı ile açıklanabilirler. Değişken hatalar ise, insan davranışının doğuştan varolan değişkenliğini temsil etmektedirler. Brehmer, bu ayrımın psikolojide çok eski olduğunu söylemiştir. Ona göre, psikolojik deneylerde değişken hatayı çalışmak yerine, sıklıkla insanların aynı durumda hangi benzer davranışları yaptıklarıyla ilgilenilmiş ve bu hata türü anlaşılması zor olması nedeniyle giderek gözardı edilmiştir. Brehmer, sistematik hataların öngörülebilir oldukları için, görece olarak telafi edilebileceğini söylemiştir. Bu nedenle sadece acemi sürücüler için kaza nedeni gibidirler. Buna karşın değişken hatalar öngörülemezdirler. Çünkü performansımızın değişkenliğinden haberdar değiliz ve herhangi bir anda reaksiyon zamanımızın hızlı mı yoksa yavaş mı olacağını ya da bu zamanda dikkatimizi yeterince verip vermeyeceğimizi öngöremeyiz. Bu nedenle de bu tip hatalar etkili bir uyum için önemli bir engel temsil etmektedirler. Brehmer'e göre, değişken hatalar bu yüzden kazaların temel sebebi olarak kabul edilebilirler.

Bireysel bilgi işleme süreciyle sınırlandırılan hata çeşitleri sapkın sürücü davranışlarının yalnızca bir parçasıdır. Başka bir sapkın sürücü davranış türü ise ihlallerdir. Hatalar genellikle bireyin bilişsel süreçleriyle açıklanabilirken; ihlaller, davranışların alışkanlıklar, normlar, kurallar gibi süreçlerle düzenlediği sosyal zeminde tanımlanabilmektedirler.

İhlaller, potansiyel olarak tehlikeli bir sistemde, güvenli işleyişi sağlamak için gerekli olduğuna inanılan uygulamalardan kasıtlı sapmalar olarak tanımlanmaktadır. Bu uygulamaların her zaman resmi olarak ifade edilmesi gerekmez. Örneğin güvenli bir sürüş biçimi ya da kabul edilir davranış olarak addedilen gayri resmi bir yerel norma



(örneğin, iki şeritli kırsal bir yolda çok yavaş araba kullanmak gibi ) uymayarak da ihlal yapılabilir (Reason ve ark., 1990).

Hatalar ve ihlaller arasındaki kavramsal sınırlar kesinlikle katı ve değişmez değildir. Her ikisi de aynı olay silsilesinde varolabilir. Kuralları ihlal etmeden hata yapmak mümkündür. Benzer şekilde bir ihlalin mutlaka hata içermesi gerekmez. Şurası açıktır ki, ikisi arasındaki farkı incelemek için hem niyetin hem de eylemlerin ve sonuçlarının üzerinde durulması gerekir.

Hata ve ihlal arasındaki sınırı saptamanın bir yolu, aşağıdaki sınıflandırıcı algoritmayı uygulamaktır:

Bu kuralı ihlal etmek önceden planlanmış mıydı? Eğer yanıt “hayır” ise, ihlal, yanlışlık olarak nitelendirilebilir ya da kasıtsız ihlal olarak nitelendirilen bir kategoriye koyulabilir. Eğer ihlal kasıtlı olsaydı, bu kez önceden zarar verme amacı taşıyıp taşımadığını bilmeye ihtiyaç duyulurdu. Eğer kişinin böyle bir niyeti varsa, ihlal bir sabotaj olarak tanımlanabilir. İhlalde bir miktar niyetlilik söz konusu olsa da incitme ya da zarar verme amacı yoktur (Reason ve ark., 1990).

## **1.2.SAPKIN SÜRÜCÜ DAVRANIŞI İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR**

Aşağıda, sapkın sürücü davranışları arasındaki ayrımı ölçeklerle saptamak ya da sapkın sürücü davranışlarının sosyo-demografik değişkenlerle ve kazaya karışmayla ilişkisini incelemek amacıyla yapılmış olan araştırmalar gözden geçirilmiştir.

Reason ve arkadaşları (1990) sürücü hatalarını ve ihlallerini araştıran, kişinin kendi bildirimine (self-report) dayanan bir envanter ile sapkın sürücü davranışlarını incelemişlerdir. 50 maddelik bu Sürücü Davranış Soru Listesi'nin (Driver Behaviour Questionnaire-DBQ), 520 sürücüye uygulanmasıyla toplanan verilere faktör analizi uygulayarak, toplam varyansın % 33'ünü karşılayan 3 faktör belirlenmiştir. Bunlar şöyle

adlandırılmıştır: ihlaller, tehlikeli hatalar (dangerous errors) ve unutkanlıklar. Birinci faktörü oluşturan ihlallerin toplam varyansın % 22.6'sını karşıladığı ve hız sınırına aldirmama, öndeki aracı yakın takip etme , kırmızı ışıpta geçme gibi diğer yol kullanıcıları için açıkça risk içeren niyetli eylemleri içerdiği görülmüştür. İkinci faktör olan ve toplam varyansın % 6.5' ini karşılayan tehlikeli hatalar, manevra yapmadan önce aynaya bakmama, bir aracı geçerken aracın hızını yanlış tahmin etme gibi yüksek risk sınıfında yanlışlıkları ve dalgınlıkları içermiştir. Üçüncü faktör olan ve toplam varyansın % 3.9'unu karşılayan unutkanlıklar ise, tehlikeliden ziyade aptalca olan hataları içermiştir. Örneğin arabayı nereye park ettiğini unutma , yanlış yola girme gibi.

Aynı çalışmada çoklu regresyon analiz ile bu üç faktörü en iyi öngören sürücü özellikleri araştırılmıştır. İhlal faktöründe yüksek puan , genç sürücülerle, fazla araba kullananlarla, erkek sürücülerle ve sürücülüklerinin duygudurumlarından etkilendiğini bildirenlerle ilişkili bulunmuştur. Yüksek ihlal puanı olan bu kişiler, kendilerinin kurallara tahammüllerinin düşük olduğunu fakat ortalama sürücüden daha iyi olduklarını bildirmişlerdir. Sürücülüğün duygudurumundan kolay etkilenmesi, araba kullanma sıklığının az olması, kendini güvensiz ve hataya eğilimli bir sürücü olarak değerlendirme hata faktörünün en iyi öngörücüleri olarak bulunmuştur. Unutkanlık faktörünün öngörücüleri de benzer olmuştur. Sürücülüklerinin duygudurumlarından etkilendiğini söyleyenler ve kendilerini hataya eğilimli bir sürücü olarak değerlendirenler daha fazla unutkanlık yaptıklarını bildirmişlerdir. Ayrıca kadınlar erkeklerden anlamlı ölçüde daha fazla unutkanlığa bağlı hatalar yaptıklarını bildirmişlerdir (Reason ve ark., 1990).

Bu ilk çalışma sürücülük hatası ve sürücülük ihlali arasında açık bir ayrım olduğunu göstermiştir. Araştırmanın amacı, farklı sapkın sürücü davranışlarını birbirinden ayırmak ve bunların diğer sürücü özellikleri ile ilişkisini araştırmaktır. Çalışmada kazaya yatkınlık ve farklı sürücü davranışlarının kazaya yatkınlıkla ilişkisi araştırılmamıştır. Ancak trafik kazası istatistiklerine bakıldığında, gençlerin ve erkeklerin kazaya en çok karışan grup olduğu görülmektedir. Bu çalışmada genç olmanın ve erkek olmanın ihlal etme davranışının öngörücüleri olması, istatistikler göz önünde bulundurularak,

araştırmacılar tarafından ihlal faktörünün kazaya yatkınlık ile ilişkili olduğu şeklinde yorumlanmıştır.

Blockey ve Hartley (1995) , Reason ve arkadaşlarının (1990) alışmasının bir tekrarını Batı Avustralya sürücülerini üzerinde yapmışlardır. Çalışmanın amacı, Reason ve arkadaşlarının çalışmasında saptanan sürücülük hataları ve ihlalleri arasındaki ayrımları Batı Avustralya sürücü nüfusu için de geçerli olup olmadığını görmek olmuştur. 81 Erkek ve 74 kadın sürücü, Sürücü Davranışı Soru Listesini (DBQ) ve kaza geçmişlerini, aldıkları sürücülük cezalarını ve demografik özelliklerini içeren bir envanteri doldürmüşlerdir. Uygulanan faktör analizi sonucunda, Reason ve arkadaşlarının çalışmalarının sonucuyla tutarlı olarak 3 faktör ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada bunlar genel hatalar, tehlikeli hatalar ve tehlikeli ihlaller olarak adlandırılmıştır. Çalışmada uzun süre araba kullanan sürücülerin ve hız suçu işlediğini bildirenlerin daha fazla tehlikeli ihlal yaptıklarını bildirdikleri bulunmuştur.

Bazı ihlallerin diğerlerine oranla daha fazla yapıldığı ve bazı durumlarda daha fazla görüldüğü bilinmektedir. Bu da, hatalar ve ihlallerin altında farklı mekanizmaların yatmasının yanı sıra, farklı ihlallerin altında da farklı mekanizmaların yatabileceğini düşündürmüştür. Parker, Manstead, Stradling ve Reason (1992) sürücü ihlali yapmaya neden olan motivasyonel faktörleri belirlemek için yaptıkları çalışmada, Ajzen'in planlı davranış kuramını, sürücü ihlallerine (içkili araba kullanma, hız yapma, yakın takip ve öndeki aracı tehlikeli bir biçimde geçme) uygulamışlardır. Her bir ihlal maddesi için bir senaryo yazmışlar daha sonra bu senaryoda değişiklikler yapmışlardır. Bu değişiklikler olayın gündüz ya da gece olmasını, sürücünün yalnız ya da kendisiyle aynı cinsiyet ve yaştan bir yolcusuyla birlikte olmasını içermektedir. Bu araştırmada kişilerin ihlaller konusundaki tutumları, öznel normları ve ihlal yapmaya niyetleri araştırılmıştır. Sonuçlar kişilerin tüm ihlallere karşı olumsuz bir tutuma sahip olduklarını ve ihlal yapmaya niyetlerinin az olduğunu göstermiştir. Ancak hız ihlalleri konusunda diğerlerine oranla daha az olumsuz bir tutuma ve daha fazla niyete sahip oldukları görülmüştür. Ayrıca, çalışmaya katılanlar kendilerini yakın takip etme ve içkili araba kullanma konusunda daha

fazla kontrol edebildiklerini, oysa hız yapma ve yavaş giden bir aracı geçme gibi ihlallerden kendilerini almalarının zor olduğunu bildirmişlerdir. Erkekler hız yapma ve içkili araba kullanma ihlallerinin sonucunu kadınlardan daha az olumsuz değerlendirmişler ve kadınlar içkili araba kullanmadan kaçınmak için daha fazla normatif baskı hissettiklerini bildirmişlerdir. Senaryolarda yapılan değişiklikler de sonuçların farklılık doğurmasına neden olmuştur. Arabada yolcunun oluşu içkili araba kullanma, yakın takip ve tehlikeli geçmenin daha olumsuz değerlendirilmesine neden olurken gece oluşu ve yolcunun olmayışı sonuçların daha az olumsuz değerlendirilmesine yol açmıştır.

Parker, Reason, Manstead ve Stradling (1995a), hatalar, ihlaller ve unutkanlıkla kazaya karışma arasındaki ilişkiyi araştırmışlardır. 1656 sürücüyle yapılan çalışmada daha önce Reason ve arkadaşlarının (1990) çalışmasında kullanılan 50 maddelik Sürücü Davranışı Soru Listesinin (DBQ) 24 maddelik kısa formu kullanılmıştır. Ölçeğin kısa formu, her faktörden en fazla yük alan sekizer maddenin (8 ihlal + 8 hata + 8 unutkanlık) bir araya getirilmesiyle oluşturulmuştur. Yapılan regresyon analizlerinde önceki çalışmalarla tutarlı olarak kadınların ve kendini kötü bir sürücü olarak değerlendirenlerin daha fazla unutkanlık hatası yaptıkları, erkeklerin ve yine kendini kötü bir sürücü olarak görenlerin ise daha fazla hata yaptıkları bulunmuştur. İhlal yaptığını bildirenler ise, erkekler, kendini çok iyi bir sürücü olarak değerlendirenler, gençler ve uzun süre araba kullanan sürücüler olmuştur.

Sözü edilen tüm bu değişkenlerin girdiği regresyon analizi sonucunda yıllık araba kullanma süresi, yaş, cinsiyet ve ihlal yapmanın kazaya yatkınlığı anlamlı ölçüde öngören faktörler olduğu bulunmuştur. Yani erkekler, kadınlardan; gençler, yaşlılardan; fazla araba kullananlar, az kullananlardan; fazla ihlal yapanlar, yapmayanlardan daha fazla kazaya karışmıştır.

Parker ve arkadaşları (1995b) hatalar, ihlaller ve unutkanlıklar ile trafik kazalarına karışma oranı arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. 1987 yılında bir başka kaza araştırmasına katılmış olan 19.000 kişiden yaş ve cinsiyetine göre seçilmiş 2187 kişiye araştırmanın

ölçeği gönderilmiş ve bunu doldurarak geri gönderen 1373 sürücü araştırmanın örneklemini oluşturmuştur. Böylece örneklemin 6 yıllık kaza kayıtları hakkında bilgiye sahip olunmuştur. Araştırmada Parker ve arkadaşlarının (1995a) kullandığı 24 maddelik (8 ihlal + 8 hata + 8 unutkanlık) Sürücü Davranışı Soru Listesi (DBQ) kullanılmıştır. Ayrıca kişilerin 5 tip kazadan (aktif çarpma, pasif çarpma, aktif geçiş hakkı ihlali, pasif geçiş hakkı ihlali ve kontrol kaybı) hangisine karıştıkları, yaş ve cinsiyet gibi bilgiler alınmıştır. Çalışmada çoklu regresyon analizi sonucunda, unutkanlık hiçbir kaza tipiyle ilişkili bulunmazken, hata puanları genel olarak aktif kazalarla ilişkili bulunmuştur. İhlal puanları ise genel olarak kazalar ile özellikle de aktif kontrol kaybı ve pasif geçiş hakkı ihlali içeren kazalar ile anlamlı bir ilişki göstermiştir.

Lawton, Parker, Manstead ve Stradling (1997a), sadece sürücü davranışlarındaki sapmayı değil, ayrıca ılımlı sosyal sapmayı da incelemişlerdir. Araştırmanın örneklemini oluşturan 830 sürücü, demografik bilgiler vermelerinin yanı sıra, hatalar ve ihlallere ilişkin maddelerden oluşan 16 maddelik Sürücü Davranışı Soru Listesini (DBQ) ve 10 maddelik bir sürücü sapma ölçeğini doldurmuşlardır. İlimli sosyal sapma ölçeği “ücret ödemediğim halka açık ulaşım araçlarını kullanırım”, “beni kızdıran kişiye vururum”, “parasını ödemediğim eşya ile dükkandan ayrılırım” gibi maddeleri içeren likert tipi puanlanan bir ölçektir. Yapılan analizler sonucunda daha önceki çalışmalarla tutarlı olarak genç ve erkek sürücülerin kazaya daha fazla karışma eğiliminde olduğu bulunmuştur. Ayrıca kazaya karışma davranışı, sosyal sapma, ihlal ve araba kullanma sıklığı ile de anlamlı ve pozitif bir korelasyon göstermiştir. Ayrıca çalışmada sosyal sapma ve ihlal puanları arasında güçlü bir ilişki bulunmuştur. Kaza oranlarını öngörme için yapılan regresyon analizinde, yaş, ihlal puanı ve ılımlı sosyal sapma puanının anlamlı öngörücü değişkenler olduğu bulunmuştur.

Lawton, Parker, Manstead ve Stradling (1997b) 16 maddelik (8 ihlal + 8 hata) Sürücü Davranış Soru Listesini (DBQ) kullanarak 830 sürücü ile yaptıkları başka bir çalışmada sürücülük ihlali kavramına açıklık getirmeye çalışmışlardır. Birinci çalışmada faktör analizi ile faktör yükü 1'den büyük 3 faktör bulunmuştur. Bunlar hatalar, otoyol

kuralı ihlalleri ve kişiler arası saldırgan ihlaller olarak adlandırılmıştır. Bu çalışmada faktör analizi, ihlal ve hata arasındaki daha önce kurulan ayırım desteklenmiştir. Fakat ihlaller iki biçimde farklılaşmıştır. Hız yapma, sağdan geçme, kırmızı ışıpta geçme gibi normal otoyol kuralı ihlalleri bir faktör, yoldaki diğer kişiye kızgınlık, düşmanlık gösterme ve onları kovalama gibi kişiler arası saldırgan ihlaller başka bir faktör oluşturmuştur. Araştırmanın ayrıntısı “Öfke ve Saldırganlık ile İlgili Araştırmalar” bölümünde verilmiştir.

Türkiye’ de sürücü davranışı ile ilgili yapılan ilk çalışmada, Yasak ve Yiğit-Işık (1997) Türk sürücülerinde kazaya yatkınlık, sürücü davranışı ve risk alma eğilimini araştırmışlardır. Çalışmada sürücü davranışını incelemek üzere araştırmacılar kendi geliştirdikleri Sürücü Davranışı Envanterini ve Risk Alma Envanterini (Questionnaire Assessing Willingness to Take Risks-FRF) kullanmışlardır. Risk Alma Envanteri (FRF) Schmidt tarafından 1985 yılında geliştirilmiş bir ölçek olup, Türk örnekleminde psikometrik çalışmaları Yasak ve Öz tarafından 1997 yılında yapılmıştır. Sürücü Davranış Envanteri ise, çalışmacıların Reason ve arkadaşlarının (1990) geliştirdiği Sürücü Davranış Soru Listesi (DBQ), Cutler ve arkadaşlarının (1993) geliştirdiği Sürücülük Değerlendirme Envanteri (Driving Appraisal Inventory – DAI) ve Schmidt’in 1985 yılında Trafikle ilgili Madde Havuzu’ndan (Traffic Related Item Pool–VIP) yararlanarak ve kendileri yeni maddeler ekleyerek geliştirdikleri 65 maddelik bir ölçektir.

Yasak ve Yiğit-Işık (1997) İstanbul, Ankara ve İzmir’de yaşayan 517 sürücüden oluşan bir örneklem üzerinde çalışmışlardır. Sürücü Davranış Envanteri maddelerine uygulanan faktör analizi sonucunda 5 faktör elde edilmiş ve bunlar ihlal ve unutkanlık , dikkatsizlik ve kontrol eksikliği, abartılı kendine güven, stres ve gerginlik ve sürücülük benlik imajı olarak adlandırılmıştır. Çalışmada erkeklerin abartılı kendine güven boyutunda, kadınların ise, ihlal ve unutkanlık , dikkatsizlik ve kontrol eksikliği, stres ve gerginlik boyutlarında daha yüksek puanlar aldığı bulunmuştur. Kazaya karışmanın en iyi öngörücülerini belirlemek için yapılan regresyon analizinde abartılı kendine güven, araba kullanma süresi, cinsiyet ve yaşın öngörücü değişkenler olduğu bulunmuştur. Kendine abartılı bir biçimde güvenenlerin güvenmeyenlerden; daha fazla araba kullananların,



kullanmayanlardan; erkeklerin, kadınlardan; gençlerin, yaşlılardan daha fazla trafik kazasına karıştığı bulunmuştur.

Özetle bir grup araştırmacı kazalara yol açan insan hatalarının tek tip olmadığını savunarak, sapkın sürücü davranışlarını sınıflandırmaya çalışmışlardır. Temel hareket noktaları, kişinin niyetli bir davranışı olan ihlaller ile farkında olunmadan yapılan bilişsel motor süreçlerdeki yetersizliklere bağlı ortaya çıkan hatalar arasındaki önemli farktır. Bu görüş, farklı örneklemler üzerinde, daha çok Sürücü Davranışı Soru Listesi (DBQ) kullanılarak yapılan görgül araştırmalardan elde edilen bulgularla desteklenmiştir.

Ayrıca, ihlal ve hataların farklı sürücü özellikleriyle ilişkili olduğu bulunmuştur. Sapkın sürücü davranışlarını sınıflandırmanın önemini gösteren bir başka bulgu, bir çok araştırmada ihlalin kazaya karışmayı öngören değişken olarak bulunması olmuştur.

Ayrıca yapılan araştırmalarda bazı ihlallerin kazaya karışma ile daha fazla ilişkili olduğu görülmüştür. Örneğin, pek çok çalışma kazaya karışan sürücülerin çoğunun alkollü olduğunu göstermiştir (Hemenway & Solnick, 1993; Rothengatter, 1997). Bir çok çalışmada da hız yapma ve kazaya karışma arasında güçlü bir ilişki bulunmuştur (French ve ark.,1993; Hemenway & Solnick, 1993).

Daha önce de belirtildiği gibi kazaya neden olan insan hatalarının altında yatan farklı psikolojik mekanizmaları anlama çabası, araştırmacıları sapkın sürücü davranışları arasında çeşitli ayrımlar yapmaya itmiştir. Ancak bazı araştırmacılar yukarıda sözü edilen araştırmalarla da desteklenen sapkın sürücü davranışı ayrımlarını reddederek, hata ve ihlalin birbiriyle çok yakından ilişkili olduğunu böyle bir ayırım yapmanın zor olduğunu savunmuşlardır (Rothengatter, 1997). Rothengatter, bu ayırımın keyfi olduğunu ve trafik kuralı düzenlemelerinin “niyet” ayrımı içermediğini ifade etmiştir. Ona göre, yasal dilde, kurallara uygun olmayan bir davranışta bulunmak her zaman ihlaldir. Örneğin, kırmızı ışıkta geçmek her zaman ihlaldir. Sürücünün kırmızı ışığa uymama niyeti yoksa ve sürücü dalgınlıkla kırmızı ışıkta geçmişse bile bu trafik dilinde ihlaldir.

## 2. BÖLÜM

### ÖFKE VE SALDIRGANLIK

#### 2.1. ÖFKE

Öfke, sıklıkla istenmeyen bir duygusal durum olarak görülmesine rağmen, koruma davranışı, amaca ulaşma ya da engelleri aşmak için, bireyi motive etmek gibi uyumsal işlevlere de sahip olan sağlıklı bir duygusal durumdur (Cornell, Peterson & Richards, 1999). Novaco, ancak yüksek düzeyde öfkenin saldırgan davranışı tetiklediği için uyumsal olmadığını ileri sürmüştür.

Spielberger, Jacobs, Dussel ve Crane öfke kavramını genellikle orta düzeyde sinirlenme ya da sıkıntıdan, hiddet ve şiddetli öfkeye ( köpürme, tepesi atma ) kadar değişen çeşitli yoğunluktaki duyguları içeren bir duygusal durum olarak tanımlamıştır.

Konuyla ilgili yayınlara bakıldığında, saldırganlık ve düşmanlık gibi kavramlarla da sıklıkla karıştırılan öfkenin, net bir tanım ve açıklamasının olmadığı, farklı araştırmacıların bu kavramı farklı şekillerde tanımladıkları görülmektedir. Tarihsel bir süreç içerisinde bakıldığında, Freud' un öfkeyi içgüdüsel bir duygu olarak açıkladığı, Sullivan'ın ise öfkeyi, insanların yaşanan ankisiyeteden kurtulmak için kullandıkları bir mekanizma olarak tanımladığı görülmektedir. Frankl'a göre ise öfke, sevgi ve anlam yoksunluğundan kaynaklanan yakınma duygusu ile ilişkilidir ve gelecek umudunu kaybetmiş, geçmişin anısıyla kendisini oyalayan ve şimdiyi yadsıyan insanlar öfke içindedir. Moreno farklı bir bakış açısıyla, öfke duygusunu, bir hareketlenme, yaratıcı bir yaşantı (katarsis) ve bütünleşme olarak ele almıştır. Bandura' ya göre öfke ise, itici uyarıcılar tarafından yaratılmaktadır. Ancak bir itici uyarıcının öfke yaratıp yaratmaması uyarıcının kişi tarafından nasıl yorumlandığına bağlıdır (Özer, 1982).



Daha yakın geçmişte, Baltaş ve Baltaş (1987) ise, insanın “haz” yaşamaya dönük bir canlı olduğunu ve haz dünyasını engelleyecek her durum, olay ya da kişinin insandaki öfke duygusunu ortaya çıkardığını söylemişlerdir. Ayrıca, insan yaşamının her döneminin kendine özgü engellenmeleri olduğunu, dolayısıyla yaşamın her döneminde farklı durum, olay ya da kişilere öfke duyulduğunu eklemişlerdir. Oysa Murray (1987) yalnızca engellenmenin öfke için ne yeterli ne de gerekli olduğunu ifade etmiştir.

Aslında öfke araştırmaları, kuram, kavram ve ölçüm karışıklığından sıklıkla etkilenmiştir. Öfke, saldırganlık ve düşmanlık kavramlarının ilişkileri net değildir ve bu kavramlar birbirlerinin yerine kullanılabilmiş ya da duygusal ve deneysel bir yapı olarak öfke, öfkenin dışavurulduğu durum ya da davranışlardan ayıramamıştır (Deffenbacher, Oetting & Lynch, 1996 ).

Öfkenin anlaşılmasına açıklık getirmek ve “öfke” kavramını sadeleştirmek için Spielberger öfkeye durumluk-sürekli kişilik kuramını uygulamıştır. Yani öfkeli olmaya sürekli bir eğilim olan sürekli öfkeden, duygusal bir durum olan öfkeyi ayırmıştır. Durumluk öfke öznel duyguları ve fizyolojik hareketleri içeren geçici bir duygusal-fizyolojik duruma karşılık gelmektedir. Ayrıca, engellenme ,üzüntü sinirlilik gibi ılımlı duygulardan, öfke ve kızgınlık gibi aşırı duygusal yüklenme durumlarına değişen bir deneyimdir. Sürekli öfke ise durumluk öfkenin ne sıklıkla yaşandığını gösteren ve öfkeye yatkınlık gibi durağan bir kişilik boyutuna karşılık gelen bir durumdur. Spielberger daha sonra öfke deneyiminden, öfkenin ifade edilmesini ayırmıştır. Öfkenin ne şekilde ifade edildiğini gösteren Spielberger’ın Öfke Tarzı Ölçeği’nde 3 alt ölçek bulunmaktadır. Bunlar, öfkenin bastırılarak içte tutulmasını (öfke içte) öfkenin dışa vurumunu (öfke dışta) ve öfkenin mantığa bürüme, inkar, bastırma gibi savunma mekanizmalarıyla kontrol edilmesini (öfke kontrol) ölçmek için geliştirilmiştir.

## 2.2. SALDIRGANLIK

Saldırganlık genel olarak diğesine zarar vermek amacıyla bir kişi ya da grup tarafından gerçekleştirilen davranış olarak tanımlanmaktadır. Niyetlilik saldırganlığın önemli bir belirleyicisidir. Kalabalık asansörlerde itip kakarak ya da zarar vermeyi amaçlamamamıza rağmen söylediklerimizin, bir diğeri tarafından kendisini aşağıladığımız biçiminde yorumlanması gibi sık sık karşılaşılan durumlarda diğelerine istemeden zarar verebiliriz (Gürşimşek, 1991). Trafik ortamında da benzer örnekleri görmek mümkündür. Bir sürücü önündekini geçmek için ya da ona kızgınlığını göstermek için önündeki aracı çok yakın takip edebilir. Birinci durumda takip etme saldırgan bir davranış olarak tanımlanamaz (tehlikeli olmasına ve takip edilen sürücünün saldırgan olarak yorumlayabilmesine rağmen). Oysa ikinci örnekte açıkça saldırgan bir davranış vardır. Aynı şekilde hız yapma, far yakıp söndürme ya da riskli geçme gibi diğ sürücü davranışları da niyete bağlı olarak saldırganlık ya da sadece dikkatsiz sürücülük belirtisi olabilir (Lajunen , Parker & Stradling, 1998 ).

Saldırganlık farklı boyutlara göre ikiye ayrılabilir. Örneğin, fiziksel-sözel; aktif-pasif; doğrudan-dolaylı; bilinçli olarak kontrol edilen-dürtüsel ya da araçsal (instrumental)-duygusal saldırganlık. Son ayırım trafikteki saldırgan manevralarla daha ilişkili gibi görünmektedir ( Lajunen ve ark., 1998). Gürşimşek (1991), Lajunen ve arkadaşlarının duygusal saldırganlık dediği kavrama 'düşmanlık içeren saldırganlık' demiştir. Düşmanlık içeren saldırganlık, saldırganın hedefi sevmemesi ya da nefret etmesinden kaynaklanan ve temel amacı hedefe zarar vermek olan bir saldırganlıktır ve saldırganlık davranışının daha 'saf' bir biçimi olarak tanımlanmaktadır. Araçsal saldırganlıkta zarar verme niyetinin bulunmasına karşın ana amaç kendini koruma ya da herhangi başka bir şey olabilir. Örneğin bir sürücüyü sizi kızdırdığı için kovalamak düşmanca saldırganlığa bir örnektir ya da kalabalık trafikte hızlı ve tekrar tekrar şerit değiştirmenin amacı ilerlemeye devam etme ya da öne geçme olabilir ve böylece araçsal amaçlara hizmet edebilir. Fakat böyle davranışlar yolda giden diğ kişileri kendi planlı

davranışlarını değiştirmeye ve yörüngelerinde değişikliğe zorladığı için son derece rahatsız edicidir. Ayrıca yola devam etmek için araçsal bir girişim olarak başlayan çok yakın bir takip, saldırgan bir misillemeye dönüşebilir ve özellikle yol vermeyen sürücüye yönelik kaba hareketler yapmayı ve korna çalmayı da içeriyorsa, davranış, muhatap olan sürücü tarafından psikolojik olarak incitmeye yönelik olarak algılanabilir (Lajunen ve ark., 1998). Bu iki saldırganlık biçimini birbirinden ayırt etmek bazı durumlarda güç olmakla birlikte çoğu araştırmacı, gerçekte düşmanlık içeren saldırganlıkla ilgilenmiştir.

Saldırganlığı açıklamaya çalışan kuramlar, saldırganlığı farklı nedenlere bağlamışlardır. Farklı kuramsal bakış açılarından saldırganlığın nasıl açıklandığı aşağıda özetlenmiştir.

İçgüdüsel Kuram: Freud ve Lorenz saldırganlığı doğuştan donanımcı ya da kalıtmacı görüş açısından ele almışlardır. Freud içgüdüleri 2 ana bölümde toplamıştır. Yaşam içgüdü ve ölüm içgüdü. Ölüm içgüdü ya da isteği, bazen intiharda olduğu gibi doğrudan , bazen de otomobil yarışlarında paralı askerlerde veya tehlikeli işlerle uğraşanlarda olduğu gibi dolaylı bir biçimde kendini gösterebilir. Daha sık karşılaşılan durum yaşam içgüdüünün karşıt etkisi nedeniyle ölüm içgüdüünün kişinin kendini yok etmesini engellemesidir. Ancak tıpkı yaşam içgüdüü gibi ölüm içgüdüünün de enerjisi olduğu için tamamen engellenmesi mümkün değildir. Bu nedenle yıkıcı enerjinin dış dünyadaki insan ve eşyalara yöneltilerek serbest bırakılmasına izin verilir. Kısaca, bu kuram şiddet ve yıkıcılığın insan doğasında bulunduğunu ileri sürmüştür (Kozcu, 1985; Nye, 1996).

Dürtü Kuramı (Engellenme-Saldırganlık): Bu kurama göre kişi, saldırgan davranışa doğuştan değil fakat engellenmenin neden olduğu bir dürtü tarafından güdülenir. İlk kez Dolard ve arkadaşları tarafından ortaya atılan kuramda amaca yönelik bir davranışın engellenmesinin saldırganlık dürtüsüne yol açacağı, bunun da yöneldiği kişiye zarar verici davranışı başlatacağı varsayılmıştır. Burda saldırı yöneltildiği kişiyi incitmeyi amaçlayan bir davranış olarak tanımlanmıştır.

1939 yılında ortaya atılan engellenme kuramı bir çok deneysel araştırmaya ışık tutmasının yanı sıra, şiddetli eleştirilere de hedef olmuş ve değişikliklere uğramıştır. Neal E Miller daha sonra, her engellenmenin mutlaka saldırganlığa yol açtığı görüşünü değiştirerek engellenmelerin farklı davranışlara neden olabileceğini savunmuştur (Kozcu, 1985).

Sosyal Öğrenme Kuramı: Sosyal öğrenme kuramcıları, temel olarak saldırganlığın öğrenilmiş bir davranış olduğuna inanmaktadırlar. Bizim için engelleyici ya da tahrik edici olan bir durumla karşılaştığımızda, daha önce benzer koşullarda öğrendiğimiz türden davranışlar gösterdiğimiz öne sürülmektedir. Eğer herhangi bir biçimde saldırganlık tepkisi gösterdiysek ve bunun sonucunda ödüllendirildiğimizi hissettiysek (başkası tarafından ya da içsel bir doyum yoluyla), yeni koşulda da saldırgan tepkiler göstermemiz beklenebilir. Eğer saldırganca tepkiler nedeniyle cezalandırılmışsak, bu tür tepkileri tekrarlama olasılığımız düşük olacaktır ( Bilgin, 1991).

Bilişsel Kuram: Bilişsel kuramcılar ise ağırlıklı olarak bireyin bir tahrik yaşantısını nasıl algıladığı ve yorumladığı üzerinde durmuşlardır (Gürşimşek, 1991). Berkowitz'e göre, engelleyicinin engellenme davranışı bir insanda sosyal olarak uygunsuz ve kontrol edilebilir bir saldırı olarak yorumlandığında, amaca ulaşmama konusundaki sıkıntı daha da artar. Bu şekilde engellenme hissi, istenen amaca ulaşamamanın verdiği hayal kırıklığı kadar kişisel bir hakaret hissini de kapsayabilir. Saldırgan sürücülük örneğine dönülecek olursa, bilişsel kuramcılar, araba kullanırken engellenmenin sadece yoğun ve düşmanca duygulara (örneğin öfke gibi) neden olduğunda, yoldaki diğer kişilere saldırgan davranışlar gösterilmesine öncülük edeceğini düşünürler.

Batı kültürlerinde, özellikle ABD'de şiddet ve saldırganlığın görülme sıklığı oldukça yüksektir ve giderek de artmaktadır. Robert Blum (1987) tarafından yapılan bir araştırmada, şiddet ve saldırganlık davranışının son 30 yıl içerisinde, genç nüfusun başlıca ölüm nedeni haline geldiği gösterilmiştir. 15-24 yaşları arasındaki gençlerde, birinci ölüm

nedeni kazalardır. Kazaları takip eden cinayet sonucu ölümlerde de bu süreç içerisinde % 300 oranında artma olmuştur. Ölümle sonuçlanan kazalara çoğunlukla saldırgan sürücülüğün ve alkollü araba kullanmanın neden olduğu bilinmektedir. Genç nüfusta üçüncü ölüm nedeni olan intiharı da şiddetin bir başka şekli olarak kabul etmek mümkündür. Son 30 yılda gençlerde intihar oranında da belirgin bir artış olmuştur. İntihar ve saldırganlık sıklıkla çok farklı sorunlar olarak görülmesine rağmen, ikisi arasında güçlü bir ilişki vardır. Şiddete yatkın ve saldırgan ergenler intihar davranışı için çok fazla risk taşımaktadırlar(Lore & Schultz, 1993).

Aşağıda genç nüfusta ölüm nedenlerinin başında gelen kazaların gerçekleştiği ve saldırganlığın en fazla görüldüğü ortam olan trafik ortamındaki saldırganlık daha ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Son yıllarda trafik raporları Batı Avrupa Ülkeleri ve A.B.D. de yollardaki öfke, saldırganlık ve şiddet davranışının arttığını göstermiştir. İngiltere’de saldırgan sürücü davranışının yaşam boyu görülme sıklığını araştıran bir çalışmada, araba sürücülerinin % 49'unun araba kullanırken zorbalıkla karşılaştığı, % 40'ının sözel tacize, % 2'sinin ise fiziksel saldırıya uğradığı bildirilmiştir. Bir başka incelemede son 12 ay boyunca sürücülerin % 44'ünün hareketlerle veya sözel olarak taciz edildikleri bildirilmiştir. İngiliz Otomobil Birliğinin (UK Automobile Association) 526 üyesiyle yapılan bir çalışmada en fazla görülen saldırgan sürücülük manevralarının çok yakın takip etme (son 12 ay içinde % 62 oranında), far yakıp söndürme (% 59) ve müstehcen hareketler yapma (% 48) olduğu bulunmuştur. Aynı çalışmada sürücülerin % 1'inin fiziksel saldırıya uğradıkları iddia edilmiştir (Lajunen ve ark., 1998).

Ülkemizde, saldırgan sürücü davranışlarının nasıl ve hangi sıklıkla ortaya çıktığını gösteren bir araştırmaya rastlanamamıştır. Ancak hemen hepimizin sürücülerin gereksiz yere korna çalmalarına, arabanın penceresini açıp sözle hakaret etmelerine, hatta bazen arabadan inmelerine ve kavgaya zorlamalarına hayli sık tanık olduğumuz

düşünüldüğünde, gözleme dayansa da ülkemizde de saldırgan sürücü davranışlarının çok yaygın olduğunu söylemek yanlış olmaz.

Pek çok araştırmacının özellikle de sürücü davranışıyla ilgilenen araştırmacıların, öfkeyi saldırganlıkla ilişkili olarak açıklaması ve hatta bazı araştırmacıların bu iki kavramı birbirlerinin yerine kullanması nedeniyle, öfke ve saldırganlık arasındaki ilişkiye aşağıda ayrıntılı olarak değinilecektir.

### **2.3. ÖFKE VE SALDIRGANLIK ARASINDAKİ İLİŞKİ**

Öfke ve saldırganlık arasındaki ilişkiyi, Novaco şöyle açıklamıştır: “Öfke, fizyolojik hareketlerin ve rekabet bilişinin varlığına neden olan öznel-duygusal bir durumdur ve saldırganlığın nedensel bir belirleyicisidir”. Fakat sadece öfke saldırgan davranış için ne gerekli ne de yeterlidir. Saldırganlık, bireysel amaçlarla güdülenen araçsal saldırganlıkta olduğu gibi öfke olmadığı zaman da ortaya çıkabilir.

Buss ve Perry, öfkenin, düşmanlığın bilişsel öğeleriyle, fiziksel ve sözel saldırganlığın araçsal öğelerine köprü kuran duygusal bir durum olduğunu ileri sürmüştür. Novaco ile benzer bir görüşle, öfke ve saldırganlık arasında bir korelasyon olduğunu, zira öfkenin sıklıkla saldırganlığa öncülük ettiğini ve saldırganlığın sıklıkla insanlar öfkeli olduklarında meydana çıktığını ileri sürmüşlerdir (Felsten ve Hill, 1999).

Baltaş ve Baltas (1987), öfkenin sağlıklı ve işlevsel bir duygudurum olduğunu söyleyen Cornell ve arkadaşlarının (1999) yaklaşımına benzer bir yaklaşımla , öfkenin sağlıklı bir biçimde dışavurulmasının amaca yönelik olduğunu ve uzun vadede böyle bir dışavurumun kişi için yararlı olabileceğini ancak saldırganlık ve şiddetin, öfkenin sağlıklı dışavurumları olduğunu ifade etmişlerdir.

Spielberger’in durumluk-sürekli öfke modelinde ise, saldırganlık öfke tarafından yordanan bir deneyim olarak ele alınmıştır. Bu modelde durumsal öfkenin değil, fakat



sürekli öfkenin gelecekteki saldırgan davranışı öngörebileceği ve dışa yöneltilen öfkenin açık bir saldırganlık ile pozitif ilişkili olacağı, buna karşılık içe yöneltilen öfkenin ve öfke kontrolünün saldırgan davranışın olmayışıyla ilişkili olacağı ileri sürülmüştür. Cornell ve arkadaşlarının (1999) çoğu suç işlemiş çocuklardan oluşan 65 kişilik bir grupta yaptıkları çalışma, Spielberg'in bu görüşlerini desteklemiştir. Bu çalışmalar sonucunda Durumluk Sürekli Öfke ve Öfke İfadesi ölçeğinin daha çok fiziksel saldırganlığı öngördüğü anlaşılmıştır. Fiziksel saldırganlık, sürekli öfke ve dışa yöneltilen öfke ile pozitif, öfke kontrolü ile negatif ilişkili bulunurken, sözel saldırganlık sürekli öfke ve dışa yöneltilen öfke ile pozitif ilişki göstermiştir.

Trafik ortamında da sıklıkla öfke ve saldırganlık aynı kavramlar gibi kullanılmaktadır. Son günlerde Amerika ve Avrupa ülkelerinde yol şiddeti olarak adlandırılan ve trafik kazalarının başlıca nedeni olarak görülen kavram, öfke duygusu ve saldırgan sürücü davranışını birarada içeren bir terim olarak tanımlanmaktadır. Yol şiddeti araba kullanırken, öfkeli, diğer sürücülere karşı düşmanca ve saldırgan davranışlar gösteren ve kızgınlık ifade eden kişileri tanımlamak için kullanılmıştır. Yol şiddeti ifadesi olarak görülen trafikteki bazı sapkın davranışlar şöyledir: Yolda diğer sürücülere el hareketi yapmak, küfür etmek, öfkesini diğer sürücüye korna çalarak göstermek, başkalarının araçlarına zarar vermek, diğer sürücüyü kızdırmak için hızlı gidilmesi gereken sol şeritte yavaş araba kullanmak, diğer araçların yolunu kesmek, öndeki aracı çok yakın takip ederek aracın sürücüsünü baskı altına almak, kızdıran sürücüyü kovalamak, bazı araçlara nesnelere fırlatmak v.b.

#### **2.4. TRAFİK ORTAMINDA ÖFKE VE SALDIRGANLIK İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR**

Bu bölümde, öfke, saldırganlık, düşmanlık, engellenme ve benzeri özellikler ile sürücü davranışı ya da trafik kazasına karışma arasındaki ilişkiye değinen araştırmalar gözden geçirilmiştir. Bu araştırmalar genellikle yayınlandığı tarih sırasıyla sunulmuştur.

Ancak bir kaç yerde birbiriyle ilişkili araştırmaların bir bütün oluşturması için bu sıra göz ardı edilmiştir.

Trafik kayıtları ve kişilik özellikleri arasındaki ilişkiyi araştıran ilk sistematik çalışma Tillman ve Hobbs (1949) tarafından yapılmıştır. Bu araştırmada yüksek kaza yüzdesine sahip 20 taksi sürücüsü düşük kaza yüzdesine sahip 20 sürücüyle bazı temel kişilik özellikleri açısından karşılaştırılmışlardır. Araştırma bulguları, yüksek kaza yüzdesine sahip sürücülerin çocukluklarında da suça yönelim gösterdiklerini ve daha saldırgan olduklarını göstermiştir. Tillman ve Hobbs, bulgularını, “kişi yaşadığı gibi araba kullanır” (“A man drives as he lives”) şeklinde özetlemişlerdir.

Goldstein ve Mosel (1958), sürücü saldırganlığını ölçen bir çalışmada erkek sürücülerde saldırganlığın trafik ihlalleri ve kazalarıyla ilişkili olduğunu bulmuşlardır.

Selzer, Payne ve Westervelt (1967) alkolik ve alkolik olmayan kişilerden oluşan bir örnekleme, kişilerin geçmişte karıştıkları kazalar ve kural ihlalleriyle bazı psikopatolojik değişkenler arasındaki ilişkiyi araştırmışlardır. Alkolik grupta paranoid düşünce, karamsarlık ve depresyon, intihar düşüncesi ya da girişimi ve kronik öfkeyi içeren 11 psikopatolojik değişken trafik kazalarıyla ilişkili bulunmuştur

McGuire (1972), 2727 sürücünün ehliyet başvurusu sırasında doldurdıkları çeşitli test ve soru listelerine verdikleri cevaplar ile iki yıl sonra saptanan kaza oranları arasındaki ilişkiyle ilgilenmiştir. Çalışma sonucunda, kazaya karışma ile önceki aile ilişkilerinde ve geçmişteki aşırı saldırganlık ve bozuculuk, düşmanca duyguların ifadesi ve çatışma arasında ilişki bulunmuştur.

Selzer & Vinokur (1974), yaşam olayları ve bazı psikopatolojik değişkenlerin trafik kazalarıyla ilişkisini araştırmışdır. Örneklemleri rutin olarak ehliyetlerini yenileyen (102), trafik kurallarını ihlal nedeniyle bir sürücü eğitimi programına giden (172), yatarak (147) ve ayaktan (111) alkolizm tedavisi gören toplam 532 sürücüden oluşmuştur.



Çalışmada saldırganlığı değerlendirmek için, Buss'un Saldırganlık Ölçeğinden seçilen ve fiziksel saldırganlığı gösteren 10 madde kullanılmıştır. Elde edilen veriler alkolik ve alkolik olmayan sürücüler için ayrı ayrı analiz edilmiştir. Sonuçta saldırganlık, hem alkolik hem de alkolik olmayan sürücülerde trafik kazası ile anlamlı bir biçimde ilişkili bulunan tek faktör olmuştur.

Yukarıda gözden geçirilen araştırmalar, trafik kazalarında sürücü saldırganlığı ve öfkesinin önemli bir rol oynadığını düşündüren ilk bulguları içermektedir. Bu tür bulgular ve genel gözlemler bir grup araştırmacıyı sürücü saldırganlığı ve öfkesini değerlendirmek için çeşitli ölçekler geliştirmeye itmiştir.

Gulian, Matthews, Glendon & Davies (1989), konuya sürücü stresi açısından yaklaşmışlardır. Sürücü stresini değerlendirmek amacıyla yaptıkları bir dizi çalışmanın ilki, 97 kişilik bir sürücü örnekleminde elde edilen verileri içermiştir. Araştırma verileri stres reaksiyonlarını değerlendirmek için hazırlanan 35 maddelik Görsel Benzerlik Derecelendirme Ölçeğini (Visual Analogue Rating Scale-VAS) de içeren Sürücü Davranışı Envanteri (Driving Behaviour Inventory-DBI) ile toplanmıştır. VAS'e yapılan faktör analiziyle toplam varyansın yaklaşık % 56'sını karşılayan 5 faktör bulunmuştur. Bunlardan faktör yükü % 15.5 olan birinci faktör sürücülük saldırganlığı olmuştur. Diğer faktörler sırasıyla şöyledir: Öndeki aracı geçerken sinirlenme, sürücülük uyanıklığı (driving alertness), sürücülükten hoşlanmama ve öndeki aracı geçerken engellenme ve genel sürücü stresidir. Araştırmacılar ikinci çalışmalarında, 112 kişilik başka bir örnekleme yine Sürücü Davranışı Envanterini (DBI) uygulamışlardır. Bu örnekleme sürücü stresinin boyutlarını belirlemek için yapılan faktör analizinde faktör yükleri biraz değişmekle beraber aynı boyutlar bulunmuştur.

Benzer bir çalışmada Matthews, Dorn ve Glendon (1991), yine Sürücü Davranışı Envanterini (DBI) kullanarak bu ölçeğin 3 farklı stres görünümünü ölçtüğünü belirtmişlerdir. Bunlar; öfke, engellenme ve sabırsızlık duygularıyla ilişkili saldırganlık, sürücülükten hoşlanma ve olası tehlikelere odaklanma ve riskli durumların farkında

olmayla ilişkili sürücülük uyanıklığı (driving alertness) olmuştur. Bu çalışmada, bu faktörlerden sadece saldırganlık kazaya karışma ile ilişkili bulunmuştur. Ayrıca saldırganlığın aşırı hız yapmayı, belirgin kontrol hatalarını ve sıklıkla öndeki aracı riskli bir biçimde geçmeyi öngören bir faktör olduğu belirlenmiştir. Buna karşılık, sürücülükten hoşlanmama daha az risk almayı öngören bir değişken olarak bulunmuştur.

Matthews (1993), saldırganlık ve sürücülükten hoşlanmamanın birbirinden tamamen farklı bilişsel tepkilerle ilgili sürücülük stresi sendromları olduklarını ileri sürmüştür. Matthews'a göre saldırganlık diğer sürücülerin olumsuz değerlendirilmesi ve diğer sürücülerle rekabet etme ya da onları tehdit etme yoluyla dışa vurulan yüzleştirici başa çıkmayla karakterize bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tür bilişsel süreçler, ilk olarak öfke duygusunu, ikinci olarak güvenliği azaltan tehlikeli sürücülük davranışını üretir. Oysa sürücülükten hoşlanmama kendini olumsuz değerlendirmeye ilgilidir.

Matthews ve arkadaşları (1997) yukarıda sözü edilen çalışmaların devamı niteliğindeki yeni bir araştırmada, 339 çalışan ve 219 öğrenciden oluşan bir örnekleme sürücü stresinin yanı sıra başa çıkma yollarıyla da ilgilenmişlerdir. Bu çalışmada daha önceki araştırmalarda kullanılan Sürücü Davranışı Envanterinin (DBI) sürücülerin duygusal tepkilerini ayrıntılı bir biçimde ölçmemesi nedeniyle, DBI'nin geliştirilip yeni bir sürücü stres envanteri oluşturulması amaçlanmıştır. Ayrıca başa çıkma stratejilerinin stresin sonuçlarıyla ilişkili olduğu düşünüldüğü için Sürücülük Başa Çıkma Soru Listesi (Driver Coping Questionnaire- DCQ) geliştirilmiştir. Yapılan uygulama sonrasında yeni Sürücü Stres Envanterinin (Driver Stress Inventory- DSI) faktör yapısına bakıldığında, 5 boyut (saldırganlık, sürücülükten hoşlanmama, tehlikeyi gözleme, heyecan arama ve yorgunluk) saptanmıştır. Birinci boyut olan saldırganlık maddeleri, öfke duygusu, düşmanlık, sabırsızlık ve diğer sürücülere yönelik olumsuz inançlarla ilgili bulunmuştur. Sürücülerin kazaya karışma ve trafik suçu işlemleriyle bu boyutların ilişkisine bakıldığında, saldırganlık hem kazaya karışma ile hem de trafik suçu işlemeyle ilişkili olmuştur. Saldırganlık ayrıca, Sürücü Davranışı Soru Listesi'ndeki (DBQ) küçük hataların bir öngörücüsü olarak bulunmuştur. Başa çıkma yollarıyla Sürücü Stres

Envanteri (DSI) boyutları karşılaştırıldığında saldırganlığın yüzleşici başa çıkmayla, sürücülükten hoşlanmamanın duygusal odaklı başa çıkma ve tehlikeyi gözlemenin (hazard monitoring) görev odaklı başa çıkma ile ilişkili olduğu görülmüştür.

Deffenbacher, Oetting ve Lynch (1994) sürücülük öfkesini kişilikle ilgili bir vasıf olarak nitelendirmekle birlikte, daha çok içinde bulunan ortama veya duruma bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Deffenbacher ve arkadaşları, trafik durumlarındaki değişikliklere bağlı olarak ortaya çıkan öfkeyi ölçmek için 33 maddelik Sürücü Öfke Ölçeğini (Driving Anger Scale – DAS) geliştirmişlerdir. Bu ölçek 6 alt ölçekten oluşmuştur. Bunlar; düşmanca hareketler, yasal olmayan sürücülük, polisin varlığı, yavaş sürme, kabalık/düşüncesizlik ve trafik engelleridir. Ölçek 1500 den fazla kolej öğrencisine uygulanmış her bir alt boyuttaki öfke durumları değerlendirilmiştir. Alt ölçeklerin hepsi genel sürücülük öfkesiyle pozitif ilişkili bulunmuştur. Erkek ve kadın sürücüler arasında öfkelenedikleri durumlar açısından farklar bulunmuştur. Erkekler yavaş araba kullanma ve polisin varlığı durumlarında daha öfkeli olurken, kadınlar yasal olmayan sürücülük ve trafik engelleriyle daha fazla öfkelenmişlerdir. Fakat bunlar birbirini telafi etmiş ve toplam puanda cinsiyetler arası bir fark görülememiştir. Çalışmacılar sürücülük öfkesinin kazaları önleme araştırmaları için potansiyel bir önemi olduğunu vurgulamışlardır.

Trafik kazaları ve sürücü davranışı ile A tipi kişilik yapısı arasındaki ilişkinin araştırıldığı çalışmalar da vardır. A tipi kişilik yapısına sahip bireyler, rekabetçi, başarı yönelimli, aceleci, atılgan, saldırgan, kontrolü elinde tutmak isteyen, hoşgörüsüz, kendisine ve diğerlerine karşı acımasız ve mükemmeliyetçi (Şahin, 1997), hızlı ve kötü araba kullanan ve öfkeli (Rose, 1987) kişiler olarak tanımlanmaktadırlar.

Kültürler arası karşılaştırmayı içeren bir incelemede, Evans, Palsane ve Carrere (1987) A.B.D'nde ve Hindistan'da A ve B tipi davranış örüntüleri gösteren otobüs sürücülerini karşılaştırmışlardır. Hem A.B.D'nde hem de Hindistan'da A tipi davranış örüntüsüne sahip sürücülerin, B tipi davranış örüntüsüne sahip sürücülere oranla

geçmişte daha fazla kaza yaptıklarını bulmuşlardır. Bu araştırma sonuçları A ve B tipi davranış örüntüsü gösteren sürücülerin araçlarını farklı kullandıklarını da göstermiştir. A tipi davranış örüntüsü gösteren sürücülerin B tipi davranış örüntüsü gösteren sürücülere oranla daha fazla fren yaptıkları, sıklıkla diğer araçları geçmeye çalıştıkları ve her fırsatta korna çaldıkları bulunmuştur. Çalışmada A tipi davranış örüntüsü gösteren insanlardaki sabırsızlık ve saldırganlık özelliklerinin kaza olasılığını arttırabileceği ileri sürülmüştür

West ve arkadaşları (1993) ise, A tipi davranış örüntüsünün sürücülük stili ve trafik kaza riskinin bir öngörüsü olup olmadığını belirlemek amacıyla, 108 sürücüyle çalışmışlar ve A tipi davranışı belirlemek için Bortner Soru Listesi'ni (Bortner Questionnaire) kullanmışlardır. Çalışmanın sonucunda A tipi davranış örüntüsünün hızlı araba kullanmayla ilişkili olduğu fakat kaza riskiyle ilişkili olmadığı bulunmuştur.

Magnavita ve arkadaşlarının (1997) benzer amaçla yaptıkları bir çalışmada 86 polis sürücüden toplanan veri kullanılmıştır. A tipi davranış örüntüsünün yine Bortner Soru Listesi ile ölçüldüğü araştırma sonucunda A tipi davranış örüntüsü gösteren polis sürücülerin diğerlerinden daha fazla kaza riskine sahip oldukları bulunmuştur.

Lawton ve arkadaşları (1997b), sapkın sürücü davranışlarından kural ihlallerinin daha detaylı bir sınıflandırmasını geliştirmek ve bu sayede bu tip davranışların altında yatan farklı psikolojik mekanizmaların daha iyi anlaşılmasını sağlamak amacıyla, daha çok genç sürücülerden (ort. yaş: 29) oluşan 830 kişilik bir örnekleme çalışmışlardır. Birinci çalışmalarında uyguladıkları Sürücü Davranışı Soru Listesi'nden (DBQ) sadece ihlal maddelerini kullanmışlardır. Bu şekilde elde edilen veriye yapılan faktör analizinde toplam varyansın % 49.5'ünü karşılayan 3 faktör bulmuşlardır: Hızlı araba kullanma, gidişi sürdürme ve öfke/düşmanlık. Öfkeli ve düşmanca olarak nitelendirilen ihlaller, diğer sürücülere kızıp onları kovalama, kızgınlığı göstermek amacıyla korna çalma ya da başka şekilde kızgınlığı gösterme maddelerinden oluşmuştur. Bu tip ihlallerin yaşla birlikte azaldığı bulunmuştur. Çalışmacılar bunlara ek olarak kızgınlığın içe mi yoksa dışa mı yöneltildiğini 13 maddelik bir ölçekle ölçmüşlerdir. Analizler sonucunda

kızgınlığını dışa yönelten sürücülerin öfkeli ve düşmanca olarak isimlendirilen ihlalleri daha çok yaptıkları bulunmuştur.

Lajunen ve arkadaşları (1998), çalışmalarında sürücülük öfkesinin boyutlarını belirlemeyi, bu boyutlar ile oto yol kuralı ihlalleri ve saldırgan ihlaller arasındaki ilişkiyi bulmayı amaçlamışlardır. Ayrıca bu ilişkideki aracı değişkenlerin etkilerini incelemiştirler. Bu amaçla Deffenbacher ve arkadaşlarının geliştirdiği Sürücülük Öfke Ölçeği'ni (DAS) bazı maddelerini değiştirip adaptasyon çalışması yaparak Sürücü Davranışı Soru Listesinin (DBQ) ihlal ölçeğini ve Sürücü Beceri Envanterini (Driver Skill Inventory-DSI) kullanmışlardır. Araştırmanın verileri 270 kişilik bir örnekleme bu ölçeklerin uygulanmasıyla elde edilmiştir. Yapılan faktör analiziyle Sürücülük Öfke Ölçeği'nde (DAS) gidişin engellenmesi, dikkatsiz sürücülük ve düşmanlık olarak isimlendirilen 3 faktör bulunmuştur. Daha önceden Deffenbacher ve arkadaşlarının (1994) değindiği gibi, cinsiyete göre her bir boyuttan alınan puanların değiştiği, yani kadın ve erkek sürücülerini ayrı durumların öfkeliendirdiği saptanmış olmakla birlikte, toplam öfke puanı açısından cinsiyetler arasında fark bulunamamıştır. Ayrıca beklendiği üzere saldırgan ihlal davranışı ile sürücülük öfkesi arasında ilişkinin yüksek olduğu bulunmuştur. Sürücülük öfke boyutunu öngören değişkenlere bakıldığında, kişinin güvenlik becerisinin, gidişin engellenmesi ve düşmanlık boyutlarıyla negatif ilişkili olduğu, kişinin algısal-motor becerilerinin ise dikkatsiz sürücülükle pozitif ilişkili olduğu görülmüştür. Bu ilk bulgu araba kullanma becerilerini çok vurgulayan kişilerin sürücülüğe yönelik daha fazla duygusal tutuma sahip oldukları ve beklentilerine uygun olmayan bir durumla karşılaştıklarında engellenmiş hissettikleri şeklinde yorumlanmıştır.

### 3. BÖLÜM

#### KAZALARDA ATIFSALEĞİLİMLER

Kazalar ve atıfsal eğilimler arasındaki ilişkiye geçmeden önce, atıf kavramını gözden geçirmek gerekmektedir. Atıf, bir olay ile olayın altında yatan koşulları ilişkilendirme, bir tür birim oluşturmaktır. Atıf süreci, içinde atıf yapan insanların, atıf yapılan objenin ve atıf bağlamının çeşitli özellikleri gibi bir çok faktörün rol oynaması nedeniyle karmaşık bir süreçtir. Bir olayın sorumluluğunun çevreye mi yoksa aktöre mi atfedileceği konusunda önem taşıyan bir çok özellik vardır. Bunlardan bazıları eylemin güçlüğü, aktörün yeteneği ve aktörün niyetidir (Leblebici, 1991).

Heider, sorumluluk kavramını birbirini izleyen basamaklar olarak sistematize etmiştir. Bu basamaklardan indikçe aktöre yapılan atıflar azalmakta, çevreye yapılan atıflar artmaktadır. Show ve Sulzer bu basamakları şu şekilde isimlendirmişlerdir:

1- İlişki: Kişiyile ilişkisi olan veya herhangi bir şekilde ona ait olmayan bir sonuç için kişinin sorumlu addedilmesidir.

2- Nedensellik: Kişinin sonucu öngörmesinin mümkün olmadığı durumlar da dahil olmak üzere sebep olduğu herhangi bir şeyin ona yüklenmesidir.

3- Öngörülebilirlik: Kişinin sonucu öngörmesi mümkün olan ancak hedeflemediği niyet etmediği eylemden sorumlu addedildiği basamaktır.

4- Niyetlilik: Kişinin sadece niyet ettiği şeyin kaynağı, sebebi olarak algılandığı basamaktır.

5- Meşrulaştırılabilirlik: Kişinin güdülerinin tümüyle kendine atfedilmediği, kaynağının çevreden alındığının düşünüldüğü basamaktır (Leblebici, 1991).

Bir çok çalışma, insanların trafik kurallarına uymamanın önemi konusunda farklı düşüncelere sahip olduklarını göstermiştir. Kurallara uymama (alkollü araba kullanma,



hız sınırlarına uymama) ile kaza yapma eğilimi arasında pozitif bir korelasyon olduğu bilinmektedir. Bu nedenle insanların kuralların ihlalinin önemi konusundaki yargılarını bilmek ve kazaların nedenlerini açıklayış biçimlerini incelemek önemlidir. Bu nedenle Mayono-Diaz (1997), 216 Şilili sürücü ile yaptığı çalışmada, sürücülerin ihlallere verdikleri önemi ve kazalara yönelik nedensel atıflarını araştırmayı amaçlamışlardır. Araştırmada kadınların kural ihlallerini erkeklerden daha önemli olarak değerlendirdikleri bulunmuş, bu bulgu erkeklerden daha az ihlal yapmalarıyla tutarlılık göstermiştir. Çalışmada tüm katılımcılar tarafından bazı kural ihlallerinin daha önemli olarak algılandığı bulunmuştur. Bunlar; kırmızı ışıkta ve dur işaretinde geçme ve frenleri arızalı bir arabayı kullanmadır. Örneklemin kazaların nedenini en fazla sürücüye atfettikleri durumlar, sürücünün alkollü olması, sorumsuz ve dikkatsiz araba kullanması, sürücü stresinin olması, sürücünün deneyimsizliği ve sürücünün saldırgan davranışlar sergilemesidir. Demografik özellikler bakımından kazalara yapılan nedensel atıflar incelendiğinde, yetişkinlerin ve profesyonel sürücülerin, trafik kazalarını diğerlerinden daha fazla sürücülere atfetme eğiliminde oldukları bulunmuştur.

Baxter, Macrae & Manstead (1990), trafik kuralı ihlallerinin sürücüler tarafından algılanmasında atıfsal eğilimlerin rolünü belirlemek için yaptıkları çalışmalarında kişilerin kendilerinin ve başkalarının yaptıkları ihlallere yönelik atıfları incelenmiştir. Araştırmacılar yakın takip ve trafik ışığı ihlali olmak üzere iki tip ihlal ile çalışmışlardır. Her iki tip ihlali anlatan öykü de iki farklı şekilde sunulmuştur. Birincisi, kişinin kendisinin bu ihlali yaptığını anlatan öykü, ikincisi ise ihlali yapanın kişiyle aynı yaş ve cinsiyetten bir başkasının olduğu öyküdür. Öykülerin kendi ve diğeri versiyonlarının farklı deneklere uygulanmasıyla elde edilen verilerin analizi sonucunda, hikayenin kahramanının kişinin kendisi olduğu durumlarda ihlalin daha çok durumsal nedenlere, kahramanın bir başkası olduğunda daha çok kalıcı nedenlere, özellikle saldırgan kişilik özelliğine atfedildiği bulunmuştur. Araştırmacılar yollardaki sürücü stres ve saldırganlığının kaynağının işte bu kendi/diğeri nedensel atıf eğilimlerindeki farka bağlı olduğunu göstermişlerdir.

Konuyla ilgili yayınlar incelendiğinde, kazalarda sorumluluk atfıyla ilgili çalışmaların hem sayıca az hem de sonuçlarının birbiriyle tutarlı olmadığı görülmektedir.

Örneğin olayın şiddeti ile sorumluluk atfi yönelimi arasındaki ilişki açık değildir. Show ve Sulzer (1964), Watson (1966), kişinin eyleminin sonucu ciddi olduğunda yani bir kazanın zarar verici sonuçları çok ağır olduğu zaman kişilerin aktöre daha fazla sorumluluk atfettiklerini ileri sürmüşlerdir. Walster (1966), kazanın ciddiyeti arttıkça kazanın suçlularına sorumluluk atfedilmesinin artacağı yolundaki bulgular için şöyle bir açıklama sunmuştur: İnsanlar ortalama bir kazanın kendi suçları olmadan başlarına gelebileceğine inanmaya eğilimli olmalarına rağmen, büyük bir felaketin birinin başına şans eseri gelmesini korkutucu bulmaktadırlar. Bu nedenle ciddi bir kazanın sorumluluğunu aktöre yüklemekle, algılayıcı benzer bir olaya kurban olabileceği olasılığından kendisini korumaktadır. Ancak bazı araştırmaların sonuçları bu bulguları desteklememiş ve Walster'in bu açıklaması tartışılmıştır. Shaver (1970), olayın şiddeti ile sorumluluk atfi arasında negatif yönlü bir ilişki bulmuştur.

Nagomi & Streufert (1983) önceki çalışmacıların yaptıkları olayın ciddiyeti ve atıfsal eğilim arasındaki ilişkinin yönüne dair araştırmalara farklı bir boyut getirdikleri çalışmalarında, olayın sonucunun ciddiyeti ile nedensel atıf ve sorumluluk atfi eğilimleri arasındaki ilişkiyi incelemişlerdir. Bu çalışmada sonucun ciddiyetini değiştirdikleri bir kaza tanımlanmıştır. Deneklerin aktöre yönelik nedensel ve sorumluluk atıfları incelenmiştir. Araştırma sonucunda olayın ciddiyeti arttıkça aktöre yapılan nedensel atfın da arttığı ancak, sorumluluk atfının olayın ciddiyeti arttıkça azaldığı bulunmuştur.

Bazı araştırmacılar ise bazı koşulların olayın şiddeti ile sorumluluk atfının yönünü etkilediğini ileri sürmüşlerdir. Bu koşullardan biri algılayıcının olayın aktörüyle benzerliğidir. Stokals & Scopie (1973), kişilere özgü algısal yönelimin sorumluluk atfını etkilediğini bir başka deyişle olayın aktörü ile gözlemcinin benzerliğinin kişinin atıfsal eğiliminin yönünü değiştirdiğini belirtmişlerdir. Araştırmacılar, deneğin kendisi ile aktör ya da durum arasında benzerlik algıladığında ciddi sonuçlu bir kazanın sorumluluğunu aktöre daha az atfettiklerini bulmuşlardır.

Burger (1981), McKilip & Posovac (1975) ve Shaver (1970) benzer şekilde, gözlemcinin aktör ya da durum ile arasında benzerlik algılamasının aktöre daha az



sorumluluk atfetmesine yol açtığı sonucuna varmışlardır. Shaver'in savunmacı atıf hipotezi dediği bu durumun, bazı araştırmacılar tarafından olayın şiddeti ile sorumluluk atfı arasındaki ilişkiyi değerlendirirken de işlediği ileri sürülmüştür. Bir başka deyişle Shaver'in savunmacı atıf hipotezi, kişisel ya da durumsal benzerlik yüksek olduğunda, ciddi bir kazanın sorumluluğunun aktöre daha az atfedileceğini öngörmektedir.

Bu varsayımı test etmek üzere yapılan bir çalışmada Wilson & Jonah (1988), araştırmanın örneklemini alkollü içki satılan üç kurumun müşterilerinden oluşturmuştur. Alkollü araba kullanan ve kullanmayan deneklere, alkollü araba kullanma sonucu meydana gelen bir kaza öyküsü anlatan bir ölçek verilmiştir. Öyküde kazanın ciddiyeti ve suçlunun özellikleri değiştirilerek sorumluluk atfı incelenmiştir. Verilerin incelenmesi sonucunda savunmacı atıf hipotezine uygun olarak, alkollü araba kullananların kullanmayanlara oranla, olayın aktörüne daha az sorumluluk atfettikleri bulunmuştur. Aktörün diğer demografik özellikleri sorumluluk atfını etkilememiştir. Ayrıca kazanın ciddiyeti orta düzeyde olduğunda aktöre atfedilen sorumluluk en üst düzeyde olmuştur.

Weiner (1980) yaptıkları çalışmalar sonucunda bir atıf taksonomisi geliştirmişlerdir. Kişilerin atıfsal eğilimlerini gösteren bu boyutlar;

- a) Nedenin konumu; yeri, nedenin içsel veya dışsal oluşu
- b) Nedenin kalıcılığı; kalıcı ya da geçici oluşu
- c) Nedenin kontrol edilebilirliği; kontrol edilebilir ya da kontrol edilemez oluşudur.

Buna göre nedenler iç-dış, kalıcı ya da geçici ve denetlenebilir-denetlenemez olmak üzere sekiz hücreden (2x2x2) birine yerleştirilebilir.

Weiner'in atıf kuramına en önemli katkılardan biri içsel-dışsal ayrımını incelenmiş olmasıdır. Weiner'in taksonomisi bazı kişisel nedenleri ayırt etmeyi sağlamaktadır. Örneğin; yetenek ve çaba, her ikisi de başarının içsel nedenleri olmakla birlikte çaba geçici ve denetlenebilir, yetenek ise kalıcı ve denetlenemez olarak farklılaşmaktadır (Forgas, 1981; Leblebici, 1991).

Genel olarak atıfları, özellikle de kazalarda atıfları araştıran çalışmaların bir çoğu Weiner'in taksonomisinde nedenin konumu ile ilgilenmiş, olayın nedenine ilişkin atıfların içsel mi, dışsal mı olduğunu araştırmıştır. Kontrol odağı olarak da adlandırılan bu boyut sıklıkla bir kişilik yapısı olarak incelenmiştir.

Sürücü davranışları ile içsel ve dışsal atıfları inceleyen araştırmalar, dışsallığın tedbir eksikliğiyle ve uygunsuz sonuçtan kaçınmak için tedbir almamayla ilgili olduğunu ve dışsal atıflar yapan kişilerin daha az sorumlu araba kullanacaklarını ileri sürmüşlerdir.

Montag & Comrey (1987), İsraili 400 ticari araç sürücüsünün ölümcül kazaya karışma ile atıf stillerinin araştırdıkları çalışmalarında, ölümcül kazaya karışan sürücülerin sıklıkla dışsal atıflar yaptıklarını bulmuşlardır. Bu, dışsal kontrol odaklıların daha fazla kaza yaptıkları şeklinde yorumlanabilir. Fakat araştırmacılar, yorum yaparken, kaza verisinin geriye dönük olarak kaydedilmiş olduğunu ve bu nedenle de kazaya karışmış olmanın, denekleri trafik kazasının sebeplerini dışsal nedenlere atfetmeye götürmüş olabileceğini belirtmişlerdir.

## ARAŞTIRMANIN AMAÇLARI

Bu araştırmanın birinci amacı, trafik kuralı ihlalleri, hatalar, sürücü stresi ve saldırgan sürücülük gibi sapkın sürücü davranışlarını kişinin kendi yanıtladığı bir envanterle sınıflandırmaya çalışmaktır.

İkinci amacı, sapkın sürücü davranışları ile temel sosyo-demografik değişkenler (yaş, cinsiyet, eğitim gibi) ve sürücülerin trafik ortamıyla ilgili bazı özellikleri (sürücülük deneyimi, aldıkları trafik cezaları gibi) arasındaki ilişkiyi araştırmaktır.

Üçüncü olarak, öfke ve öfke kontrolündeki güçlük ile sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmıştır. Öfke ile saldırgan sürücülük ve trafik kuralı ihlalleri arasında ilişki olması beklenmektedir.

Araştırmanın dördüncü amacı, trafik kazalarında sorumluluğu dışsal nedenlere atfetme ile sapkın sürücü davranışı arasındaki ilişkiyi araştırmaktır. Bunu nedeni, toplumumuzda, trafik kazalarında sorumluluğun daha çok dışsal nedenlere atfedildiği şeklinde yaygın bir kanının olmasıdır. Kazalarda sorumluluğu dışsal nedenlere atfetmeye eğilimli olanların, kurallara uymanın önemine inanmayan ve daha fazla kural ihlal eden kişiler olması beklenmektedir. Kazalarda sorumluluk atfını değerlendirmek amacıyla hazırlanan öyküler ilk kez kullanılmakta olup, araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda üzerinde çalışılmaya devam edilecektir. Bu nedenle, yan bir amacımız da öykülerdeki manipülasyonların (kaza sonucu ve kahramanın kurallara uyması ya da uymaması) sorumluluk atfını nasıl etkilediğini de araştırmaktır.

Araştırmanın beşinci amacı ise, kazaya karışan ve karışmayan sürücüleri temel sosyo-demografik değişkenler, sürücü davranışları, öfke ifade tarzı ve öfke kontrolü ve kazalarda sorumluluk atfı açısından karşılaştırmaktır.

Son olarak, arařtırmada incelenen deęiřkenlerin kazaya karıřmayı ve riskli sũrũcũyũ ẽngõrmedeki rolũ incelenecektir. Bu deęiřkenler: Sapkın sũrũcũ davranıřları, ẽfke, sorumluluk atfi, yař, cinsiyet, alkollũ araba kullanma ve sũrũcũlũk deneyimidir.



## 4. BÖLÜM

### YÖNTEM

#### 4.1. ÖRNEKLEM

Araştırmanın örneklemini İzmir ve çevresinde araba kullanan 370 kişiden oluşmuştur. 18-66 yaş arasında, kentli, uygulamaya katılmayı kabul eden 400 kişi çalışmaya alınmış, ancak 30 kişi ölçekleri yarım bıraktığı ya da bazı maddeleri yanıtlamadığı için değerlendirme dışında bırakılmıştır. Örneklemin bir bölümü (N=79) Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Trafik Laboratuvarına psikoteknik değerlendirme için gelen sürücüler arasından seçilmiştir. Bu grupta ve diğer deneklerin seçiminde temel ölçüt, uygulama için istekli olma ve kolay ulaşılabilir olmuştur. Bu nedenle örneklem seçiminde sistematik bir yol izlenmemiştir.

Örneklemin %43'ü (N=159) ticari araç sürücüsü, %57 si (N=211) ise özel araç sürücüsüdür. Örneklemin sosyo-demografik özelliklere ve trafik ortamıyla ilgili Soru Listesine verdikleri yanıtlara göre dağılımı Tablo 1'de sunulmuştur. Bu Tabloda görüldüğü gibi örneklemin büyük çoğunluğu (%72 si) genç ve orta yaşlı kişilerden oluşmuştur. Tüm grubun %12'si (N=46) kadın ve %88'i (N=324) erkektir. Örneklemimiz cinsiyet ve yaş açısından eşit dağılmamasına rağmen, Türkiye'deki sürücü nüfusuna oldukça benzediği düşünülmektedir. Çalışma grubumuzun farklı eğitim düzeylerinden kişileri temsil etmesine özen gösterilmiştir.

Tablo 1. Örneklemin Demografik ve Trafik Ortamıyla İlgili Özelliklere Dağılımı  
(Frekans ve Yüzdeleri)

Değişken	N	%
<b>Yaş</b>		
18-25	59	15.9
26-35	155	41.9
36-49	114	30.9
50-66	42	11.3
<b>Cinsiyet</b>		
Kadın	46	12.4
Erkek	324	87.6
<b>Eğitim Düzeyi</b>		
İlkokul	90	24.3
Ortaokul	64	17.3
Lise	111	30
Üniversite	105	28.4
<b>Meslek</b>		
Esnaf-Tüccar	40	10.8
Yüksek ögr.li meslekler	77	20.8
İşçi-Memur	46	12.4
Şoför	159	43
Öğrenci, ev hanımı	48	13
Emekli		
<b>Medeni Durum</b>		
Evlü	275	74.3
Bekar	87	23.5
Dul	8	2.2
<b>Gelir Durumu</b>		
Düşük	51	13.8
Orta	273	73.8
İyi	46	12.4
<b>Araç kullanma zamanı</b>		
Gündüz	190	51.4
Gece	23	6.2
Gece ve gündüz eşit	157	42.4
<b>Alkol kullanma sıklığı</b>		
Hergün	8	2.2
Haftada birkaç gün	51	13.8
Ayda birkaç gün	104	28.1
Yılda birkaç gün	90	24.3
Hiç	117	31.6
<b>Alkollü araç kullanma</b>		
Hiç	269	72.7
1-2 bardak içki	91	24.6
2 bardaktan fazla içki	10	2.7

Değişken	N	%
<b>Ehliyet yılı</b>		
1 yıldan az	17	4.6
1-5 yıl arası	54	14.6
6-10 yıl arası	112	30.3
10 yıldan fazla	187	50.5
<b>Sürücülük deneyimi</b>		
1 yıldan az	23	6.2
1-5 yıl arası	68	18.4
6-10 yıl arası	93	25.1
10 yıldan fazla	186	50.3
<b>Kullanılan araç tipi</b>		
Özel oto	195	52.7
Taksi	22	5.9
Minibüs	27	7.3
Otobüs	79	21.4
Kamyon – kamyonet	36	9.7
Tır	10	2.7
İş makinesi	1	0.3
<b>Profesyonel Sürücü Olma</b>		
Profesyonel	168	45.4
Profesyonel değil	202	54.6
<b>Ehliyet Sınıfı</b>		
A	1	0.3
B	206	55.7
C	15	4.1
D	1	0.3
E	147	39.7
<b>Trafik cezası alma</b>		
Evet	282	76.2
Hayır	88	23.8
<b>Alınan trafik cezası</b>		
Ceza puanı düşme	180	48.6
Ehliyetin alınması	31	8.4
Hiçbiri	159	43.0
<b>Kazaya karışma</b>		
Hiç	225	60.8
1-4 kez	141	38.1
5-10 kez	4	1.1
<b>Sürücülükten hoşlanma</b>		
Hoşuma gider	262	70.8
Nötr	103	27.8
Hoşuma gitmez	5	1.4

## 4.2. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI

Araştırmada Sürücü Davranışı Envanteri, Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği, Sorumluluk Atfi Öyküleri ve Bireysel Bilgi Formu kullanılmıştır.

### 4.2.1. Sürücü Davranışı Envanteri (SDE)

Yasak ve Yiğit-Işık (1997) tarafından geliştirilen Sürücü Davranışı Envanteri, araştırmacıların Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell' in (1990) geliştirdiği Sürücü Davranışı Soru Listesi'nden (Driving Behaviour Questionnaire-DBQ), 19 madde; Cutler, Kravitz, Cohen ve Schinas'ın (1993) geliştirdiği Sürücü Değerlendirme Envanteri'nden (Driving Appraisal Inventory-DAI) 7 madde ve Schmidt'in 1985 yılında geliştirdiği Trafik ile İlgili Madde Havuzundan (Traffic Related Item Pool-VIP) 26 madde seçmesi ve kendi maddelerini eklemesiyle oluşturulmuş 65 maddelik bir ölçektir. Trafik ile ilgili bazı davranışların sürücüler tarafından ne sıklıkta yapıldığını değerlendiren ölçek, 1 ve 6 arasında değişen likert tipi bir puanlamaya sahiptir. Yasak ve Işık (1997), İstanbul, Ankara ve İzmir'de yaşayan toplam 517 sürücüden elde ettikleri verilere faktör analizi uygulayarak toplam varyansın % 36.4'ünü karşılayan 5 boyut elde etmişlerdir. Bu faktörler, ihlal ve dalgınlık , dikkatsizlik ve kontrol eksikliği, abartılı kendine güven, stres ve gerginlik ile sürücülük benlik imajı olarak adlandırılmıştır. Aynı çalışmada her bir boyut için bulunan alfa katsayıları sırasıyla şöyledir:  $\alpha=.95$ , .69, .64, .51 ve .20.

Bu çalışmada, Yasak ve Yiğit-Işık'ın çalışmalarında yaptığı faktör analizine göre faktör yükü .40'ın altında olan maddeler dışarıda bırakılmış ve geride kalan 56 maddeden oluşan Sürücü Davranışı Envanteri kullanılmıştır (SDE Ek-1'de sunulmuştur). Ölçeğin bu yeni formunun uygulandığı çalışmamızda iç tutarlılık katsayıları yeniden araştırılmıştır. Cronbach  $\alpha$  katsayıları tüm test için .82 olarak bulunmuştur.

#### 4.2.2. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği (SÖÖTÖ)

Özgün ismi The State Trait Anger Scale (STAS) olan ve 1983 yılında Spielberger, Jacobs, Russel ve Crane tarafından geliştirilen ölçeğin durumluk öfke alt testi dışında Türkiye uyarlaması Özer (1994) tarafından yapılmıştır. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz ölçeği 34 maddeden oluşmakta olup, sürekli öfke (10 madde) ve öfke ifade tarzı (24 madde) alt ölçeklerini içermektedir. Öfke ifade tarzı alt ölçeğinin ayrıca 3 ayrı alt ölçeği vardır: Kontrol altına alınmış öfke (öfke/kontrol, 8 madde), dışa vurulan öfke (öfke/dışa, 8 madde) ve içte tutulan öfke (öfke/içte, 8 madde). Ölçek her madde için 1 ve 4 arasında değişen likert tipi bir puanlamaya sahiptir. Hemşirelik okulu, lise ve üniversite öğrencileri, yöneticiler ve nevrotik bireyleri kapsayan farklı örneklemeler üzerinde yapılan çalışmalarda Sürekli Öfke ölçeğinin güvenilirlik katsayılarının  $\alpha=.68$  ile  $\alpha=.84$  arasında değiştiği görülmüştür. Öfke/dışa, öfke/içte ve öfke/kontrol alt ölçeklerinin güvenilirlik katsayılarının ise sırasıyla  $\alpha=.78$ ,  $.62$ ,  $.84$  olduğu bulunmuştur (Özer, 1994a, Özer, 1994b; Savaşır ve Şahin, 1997). SÖÖTÖ Ek-2'de verilmiştir.

#### 4.2.3. Sorumluluk Atfı Öyküleri

Sorumluluk Atfı Öyküleri, sürücülerin bir kaza olayında sorumluluğu kime attediklerini incelemek üzere bu çalışma için geliştirilmiştir. Ölçek, her biri ayrı bir trafik kazasını anlatan dört öyküden oluşmaktadır. Öyküler sürücünün kurallara uyup uymaması ve kaza sonucunun şiddetine göre birbirinden farklılaşmaktadır. Öyküler aşağıdaki gibi bir matrisle gösterilebilir.

Kurallara uyma	Kazanın Sonucu	
	iyi	kötü
uyan	Öykü 4	Öykü 1
uymayan	Öykü 2	Öykü 3



Her öyküde, meydana gelen kazadan sürücünün ve çevre koşullarının ne derece sorumlu olduğu 5 dereceli puanlanan likert tipi bir ölçekle araştırılmaktadır. Çevre koşullarının sorumluluğu maddeleri ters yönde puanlanmıştır. Bu nedenle, ölçekten düşük puan almak sorumluluğu daha çok sürücüye (içe), yüksek puan almak ise daha çok dışsal nedenlere (çevreye) atfetmek anlamına gelmektedir. İlk kez bu çalışmada kullanılan Sorumluluk Atfi Öykülerinin iç tutarlılığı konusunda bilgi edinmek için, manipulasyona bağlı her bir alt boyuttan elde edilen puan ile toplam puan arasındaki korelasyon incelenmiş, korelasyon analizi sonuçları bulgular bölümünde verilmiştir. Sorumluluk Atfi Öyküleri Ek-3'de sunulmuştur.

#### **4.2.4. Bireysel Bilgi Formu (BBF)**

24 maddeden oluşan Bireysel Bilgi Formu kişilerin yaş, cinsiyet eğitim durumu, meslek gibi sosyo-demografik özelliklerinin yanı sıra, kaç yıldır ve ne tip araba kullandığı, araba kullanma sıklığı, aldığı trafik cezaları ve karıştığı kazaları araştıran trafik ortamıyla ilgili soruları da içermektedir. BBF Ek-4'de sunulmuştur.

### **4.3. UYGULAMA**

Araştırmanın verileri Mayıs-Ekim 1999 tarihleri arasında (6 ay) yapılan uygulamalarla toplanmıştır. E.Ü. Edebiyat Fakültesi Trafik Laboratuvarına psikoteknik değerlendirme için gelen sürücülere, uygulama, Trafik Laboratuvarında yapılmıştır. Diğer gruptaki kişilere, veri toplama araçları, araştırmacı veya psikoloji bölümü öğrencileri tarafından evlerinde veya işyerlerinde uygulanmıştır. Uygulama, her ölçeğin başında yazan yönergelerin deneğe okunmasından sonra, genelde deneğin maddeleri kendisinin okuyup yanıtlaması şeklinde yapılmış, okuduğunu anlama gücünün zayıf olduğu düşünülen deneklere ise maddeler uygulayıcı tarafından okunup, deneğin yanıtına göre işaretlenmiştir. Her bir deneğin ölçekleri yanıtlaması yaklaşık 20-30 dakika sürmüştür.

#### 4.4. VERİLERİN ANALİZİ

Bu araştırmada elde edilen verilerin analizinde SPSS (Statistical Programme for Social Science) for Windows paket programı kullanılmıştır. Araştırmanın amaçları doğrultusunda, örneklemin sosyo-demografik değişkenlere göre dağılımını gösteren frekanslar bulunmuştur. SDE nin 56 maddelik yeni formunun faktör yapısını belirlemek üzere faktör analizi yapılmıştır. Faktör analizi sonucunda elde edilen her bir boyutun ve SDE' nin tamamının, ayrıca SÖÖTÖ'nin iç tutarlılığını inceleyebilmek için Cronbach Alpha değerleri hesaplanmıştır. Araştırmada uygulanan ölçek puanları arasındaki ilişki "korelasyon analizi" ile incelenmiştir. Farklı grupların Sürücü Davranışı Envanteri, Sürekli Öfke Tarzı Ölçeği ve Sorumluluk Atfı Öyküleri puanlarının ortalamaları açasından karşılaştırılması "tek yönlü varyans analizi" ile yapılmıştır. Sorumluluk Atfı Öyküleri'ne yapılan değişikliklerin ortalamaları arasındaki ilişki bağlantılı gruplar için t testi ile incelenmiştir. Kaza yapmayı ve riskli sürücülüğu öngören değişkenleri bulmak için ise "Logistik Regresyon Analizi" kullanılmıştır.

## 5. BÖLÜM

### BULGULAR

Bu bölümde, araştırmadan elde edilen verilere uygulanan istatistiksel analizlerin sonuçları yer almaktadır. sunulan analizlerin değerlendirilmesinde istatistiksel anlamlılık düzeyi  $p < 0.05$  olarak kabul edilmiştir.

#### 5.1. SÜRÜCÜ DAVRANIŞI ENVANTERİ İLE ELDE EDİLEN BULGULAR

##### 5.1.1. Sürücü Davranışı Envanterinin (SDE) Faktör Analizi Sonuçları

Tüm örneklemin SDE maddelerine verdiği yanıtların ortalama ve standart sapmaları Ek-5 de verilmiştir.

56 maddelik Sürücü Davranışı Envanterinin alt boyutlarının belirlenmesi için envanterden elde edilen verilere faktör analizi uygulanmıştır. Yapılan faktör analizi sonucunda toplam varyansın %38.1 ini karşılayan 5 faktör bulunmuştur. Tüm maddelerin faktör yükü .30'un üzerinde olduğu için hiçbir madde elenmemiştir. Sürücü Davranışı Envanterinin tüm maddelerinin beş faktöre göre dağılımı ve faktör yükleri Tablo 2' de verilmiştir.

Beş faktörden toplam varyansın %22.2'sini karşılayan 1. Faktör, trafik işaretlerine, ışıklarına ve hız kurallarına uymama gibi ihlalleri içeren 22 maddeden oluşmaktadır. Bu nedenle bu faktör "trafik kuralı ihlalleri" olarak adlandırılmıştır.

2. faktör toplam varyansın %4.9 unu karşılamakta ve 11 maddeden oluşmaktadır. Envanterdeki ters yönlü maddeleri içeren bu faktör ise "trafik kurallarına uyma ve kuralları önemseme" olarak adlandırılmıştır.

Toplam varyansın %4.4 ünü karşılayan 3. Faktör, 9 maddeden oluşmaktadır. Bunlardan bazıları şöyledir: “Araba kullanmak beni huzursuz eder”, “Sinirli olduğumda daha fazla hata yaparım”, “Acelemler olduğumda her zamankine göre daha kötü araba kullanırım”. Bu faktör “sürücü stresi ve hatalar” olarak isimlendirilmiştir.

“Aşırı kendine güven” olarak adlandırılan 4. faktör ise toplam varyansın %3.3 ünü karşılamakta ve 7 maddeden oluşmaktadır. Bu faktörden yük alan bazı maddeler ise şöyledir: "Araba kullanırken yol üstünlüğünün bende olduğunu başkalarına hissettiririm", "Alkollü olsam bile direksiyon hakimiyetimi hiç kaybetmem".

5. faktör ise toplam varyansın %3.2 sini karşılamakta ve 7 maddeden oluşmaktadır. "Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığım zaman varırım", "Trafikte önüme başkasının geçmemesi için elimden geleni yaparım." gibi maddelerden oluştuğu için "saldırgan sürücülük" olarak adlandırılmıştır.

Tablo 2. Sürücü Davranışı Envanteri Maddelerinin Faktörlere Göre Dağılımı ve Faktör Yükleri

Maddeler	1. faktör	2. faktör	3. faktör	4. faktör	5. faktör
39-Tehlike yaratmayacağını düşündüğüm durumlarda trafik kurallarına uymam.	.66				
52- Arabamı genelde başkalarından hızlı kullanırım.	.62				
48-Bomboş bir yolda kurallara uygun araba kullanmak bana saçma gelir.	.60				
14- Fırsat bulduğumda hız limitinin üstüne çıkarım.	.59				
26-Trafik ışıklarında yeşili yakalayabilmek için bazı yerlerde hız sınırlamasının üzerine çıkabilirim.	.57	-.30			
37-Bana yol vermesi için ya da daha hızlı gitmesi için öndeki araca iyice yaklaşırım veya selektör yaparım	.56				
50-Bir yandan araba kullanıp bir yandan da haritaya bakabilir., kaset ya da radyo kanalını değiştirmeye çalışırım.	.55		.33		
30-Kırmızı ışığa yakalanmamak için, sarı ışıkta geçerim.	.55				
24-Hız sınırlamalarına tamamıyla uyarım.	.53	.43			
55-Sinirli olduğumda trafik kurallarını ihlal ederim.					

	.53	.45
56-Yeşil ışık yandığında ilk kalkan kişi ben olmaya çalışırım.	.51	
31-Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.	.47	
51-Diğer araçlarla yarışırım.	.46	
8-Acelem olduğunda trafik kurallarına uymayabilirim.	.45	.41
1-Trafik ışıklarında durduğumda, biran önce kalkabilmek için sarı ışık yandığı anda gaza basarım.	.43	
20-Acelem olduğunda trafik kurallarını ihlal ederim.	.43	
44-Diğer sürücülerin araba kullanma şekilleri beni kızdırır.	.38	
4-Araba kullanırken radyomun sesini çok açarım.	.36	.36
47-Sollarken karşıdan gelen aracın hızını iyi tahmin ederim.	.36	.34
41-Sol şeritte yavaş seyreden bir araçla karşılaşınca , sağ tarafa geçmeye çalışırım.	.35	
6-Aşına olduğum yollardaki trafik işaretlerine diğer yollara kıyasla daha az dikkat ederim.	.35	
28-Uzun süre araba kullandığımda, yorulduğumu hissetsem bile mola vermeye gerek duymam.	.34	.32
23-Sinyal lambalarını kullanmayı ihmal etmem.	.61	
21-Trafik kurallarına uyarım.	.59	
43-Hız limitine uyup uymadığımı kontrol etmeyi ihmal etmem.	.30	.53
29-Uzun farlarımı karşıdan araba geldiğini gördüğüm anda söndürürüm.	.51	
27-Herkes benim gibi araba kullansaydı hiç trafik kazası olmazdı.	.50	
38-Dikkatimin dağıldığını farkettiğimde mola veririm.	.48	
32-Arabamın bakımını düzenli olarak yaptırım.	.44	
17-Araç kullanırken önümdeki ile aramda kurallara uygun bir mesafe bırakırım.	.43	
19-Emniyet kemerinin hayati bir önem taşıdığına inanıyorum.	.42	
54-Trafik kurallarını emniyet açısından önemli bulurum.	.41	
36-Kırmızı ışık yansa da şansımı deneyip geçerim.	-.33	
33-Sinirli olduğumda daha fazla hata yaparım.	.66	

40-Acelem olduğunda daha fazla hata yaparım.		.64	
10-Araba kullanmak beni rahatsız eder.		.61	
22-Araba kullanırken kendimi gayet iyi ve huzurlu hissedirim.	.43	-.56	
18-Araç kullanırken zihnim başka şeylerle meşgulse, trafikte olan biteni daha geç farkederim.		.50	
2-Acelem olduğunda her zamankinden daha kötü araba kullanırım.		.49	.35
11-Araba kullanmak beni zorlamaz.		-.34	
35-“A”istikametine gitmeyi planlarken, “B”daha sık kullandığım bir yol olduğu için, kendimi “B” istikametine giderken bulurum.		.32	
45-Tali yoldan çıkarken, anayoldan gelen aracı kılpayı geçerek caddeye çıktığım olmuştur.		.31	.30
46-Kanunen belirlenen alkol sınırının üstüne çıkmış olsam da bulunduğum yerden eve kadar araba kullanabilirim.		.75	
53-Alkollü olsam bile direksiyon hakimiyetimi hiç kaybetmem.		.71	
34-Bir kaç kadeh bir şey içtikten sonra daha iyi sürücü olurum.		.61	
42-İçkili olduğum zamanlar eve taksitle dönmeyi tercih ederim.	.30	-.49	
49-Tek yön olduğu belirtilen bir yola bana uygun olduğu için ters yönden girerim.		.37	
5-Araba kullanırken yol üstünlüğünün bende olduğunu başkalarına hissettiririm.		.37	.34
3-Çok sıkıldığımda emniyet kemerini çıkartırım.		.35	.30
12-Diğer sürücüler beni sık sık farlarını yakarak ya da korna çalarak uyarırlar.	.30	.49	
9-Trafikte önüme kimsenin geçmemesi için elimden geleni yaparım.		.48	
16-Kendimi diğer sürücülerden daha yetenekli görürüm.		.47	
7-Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığım zaman varırım.	.42	.47	
13-İki araç arasında kurallarla belirlenen mesafeyi korumak bence gereksizdir.		.46	
15-Araba kullanırken hangi yollardan geçtiğimi hatırlayamadığım zamanlar olmuştur.		.45	
25-Önümdeki sürücü diğer araçla arasında çok mesafe bırakırsa uyarırım.		.31	

### 5.1.2. Sürücü Davranışı Envanterinin Faktörlerinin İç Tutarlılığı

Sürücü Davranışı Envanteri maddelerine uygulanan Faktör Analizi sonucunda elde edilen 5 faktörün ve tüm envanterin iç tutarlılığını incelemek amacıyla Cronbach Alpha değerleri hesaplanmıştır. Elde edilen iç tutarlılık katsayıları ve her bir faktörün ortalaması Tablo 3 de verilmiştir.

Tablo 3'e bakıldığında, Cronbach  $\alpha$  katsayılarının, trafik kuralı ihlalleri olarak adlandırdığımız 1. Faktörü, içtutarlılığı (.86) en yüksek boyut olarak gösterdiği görülmektedir. Bunu .71 ile 2. Faktör alan trafik kurallarına uyma ve önemseme izlemektedir. Tüm maddeler birarada ele alındığında saptanan iç tutarlılık katsayısının yine oldukça yüksek (.82) olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Sürücü Davranışı Envanterinin Faktörlerinin Ortalamaları ve Cronbach  $\alpha$  katsayıları

Maddeler	Madde sayısı	$\alpha$	$\bar{X}$	ss
(1) Trafik Kuralı İhlalleri	22	.86	43.9	13.6
(2) Trafik Kurallarına Uyma ve Kuralları Önemseme	11	.71	48.6	5.3
(3) Sürücülük Stresi ve Hatalar	9	.52	17	5.3
(4) Aşırı Kendine Güven	7	.42	11.1	4.4
(5) Saldırgan Sürücülük	7	.51	12.9	3.7
Toplam	56	.82	102	24.2



### 5.1.3. Sürücü Davranışının Sosyo-demografik Değişkenlerle İlişkisi

Farklı sosyo-demografik özelliklere sahip deneklerin Sürücü Davranışı Envanterinden aldıkları puanlar açısından karşılaştırılmaları Tek Yönlü Varyans Analizi kullanılarak incelenmiştir.

#### 1. Cinsiyet ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Kadın ve erkek sürücülerin eğitim düzeyleri açısından dağılımlarının eşit olmaması ve eğitim düzeyinin bir karıştırıcı değişken olması nedeniyle kadın ve erkek deneklerin eğitim düzeyleri eşitlenmek istenmiştir. Frekanslar incelendiğinde kadın deneklerin %90'ından fazlasının lise ya da üniversite mezunu olduğu görülmüştür. Bu amaçla sürücü davranışı açısından kadın ve erkek denekler karşılaştırılırken sadece lise ve üniversite mezunu deneklerin verileri kullanılmıştır.

Kadın ve erkek sürücülerin Sürücü Davranışı Envanterinden elde ettikleri ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 4'de verilmiştir. Tablo 4'de görüldüğü gibi, kadın ve erkek sürücülerin Sürücü Davranışı Envanteri faktörlerinden aldıkları ortalama puanlar sadece 3. Faktörde (Sürücülük Stresi ve Hatalar) istatistiksel bakımdan anlamlı bir biçimde farklıdır [ $F(1,368)=16.02$  için  $p<0.001$ ]. Bu farklılık kadın deneklerin erkeklere oranla daha fazla sürücülük stresi yaşadığını ve hata yaptığını göstermektedir. Diğer faktörlerden ve Sürücü Davranışı Envanteri'nden elde edilen toplam puan, cinsiyet açısından anlamlı düzeyde bir farklılaşma göstermemiştir.

Tablo 4. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Cinsiyete Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	Kadın (N=46)		Erkek (N=324)		F
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	
(1)Trafik kural ihlalleri	47.9	10.4	46.0	14.5	0.63
(2)Kural. uyma ve önem.	47.4	4.7	48.1	5.3	0.77
(3)Sürücü stresi ve hatalar	20.9	5.6	17.2	5.3	16.02*
(4)Aşırı kendine güven	11.1	3.2	11.4	4.4	0.11
(5)Saldırgan sürücülük	12.2	2.9	12.9	3.3	1.52
Toplam SDE	111.5	19.2	104.5	25.4	2.77

\*p<0.001

## 2- Yaş ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Farklı yaş gruplarındaki sürücülerin Sürücü Davranışı Envanterinden elde ettikleri ortalamalar, standart sapmalar, F değerleri ve Scheffe testi sonuçları Tablo 5 de verilmiştir.

Farklı yaş gruplarındaki sürücülerin SDE' nin 1. faktöründen [F(3,366)=21.5 için p<0.01], 2. faktöründen [F(3,366)=7.9 için p<0.01], 3. faktöründen [ F(3,366)=4.3 için p<0.01], 4. faktöründen [F(3,366)=4.5 için p<0.01] ve tüm envanterden [F(3,366)=15.4 için p<0.01] aldıkları puanların anlamlı biçimde farklılaştığı görülmüştür. Yaşa bağlı farklılık anlamlılık düzeyi biraz daha düşük [F(3,366)=2.8 için p<0.05] olmakla birlikte, 5. Faktörde de kendini göstermiştir.

Farklılığın hangi yaş gruplarından kaynaklandığını araştırmak amacıyla Scheffe testi uygulanmıştır. Bu analiz sonucunda, 18-25 yaşlarındaki sürücülerin diğer yaşlardaki sürücülere oranla ve 26-35 yaşlarındaki sürücülerin kendilerinden yaşlı gruptaki sürücülere oranla daha fazla trafik kuralı ihlali yaptıklarını bildirdikleri görülmüştür. 18-

25 yaşlarındaki sürücüler diğer sürücülerden daha az kurallara uyduklarını ve kuralları önemsediklerini bildirmişlerdir. Yine bu genç yaş grubu, 26-35 ve 36-49 yaşlarındaki sürücülerden daha fazla sürücülük stresi yaşadıklarını ve hatalar yaptıklarını ve trafik ortamında kendilerine aşırı bir güven duyduklarını bildirmişlerdir. Tüm SDE puanları açısından yaş grupları arasındaki farklılaşmanın yönüne bakıldığında benzer şekilde 18-25 yaş grubundaki sürücülerin diğer yaş gruplarındaki sürücülerden daha yüksek puan aldıkları görülmüştür.

Tablo 5. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Yaşa Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	(1) 18-25 yaş (N=59)		(2) 26-35 yaş (N=155)		(3) 36-49 yaş (N=114)		(4) 50-66 yaş (N=42)		F	Post hoc
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.		
(1)Trafik kuralı ihlalleri	54.7	14.3	44.4	13.4	39.9	10.9	38.0	11.0	21.5**	1>2,3,4 2>3,4
(2)Kural. uyma ve önem.	46.1	6.1	48.4	4.9	49.5	5.3	50.5	4.3	7.9**	1<2 ,3,4
(3)Sürücü stresi ve hatalar	19.2	5.6	16.7	5.4	16.2	4.7	17.3	5.5	4.3**	1>2,3,4
(4)Aşırı kendine güven	13.0	5.2	10.6	3.8	10.9	4.6	10.6	4.2	4.5**	1>2,3
(5)Saldırgan sürücülük	14.1	3.7	12.8	3.4	12.5	4.0	12.3	3.2	2.8*	1>2,3
Toplam SDE	119.9	27.2	102.1	22.4	96.6	21.2	94.8	21.1	15.4**	1>2,3,4

\*p<0.05

\*\*p<0.01

### 3. Eğitim Durumu ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişki

Örnekleminizdeki sürücüler eğitim düzeylerine göre dört gruba ayrılarak SDE nin alt boyutlarından ve toplamından elde ettikleri puanlar açısından karşılaştırılmıştır. Dört farklı eğitim düzeyinden gelen sürücülerin elde ettikleri ortalamalar, standart sapmalar, F değerleri ve Scheffe testi sonuçları Tablo 6'da sunulmuştur. Tek yönlü varyans analizi sonuçları gruplar arasında 1., 3. ve 5. faktör puanları açısından anlamlı farklılık olduğunu göstermiştir [ $F(3,366)=6.6$ ,  $F(3,366)=12.3$  için  $p<0.01$  ve  $F(3,336)= 3.5$  için  $p<0.05$ ]. Ayrıca farklı eğitim grupları arasında toplam SDE puanı açısından da anlamlı bir farklılık olduğu saptanmıştır [ $F(3,366)=6.3$  için  $p<0.01$ ].

Farklılaşmanın hangi gruplardan kaynaklandığı Scheffe testi ile araştırıldığında, şu sonuçlar elde edilmiştir: Üniversite eğitimi sürücülerin ilköğretim ve ortaokul eğitimi sürücülere kıyasla trafik kurallarını daha fazla ihlal ettiklerini belirttikleri görülmüştür. Yine bu grup, diğer tüm gruplardan daha fazla sürücü stresi yaşadıklarını ve hata yaptıklarını bildirmişlerdir. Ayrıca trafik ortamında üniversite eğitimi sürücüler lise mezunlarına oranla daha fazla kendilerine güvendiklerini bildirmişlerdir. Eğitim gruplarının tüm SDE den aldıkları puanlar açısından farklılaşmalarına bakıldığında, yine üniversite mezunlarının ilk ve orta okul mezunlarından daha fazla puan aldıkları görülmüştür.

Tablo 6. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Eğitim Durumuna Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	(1)		(2)		(3)		(4)		F	Post hoc
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.		
(1) Trafik Kuralı ihlali	41.3	12.2	39.6	12.8	45.0	14.0	47.8	13.6	6.6**	4>2,1
(2) Kurallara uyma ve önemseme	49.4	6.0	49.3	4.4	48.2	5.2	47.9	5.2	1.8	
(3) Sürücü stresi ve hatalar	16.1	4.7	15.5	4.6	16.2	5.1	19.6	5.5	12.3**	4>1,2,3
(4) Aşırı kendine güven	11.0	4.9	10.4	4.3	10.4	3.9	12.2	4.3	3.5*	4>3
(5) Saldırgan sürücülük	13.6	4.5	12.4	3.6	12.8	3.3	12.5	3.1	1.6	
Toplam SDE	99.1	23.7	95.3	22.0	101.9	24.4	110.2	23.8	6.3**	4>1,2

\*p<0.05

\*\*p<0.01

#### 4. Sürücülük Deneyimi ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Sürücülük deneyiminin, SDE'den alınan puanları nasıl etkilediğini incelemek amacıyla örnekleme oluşturan sürücüler araba kullanma sürelerine göre dört gruba ayrılarak elde ettikleri puanlar tek yönlü varyans analizi ile karşılaştırılmıştır. Sürücülerin SDE nin alt boyutlarından ve toplamından elde ettikleri ortalamalar, standart sapmalar F değerleri ve Scheffe testi sonuçları Tablo 7 de sunulmuştur. Varyans analizi sonuçları gruplar arasında 1., 3. ve 2. faktör puanları açısından anlamlı farklılık olduğunu göstermiştir [F(3,366)=13.7 ve F(3,366)=19.0 için p<0.01 ve F(3,336)=3.8 için p<0.05]. Toplam SDE puanının da sürücülük deneyimine göre anlamlı bir biçimde farklılaştığı görülmüştür. [F(3,366)=11.18 için p<0.01].

Scheffe testi, sürücülük deneyimi 2-5 yıl ve 6-10 yıl arasında olan sürücülerin 10 yıldan fazla olan sürücülere kıyasla trafik kurallarını daha fazla ihlal ettiklerini bildirdiklerini göstermiştir. Yine 2-5 yıl arası deneyime sahip olan sürücüler, 10 yıldan fazla deneyime sahip olanlara kıyasla kurallara daha az uydıklarını ve kuralları daha az önemsediklerini bildirmişlerdir. Sürücülük deneyimi 1 yıl ve daha az ve 2-5 yıl arası olan gruplar, diğer gruplara oranla daha fazla sürücülük stresi yaşadıklarını ve hata yaptıklarını bildirmişlerdir. Scheffe testi 2-5 yıl ve 6-10 yıl arası deneyime sahip sürücülerin 10 yıldan fazla deneyime sahip sürücülerden daha fazla SDE puanı aldıklarını göstermiştir.

Tablo 7. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Sürücülük Deneyimine Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	(1) 1 yıl ve daha az (N=23)		(2) 2-5 yıl arası (N=68)		(3) 6-10 yıl arası (N=93)		(4) 10 yıl ve üstü (N=186)		F	Post hoc
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.		
(1) Trafik Kuralı ihlali	47.1	12.6	50.1	12.8	47.0	13.7	39.8	12.5	13.7**	3>4 2>4
(2) Kurallara uyma ve önemseme	47.2	4.9	46.9	6.1	48.9	4.8	49.2	5.1	3.8*	4>2
(3) Sürücü stresi ve hatalar	21.9	6.9	19.7	4.9	16.8	5.0	15.5	4.7	19.05**	2>3,4 1>3,4
(4) Aşırı kendine güven	10.5	3.8	11.8	4.1	11.3	4.1	10.8	4.7	1.0	
(5) Saldırgan sürücülük	12.0	3.1	13.1	3.4	13.1	3.4	12.8	3.9	0.6	
Toplam SDE	110.3	23.5	113.3	22.9	105.4	24.7	95.9	22.5	11.18**	3>4 2>4

\*p<0.05

\*\*p<0.01

## 5. Profesyonel Sürücülük ve Sürücü Davranışı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Profesyonel olan ve olmayan sürücülerin Sürücü Davranışı Envanteri puanları tek yönlü varyans analiziyle karşılaştırıldığında elde edilen ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 8'de verilmiştir. Varyans analizi sonuçları SDE nin 1., 3. ve 4. faktörlerinden alınan puanların sürücülerin profesyonel olup olmasına bağlı olarak anlamlı bir biçimde farklılaştığını göstermiştir [F(1,368)=26.5 , F(1,368)=30.4 ve F(1,368)= 13.5 için p<0.01]. Profesyonel sürücüler kurallara daha fazla uydıklarını, daha az stres yaşadıklarını ve hata yaptıklarını ve kendilerine daha az güvendiklerini belirtmişlerdir.

Profesyonel sürücülerin SDE'den aldıkları toplam puanın da diğer sürücülere kıyasla anlamlı bir biçimde düşük olduğu saptanmıştır. [F(1,368)=28.9 için p<0.01]

Tablo 8. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Profesyonel Sürücü Olup Olmama Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	Profesyonel olmayan (N=211)		Profesyonel (N=159)		F
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	
(1) Trafik Kuralı ihlali	47.0	13.7	39.9	12.2	26.5**
(2)Kural. Uyuma ve önem.	48.2	5.2	49.1	5.4	2.8
(3)Sürücü stresi ve hatalar	18.3	5.3	15.3	4.9	30.4**
(4)Aşırı kendine güven	11.8	4.5	10.1	4.0	13.5**
(5)Saldırgan sürücülük	12.9	3.4	12.8	3.9	0.0
Toplam SDE	108.1	23.6	94.9	22.9	28.9**

\*\*p<0.01



## 6. Sürücülükten Hoşlanma ile Sürücü Davranışı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Örnekleminizdeki kişilerin sürücülükten ne ölçüde hoşlandıkları Bilgi Formundaki 24. madde ile saptanmak istenmiştir. Ancak araba kullanırken kendini kötü hissettiğini söyleyen kişiler sayıca çok az oldukları için (N=5), "gerekli olduğu için kullanırım, hoşlanmam" diyen sürücüler ile birleştirilerek analize sokulmuşlardır. Bu iki grubun SDE'nden elde ettikleri ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 9'da verilmiştir. Varyans analizi sonuçları, sürücülükten hoşlanmayan grubun hoşlanan gruba kıyasla envanterin sürücü stresi ve hataları boyutundan daha yüksek puan aldığını göstermiştir [ $F(1,368)=40.8$  için  $p<0.01$ ].

Sürücülükten hoşlanan ve hoşlanmayan sürücülerin diğer Sürücü Davranışı Envanteri faktörlerinden ve toplam Sürücü Davranışı Envanterinden aldıkları puanlar istatistiksel bakımdan anlamlı bir farklılaşma göstermemiştir.

Tablo 9. Sürücü Davranışı Envanteri Puanlarının Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya Göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	Hoşlanan (N=262)		Hoşlanmayan (N=108)		F
	$\bar{X}$	ss	$\bar{X}$	ss	
(1)Trafik kuralı ihlali	43.7	13.7	44.5	13.1	0.2
(2)Kural. Uyuma ve önemseme	48.7	5.2	48.4	5.6	0.2
(3)Sürücü stresi ve hatalar	15.9	4.8	19.6	5.6	40.8*
(4)Aşırı kendine güven	11.0	4.4	11.2	4.4	0.1
(5)Saldırgan sürücülük	13.0	3.9	12.5	3.0	1.1
Toplam SDE	100.9	24.6	106.1	22.7	3.5

\*p<0.01

## 5.2. SÜREKLİ ÖFKE VE ÖFKE İFADE TARZ ÖLÇEĞİ İLE ELDE EDİLEN VERİLERİN ANALİZİNE İLİŞKİN BULGULAR

### 5.2.1. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin İç Tutarlılığı

Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin alt ölçeklerinin iç tutarlılığını örneklemimizde incelemek amacıyla Cronbach Alpha değerleri hesaplanmıştır. Elde edilen iç tutarlılık katsayıları ve her bir alt ölçeğin ortalaması Tablo 10'da sunulmuştur.

Tablo 10'a bakıldığında, Cronbach  $\alpha$  katsayılarının, öfke/kontrol alt ölçeğini iç tutarlılığı (.86) en yüksek öfke boyutu olarak gösterdiği görülmektedir. Bunu .83 ile sürekli öfke alt ölçeğinin ve .75 ile öfke/dışta alt ölçeğinin izlediği görülmüştür. İç

tutarlılığı en düşük öfke boyutu olan öfke/içte alt ölçeğinin Cronbach  $\alpha$  katsayısı ise .67 dir.

Tablo 10. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin alt ölçeklerinin ortalamaları ve Cronbach  $\alpha$  katsayıları

	Madde sayısı	$\alpha$	$\bar{X}$	ss
Sürekli öfke	10	.83	19.07	5.3
Öfke/içte	8	.67	15.23	3.9
Öfke/dışta	8	.75	14.50	3.9
Öfke/kontrol	8	.86	24.12	4.8

### 5.2.2. Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarzı (öfke/içte, öfke/dışta, öfke/kontrol) ile Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmama Arasındaki İlişki

Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğinin alt ölçeklerinden elde edilen puanların deneklerin sürücülükten hoşlanıp hoşlanmamalarına göre nasıl farklılaştığı tek yönlü varyans analizi ile incelenmiştir.

Sürücülükten hoşlanan ve hoşlanmayan deneklerin Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları puanların karşılaştırılmasıyla elde edilen ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 11'de verilmiştir. Tablo 11'e bakıldığında, sürücülükten hoşlanan ve hoşlanmayan deneklerin öfke/dışta, öfke/kontrol ve sürekli öfke alt ölçeklerinden aldıkları puanların birbirinden anlamlı bir biçimde farklılaştığı görülmüştür [ $F(1,368)=9.4$  ve  $F(1,368)=12.5$  için  $p<0.01$  ve  $F(1,368)=5.5$  için  $p<0.05$ ]. Bu sonuçlar sürücülükten hoşlanmayanların daha fazla sürekli öfke yaşadıklarını ve öfkelerini dışa yönelttiklerini, oysa sürücülükten hoşlananların öfkelerini daha fazla kontrol ettiklerini göstermiştir.

Tablo 11. Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği Puanlarının Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	Hoşlanma (N=262)		Hoşlanmama (N=108)		F
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	
Sürekli öfke	18.6	5.2	20.0	5.4	5.5*
Öfke / İçte	15.0	3.8	15.5	4.1	1.2
Öfke / Dışta	14.0	3.8	15.4	4.1	9.4**
Öfke / Kontrol	24.6	4.8	22.7	4.6	12.5**

\*p<0.05

\*\*p<0.01

### 5.2.3. Sürücü Davranışı Envanteri ile Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarzları Ölçeğinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki İlişki

Sürücü Davranışı Envanterinin beş boyutu ile Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeğinin alt ölçeklerinden elde edilen puanlar arasındaki ilişki korelasyon analizi ile incelenmiştir. Yapılan korelasyon analizinde elde edilen Pearson R değerleri Tablo 12'de sunulmuştur. Tablo 12'ye bakıldığında, kurallara uyma olarak adlandırılan SDE'nin 2. Faktörü ile öfke/içte puanı ve saldırgan sürücülük olarak adlandırılan SDE'nin 5. Faktörü ile öfke/kontrolü arasında anlamlı ilişkilerin olmadığı görülmektedir. Buna karşılık SDE'nin diğer tüm boyutlarından elde edilen puanlar ve toplam SDE puanı ile sürekli öfke, öfke/içte, öfke/dışta ve öfke kontrol puanları arasında p<0.01 düzeyinde anlamlı ilişki bulunduğu görülmüştür.

Tablo 12. Sürücü Davranışı Envanteri ile Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğinin Puanları Arasındaki Korelasyon

SDE	sürekli öfke	öfke/içte	öfke/dışta	öfke/kontrol
(1) Trafik kuralı ihlalleri	.35*	.29*	.40*	-.36*
(2) Kurallara uyma ve önemseme	-.14*	-.09	-.18*	.29*
(3) Sürücü stresi ve hatalar	.31*	.26*	.32*	-.33*
(4) Aşırı kendine güven	.27*	.29*	.32*	-.29*
(5) Saldırgan sürücülük	.17*	.14*	.16*	-.09
Toplam SDE	.38*	.31*	.41*	-.42*

\*p<0.01

### 5.3. SORUMLULUK ATFI ÖYKÜLERİ İLE ELDE EDİLEN BULGULAR

#### 5.3.1. Sorumluluk Atfı Öykülerinin Alt Ölçeklerinin Korelasyonu

Sorumluluk Atfı Öykülerinden elde edilen toplam puan, sonucu iyi ve kötü biten kahramanın kurallara uyduğu ve uymadığı öykülerden elde edilen alt boyut puanlarıyla korelasyon analizi ile karşılaştırılmıştır. Analiz sonucu elde edilen Pearson R değerleri Tablo 13'de sunulmuştur. Bulgular, Sorumluluk Atfı Öyküleri ile manipulasyona bağlı alt boyutların korelasyonlarının, oldukça yüksek olduğunu, Sorumluluk Atfı Öyküleriyle en yüksek korelasyon gösteren puanların ise, aktörün kurallara uyduğu öykülerden elde edildiğini (.88) göstermiştir.

Tablo 13. Sorumluluk Atfi Öyküleri ile Manipulasyona Bağlı Alt Boyutlarının Korelasyon Analizi ile Karşılaştırılması

Alt Ölçekler	Sorumluluk Atfi Öyküleri
Sonucu iyi kazalar	.87*
Sonucu kötü kazalar	.86*
Kurallara uyan sürücüler	.88*
Kurallara uymayan sürücüler	.75*

\*p<0.01

### 5.3.2. Sorumluluk Atfi Öykülerinden Elde Edilen Puanların Trafik Ortamıyla İlgili Bazı Özelliklerle İlişkisi

Sorumluluk Atfi Öykülerinden elde edilen puanların sürücülük deneyimine, profesyonel sürücülüğe ve sürücülükten hoşlanmaya bağlı olarak farklılaşp farklılaşmadığı Tek Yönlü Varyans Analizi ile incelenmiştir.

#### 1. Sürücülük Deneyimi ile Sorumluluk Atfi Arasındaki İlişki

Farklı sürücülük deneyimine sahip deneklerin Sorumluluk Atfi Öykülerinden aldıkları puanlar karşılaştırıldığında elde edilen ortalamalar, standart sapmalar, F değerleri ve Scheffe testi sonuçları Tablo 14'de verilmiştir. Tablo 14'e bakıldığında, deneklerin Sorumluluk Atfi Öykülerinden aldıkları puanların sürücülük deneyimi açısından birbirinden anlamlı bir biçimde farklılaştığı görülmektedir [F(3,366)=5.7 ve F(3,366)=7.67 için p<0.01]. Scheffe testi sonuçları, 1 yıl ve daha az süredir araba kullanan deneklerin 6-10 yıl arası ve 10 yıldan fazla araba kullanan deneklere oranla sorumluluğu daha fazla dışa atfettiklerini göstermiştir. Ayrıca 2-5 yıl arası bir süredir araba kullanan deneklerin 10. yıldan fazla araba kullananlara oranla kazalarda sorumluluğu daha fazla dışa atfettikleri bulunmuştur. Başka bir deyişle daha az tecrübeli sürücüler, tecrübelilere kıyasla kazalarda sorumluluğu daha fazla dışa atfetme eğilimindedirler.

Tablo 14. Sorumluluk Atfi Öyküleri'nden Alınan Puanların Sürücülük Deneyimine göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	N	$\bar{X}$	s.s.	F	Post hoc
(1) 1 yıl ve daha az	23	21.8	4.4	7.67*	2>4 ve 1>3,4
(2) 2-5 yıl arası	68	20.1	4.9		
(3) 6-10 yıl arası	93	18.2	5.2		
(4) 10 yıldan fazla	186	17.6	5.0		

\*p<0.01

## 2. Profesyonel Sürücü Olma ile Sorumluluk Atfi Arasındaki İlişki

Profesyonel olan ve olmayan sürücülerin Sorumluluk Atfi Öykülerinden aldıkları puanların karşılaştırılmasıyla elde edilen ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 15'de verilmiştir. Varyans analizi sonuçları, profesyonel olan ve olmayan sürücülerin Sorumluluk Atfi Öykülerinden aldıkları puanların birbirinden anlamlı bir biçimde farklılaştığını göstermektedir [F(1,368)=10.09 için p<0.01]. Tablo 15'e bakıldığında profesyonel olmayan sürücülerin sorumluluğu daha fazla dışa atfettikleri görülmektedir.

Tablo 15. Sorumluluk Atfi Öyküleri'nden Alınan Puanların Profesyonel Sürücü Olup Olmama göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	N	$\bar{X}$	s.s.	F
Profesyonel Olmayan	211	19.3	5.1	10.9*
Profesyonel	159	17.4	5.0	

\*p<0.01

## 3. Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmama ile Sorumluluk Atfi Arasındaki İlişki



Sürücülükten hoşlanan ve hoşlanmayan deneklerin Sorumluluk Atfi Öyküleri'nden aldıkları puanların karşılaştırılmasıyla elde edilen ortalamalar, standart sapmalar ve F değeri Tablo 16'da verilmiştir. Tek Yönlü Varyans analizi sonuçları sürücülükten hoşlanan ve hoşlanmayan sürücülerin Sorumluluk Atfi Öykülerinden aldıkları puanların birbirinden istatistiksel bakımdan anlamlı bir biçimde farklılaşmadığını göstermektedir.

Tablo 16. Sorumluluk Atfi Öyküleri'nden Alınan Puanların Sürücülükten Hoşlanıp Hoşlanmamaya göre Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	N	$\bar{X}$	s.s.	F
Hoşlanan	262	18.3	5.4	0.05
Hoşlanmayan	108	18.8	4.7	

### 5.3.3. Sürücü Davranışı Envanteri İle Sorumluluk Atfi Öykülerinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki İlişki

Sürücü Davranışı Envanterinin alt boyutları ve toplamından elde edilen puanlar ile Sorumluluk Atfi Öyküleri puanları arasındaki ilişki korelasyon analizi ile incelenmiştir. Korelasyon Analizinden elde edilen Pearson R değerleri Tablo 17'de sunulmuştur. Korelasyon analizi sonuçları, SDE nin tüm boyutlarından ve tamamından alınan puanlar ile Sorumluluk Atfi Öyküleri arasında  $p < 0.01$  düzeyinde anlamlı ilişkiler olduğunu göstermiştir. Sorumluluk Atfi Öyküleri puanları ile sadece 'kurallara uyma ve önemseme' olarak adlandırılan SDE'nin ikinci faktörü arasında negatif, diğer tüm boyutlar ve toplam SDE puanı arasında pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU**  
**DOKÜMAN TAYIN MERKEZİ**

Tablo 17. Sürücü Davranışı Envanteri Puanları ile Sorumluluk Atfı Öykülerinden Elde Edilen Puanlar Arasındaki Korelasyon

SDE boyutları	Sorumluluk Atfı Öyküleri
(1) Trafik kuralı ihlalleri	.17*
(2) Kurallara uyma ve önemseme	-.15*
(3) Sürücü stresi ve hatalar	.17*
(4) Aşırı kendine güven	.13*
(5) Saldırgan sürücülük	.13*
Toplam SDE	.22*

\*p<0.01

#### 5.3.4. Sorumluluk Atfı Öykülerinde Yapılan Manipülasyonların Etkisinin İncelenmesi

##### 1. Öykülerdeki Kazalarda Sonucun İyi ya da Kötü Oluşunun Atf Puanları Üzerindeki Etkisi

Bir trafik kazasının sonucunun kötü (ölümle sonuçlanan) ya da iyi (önemsiz yaralarla atlatılan) olmasının örneklemin sorumluluk atıflarını etkileyip etkilemediğini incelemek amacıyla öykülerin yarısı sonucu kötü, diğer yarısı ise sonucu iyi bitecek şekilde hazırlanmıştır. Bu farklılığın sorumluluk atfını etkileyip etkilemediğini incelemek için, tüm örneklemin sonucu iyi biten ve kötü biten öykülerden aldıkları ortalama puanlar, bağlantılı gruplar için t testi ile karşılaştırılmıştır. t testi ile elde edilen ortalamalar ve standart sapmalar Tablo 18'de sunulmuştur. t testi sonuçları kazanın sonucunun sürücülerin sorumluluk atfını etkilediğini göstermiştir (T=7.85; sd=369; p=0.00). Buna göre, sürücüler sonucu iyi biten kazalarda olayın sorumluluğunu daha çok dışsal nedenlere, sonucu kötü kazalarda öykü kahramanına (içsel nedenlere) atfetmişlerdir.

Tablo 18. Sonucu İyi ve Kötü Biten Kaza Öykülerinden Elde Edilen Atıf Puanlarının t testi ile Karşılaştırılması

Değişken	$\bar{X}$	s.s.	t
Sonucu iyi kazalar	9.83	3.02	7.85*
Sonucu kötü kazalar	8.62	2.95	

N=370, p=0.000

## 2. Öykü Kahramanının Kurallara Uyması ya da Uymamasının Atıf Puanları Üzerindeki Etkisi

Bir trafik kazası yapan sürücünün kurallara uyması ya da uymamasının örneklemin kazanın sorumlusuna ilişkin atıflarını etkileyip etkilemediğini incelemek amacıyla öykülerin yarısında sürücüler kurallara uyan, diğer yarısında da kurallara uymayan kişiler olarak tanımlanmışlardır. Bu farklılığın sorumluluk atfını etkileyip etkilemediğini incelemek için, sürücülerin kurallara uyduğu ve uymadığı öykülerde örneklemin elde ettiği ortalama puanlar bağlantılı gruplar için t testi ile karşılaştırılmıştır. t testi sonucunda elde edilen ortalamalar ve standart sapmalar Tablo 19’da sunulmuştur. t testi sonuçları, sürücünün kurallara uyduğu öykülerden elde edilen sorumluluk atfı ortalamasının sürücülerin kurallara uymadığı öykülerden elde edilene kıyasla anlamlı bir biçimde yüksek olduğunu göstermiştir (t=16.40; sd=369; p=0.000). Tablo 19’a bakıldığında, kurallara uyan sürücünün yaptığı kazanın sorumluluğunun daha çok dışsal nedenlere, buna karşılık kurallara uymayan sürücünün yaptığı kazanın sorumluluğunun daha çok kahramana (içsel nedenlere) atfedildiği görülmüştür.

Tablo 19. Kahramanın Kurallara Uyduğu ve Uymadığı Öykülerden Elde Edilen Atıf Puanlarının t testi ile Karşılaştırılması

Değişken	$\bar{X}$	s.s.	t
Kurallara uyan sürücü	10.77	3.65	16.40*
Kurallara uymayan sürücü	7.69	2.56	

N=370, \*p=0.000

## 5.4. KAZAYA KARIŞMA İLE İLGİLİ BULGULAR

### 5.4.1. Sosyo-demografik Değişkenler ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişki

Kazaya karışan ve karışmayan sürücülerin bazı sosyo-demografik ve trafik ortamıyla ilgili özellikleri  $X^2$  testi ile karşılaştırılmıştır.

#### 1. Cinsiyet ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Kadın ve erkek denekler arasında kazaya karışma açısından bir farklılık olup olmadığı  $X^2$  testi ile karşılaştırıldığında, istatistiksel açıdan anlamlı bir farklılık bulunamamıştır ( $X^2=0.47$  sd=1,  $p=0.49$ ).  $X^2$  testi sonucu elde edilen veriler Tablo 20'de sunulmuştur.

Tablo 20. Kadın ve Erkek Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi İle Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
Kadın	29	7	17	4	46	11
Erkek	187	51	137	38	324	89
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=0.47$

#### 2. Yaş ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Farklı yaş gruplarındaki sürücülerin kazaya karışıp karışmamalarına göre dağılımları  $X^2$  testi ile incelenmiş, elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 21'de verilmiştir. Analiz sonuçları, değişik yaş gruplarındaki sürücülerin kazaya karışıp karışmamaya göre dağılımlarında bir farklılaşma olmadığını göstermiştir ( $X^2=6.75$ ; sd=3;  $p=0.08$ ).

Tablo 21. Farklı Yaş Gruplarındaki Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
18-25 yaş	36	10	23	6	59	16
26-35 yaş	81	22	74	20	155	42
36-49 yaş	68	18	46	13	114	31
50-66 yaş	31	8	11	3	42	11
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=6.75$

### 3. Eğitim Düzeyi ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Farklı eğitim düzeylerindeki sürücülerin kazaya karışıp karışmamalarına göre dağılımları  $X^2$  testi ile incelenmiş, elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 22'de verilmiştir. Test sonuçları, ilkokul, ortaokul, lise ve üniversite mezunu sürücülerin kazaya karışıp karışmama açısından dağılımlarında bir farklılık olmadığını göstermiştir ( $X^2=1.15$ ;  $sd=3$ ;  $p=0.76$ ).

Tablo 22. Eğitim Düzeyleri Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
İlkokul	49	13	41	11	90	24
Ortaokul	36	10	28	8	64	18
Lise	67	18	44	12	111	30
Üniversite	64	17	41	11	105	28
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=1.15$

#### 4. Sürücülük Deneyimi ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Sürücüler daha önceki analizlerde 4 farklı sürücülük deneyimine göre gruplanmıştı. Ancak kazaya karışma ile deneyim arasındaki ilişki incelenirken, 1 yıl ve daha az süredir araba kullanan sürücüler analiz dışı bırakılmış, analizler üç grup üzerinden yapılmıştır. Bunun nedeni kazaya karışıp karışmama değişkeninde sürücülerin son iki yılda yaptıkları kazaların temel alınmasıdır. Oysa bu grup sadece 1 yıl hatta daha az süredir kaza yapma olasılığına sahiptir.

Sürücülük deneyimi farklı üç grubun kazaya karışma açısından dağılımları karşılaştırılmış, elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 23'de verilmiştir. Analiz sonuçları gruplar arasında kazaya karışma açısından anlamlı bir fark olmadığını ( $X^2=5.09$   $sd=2$ ,  $p=0.07$ ). İstatistiksel açıdan anlamlı olmasa da, 10 yıldan fazla bir süredir araba kullanan deneyimli sürücülerin son iki yılda daha az kazaya karıştıkları dikkati çekmiştir.

Tablo 23. Sürücülük Deneyimi Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
2-5 yıl arası	34	10	34	10	68	20
6-10 yıl arası	48	14	45	12	93	26
10 yıldan fazla	117	34	69	20	186	54
Toplam	199	58	148	42	347	100

$X^2=5.09$

#### 5. Profesyonel Sürücülük Değişkeni ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Profesyonel olan ve olmayan sürücülerin kazaya karışıp karışmamalarına göre dağılımları  $X^2$  testi ile incelenmiş, elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 24'de

verilmiştir. Analiz sonuçları profesyonel olan ve olmayan sürücülerin kazaya karışıp karışmamalarına göre dağılımlarında bir farklılaşma olmadığını göstermiştir. ( $X^2=0.15$ ;  $sd=1$ ;  $p=0.69$ ).

Tablo 24. Profesyonel Olan ve Profesyonel Olmayan Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
Profesyonel olmayan	125	34	86	23	211	57
Profesyonel	91	24	68	19	159	43
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=0.15$

#### 6. Alkol Kullanma Sıklığı ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Alkol kullanma sıklığı farklı sürücülerin kazaya karışıp karışmamalarına göre dağılımları  $X^2$  testi ile incelendiğinde elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 25'de verilmiştir.  $X^2$  testi sonucunda, alkol kullanma sıklığına bağlı olarak sürücülerin kazaya karışıp karışmama dağılımlarının farklılaşma göstermediği bulunmuştur. ( $X^2=3.02$ ;  $sd=3$ ;  $p=0.38$ ).



Tablo 25. Alkol Kullanma Sıklıkları Farklı Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
Her gün ve Haftada birkaç gün	33	9	26	7	59	16
Ayda birkaç gün	55	15	49	13	104	28
Yılda birkaç gün	53	14	37	10	90	24
Hiç	75	20	42	12	117	32
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=3.02$

#### 7. Alkollü Araç Kullanma ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Alkollü araba kullandığını bildiren ve bildirmeyen sürücülerin kazaya karışma açısından dağılımları  $X^2$  testi ile incelenmiş, elde edilen N değerleri ve yüzdeler Tablo 26'da verilmiştir.  $X^2$  testi sonuçları alkollü araba kullanan deneklerin alkollü araba kullanmayanlara kıyasla anlamlı bir biçimde daha fazla kazaya karıştıklarını göstermiştir ( $X^2=9.41$ ;  $sd=1$ ;  $p=0.002$ ).

Tablo 26. Alkollü araba Kullanan ve Kullanmayan Sürücülerin Kazaya Karışma Açısından  $X^2$  Testi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan		Kazaya karışan		Toplam	
	N	%	N	%	N	%
Alkollü araba kullanmayan	170	46	99	27	269	73
Alkollü araba kullanan	46	12	55	15	101	27
Toplam	216	58	154	42	370	100

$X^2=9.41$

#### **5.4.2. Sürücü Davranışı, Sürekli Öfke, Öfke İfade Tarzı ve Sorumluluk Atfı ile Kazaya Karışma Arasındaki İlişki**

Sürücü Davranışı Envanteri, , Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği ve Sorumluluk Atfı Öykülerinden elde edilen puanların, kazaya karışma açısından farklılaşp farklılaşmadığını test etmek üzere Tek Yönlü Varyans Analizi uygulanmıştır. Kazaya karışan ve karışmayan sürücülerin adı geçen ölçme araçlarıyla karşılaştırılmasıyla elde edilen ortalamalar, standart sapmalar ve F değerleri Tablo 27'de verilmiştir. Varyans analizi sonuçları, kazaya karışan ve karışmayan sürücülerin Sürücü Davranışı Envanterinin 3. (sürücü stresi ve hatalar) ve 5. Faktörlerinden (saldırgan sürücülük) ve toplam Sürücü Davranışı Envanterinden aldıkları puanların anlamlı bir şekilde farklı olduğunu göstermiştir. İki grup arasında Sürücü Davranışı Envanteri nin 1. (trafik kuralı ihlalleri), 2. (kurallara uyma ve önemseme) ve 4. (aşırı kendine güven) faktör puanları açısından da anlamlı farklılık ( $p<0.05$ ) saptanmıştır. Bu sonuçlar kazaya karışan grubun karışmayanlara oranla daha fazla kural ihlal ettiklerini, sürücülük stresi yaşadıklarını ve hatalar yaptıklarını, sürücülük konusunda kendilerine aşırı güvendiklerini ve daha saldırgan sürücüler olduklarını göstermektedir. Buna karşın, kazaya karışmayan gruptaki denekler ise kazaya karışanlara oranla kurallara daha fazla uyduklarını ve kuralları önemsediklerini bildirmişlerdir.

Bununla birlikte, kazaya karışan ve karışmayan denekler arasında Sorumluluk Atfı Öykülerinden ve Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeklerinden alınan puanlar açısından istatistiksel bakımdan anlamlı bir farklılaşma bulunamamıştır.

Tablo 27. Kazaya Karışan ve Karışmayan Deneklerin Sürücü Davranışı Envanteri, Sorumluluk Atfi Öyküleri ve Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeğini Puanlarının Tek Yönlü Varyans Analizi ile Karşılaştırılması

	Kazaya karışmayan (N=216)		Kazaya karışan (N=154)		F
	$\bar{X}$	s.s.	$\bar{X}$	s.s.	
Sorumluluk Atfi Öyküleri	18.0	4.9	19.0	5.4	2.88
(1)Trafik kuralı ihlalleri	42.8	13.8	45.6	13.1	4.02*
(2)Kurallara uyma ve önemseme	49.1	5.3	47.9	5.2	4.21*
(3)Sürücü stresi ve hatalar	16.3	5.3	18.0	5.1	9.19**
(4)Aşırı kendine güven	10.7	4.2	11.6	4.6	3.74*
(5)Saldırgan sürücülük	12.5	3.4	13.4	3.9	6.35**
Toplam SDE	99.5	24.2	106.5	23.6	7.83**
Sürekli öfke	18.6	5.5	19.6	5.0	2.72
Öfke / İçte	15.1	4.1	15.3	3.7	0.09
Öfke / Dışta	14.3	4.2	14.7	3.6	0.99
Öfke / Kontrol	24.4	5.2	23.6	4.2	2.95

\*p<0.05

\*\*p<0.01

#### 5.4.3. Kazaya Karışmayı Öngören Değişkenler

Kazaya karışmayı öngören değişkenleri belirlemek için logistik regresyon analizinden yararlanılmıştır. Analize, cinsiyet, sürücülük deneyimi, yaş, alkollü araç kullanma gibi sürücü özelliklerinin yanı sıra Sürücü Davranışı Envanteri, Sürekli Öfke ve Öfke İfade Tarz Ölçeği puanları ve Sorumluluk Atfi Öyküleri puanları bağımsız değişken olarak alınmıştır. Analiz sonucunda her bir değişkenin B, SE, Z, p ve Exp(B) değerleri

Tablo 28a' da ve tüm bu bağımsız değişkenlerin bir arada kaza yapmayı öngörme oranları Tablo 28b' de verilmiştir. Logistik regresyon analizi sonuçları saldırgan sürücülük olarak isimlendirilen SDE'nin 5. Faktörü ile sürücü stresi ve hatalar olarak isimlendirilen 3. Faktörünün kazaya karışan sürücüleri anlamlı ( $p<0.01$ ) bir biçimde öngören değişkenler olduklarını göstermiştir. Diğer değişkenlerin ise, istatistiksel olarak anlamlı öngörücü olmadıkları görülmüştür. İstatistiksel olarak anlamlılığa en yakın öngörücü değişkenler ise, alkollü araba kullanma, toplam SDE puanı ve kurallara uyma ve kuralları önemseme olarak adlandırılan SDE nin 2. faktörü olmuştur. Denkleme giren tüm değişkenlerin birlikte kaza yapmayı öngörme oranı %48 olarak bulunmuştur.

Tablo 28b ye bakıldığında, gerçekte kaza yapmayan ve regresyona giren tüm değişkenlerle kaza yapmadığı öngörülen grubun 158, gerçekte kaza yapmadığı halde kaza yaptığı öngörülen grubun 41 kişiden oluştuğu görülmüştür. Buna karşılık kaza yapan ve kaza yaptığı öngörülen grup 72 ve kaza yaptığı halde kaza yapmadığı öngörülen grup ise 76 kişiden oluşmaktadır. Yani regresyona giren bağımsız değişkenler kaza yapmayan grubu öngörmeye daha başarılıdır (%79).

Tablo 28a. Kazaya Karışmayı Öngören Değişkenlerin B, SE ve Z Değerleri

Bağımsız değişkenler	$\beta$	SE	Z	p	Exp(B)
Cinsiyet	0.57	0.44	1.63	0.20	1.77
Alkollü araba kullanma	0.54	0.30	3.25	0.07	1.73
Sürücülük deneyimi	-0.61	0.39	2.39	0.12	0.53
Yaş	0.55	0.40	1.88	0.16	1.73
Atıf puanı	0.03	0.02	1.89	0.16	1.03
Öfke/içte puanı	-0.01	0.03	0.09	0.75	0.98
Öfke/dışta puanı	-0.18	0.04	0.18	0.66	0.98
Öfke/kontrol puanı	-0.03	0.03	1.05	0.30	0.96
Sürekli öfke puanı	0.01	0.03	0.35	0.55	1.01
Toplam SDE puanı	0.06	0.04	2.74	0.09	0.93
(1)Trafik kuralı ihlalleri	0.88	0.85	1.06	0.30	2.42
(2)Kurallara uyma ve önemseme	-0.86	0.51	2.82	0.09	0.42
(3)Sürücü stresi ve hatalar	1.10	0.47	5.54	0.01	3.02
(4)Aşırı kendine güven	0.49	0.38	1.70	0.19	1.64
(5)Saldırgan sürücülük	1.00	0.41	5.88	0.01	2.73
Constant	3.54	3.44	1.06	0.30	

Tablo 28b. Logitik Regresyon Analizine Alınan Değişkenlerin Kazayı Öngörme Oranları

Gerçek grup	Öngörülen grup		
	Kaza yapmayan	Kaza yapan	
Kaza yapmayan	158	41	%79
Kaza yapan	76	72	%48
			%66

#### 5.4.4. Riskli Sürücüyü Öngören Değişkenler

Hem kazaya karışan ve hem de alkollü araç kullanma, hız kurallarına uymama ve trafik ışık ve işaretlerine uymama gibi tehlikeli olarak addedilen ihlallerden dolayı trafik cezası alan sürücüler riskli sürücüler olarak değerlendirilmişlerdir. Riskli sürücülüğü öngören değişkenleri belirlemek in logistik regresyon analizinden yararlanılmıştır. Analize yine cinsiyet, yaş, alkollü araç kullanma ve sürücülük deneyimi gibi sürücü özellikleri ile Sürücü Davranışı Envanteri puanları, Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği puanları ve Sorumluluk Atfi Öyküleri puanları bağımsız değişken olarak alınmıştır. Analiz sonucunda her bir değişkenin B, SE, Z, p ve Exp(B) değerleri Tablo 29a' da ve tüm bu bağımsız değişkenlerin bir arada kaza yapmayı öngörme oranları Tablo 29b' de verilmiştir. Logistik regresyon analizi sonuçları, alkollü araba kullanma, sürücülük deneyimi, toplam SDE puanı, kurallara uyma ve önemseme olarak isimlendirilen SDE nin 2. Faktörü, sürücü stresi ve hatalar olarak isimlendirilen 3. Faktörü, aşırı kendine güven olarak isimlendirilen 4. Faktörü ve saldırgan sürücülük olarak isimlendirilen 5. Faktörünün istatistiksel olarak anlamlı biçimde öngörücü değişkenler olduklarını göstermiştir. Diğer değişkenlerin ise öngörücülük oranları istatistiksel bakımdan anlamlı değildir. Denkleme giren tüm değişkenlerin birlikte kaza yapmayı öngörme oranı %42 olarak bulunmuştur.

Tablo 29b' ye bakıldığında, gerçekte riskli olmayan ve regresyona giren tüm değişkenlerle riskli olmadığı öngörülen grubun 264, gerçekte riskli olmadığı halde riskli olarak öngörülen grubun 15 kişiden oluştuğu görülmüştür. Buna karşılık riskli olan ve riskli olduğu öngörülen grup 29 ve riskli olduğu halde riskli olmadığı öngörülen grup ise 39 kişiden oluşmaktadır. Yani kaza yapmanın öngörülmesinde olduğu gibi regresyona giren bağımsız değişkenlerin riskli olmayan grubu öngörmede daha başarılı (%94) olduğu söylenebilir.

Tablo 29a. Riskli Sürücülüğü Öngören Değişkenlerin B, SE ve Z Değerleri

Bağımlı değişkenler	$\beta$	SE	Z	p	Exp(B)
Cinsiyet	-0.26	0.62	0.17	0.67	0.77
Alkollü araba kullanma	1.18	0.41	8.11	0.00	3.27
Sürücülük deneyimi	-1.39	0.59	5.44	0.02	0.24
Yaş	-0.64	0.78	0.67	0.40	0.52
Atıf puanı	-0.03	0.03	0.76	0.38	0.97
Toplam SDE puanı	0.17	0.06	7.58	0.00	0.83
Öfke/içte puanı	0.013	0.04	0.07	0.78	1.01
Öfke/dışta puanı	-0.04	0.06	0.55	0.45	0.95
Öfke/kontrol puanı	-0.00	0.04	0.00	0.92	0.99
Sürekli öfke puanı	-0.53	0.04	1.47	0.22	1.05
(1)Trafik kuralı ihlalleri	1.90	1.29	2.16	0.14	6.74
(2)Kurallara uyma ve önemseme	-2.17	0.80	7.25	0.00	0.11
(3)Sürücü stresi ve hatalar	2.55	0.76	11.25	0.00	12.83
(4)Aşırı kendine güven	1.47	0.58	6.26	0.01	4.36
(5)Saldırgan sürücülük	2.08	0.63	10.86	0.00	8.02
Constant	11.22	5.30	4.47	0.03	

Tablo 29b. Logistik Regresyon Analizine Alınan Değişkenlerin Riskli Sürücüyü Öngörme Oranları

Gerçek grup	Öngörülen grup		
	Riskli olmayan	Riskli	
Riskli olmayan	264	15	%94
Riskli	39	29	%42
			<u>%84</u>

## TARTIŞMA VE SONUÇ

Araştırmanın temel amaçlarından biri, sapkın (beklenenden farklı) sürücü davranışlarını: kişinin kendi bildirimine dayanan bir envanterle (SDE) incelemektir. Konuyla ilgili yayınlarda niyet içeren trafik kuralı ihlalleri ile bilişsel ya da motor becerilerdeki eksiklik sonucu farkında olunmadan yapılan hataların birbirinden ayrılması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Bunun nedeni bu iki farklı tip insan hatasının kaynağının farklı olması ve önleme yolunun da farklı olacağı düşüncesidir. Bir grup araştırmacı bu amaçtan yola çıkarak, kural ihlallerini ve hataları (hatta unutkanlık ve dalgınlığa bağlı hataları) birbirinden ayırdetmeyi amaçlayan sürücü davranışı envanterleri geliştirmeye çalışmışlardır.

Yasak ve Yiğit-Işık (1997) tarafından geliştirilen ve bu çalışmada bazı maddeleri çıkartılarak kullanılan Sürücü Davranışı Envanterinin (SDE) amacı, sürücü davranışlarını daha kapsamlı bir biçimde değerlendirmektir. Envanter maddelerine uygulanan faktör analizi sonuçları da bunu destekler niteliktedir. SDE' den toplam varyansın %38.1 ini açıklayan 5 faktör elde edilmiştir. Bunlardan toplam varyansın %22.2 sini karşılayan 1. Faktör 'trafik kuralı ihlalleri', toplam varyansın % 4.9 unu karşılayan 2. Faktör 'kurallara uyma ve kuralları önemseme' olarak adlandırılmıştır. Aslında bu iki faktör birbirine çok benzerdir. Kurallara uyma ve kuralları önemseme faktörü ölçekteki ters yönlü maddelerden oluşmuştur. Toplam varyansın %4.4 ünü karşılayan 3. Faktör, 'sürücü stresi ve hatalar', toplam varyansın %3.3 ünü karşılayan 4. Faktör 'aşırı kendine güven' olarak isimlendirilmiştir. 4. Faktör daha çok alkollü araba kullanmaya ilişkin maddeleri içermekle birlikte, "Alkollü olsam bile direksiyon hakimiyetimi hiç kaybetmem" ya da "Kanunen belirlenen alkol sınırının üstüne çıkmış olsam da bulunduğum yerden eve kadar araba kullanabilirim" gibi daha çok kişinin kendi becerisine ilişkin algısını gösterdiği ve "Araba kullanırken yol üstünlüğünün bende olduğunu başkalarına hissettiririm" gibi maddeleri de içerdiği için "abartılı kendine güven" olarak adlandırılmıştır. Toplam



varyansın % 3.2 sini karşılayan 5. Faktör ise saldırgan sürücülük olarak isimlendirilmiştir. Parker ve arkadaşlarının ihlal ve hata ayrımı yapan ölçekleriyle (DBQ) kıyaslandığında, SDE’de yeterli ölçüde ihlal maddelerinin olduğu, buna karşılık hata maddelerinin geliştirilmeye ve çoğaltılmaya ihtiyacı olduğu söylenebilir. Ayrıca SDE’nin faktör analizi sonucunda birinci faktör (trafik kuralı ihlalleri) dışındaki diğer faktörlerin açıklama yüzdelerinin küçük olması ölçeğin bir diğer dezavantajıdır. Yasak ve Yiğit-Işık (1997) SDE’nin uzun formunu kullanarak yaptıkları çalışmada, üzerinde çalıştıkları örnekleme, (1) ihlal ve unutkanlık, (2) dikkatsizlik ve kontrol eksikliği, (3) aşırı kendine güven, (4) stres ve gerginlik ve (5) sürücülük benlik imajı olarak adlandırdıkları 5 faktör bulmuşlardır. Bu faktörlerin, bu çalışmada bulunan faktörlerle oldukça benzerlik gösterdiğini söyleyebiliriz.

Yayınlar incelendiğinde, sürücü davranışının bazı sosyo-demografik değişkenlerle ilişkili olduğu görülmüştür. Kadın ve erkek sürücülerin, sürücü davranışı açısından karşılaştırıldığı çalışmaların bazılarında, erkek sürücülerin daha fazla ihlal yaptıkları bulunmuştur. (Parker ve ark., 1995; Reason ve ark., 1990). Yasak ve Yiğit-Işık (1997) kadınların daha çok ihlal, unutkanlık, dikkatsizlik ve kontrol eksikliğine dayalı hatalar yaptıklarını, araba kullanırken daha çok stres ve gerginlik yaşadıklarını bulmuşlardır. Buna karşılık, erkeklerin trafik ortamında kadınlara kıyasla daha fazla aşırı güven belirttiklerini bildirmişlerdir. Bu çalışmada kadın ve erkek sürücülerin SDE ile sürücü davranışı açısından bir karşılaştırması yapılırken, ülkemizde kadın ve erkek sürücülerin eğitim durumlarının birbirlerinden farklı olduğu, her eğitim düzeyinde erkeğin araba kullandığı, buna karşın, genellikle araba kullanan kadınların iyi eğitilmiş olduğu bilgisi ışığında çalışmanın örnekleme eğitimi durumu açısından incelenmiştir. Bu eğilim bu çalışmanın örnekleminde de görülmüş, örneklemdaki kadınların %90’ından fazlasının lise ve üniversite eğitilmiş olduğu bulunmuştur. Eğitimin bir karıştırıcı değişken olmaması için sadece lise ve üniversite mezunu bireylerden elde edilen veri analiz edildiğinde, önceki çalışmaları destekler biçimde, kadınların erkeklere kıyasla daha fazla sürücü stresi yaşadıkları ve hata yaptıkları görülmüştür. Ancak önceki yayınlarla uyumsuz olarak, trafik kuralı ihlalleri, kurallara uyma ve önemseme, aşırı kendine güven ve saldırgan

sürücülük boyutlarından alınan puanlar açısından cinsiyetler arasında anlamlı bir farklılaşma bulunamamıştır.

Bu araştırmada üniversite eğitilmiş sürücülerin diğer sürücülerden daha fazla trafik kuralı ihlalleri yaptıklarını, trafikte daha fazla stres yaşadıklarını ve hatalar yaptıklarını ve sürücülük becerileri bakımından diğerlerinden daha fazla kendilerine güven duyduklarını bildirdikleri bulunmuştur. SDE' nin toplamından alınan puanlar açısından da benzer bir sonuç bulunmuştur. Bu bulgular, bu grubun gerçekten daha fazla sapkın sürücü davranışları sergilediklerini gösteriyor olabileceği gibi, bu bulguların üniversite eğitilmiş sürücülerin, kişinin kendi bildirimine dayanan bir envanterle kendilerini diğerlerine oranla daha iyi ifade etmeleriyle, daha az savunmacı bir tutum izlemeleri ve içten yanıtlar vermeleriyle açıklanması da mümkündür.

Sürücü davranışı ile yaş arasındaki ilişki incelendiğinde, gençlerin diğer yaş gruplarından daha fazla trafik kuralı ihlali yaptığı, daha fazla sürücülük stresi yaşadığı ve hata yaptığı, trafikte kendine aşırı güvendiği ve saldırgan sürücülük sergiledikleri dolayısıyla da toplam SDE puanlarının daha yüksek olduğu bulunmuştur. Ayrıca bu yaş grubundaki sürücüler kurallara daha az uydıklarını ve kuralları daha az önemstediklerini bildirmişlerdir. Konuyla ilgili yayınlar incelendiğinde benzer sonuçlarla karşılaşmıştır. Reason ve arkadaşları (1990) ve Parker ve arkadaşları (1995a), genç sürücülerin kuralları daha fazla ihlal ettiklerini bulmuşlardır. Jonah (1986) genç sürücülerin tecrübesizlikleri nedeniyle hatalar yaptıklarını ve kendi sürücülük beceri ve yeteneklerine abartılı güvendiklerini ifade etmiştir. Bu yaşlardaki gençlerin, kendilerini diğerlerine kanıtlama ya da heyecan arama nedeniyle risk alma davranışı göstermeleri beklenmektedir. Bu nedenler sonuç şaşırtıcı değildir.

Bu çalışmada, deneyimin, profesyonel sürücülüğün ve sürücülükten hoşlanmanın sürücü davranışı ile ilişkili olduğu bulunmuştur. Deneyimsiz sürücülerin deneyimlilere kıyasla trafik kurallarını daha fazla ihlal ettiklerini ve daha fazla sürücü stresi yaşayıp hata yaptıklarını belirttikleri görülmüştür. Sürücü stresi ve hataların deneyime bağlı olarak

azalması beklendiğinden bu sonuç şaşırtıcı değildir. Ancak deneyimsiz sürücülerin kuralları daha fazla ihlal etmeleri ilginç bir bulgudur. Bu grup daha genç kişilerden oluştuğu için yaş faktörünün araya girmesiyle böyle bir sonuç elde edilmiş olabilir. Beklenmedik bir başka bulgu da profesyonel sürücülerin profesyonel olmayanlara kıyasla trafik kurallarını daha az ihlal ettiklerini ve kendilerine daha az güvendiklerini bildirmeleridir. Oysa gözlemlerimiz ve yaygın kanı, mesleği sürücülük olan kişilerin aşırı güvenden ya da bütün gün bu işle uğraştıklarından kuralları daha fazla ihlal ettiği şeklindedir. Beklendiği gibi sürücülükten hoşlanmayanların daha çok stres yaşadığı ve hata yaptıkları bulunmuştur.

Araştırmanın önemli amaçlarından biri sürücü davranışı ile öfke arasındaki ilişkiyi incelemektir. Sürücülük öfkesini ölçmek için geliştirilmiş bir araç kullanılsa da, genel öfke düzeyi ile trafik kuralı ihlalleri ve saldırgan sürücülük arasında bir ilişki bulunacağı düşünülmüştür. Bu amaçla Sürücü Davranışı Envanteri ile Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği arasındaki ilişki korelasyon analizi ile incelenmiştir. Analiz sonuçları, öfke ölçeğinin açık ve dışa yönelik saldırganlıkla ilişkili alt ölçekleri ve içe yönelik öfkeyi değerlendiren alt ölçeği ile SDE'nin sapkın davranışları değerlendiren faktörleri arasında anlamlı pozitif ilişki bulunduğunu göstermiştir. Öfke ölçekleri ile SDE'nin 2. Faktörü (kurallara uyma ve önemseme) arasında beklendiği gibi çok güçlü olmasa da, anlamlı negatif bir ilişki saptanmıştır.

Daha önce yapılan benzer bir çalışmada, Lawton ve arkadaşları (1997), ihlalleri ikiye ayırarak (saldırgan ve otoyol kuralı ihlalleri) öfkeyle ilişkisini araştırmışlardır. Onlar, bu tip sapkın davranışlar, özellikle de saldırgan ihlaller ile öfke arasında korelasyon bulmuşlardır. Kızgınlığın ifadesine yönelik çalışmalarında ise, kızgınlığını dışa yönelten sürücülerin daha çok saldırgan ya da düşmanca olarak adlandırılan ihlaller yaptıklarını bulmuşlardır. Bu çalışmada farklı olarak, sapkın sürücülükle ilgili tüm boyutlar ve toplam SDE, hem içe yöneltilen, hem de dışa yöneltilen öfke ile ilişkili bulunmuştur.

Sürücü davranışı ile kazalardaki sorumluluk atfı arasındaki ilişki incelendiğinde, SDE'nin sapkın sürücü davranışlarını değerlendiren faktörlerinin hepsinin atıf puanıyla anlamlı pozitif korelasyon gösterdiği bulunmuştur. Buna karşılık, "kurallara uyma ve önemseme" faktörü atıf puanıyla negatif ilişkide bulunmuştur. Daha açık bir ifade ile, sapkın sürücü davranışını değerlendiren faktörlerden alınan puanlar yükseldikçe kazada sorumluluğu dışsal nedenlere (çevre koşullarına) atfetme eğilimi de artmaktadır. Ayrıca "kurallara uyma ve önemseme" puanı yükseldikçe sorumluluğu dışa atfetme eğiliminin azalması beklentilerimize uygun bir sonuçtur. Bu sonuç kazalarda sorumluluğu kahramana atfeden kişilerin, kazaları önlemeye yönelik kurallara daha fazla uydukları ve önem verdiklerini düşündürmektedir.

Çalışmada, kazanın sonucunun ciddiyetinin ve kazaya karışan sürücünün kurallara uyup uymamasının sürücülerin bir kazanın sorumlusuna ilişkin atıflarını nasıl etkilediği de incelenmiştir. Sonucu iyi biten, ve öykü kahramanının kurallara uyduğu kaza öykülerinde sorumluluğun daha çok dışsal nedenlere atfedildiği görülmüştür. Konuyla ilgili yayınlar incelendiğinde, bu konuda çelişkili sonuçların olduğu görülmüştür. Show ve Sulzer (1964) ve Watson (1966), kazanın sonucu ciddi (kötü) olduğunda, kişilerin sürücüye daha fazla sorumluluk atfettiklerini bulmuştur. Waster'in bu bulgulara yönelik açıklaması ise şöyledir: İnsanlar ortalama bir kazanın kendi suçları olmadan başlarına gelebileceğine inanmaya eğilimli olmalarına rağmen, büyük bir felaketin birinin başına şans eseri gelmesini korkutucu bulmaktadırlar. Bu nedenle ciddi bir kazanın sorumluluğunu aktöre yüklemekle, algılayıcı benzer bir olaya kurban olabileceği olasılığından kendini korumaktır. Bu çalışmadaki bulgular bu araştırmacıların bulguları ile tutarlıdır. Waster'in açıklamasının bu çalışma için de geçerli olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Ancak, Shaver'in (1970) ve Nogami ve Streufert'in (1983) çalışma bulguları ise, bunun tam tersine kazanın sonucunun ciddiyeti ile aktöre atfedilen sorumluluğun ters yönlü bir ilişkisinin olduğunu yani sonucu ciddi kazalarda sorumluluğun daha fazla dışsal nedenlere atfedildiğini göstermiştir.

Bu araştırmada bazı sürücü özelliklerinin kazaya karışma ile ilişkisi incelenirken, kazaya en az bir kez karıştığını söyleyen ve hiç karışmadığını bildiren denekler iki gruba ayrılmıştır. Bunun nedeni birden fazla kazaya karıştığını söyleyen deneklerin sayıca çok olması ve bu Şekilde kazaya karışma sayısının bağımlı değişken olarak alınmasının uygun olmamasıdır. Çalışmada kazaya karışma ile ilişkisi tek tek incelenen yaş, cinsiyet, eğitim, sürücülük deneyimi, alkol tüketim sıklığı, alkollü araç kullanma, profesyonel olup olmama değişkenlerinden sadece alkollü araç kullanma değişkeni kazaya karışma ile anlamlı bir ilişki göstermiş, alkollü araç kullanan sürücülerin kazaya daha fazla karıştığı bulunmuştur. Trafik kazalarında alkolün rolünü araştıran pek çok çalışma, aynı Şekilde alkollü araba kullanmanın trafik kazalarının muhtemel sebebi olduğu sonucuna varılmıştır (Arnett, 1990; Selzer ve Vinokur, 1974).

Bunun yanı sıra, sürücülük deneyimi kazaya karışma ile istatistiksel olarak anlamlılığa çok yakın bir ilişki göstermiş, istatistiksel olarak anlamlı olmamakla birlikte, 10 yıldan fazla süredir araba kullanan sürücülerin kazaya daha az karıştığları bulunmuştur.

SDE nin boyutlarından ve toplamından alınan puanların kazaya karışma ile ilişkili olduğu, ST ve SA puanları açısından ise bir farklılaşmanın görülmediği bulunmuştur. Daha açık bir ifade ile kazaya karışan sürücülerin daha fazla trafik kuralı ihlali yaptıklarını, daha fazla sürücü stresi yaşadıklarını ve hata yaptıklarını, sürücülük becerileri açısından kendilerine aşını güvendiklerini ve daha saldırgan sürücü davranışları sergilediklerini, buna karşın kurallara daha az uyduklarını ve kuralları daha az önemsediklerini bildirdikleri görülmüştür. Yani Sürücü Davranışı Envanteri (SDE) kazaya karışan ve karışmayan sürücüleri birbirinden ayırt edebilmiştir.

Bu çalışmanın ana amacı temel değişkenler (sürücü davranışı, öfke, sorumluluk atfi) ve bazı sürücü özelliklerini ( yaş, cinsiyet gibi) içeren onbeş bağımsız değişkenin kazaya daha çok karışan sürücüyü öngörmedeki değerini incelemektir. Bu amaçla yapılan regresyon analizi sonucunda çok sayıda değişken içinden yalnızca üçünün kazaya karışan

sürücüyü öngördüğü bulunmuştur. Bunlar: Alkollü araba kullanma, saldırgan sürücülük ve sürücülük stresi ve hatalardır. Tüm değişkenlerin bir arada kazaya karışan kişileri öngörme oranları % 48 olarak bulunmuştur. Buna karşılık bu değişkenler kazaya karışmayan kişileri öngörmeye daha başarılı oldukları (%79) görülmüştür.

Bir kişinin kazaya karışması ile sürücülük davranışları arasında her zaman ilişki olmayabilir. Çünkü çok tehlikeli ve dikkatsizce araba kullanan birisi şans eseri hiç kazaya karışmamış ya da güvenli araba kullanan birisi şanssızlıklar sonucu veya kendi hatası olmadan kazaya karışmış olabilir. Kazaya yatkınlığı incelerken kazaya karışmayı kriter almanın böyle sakıncaları olabilir. Bu noktadan hareketle, bu araştırmada kazaya yatkınlık bir başka kriter açısından incelenmek istenmiştir. Bu da kişinin tehlikeli addedilen trafik kurallarına uymama nedeniyle aldığı cezalardır. Bu cezalar alkollü araç kullanmayı, hız kurallarına ve trafik ışık ve işaretlerine uymayı içermektedir. Hem tehlikeli addedilen bu kurallara uymadığı için ceza alan, hem de kazaya karışmış sürücüler riskli sürücüler (kazaya yatkın) olarak adlandırılmıştır. Bu bağlamda yukarıda sözü edilen onbeş bağımsız değişken riskli sürücüyü öngören değişkenleri saptamak amacıyla logistik regresyon analizine sokulmuştur.

Analiz sonucunda riskli sürücüyü anlamlı bir biçimde öngören altı değişken saptanmıştır. Bunlar: Alkollü araba kullanma, sürücülük deneyiminin az olması, kurallara daha az uyma ve az önemseme, sürücülük becerisine aşırı güven, sürücülük stresi ve hata yapma ve toplam SDE puanının yüksek olmasıdır. Tüm bu değişkenlerin riskli sürücüyü öngörme oranı (%42) olarak bulunmuştur. Kazaya karışmayan sürücülerini öngörmeye olduğu gibi bu değişkenler, riskli olmayan sürücüyü ayırt etmede daha başarılı (%94) olmuşlardır. Riskli sürücüyü öngörmeye trafik kuralı ihlalleri faktörünün anlamlı bir öngörücü değeri yoktur. Buna karşılık, aslında ters yönlü olarak kural ihlalleri maddelerini içeren "trafik kurallarına uyma ve önemseme" nin, anlamlı bir öngörücü değişken olması ilginçtir.



## ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

### VE

## ÖNERİLER

Bu araştırmada Sürücü Davranışı Envanterinin (SDE) sapkın sürücü davranışları arasında yaptığı ayırım incelenmiştir. Araştırmanın bulguları SDE'nde trafik kuralı ihlali maddelerinin oldukça fazla olduğunu, buna karşılık sürücülerin hatalarını değerlendiren maddelerin sınırlı olduğunu göstermiştir. Literatürde geniş bir biçimde yer alan hata ve ihlal ayırımını daha ayrıntılı olarak incelemek için SDE'nin hata ile ilgili maddelerinin artırılmasında fayda vardır. İncelenen yayınlar ve gözlemlerimiz doğrultusunda, saldırganlığın trafikteki sapkın davranışlar ile ilişkili olduğu bilinmektedir. Konunun önemi nedeniyle, bu sürücü özelliğinin, SDE'ndeki saldırgan sürücülük ile ilgili maddelerin artırılarak incelenmesi de yerinde olacaktır.

Ayrıca saldırganlık ile ilişkili olacağı beklediği öfke ölçeğinin, sürücülükle ilgili öfkeyi ölçmemesi çalışmanın bir sınırlılığıdır. Sürücülük öfkesi, özellikle de öfkenin dışavurumu, farklı bir özelliktir. Bu nedenle, sürücülükteki öfke ve öfke dışavurumunu ölçen bir ölçeğin geliştirilmesi ve bu ölçeğin kullanıldığı benzer bir çalışmanın yapılmasının, öfkenin, sürücü davranışlarıyla ve kazaya karışma ile ilişkisine açıklık getireceği düşünülmektedir.

Bu araştırmada, ilk kez bu çalışmada kullanılan Sorumluluk Atfı Öykülerinin bir ön çalışmasının yapıldığı söylenebilir. Bu çalışmadaki Sorumluluk Atfı Öyküleri, her biri ayrı manipülasyonları (sonucun ciddiyeti ve kahramanın kurallara uyması) yansıtan öykülerdir. Çalışmada, manipülasyonların sorumluluk atfını etkilediği bulunmuştur. Ancak sürücülerdeki sorumluluk atfını, her bir manipülasyonu yansıtan daha fazla sayıda öyküyle incelemenin daha güvenilir sonuçlar vereceği düşünülmektedir.

Son olarak, araştırma, kişilerin kendi bildirimlerine dayalı (self-report) ölçeklerin kullanıldığı, bütün araştırmalarda olduğu gibi, bazı deneklerin kendilerini olduklarından daha iyi gösterme girişimlerini kontrol edememiştir. Araştırmada incelenen sürücü özelliklerinin gözlem ile incelendiği ve alınan trafik cezaları ve yapılan kazalar hakkında bilginin trafik kayıtlarıyla elde edildiği bir çalışma daha güvenilir sonuçlar verecektir.





## KAYNAKÇA

Arnett, C. (1990). Drunk driving, sensation seeking and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, 11(6), 541-546

Arthur, W., Jr & Doverspike, D.(1992). Locus of control and auditory selective attentions as predictors of driving accident involvement: A comparative Longitudinal investigation. *Journal of Safety Research*, 23, 73-80.

Baltaş, A. ve Baltaş, Z. (1987). Stres ve başa çıkma yolları. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Baxter, J.S., Macrae, C.N., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G. & Parker, D. (1990). Attributional Biases and Driver Behaviour. *Social Behaviour*, 5, 000-000.

Blockey, P.N.,& Hartley, L.R. (1995). Aberrant driving behaviour: Errors and violations. *Ergonomics*, 38, 1759-1771.

Blum, R. (1987). Comtemporary threats to adolescent health in the united states. *Journal of the American Medical Association*, 257, 3390-1195. Aktaran. Lore, R. K & Schultz, L.A (1993). Control of Human Aggression a comperative Perspective. *American Psychologist*, 48(1), 16-25.

Brehmer, B. (1990). Variable errors set a limit to adaptation. *Ergonomics*, 33 (10/11), 1231-1239.

Burger, J.M. (1981). Motivational biases in the attribution of responsibility for an accident. A meta-analysis of the defensive attribution hypothesises. *Psychological Bulletin*, 90, 496-512. Aktaran. Wilson, .J. & Johan, B.A. (1988). Assignment of responsibility and penalties for an impaired driving incident. *Journal of Applied Social Psychology*, 18 (7), 564-583.

Cornell, D.G., Peterson, C.S. & Richards, H. (1999). Anger as a predictor of aggression among incarcerated adolescents. *Journal of Counsulting and Clinical Psychology*, 67(1) 108-11

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

Çam, O. ve Baysal, A. (1996). Ruh sağlığı alanında çalışan kişilerin öfke ifadeleri. IX. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları. 18-20 Eylül Boğaziçi Üniversitesi. İstanbul: Türk Psikologlar Derneği Yayınları 463-479.

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

Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., Thwaites, G.A., Lynch, R.S., Baker, D.A., Stark, R.S., Thacker, S. & Cox, L.E. (1996). State-trait Anger Theory and the utility of the trait anger scale. *Journal of Counseling Psychology*, 33(2) 131-148.

Ege, R. (1999). Türkiye'nin trafik sorunları. Türkiye trafik kazaları vakfı broşürü.

Elander, j., West, R. & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279 –279.

Evans, G.W. Palsane, M., N. & Carrere, S. (1987). Type A behavior and occupational stress. A cross-cultural study of blue-collar workers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 1002-1007. Aktaran. Wilde, G.J.S. (1994). Target Risk. PDE Publication.

Felsten, G. & Hill, V. (1999). Aggression Questionnaire hostility scale predicts anger in response to mistreatment. *Behaviour Research and Therapy*, 37, 87-97.

Forgas, J.P. (1981). Responsibility attribution by groups and individuals: The effects of the interaction episode. *European Journal of Social Psychology*, 11, 87-99.

French, D.J. West, J. Elander, J. & Wilding, M. (1993). Decision-making style, driving style and self report involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36(6), 627-644.

Furnham, A. & Saipe, J. (1993) Personality correlates of convicted drivers. *Personality and individual differences*, 14(2) 329-336.

Goldstein, L.G. & Mosel, J.N (1958). A factor study of driver aggression. *Highway Research Board Bulletin*, 172, 9-79. Aktaran. Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A.I., Davies, D.R. & Debney, L.M (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32 (6), 585-602.

Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A.I., Daviers, D.R. & Debney, L.M. (1989). Dimensions of Driver Stress. *Ergonomics*, 32(6), 585-602.

Gürşimşek, I. (1991). Düşmanlık ve saldırganlık. N. Bilgin (Ed.). Sosyal Psikolojiye Giriş. İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, 242-270.

Hemenway, D. & Solnick, S.j. (1993). Fuzy dice, dream cars and indecent gestures: Correlates of driver behaviour? *Accident Analysis and Prevention*, 25(2), 161-170.

Jonah, B.A. (1986). Accident risk and risk taking behavior among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 225-271.

Kozcu, Ş. (1985). Saldırganlığın kuramsal analizi. *Seminer 4*, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, 171-181.

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.

Lawton, R. Parker, D. & Stradling, S.G. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249-262.

Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258-1276.

Leblebici, E.Ç. (1991). Günlük hayat olaylarına ilişkin atıfların incelenmesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü, İzmir.

Lore, R.K. & Schultz, L.A. (1993). Control of Human Aggression a Comperative Perspective. *American Psychologist*, 48(1), 16-25.

Magnavita, N. Norda, N. Sani, L. Carbone, A. Delorenzo, G. & Sacco, A. (1997). Type a behaviour pattern and traffic accidents. *British Journal of Medicine and Psychology* 70(1), 103-107.

Matthews, G., Desmond, P.A., Joyner, L., Carcary, B. & Gilliland, K. (1997). A Copenhensive questionnaire measure of driver stress and affect. Rothengatter, T. & Vaya, E. C. (Eds.). *Traffic and transport psychology: Theory and application*. Oxford: Pergamon.

Matthews, G., Dorn, L. & Glendon, A.I. (1991). Personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences*, 12, 535-549.

Mayono-Diaz, E. (1997). Evaluation of traffic violation behaviors and the causal attribution of accidents in Chile. *Environment and Behavior*, 29(2), 264-282.

Mc Killip, J. & Posavac, E.J. (1975). Judgements of responsibility for an accident. *Journal of Personality*, 43, 248-265. Aktaran, Wilson, R.J. & Jonah, B.A. (1988). Assignment of responsibility and penalties for an impaired driving incident. *Journal of Applied Social Psychology* 18 (7) 564-583.

Me Guire, F.L. (1972). A study of methodological and psychosocial variables in accident research. *JSAS Catalogue of Selected Documents in Psychology*. Ms. No: 195. Aktaran, West, R., Elander, J., & French, D. (1993). Mild social deviance, type-A behaviour pattern and decision making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, 84, 207-219.

Montag, I. & Comrey, A.L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72, 339-343.

Murray, E.J. (1985). Coping and anger. Field, J.M, McCable, P.M. & Schneiderman (Eds.) *Stress and coping*. Lawrence Erlbaum Associates. 243-261.

Nogami, G.Y. & Streufert, S. (1983). The dimensionality of attributions of causality and responsibility for an accident. *European Journal of Social Psychology*, 13, 433-436.

Nye, R.D. (1996). *Three Psychologies: Perspectives from Freud, Skinner, Rogers*. Brooks/Cole Publishing Company, Pacific Grove, California.

Özer, A.K. (1982). Evaluation of the emotional and cognitive reactions of individuals who differ in trait anxiety and trait anger. Yayınlanmamış doktora tezi, Department of Psychology University of South Florida

Özer, A.K. (1994a). Sürekli Öfke (SL-Öfke) ve Öfke İfade Tarzı (Öfke-Tarz) ölçekleri ön çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 9(31), 26-35.

Özer, A.K. (1994b). Öfke, kaygı, depresyon eğilimlerinin bilişsel alt yapısıyla ilgili bir çalışma. *Türk Psikoloji Dergisi*, 9(31), 12-25.

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

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

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

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

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

Rose. M.I. (1987). Type a behaviour pattern: A concept revisited. *CMAJ*. 11. 136(4), 345-350

Rothengatter, T. (1997). Errors and violations as factors in accident causation. Rothengatter, T. & Vaya, E. C. (Eds.). *Traffic and transport psychology: Theory and application*. Oxford: Pergamon.

Savaşır, I. ve Şahin, N.H. (Ed.) (1997). Bilişsel davranışçı terapilerde değerlendirme: Sık kullanılan ölçekler. Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları, 71-78.

Schmidt, L. (1985). Fragebogen zur Erfassung verschiedener Risikobereit schaftsfaktoren (FRF). Aktaran. Yasak, Y ve Yiğit-Işık, İ. (1997, October). Driver behaviour

profile in Turkey: Relationship between driver behaviour and risk taking. Driver Improvement 6. Internationaler Workshop, Berlin, Germany.

Selzer, M.L. & Vinokur, A. (1974). Life events, subjective stress, and traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 31(8), 903-906.

Selzer, M.L., Payne, C.E. & Westervelt, F.H. (1967). Automobile accidents as an expression of psychopathology in an alcoholic population. *Q.J. Stud. Alcohol*, 28, 505-516. Aktaran. Tsuang, M.T., Boor, M. & Fleming, J.A., (1985). Psychiatric aspects of traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 142 (9), 538-546.

Shav, M.E. & Sulzer, J.L. (1964). An empirical test of Heider's levels of attribution of responsibility. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 69, 39-46. Aktaran. Nogami, 4. & Streufert, S. (1983). The dimensionality of attributions of causality and responsibility for an accident. *European Journal of Social Psychology*, 13, 433-436.

Shaver, K.G. (1970). Defensive attribution: Effects of severity and relevance on the responsibility assigned for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, 14, 101-113. Aktaran. Wilson, R.J. & Johan, B.A. (1988). Assignment of responsibility and penalties for an impaired driving incident. *Journal of Applied Social Psychology*, 18 (7), 564-583.

Signori, S. & Bowman, R. (1974). On the study of personality factors in research on driving behavior. *Perceptual and Motor Skills*, 38, 1067-1076. Aktaran. Sümer, N. (1997). Trafik kazalarında kişilik faktörleri. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7, 61-66.

Stokals, D. & Schopler, J. (1973). Reactions to victims under situational detachment; The effect of responsibility, severity and expected future interaction, *Journal of Personality and Social Psychology*, 25, 194-209. Aktaran. Nogami, 4. &

Streufert, S. (1983). The dimensionality of attributions of causality and responsibility for an accident. *European Journal of Social Psychology*, 13, 433-436.

Sümer, N.(1997). Trafik kazalarında kişilik faktörleri . *Türk Psikoloji Bülteni*, 7, 61-66.

Şahin, N. H. (1994). Stres nedir? Ne değildir?. N. H Şahin,. ( Ed.). Stresle başa çıkma: Olumlu bir yaklaşım. Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları, 1-16.

Tillmann, W.A. & Hobbs, G.E. (1949). The accident-prone automobile drivers: A study of psychiatric and social background. Aktaran. Tsuang, M.T., Boor, M. & Fleming, J.A. (1985). Psychiatric aspects of traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 142, 538-546.

Tsuang, M. T., Boor,M& Fleming , J.A.(1985) Psychiatric aspectsof traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 142(9), 538-546.

Underwood, G., Chapman, P., Wright. S. & Crundall, D.(1997). Estimating accident liability. Rothengatter, T. & Vaya, E. C. (Eds.). Traffic and transport psychology: Theory and application. Oxford: Pergamon.

Walster, E. (1966). Assignment of responsibility for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, 3, 73-79. Aktaran. Wilson. R.J. & Johan, B.A. (1988). Assignment of responsibility and penalties for an impaired driving incident. *Journal of Applied Social Psychology*, 18 (7), 564-583.

Weiner, B. (1980). A cognitive (attribution)- emotion-action model of motivated behavior: An analysis of judgments of help-giving. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39(2), 186-200.

West, R.,Elander, J.&French, D. (1993). Mild social deviance,type-A behaviour pattern and decision – making style as predictors of self- reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psycholog*, 84, 207-219.

Wilde, G.J.S. (1994). Target Risk. PDE Publication.

Wilson, R.J. & Jonah, B.A. (1988). Assignment of responsibility and penalties for an impaired driving incident. *Journal of Applied Social Psychology*, 18(7), 564-583.

Yasak, Y. ve Yiğit-Işık, İ. (1997, October). Driver behaviour profile in Turkey: Relationship between driver behaviour and risk taking. Driver Improvement 6. Internationaler Workshop, Berlin, Germany.

Yiğit-Işık, İ. (1996). Türkiye'deki trafik kazalarına bir yorum: Otobüs ve kamyon şoförlerinin mesafe ve hız algılama yetenekleri arasındaki fark. *Türk Psikoloji Bülteni*, 2(5), 56-73.





Aşağıda kişilerin araba kullanırken yaptıkları davranışları tanımlayan ifadeler bulunmaktadır. Lütfen aşağıdaki ifadeleri dikkatle okuyup, bu ifadelerin size ne kadar uygun olduğunu (sizin davranışlarınızı ne kadar tanımladığını) ifadenin yanındaki ölçekte (örneğin olduğu gibi) işaretleyiniz. Doğru ya da yanlış cevap yoktur. Sizden istenen, yapmak istediklerinizi değil gerçekten yaptıklarınızı yansıtacak cevaplar vermenizdir.

ÖRNEK: 21- Trafik kurallarına uyarım. 1 2 3 4 5

### EK -1

### Sürücü Davranışı Envanteri

	Hız uygun değil	Pek uygun	Biraz uygun	Oklaka uygun	Çok uygun
1- Trafik ışıklarında durduğumda, biran önce kalkabilmek için sarı ışık yandığı anda gazı basarım.	1	2	3	4	5
2- Acelem olduğunda her zamankine göre daha kötü araba kullanırım.	1	2	3	4	5
3- Çok sıkıldığımda emniyet kemeri çıkarırım.	1	2	3	4	5
4- Araba kullanırken radyomun sesini çok açarım.	1	2	3	4	5
5- Araba kullanırken yol üstünlüğünün bende olduğunu başkalarına hissettirim.	1	2	3	4	5
6- Aşırı hız yaptığım yollardaki trafik işaretlerine, diğer yollara kıyasla daha az dikkat ederim.	1	2	3	4	5
7- Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığım zaman varırım.	1	2	3	4	5
8- Acelem olduğunda trafik kurallarına uymayabilirim.	1	2	3	4	5
9- Trafikte önüme başkasının geçmemesi için elimden geleni yaparım.	1	2	3	4	5
10- Araba kullanmak beni huzursuz eder.	1	2	3	4	5
11- Araba kullanmak beni zorlamaz.	1	2	3	4	5
12- Diğer sürücüler beni sık sık farlarını yakarak ya da korna çalarak uyarırlar.	1	2	3	4	5
13- İki araç arasında kurallarla belirlenen mesafeyi korumak bence gereksizdir.	1	2	3	4	5
14- Fırsat bulduğumda hız limitinin üzerine çıkarırım.	1	2	3	4	5
15- Araba kullanırken hangi yollardan geçtiğimi hatırlayamadığım zamanlar olmuştur.	1	2	3	4	5
16- Kendimi diğer sürücülerden daha yetenekli görürüm.	1	2	3	4	5
17- Araç kullanırken önümdeki ile aramda kurallara uygun bir mesafe bırakırım.	1	2	3	4	5
18- Araç kullanırken zihnim başka şeylerle meşgulse, trafikte olan biteni daha geç fark ederim.	1	2	3	4	5
19- Emniyet kemeri hayatı bir önem taşıdığına inanıyorum.	1	2	3	4	5

Hiç uygun değil  
Pek uygun değil  
Biraz uygun  
Oldukça uygun  
Çok uygun

20- Acelem olduğunda trafik kurallarını ihlal ederim.	1	2	3	4	5
21- Trafik kurallarına uyarım.	1	2	3	4	5
22- Araba kullanırken kendimi gayet iyi ve huzurlu hissederim.	1	2	3	4	5
23- Sinyal lambalarını kullanmayı ihmal etmem.	1	2	3	4	5
24- Hız sınırlamalarına tamamiyle uyarım.	1	2	3	4	5
25- Önümdeki sürücü diğer araç ile arasında çok mesafe bırakırsa uyarırım.	1	2	3	4	5
26- Trafik ışıklarında yeşili yakalayabilmek için bazı yerlerde hız sınırlamasının üzerine çıkabilirim.	1	2	3	4	5
27- Herkes benim gibi araba kullanıyıcı hiç trafik kazası olmazdı.	1	2	3	4	5
28- Uzun süre araba kullandığımda, yorulduğumu hissetsem bile mola vermeye gerek duymam.	1	2	3	4	5
29- Uzun farlanımı karşıdan araba geldiğini gördüğüm anda söndürürüm.	1	2	3	4	5
30- Kırmızı ışığa yakalanmamak için, sarı ışıkta geçerim.	1	2	3	4	5
31- Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.	1	2	3	4	5
32- Arabamın bakımını düzenli olarak yaptırım.	1	2	3	4	5
33- Sınırı olduğumda daha fazla hata yaparım.	1	2	3	4	5
34- Bir kaç kadeh bir şey içtikten sonra daha iyi bir sürücü olurum.	1	2	3	4	5
35- "A" istikametine gitmeyi planlarken, "B" daha sık kullandığım bir yol olduğu için, kendimi "B" istikametine giderken bulurum.	1	2	3	4	5
36- Kırmızı ışık yansa da şansımı deneyip geçerim.	1	2	3	4	5
37- Bana yol vermesi için ya da daha hızlı gitmesi için öndeki araca iyice yaklaşırım veya selektör yakarım.	1	2	3	4	5
38- Dikkatimin dağıldığını fark ettiğimde mola veririm.	1	2	3	4	5
39- Tehlike yaratmayacağına düşündüğüm durumlarda trafik kurallarına uymam.	1	2	3	4	5
40- Acelem olduğunda daha fazla hata yaparım.	1	2	3	4	5
41- Sol şeritte yavaş seyreden bir araçla karşılaşıncsa, sağ tarafa geçmeye çalışırım.	1	2	3	4	5
42- İçkili olduğum zamanlarda, eve taksiyle dönmeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
43- Hız limitine uyup uymadığımı kontrol etmeyi ihmal etmem.	1	2	3	4	5
44- Diğer sürücülerin araba kullanma şekilleri beni kızdırır.	1	2	3	4	5
45- Tali yoldan çıkarken, anayoldan gelen aracı kılıpayı geçerek caddeye çıktığım olmuştur.	1	2	3	4	5

Hiç uygun değil  
Pek uygun değil  
Biraz uygun  
Uygun  
Oluksa uygun  
Çok uygun

46- Kanunen belirlenen alkol sınırının üstüne çıkmış olsam da bulunduğum yerden eve kadar araba kullanabilirim.	1	2	3	4	5
47- Sollarken karşıdan gelen aracın hızını iyi tahmin ederim.	1	2	3	4	5
48- Boş bir yolda kurallara uygun araba kullanmak bana saçma gelir.	1	2	3	4	5
49- Tek yön olduğu belirtilen bir yola bana uygun geldiği için ters yönden girerim.	1	2	3	4	5
50- Bir yandan araba kullanıp bir yandan da haritaya bakabilir, kaset ya da radyo kanalını değiştirmeye çalışabilirim.	1	2	3	4	5
51- Diğer araçlarla yarışırım.	1	2	3	4	5
52- Arabamı genelde başkalarından daha hızlı kullanırım.	1	2	3	4	5
53- Alkollü olsam bile direksiyon hakimiyetimi hiç kaybetmem.	1	2	3	4	5
54- Trafik kurallarını emniyet açısından önemli bulurum.	1	2	3	4	5
55- Sinirli olduğumda trafik kurallarını ihlal ederim.	1	2	3	4	5
56- Yeşil ışık yandığında ilk kalkan kişi ben olmaya çalışırım.	1	2	3	4	5

## SÜREKLİ ÖFKE VE ÖFKE TARZ ÖLÇEĞİ (SÖÖTÖ)

### EK-2

Aşağıda kişilerin kendilerini ait duygularını anlatırken kullandıkları bir takım ifadeler verilmiştir. Her ifadeyi okuyun, sonra da **genel** olarak nasıl hissettiğinizi düşünün ve ifadelerin sağ tarafındaki sayılar arasında sizi en iyi tanımlayanı seçerek işaretleyin. Doğru ya da yanlış cevap yoktur. Herhangi bir ifadenin üzerinde fazla zaman sarfetmeksizin, **genel** olarak nasıl hissettiğinizi gösteren cevabı işaretleyin.

	<i>Size ne kadar uygun?</i>			
	<b>Hiç</b>	<b>Biraz</b>	<b>Oldukça</b>	<b>Tümüyle</b>
1-Çabuk parlarım.	1	2	3	4
2-Kızgın mizaçlıyım.	1	2	3	4
3-Öfkesi burnunda bir insanım.	1	2	3	4
4-Başkalarının hataları yaptığım işi yavaşlatınca kızarım.	1	2	3	4
5-Yaptığım iyi bir işten sonra takdir edilmemek canımı sıkar.	1	2	3	4
6-Öfkelenince kontrolümü kaybederim.	1	2	3	4
7-Öfkelenince ağzıma geleni söylerim.	1	2	3	4
8-Başkalarının önünde eleştirilmek beni çok hiddetlendirir.	1	2	3	4
9-Engellendiğimde içimden birilerine vurmak gelir.	1	2	3	4
10-Yaptığım iyi bir iş kötü değerlendirildiğinde çılgına dönerim.	1	2	3	4

Herkes zaman zaman kızgınlık veya öfke duyabilir. Ancak, kişilerin öfke duygularıyla ilgili tepkileri farklıdır. Aşağıda, kişilerin öfke ve kızgınlık tepkilerini tanımlarken kullandıkları ifadeleri göreceksiniz. Her bir ifadeyi okuyun ve öfke ve kızgınlık duyduğunuzda genelde ne yaptığınızı düşünerek o ifadenin yanında sizi en iyi tanımlayan sayıyı işaretleyin. Doğru veya yanlış yanıt yoktur. Herhangi bir ifadenin üzerinde fazla zaman sarfetmeyin.

### ÖFKELENDİĞİMDE VEYA KIZDIĞIMDA...

	<i>Size ne kadar uygun?</i>			
	Hiç	Biraz	Oldukça	Tümüyle
11-Öfkemi kontrol ederim.	1	2	3	4
12-Kızgınlığımı gösteririm.	1	2	3	4
13-Öfkemi içime atarım.	1	2	3	4
14-Başkalarına karşı sabırlıyım.	1	2	3	4
15-Somurtur ya da surat asarım.	1	2	3	4
16-İnsanlardan uzak dururum.	1	2	3	4
17-Başkalarına iğneli sözler söylerim.	1	2	3	4
18-Soğukkanlılığımı korurum.	1	2	3	4
19-Kapıları çarpmak gibi şeyler yaparım.	1	2	3	4
20-İçin için köpürürüm ama göstermem.	1	2	3	4

### ÖFKELENDİĞİMDE VEYA KIZDIĞIMDA...

	<i>Size ne kadar uygun?</i>			
	Hiç	Biraz	Oldukça	Tümüyle
21-Davranışlarımı kontrol ederim.	1	2	3	4
22-Başkalarıyla tartışırım.	1	2	3	4
23-İçimde kimseye söyleyemediğim kinler beslerim.	1	2	3	4
24-Beni çileden çıkararak her neyse saldırırım.	1	2	3	4
25-Öfkem kontrolden çıkmadan kendimi durdurabilirim.	1	2	3	4
26-Gizliden gizliye insanları epeyce eleştiririm.	1	2	3	4
27-Belli ettiğimden daha öfkeliyimdir.	1	2	3	4

## ÖFKELENDİĞİMDE VEYA KIZDIĞIMDA...

	<i>Size ne kadar uygun?</i>			
	<b>Hiç</b>	<b>Biraz</b>	<b>Oldukça</b>	<b>Tümüyle</b>
	1	2	3	4
28-Çoğu kimseye kıyasla daha çabuk sakinleşirim.	1	2	3	4
29-Kötü şeyler söylerim.	1	2	3	4
30-Hoşgörülü ve anlayışlı olmaya çalışırım.	1	2	3	4
31-İçimden insanların farkettiğinden daha fazla sinirlenirim.	1	2	3	4
32-Sinirlerime hakim olamam.	1	2	3	4
33-Beni sınırlendirene ne hissettiğimi söylerim.	1	2	3	4
34-Kızgınlık duygularımı kontrol ederim.	1	2	3	4



## SORUMLULUK ATFI ÖYKÜLERİ

EK-3

Aşağıda değişik kazaların yer aldığı 4 olay verilmiştir. Lütfen aşağıdaki olayları dikkatle okuyup, her bir olaydan sonraki soruları, sizce uygun olan sayıyı işaretleyerek yanıtlayın. Doğru ya da yanlış yanıt yoktur. Sizden istenen konuyla ilgili samimi düşüncenizi belirtmenizdir.

**ÖRNEK: -Bu kazadan X ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

1-Ali yağışlı bir havada , şehirlerarası bir yolda, otomobiller için azami hız sınırı olan 90 km/saati geçmemeye özen göstererek gitmektedir. Karşısına çıkan keskin bir virajda direksiyon hakimiyetini kaybeder ve Ali'nin arabası karşı şeritten gelen bir başka araca çarpar. Kazada karşı araç sürücüsü ve 2 yolcusu ölür. Ali ise ağır yaralanır.

**a)Bu kazadan Ali ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

**b)Bu kazadan yağmur ve viraj ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

2-Bekir otomobiliyle işe gitmektedir. Biraz geç kaldığı için acele etmekte ve öndeki aracı çok yakından takip etmektedir. Öndeki araç önüne bir çukur çıktığı için aniden durunca Bekir de frene basar ancak öndeki araca çarpmayı engelleyemez. Her iki araçta da hasar olur; sürücüler kazayı yara almadan atlattılar.

**a)Bu kazadan Bekir ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

**b)Bu kazadan yoldaki çukur ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

3-Cemil şehirler arası yolda nakliyecilik yapmaktadır . Hiç mola vermeksizin 5 saattir yoldadır ve yorgundur. Dikkatinin giderek dağıldığını farkeder fakat bir an önce gideceği yere varmak düşüncesiyle yola devam eder. Bu nedenle yolda onarım çalışması olduğunu gösteren levhayı farketmeyerek ilerler. Çalışan işçileri gördüğünde ani bir fren yapar, ancak yolun makinelerden akan yağ nedeniyle kaygan olması sonucu, Cemil'in aracı işçilerin üzerine devrilir. Kazada 2 işçi ölür, 1 işçi ve Cemil ağır yaralanır.

**a)Bu kazadan Cemil ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

**b)Bu kazadan makinelerden akan yağ ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

4-Dursun otobüsle şehirlerarası bir yolda seyretmektedir. Kar yağışı başladığında durup aracın patinaj zincirlerini takar ve yola devam eder. Önüne çıkan bir yokuştan inerken aracı yavaşlatamaz ve büyükçe bir ağaca çarparak durabilir. Dursun ve yolcular kazayı sıyrık bile almadan atlattılar sadece otobüsün ön kısmı hasar görür.

**a)Bu kazadan Dursun ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5

**b)Bu kazadan hava koşulları ve yokuş ne ölçüde sorumludur?**

tamamen	büyük oranda	kararsızım	biraz	hiç
1	2	3	4	5



## BİREYSEL BİLGİ FORMU

EK-4

**Bu araştırma genel olarak sürücülerin davranış özelliklerinin incelemek için hazırlanmıştır. Lütfen tüm soruları dikkatle okuyup size en uygun cevabı işaretleyin (yazın). Doğru ya da yanlış cevap yoktur. Sizi en iyi tanımlayan cevap vardır.**

**UNUTMAYINIZ Kİ, araştırmanın amacı sizi kişisel olarak değerlendirmek ya da yargılamak değil, genel olarak sürücülerin davranış özelliklerini incelemektir. Bu nedenle lütfen yapmak istediklerinizi değil, yaptıklarınızı ve samimi düşüncelerinizi gösteren cevaplar veriniz. İsim yazmanıza gerek yoktur.**

### ARAŞTIRMAYA KATILDIĞINIZ İÇİN TEŞEKKÜRLER...

1-Yaşınız:.....

2-Cinsiyetiniz: a)K b)E

3-Eğitim Durumunuz nedir?

- a)İlkokul
- b)Ortaokul
- c)Lise
- d)Yüksekokul-Üniversite

4- Mesleğiniz:.....

5- Medeni Durumunuz nedir?

- a)Evli
- b)Bekar
- c)Dul (boşanmış)

6-Sizce ailenizin gelir durumu nasıldır?

- a)Az gelimli
- b)Orta gelimli
- c)İyi gelimli

7-Kaç yıldır ehliyet sahibisiniz?

- a)1 yıldan daha az süredir
- b)1-5 yıl arası
- c)6-10 yıl arası
- d)10 yıldan fazla

8-Kaç yıldır araba kullanıyorsunuz?

- a)1 yıldan daha az süredir
- b)1-5 yıl arası
- c)6-10 yıl arası
- d)10 yıldan fazla

9-Kullandığımız araç tipi nedir?

- a)Özel oto
- b)Taksi
- c)Minibüs
- d)Otobüs
- e)Kamyonet
- f)Kamyon
- g)Tır
- h)Traktör
- i)Arazi taşıtı
- j)İş makinesi

10-Kullandığınız araç size mi ait?

- a)Bana ait
- b)Bana ait değil, şoförüm
- c)Şoför olarak çalışıyorum, aynı zamanda bana ait bir aracı da kullanıyorum.

11-Geçiminizi şoförlükle mi sağlıyorsunuz?(Profösyonel sürücü müsünüz?)

- a)Evet
- b)Hayır

12-Ehliyet tipiniz:.....

13-Ayda ortalama kaç km. araba kullanıyorsunuz?.....

14-Bunun ne kadarı şehir içi, ne kadarı şehir dışı?

Şehir içi:.....

Şehir dışı:.....

15-Genellikle günün hangi zamanı daha çok araba kullanıyorsunuz?

- a)Gündüz
- b)Gece
- c)Gece ve gündüz eşit miktarda

16-Alkol kullanma sıklığınız nedir?

- a)Her gün
- b)Haftada bir kaç gün
- c)Ayda bir kaç gün
- d)Yılda bir kaç gün
- d)Hiç kullanmam

17-Alkollüyken araç kullanır mısınız?

- a)Asla kullanmam.
- b)1-2 bardaktan ya da kadehten az içersen araç kullanırım.
- c)2 bardak ya da kadehten fazla içsem bile, beni etkilemediği için araç kullanırım.

18-Keyif verici madde kullanır mısınız? (Evetse hangisi olduğunu belirtiniz)

- a)Evet.....
- b)Hayır

19-Şimdiye kadar hiç trafik cezası aldınız mı?

- a) Evet
- b)Hayır

20-Hangi sebeplerle trafik cezaları aldınız? Kaç kez?

kaç kez sebepler

- \_\_\_\_\_ a)Alkollü araç kullanma
- \_\_\_\_\_ b)Hatalı park etme
- \_\_\_\_\_ c)Trafik ışık ve işaretlerine uymama
- \_\_\_\_\_ d)Hız kurallarına uymama
- \_\_\_\_\_ e)Mola vermeden araç kullanma
- \_\_\_\_\_ f)Emniyet kemeri takmama
- \_\_\_\_\_ g)Diğer.....

21-Trafik kurallarını çiğneme nedeniyle aşağıdaki cezaları aldınız mı?  
a)Ceza puanı düşme (Kaç puan düştüğünü belirtiniz) .....puan  
b)Ehliyetin geri alınması (Ne sebeple olduğunu belirtiniz) .....

22-Son 3 yıl içinde kaç kez kazaya karıştınız? (Kendi hatanız olmayan kazalar da dahil)  
a)Kazaya hiç karışmadım  
b)1ila 4 kez karıştım  
c)5 ila 10 kez karıştım  
d)10 kezden fazla karıştım

23-Son 3 yıl içinde ne tür kazalar yaptınız? Kaç kez?

kaç kez      kaza türü

\_\_\_\_\_ a)Hasar yaratmayan hafif çarpma, vurma ve arabada küçük hasar yaratan hafif çarpma ve vurma  
\_\_\_\_\_ b)Arabada büyük hasar yaratan ancak can kaybı ya da ağır yaralanmaya neden olmayan şiddetli çarpma, takla atma yoldan çıkma  
\_\_\_\_\_ c)Can kaybına ya da ağır yaralanmalara yol açan kaza  
\_\_\_\_\_ d)Diğer.....

24-Araba kullanırken kendinizi nasıl hissedersiniz?

a)Çok iyi hissedirim, araba kullanmak hoşuma gider.  
b)Gerekli olduğu için kullanırım, bir şey hissetmem.  
c) Kendimi kötü hissedirim, zorunlu olmasam kullanmam.  
d)diğer.....

EK-5

Maddeler	Ortalama	Ss.
1-Trafik ışıklarında durduğumda, biran önce kalkabilmek için sarı ışık yandığı anda gaza basarım.	2.02	1.16
2-Acelem olduğunda her zamankine göre daha kötü araba kullanırım.	1.73	1.01
3-Çok sıkıldığımda emniyet kemerini çıkarırım.	1.85	1.24
4-Araba kullanırken radyomun sesini çok açarım.	1.84	1.04
5-Araba kullanırken yol üstünlüğünün bende olduğunu başkalarına hissettiririm.	1.92	1.18
6-Aşına olduğum yollaardaki trafik işaretlerine, diğer yollara kıyasla daha az dikkat ederim.	2.33	1.28
7-Araba sürmenin zevkine ancak sürat yaptığım zaman varırım.	1.61	0.94
8-Acelem olduğunda trafik kurallarına uymayabilirim.	1.67	1.04
9-Trafikte önüme başkasının geçmemesi için elimden geleni yaparım.	1.28	0.69
10-Araba kullanmak beni huzursuz eder.	1.47	0.88
11-Araba kullanmak beni zorlamaz.	3.71	1.39
12-Diğer sürücüler beni sık sık farlarımı yakarak ya da korna çalarak uyarırlar.	1.58	0.94
13-İki araç arasında kurallarla belirlenen mesafeyi korumak bence gereksizdir.	1.36	0.94
14-Fırsat bulduğumda hız limitinin üstüne çıkarım.	1.95	1.11
15-Araba kullanırken hangi yollarda geçtiğimi hatırlayamadığım zamanlar olmuştur.	1.87	1.03
16-Kendimi diğer sürücülerden daha yetenekli görürüm.	2.39	1.27
17-Araç kullanırken önümdeki ile aramda kurallara uygun bir mesafe bırakırım.	4.31	0.99
18-Araç kullanırken zihnim başka şeylerle meşgulse, trafikte olan biteni geç farkedirim.	2.23	1.24
19-Emniyet kemerinin hayati bir önem taşıdığına inanıyorum.	4.56	1.00
20-Acelem olduğunda trafik kurallarını ihlal ederim.	1.65	0.96
21-Trafik kurallarına uyarım.	4.52	0.73
22-Araba kullanırken kendimi gayet iyi ve huzurlu hissederim.	4.27	0.93
23-Sinyal lambalarını kullanmayı ihmal etmem.	4.66	0.71
24-Hız sınırlamalarına tamamıyla uyarım.	4.08	1.03
25-Önümdeki sürücü diğer araç ile arasında çok mesafe bırakırsa uyarırım.	2.86	1.34
26-Trafik ışıklarında yeşili yakalayabilmek için bazı yerlerde hız sınırlamasının üzerine çıkabilirim.	2.00	1.13
27-Herkes benim gibi araba kullansaydı hiç trafik kazası olmazdı.	3.67	1.11
28-Uzun süre araba kullandığımda, yorulduğumu hissetsem bile mola vermeye gerek duymam.	1.51	0.83
29-Uzun farlarımı karşıdan araba geldiğini gördüğüm anda söndürürüm.	4.60	0.91
30-Kırmızı ışığa yakalanmamak için sarı ışıkta geçerim.	2.04	1.15
31-Dur işaretinin bulunduğu yerlerde bir tehlike yoksa durmayabilirim.	2.29	1.30
32-Arabamın bakımını düzenli olarak yaptırım.	4.50	0.83
33-Sinirli olduğumda daha fazla hata yaparım.	2.45	1.27
34-Birkaç kadeh birşey içtikten sonra daha iyi bir sürücü olurum.	1.34	0.78
35"A" istikametine gitmeyi planlarken "B" daha sık kullandığım bir yol olduğu için kendimi "B"istikametine giderken bulurum.	1.64	0.97
36-Kırmızı ışık yansa da şansımı deneyip geçerim.	1.13	0.39

<b>Maddeler</b>	<b>Ortalama</b>	<b>Ss.</b>
37-Bana yol vermesi için ya da daha hızlı gitmesi için öndeki araca iyice yaklaşırım veya sellektör yakarım.	1.84	1.07
38-Dikkatimin dağıldığını farkettiğimde mola veririm.	4.17	1.07
39-Tehlike yaratmayacağımı düşündüğüm durumlarda trafik kurallarına uymam.	1.86	1.12
40-Acelem olduğunda daha fazla hata yaparım.	2.13	1.22
41-Sol şeritte yavaş seyreden bir araçla karşılaşınca sağ tarafa geçmeye çalışırım.	2.09	1.29
42-İçkili olduğum zamanlarda eve taksiyle dönmeyi tercih ederim.	4.29	1.20
43-Hız limitine uyup uymadığımı kontrol etmeyi ihmal etmem.	4.10	1.12
44-Diğer sürücülerin araba kullanma şekilleri beni kızdırır.	2.82	1.25
45-Tali yoldan çıkarken, anayoldan gelen aracı kılıpayı geçerek caddeye çıktığım olmuştur.	1.40	0.74
46-Kanunen belirlenen alkol sınırının üstüne çıkmış olsam da bulunduğum yerden eve kadar araba kullanabilirim.	1.42	0.90
47-Sollarken karşıdan gelen aracın hızını iyi tahmin ederim.	3.67	1.29
48-Bomboş bir yolda kurallara uygun araba kullanmak bana saçma gelir.	1.82	1.09
49-Tek yön olduğu belirtilen bir yola bana uygun olduğu için ters yönden girerim.	1.21	0.57
50-Bir yandan araba kullanıp bir yandan haritaya bakabilir, kaset ya da radyo kanalını değiştirmeye çalışabilirim.	2.05	1.19
51-Diğer araçlarla yarışırım.	1.38	0.75
52-Arabamı genelde başkalarından daha hızlı kullanırım.	1.69	0.98
53-Alkollü olsam bile direksiyon hakimiyetimi hiç kaybetmem.	1.68	1.19
54-Trafik kurallarını emniyet açısından önemli bulurum.	4.68	0.76
55-Sinirli olduğumda trafik kurallarını ihlal ederim.	1.62	0.88
56-Yeşil ışık yandığında ilk kalkan kişi ben olmaya çalışırım.	1.95	1.08

## ÖZGEÇMİŞ

1975 İzmir doğumluyum. İlk orta ve lise eğitimimi Buca'da tamamladım. İzmir Buca Lisesinden 1992 yılında mezun oldum. Aynı yıl Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümüne girdim ve 1996 yılında buradaki eğitimimi tamamladım. 1996 yılında aynı bölümde Klinik Psikoloji anabilim dalında yüksek lisans programına başladım. Yüksek lisans eğitimim devam ederken, 1998 yılında bu bölümde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya başladım. Halen Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü Klinik Psikoloji Anabilim Dalında Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktayım.

**YÜKSEK ÖĞRENİM KURULU DÖKÜMANTASYON MERKEZİ**  
**TEZ VERİ GİRİŞ FORMU**

<b>YAZARIN</b> Soyadı: TEKİNSAV Adı: G. SERAP	Merkezimizde doldurulacaktır. Kayıt No:
<b>TEZİN ADI:</b> Türkçe: Sürücü Davranışının İncelenmesi	
<b>TEZİN TÜRÜ:</b> Yüksek Lisans Doktora Doçentlik Tıpta Uzmanlık Sanatta Yeterlik (*) ( ) ( ) ( ) ( )	
<b>TEZİN KABUL EDİLDİĞİ:</b> Üniversite: EGE ÜNİVERSİTESİ Fakülte: EDEBİYAT Enstitü: SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Diğer Kuruluşlar: Tarih:	
<b>TEZ YÖNETİCİSİNİN:</b> Soyadı, Adı: Sorias, Oya Ünvanı: Prof. Dr.	
<b>YAZILDIĞI DİL:</b> Türkçe	<b>TEZİN SAYFA SAYISI:</b> 91
<b>TEZİN KONUSU(KONULARI):</b> - Sürücü davranışının kendi bildirimsel bir ölçekle incelenmesi - Sürücü öfkesinin boyutlarının incelenmesi - Sürücülerdeki sorumluluk atfının incelenmesi - Kazaya yatkın sürücü özelliklerinin değerlendirilmesi	
<b>TÜRKÇE ANAHTAR KELİMELER:</b> 1-Sürücü davranışı 2-Sürücü öfkesi/ saldırganlığı 3-Sürücülerde sorumluluk atfi 4- Kazaya yatkınlık 5- Riskli sürücülük	

İNGİLİZCE ANAHTAR KELİMELER:

- 1-Driver (driving) behaviour
- 2-Driver anger (Road rage)
- 3- Responsibility attribution
- 4- Accident proneness
- 5- Risky driving

- 1-Tezimden Fotokopi Yapılmasına izin veriyorum. ( )
- 2-Tezimden dipnot gösterilmek şartıyla bir bölümün fotokopisi alınabilir. (\*)
- 3-Kaynak göstermek şartıyla tezimin tamamının fotokopisi alınabilir. ( )

Yazarın İmzası



Tarih: 21.06.2000





## ÖZET

Bu çalışmanın temel amaçları, 1) sapkın sürücü davranışlarını incelemek; 2) bu davranışlarla öfke ve kazalara ilişkin sorumluluk atfı arasındaki ilişkiyi araştırmak; 3) kazaya karışan ve karışmayan sürücülerini demografik değişkenler, sürücü davranışları, öfke ve kazalara ilişkin sorumluluk atfı açısından karşılaştırmak; 4) kazaya karışma ve riskli sürücüyü öngören değişkenleri saptamaktır. Bu amaçla İzmir ve çevresinde yaşayan 324 erkek 46 kadın olmak üzere toplam 370 sürücüye Sürücü Davranış Envanteri (SDE), Sürekli Öfke ve Öfke Tarz Ölçeği (SÖÖTÖ), Sorumluluk Atfı Öyküleri ve sürücülerin demografik özelliklerini araştıran Bireysel Bilgi Formu (BBF) uygulanmıştır.

SDE'ne uygulanan faktör analizi sonucunda bu envanterin 5 faktörden oluştuğu görülmüştür. Bunlar: trafik kuralı ihlalleri, kurallara uyma ve önemseme, sürücülük stresi ve hatalar, aşırı kendine güven ve saldırgan sürücülük olarak adlandırılmıştır. Sosyo-demografik değişkenler ile sürücü davranışı arasındaki ilişkinin varyans analizi ile incelenmesiyle, genç grubun (18-25 yaş) diğer gruplardan daha fazla trafik kuralı ihlali yaptığı, daha fazla sürücülük stresi yaşadığı ve hata yaptığı, trafikte kendine aşırı güvendiği, saldırgan sürücü davranışlarında bulunduğu ve SDE'nin toplamından daha yüksek puan aldığı bulunmuştur. Kadın sürücüler daha fazla sürücü stresi yaşadıklarını ve hatalar yaptıklarını bildirmişler, toplam SDE'nden erkeklerden daha yüksek puan almışlardır.

Çalışmamızda, sürücü davranışı ile sürekli öfke ve öfke ifade tarzı arasındaki ilişki korelasyon analizi ile incelenmiş, trafik kuralı ihlalleri ve saldırgan sürücülük boyutları ve toplam SDE puanı, hem içe yöneltilen, hem de dışa yöneltilen öfke ile anlamlı ve pozitif ilişkili bulunmuştur. Kurallara uyma ve önemseme olarak adlandırılan boyut ise hem içe yöneltilen, hem de dışa yöneltilen öfke ile anlamlı ve negatif bir ilişki göstermiştir.

Kazaya karışan ve karışmayan sürücülerin kullanılan ölçeklerden aldıkları puanlar açısından farklılaşıp farklılaşmadığı, tek yönlü varyans analizleriyle incelenmiştir. Analizler sonucunda, kazaya karışan sürücülerin trafik kurallarını daha fazla ihlal ettiklerini, kurallara daha az uyduklarını ve kuralları önemsediklerini, daha fazla sürücülük stresi yaşadıklarını ve hata yaptıklarını, sürücülük becerileri konusunda kendilerine aşırı güvendiklerini ve saldırgan sürücülük davranışları gösterdiklerini bildirdikleri bulunmuştur. Fakat kazaya karışan ve karışmayan deneklerin SÖÖTÖ ve Sorumluluk Atfi Öyküleri puanları birbirinden farklılaşmamıştır.

Araştırmamızda, logistik regresyon analizi ile kazaya karışmayı en iyi öngören sürücü özellikleri alkollü araba kullanmak ve sürücü stresi yaşamak ve hata yapmak olmuştur. Hem tehlikeli sayılan kurallara uymama (alkollü araba kullanma, trafik ışık ve işaretlerine, hız sınırlamalarına uymama) nedeniyle ceza alan, hem de kazaya karışan grup riskli sürücü olarak kabul edilmiştir. Logistik regresyon analizi sonucu, alkollü araba kullanmanın, sürücülük deneyiminin az olmasının, kurallara daha az uyma ve kuralları daha az önemsemenin, sürücülük becerisi bakımından kendine aşırı güvenin, araba kullanırken stres yaşamamanın ve hatalar yapmanın ve toplam SDE'nden yüksek puan almanın trafikteki riskli ya da başka bir deyişle kaza yapmaya eğilimli sürücülerini belirlemede en iyi öngörücü değişkenler olduğu bulunmuştur.

## ABSTRACT

The purposes of this study were 1) investigating the aberrant driving behaviours, 2) exploring the relationship between these behaviours and responsibility attribution to accidents, 3) comparing drivers involved and not involved accidents, according to the demographic variables, driving behaviour, trait anger and anger expression and responsibility attribution, 4) finding variables which predict accident involved drivers and risky driving.

The study was conducted on a sample of 370 (324 men and 46 women) drivers who live in İzmir. Data were collected by the Driver Behaviour Inventory (DBI), Trait Anger and Anger Expression Questionnaire (TAAEQ), Responsibility Attribution Stories (RAS) and Information Form, which assess demographic characteristics of drivers.

Factor analysis of Driver Behaviour Inventory items yielded five factors: violations, obedience and consideration of traffic rules, driving stress and errors, exaggerated self-confidence and aggressive driving. Younger drivers (18-25) were more likely to report violations, driving stress and errors, exaggerated self-confidence, and aggressive driving. In addition female drivers were more likely to report driving stress and errors. Violations, aggressive driving and total DBI score were significantly and positively correlated to anger. However 'obedience and consideration of traffic rules' dimension was significantly and negatively correlated to anger.

Accident involved drivers expressed less obedience and consideration of traffic rules, while reported more violations, driving stress and errors, self-confidence and aggressive driving. However accident involved and not involved groups did not differ significantly in terms of anger and responsibility attribution measures.

Finally the logistic regression analysis suggested that drinking and driving, driving stress and errors were the best predictors of accident involvement. In addition, less driving experience, obedience and consideration of traffic rules, more self-confidence, driving stress and errors and total DBI scores were found to be predictors of risky driving.

TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON BİRİMİ