



Türk Psikoloji Yazıları  
1999, 2(4) 97-107

# Trafik Kazalarına Yatkinlıkta Kişilik Özelliklerinin Rolü: Araştırma Bulguları ve Yöntemsel Sorunlar\*

Timo Lajunen\*\*

Orta Doğu Teknik Üniversitesi

## Özet

*Trafik kazaları üzerine ilk araştırmalardan bu yana, trafik psikologları trafik kazalarına yatkinlıkta bireysel farklılıkların rolünü araştırmaktadırlar. Bu tarama makalesinde kişilik ve sürücü davranışı araştırmalarının yöntemleri tartışılmakta ve kişiliğin trafik kazalarına yatkinlıktaki rolüyle ilgili en son bulgular gözden geçirilmektedir. Makalede, gelecek çalışmalar için pratik önerilerde de bulunmaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Kişilik Boyutları, Trafik Kazaları, Sürücülük Stili, Sürücü Davranışı*

Türkiye’de her yıl 5000 kişi karayollarında meydana gelen trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. İnsan kaybının yanında, kazaların topluma ekonomik maliyeti de oldukça yüksektir. Trafik kazaları pek çok öldürücü hastalıktan farklı olarak, özellikle de hayatlarının üretken döneminde genç, orta yaşlı, ya da yaşlı her yaş grubundan insanların ölümüne neden olmaktadır.

Son yirmi yılda, trafik güvenliğinde olduğu kadar, yol sisteminde ve otomobil tasarımında kayda değer gelişmeler olmuştur. Araçlarda ve trafik ortamındaki yeni gelişmeler sürücü davranışı araştırmalarının da konusudur. Trafik kazalarının analizi, kazaların % 90’ında insan faktörünün tek başına ya da başka etmenlerle birlikte önemli bir neden olduğunu ortaya koymaktadır (Lewin, 1982). Bu nedenle, trafik psikolojisinin temel amacının, trafik kazalarının ardındaki nedenleri ve sürücü

\*Makalenin Türkçe çevirisi ODTÜ Psikoloji Bölümü Araş. Gör. Metin Özdemir tarafından yapılmıştır.

\*\*Adres: Timo Lajunen, ODTÜ Psikoloji Bölümü, 06531, Ankara. E-posta: timo@metu.edu.tr

davranışlarının daha iyi anlaşılmasını sağlamak ve kazalara karşı önlemler geliştirmek olduğu söylenebilir.

## **Araç Kullanmanın İki Boyutu: Sürücülük Becerileri ve Sürücülük Stili**

Sürücülüğün iki ayrı unsuru içerdiği söylenebilir: sürücülük becerileri ve sürücülük stili (Näätänen ve Summala, 1976). Sürücülük becerileri, sürücülük deneyim ve eğitimiyle geliştirilmesi beklenen bilgi işleme süreçlerini ve motor becerileri içerir (Elander, West ve French, 1993). Öğrenmenin yanısıra sürücülükle ilgili becerilerin sürücünün genel bilgi işleme yeteneğinden de etkilendiği düşünülebilir (Elander ve ark., 1993). Sürücünün genel bilgi işleme ve motor becerilerinin rolü, yukarıda adı geçen bazı beceriler zayıfladığında, örneğin yaşlı sürücülerde, kritik bir rol oynamaya başlar.

Sürücülük stili bireyin sürücülük alışkanlıklarıyla ve seçtiği araç kullanma tarzıyla ilgilidir. Sürücülük stili zaman içerisinde oluşur, ancak sürücülük deneyiminin artması ile geliştirilen stilin daha güvenli olması arasında pek ilişki yoktur (Elander ve ark., 1993). Sürücülük deneyimine sahip olmak ve farklı trafik ortamlarına maruz kalmak, tahmin edileceği üzere, becerilerin gelişmesine neden olabileceği gibi, öznel sürücülük kontrolünün artmasına ve dolayısıyla güvenliğe verilen önemin azalmasına, dolayısıyla da sürekli "sınırlı güvenlik alışkanlığı" ile araç kullanmaya yol açabilmektedir (Näätänen ve Summala,

1976). Aslında, dikkati yola verme gözleme ve yeterli güvenlik mesafesi bırakma gibi güvenlikle ilgili bazı becerilerin, sürücülük eğitimi tamamlandıktan sonra zayıfladığı ve verilen geribildirimlere dikkat edilmediği, hatta bütün becerilerin kısmen zayıfladığı bulunmuştur (Duncan, Williams, & Brown, 1991).

Araç kullanma, bir dereceye kadar kişinin inisiyatifinde olan bir eylemdir ve sürücü ne kadar risk alacağını kendisi belirler. Bu nedenle, sürücülük stiline, sürücünün bireysel özelliklerinin, tutumların ve güdülerin bir sonucu olduğu varsayılabilir. Ancak, araştırmalar kişilik özelliklerinin sürücü davranışındaki rolü ve trafik kazalarındaki etkileri konusunda oldukça karmaşık sonuçlar sunmaktadır. Bu yazının iki amacı vardır. Birincisi, "güvenli sürücülük" tanımı ve ölçülmesiyle ilgili yöntem problemlerini tartışmak, ikincisi ise kişilik özelliklerinin trafik kazalarındaki rolüyle ilgili bulguları özetlemektir.

## **Yöntemsel Sorunlar**

### **Güvenli Sürücülük Stili Ölçütleri**

#### **Kaza sıklığı**

Trafik kazası riskinde bireysel davranış farklılıklarını inceleyen pek çok araştırmada, kişinin kaza geçmişi (kaza sayısı ve/veya şiddeti) bir güvenlik ölçütü olarak kullanılmaktadır. "Güvenli sürücülük", geçmişte kaza yapmamış olma ölçütü ile tanımlandığından, "riskli sürücü" görece çok kaza yapan sürücü olarak tanımlanmaktadır. Genellikle, kaza bilgisi sürücünün kendi beyanından veya kaza

istatistiklerinden elde edilmektedir. Ancak, her iki yöntem de sistematik ve seçkisiz hataya açıktır ve bir dereceye kadar yanlıdır (Elander ve ark., 1993). Kazayı sürücünün rapor etmesinin avantajı, küçük kazaların da kaydedilebilmesini sağlamasıdır. Buna ek olarak, sürücünün kendi raporu, sürücüye ayrıntılı sorular sorulabildiğinden, genellikle resmi kayıtlardan daha ayrıntılı bilgi içermektedir. Ancak sürücülerin, kaza beyanı ile resmi kayıtların karşılaştırılması kazaların olduğundan daha az rapor edildiğini göstermektedir (Harano, Peck ve McBride, 1975). Bu nedenle, sürücü beyanı niyetli veya farkında olmadan yanlış yorumlamalara yol açmakta ve yanlı olabilmektedir. Hangi kazaların rapor edileceğinin tam olarak tanımlanmaması veya unutkanlık da yanlılığa neden olabilir. Maycock, Lockwood ve Lester (1991), sürücülerden son üç yılda başlarından geçen kazaları rapor etmelerini istemişler ve çalışmalarında unutkanlığın oldukça yüksek oranda (her yıl için % 30) olduğunu bulmuşlardır. Bu nedenle sürücüye, hayatı boyunca yaptığı bütün kazaları sormak yerine, son üç-beş yıldaki kazalarının sayısını sormak daha nesnel sonuç verebilir. Unutmaya ek olarak, başkaları üzerinde iyi izlenim bırakma eğilimi gibi, sosyal istenirliği yüksek cevaplarla, kaza sayısını olduğundan daha az bildirme yanlılığa yol açabilir. Sosyal istenirlikten kaynaklanan kaza sayısını az rapor etme, araştırmaya katılanların verdikleri cevapların gizli kalacağından emin olmaları sağlanarak bir dereceye kadar önlenir. Sosyal istenirlikten kaynaklanan yanlılıklar da bazı araçlar kullanılarak

istatistiksel ve yöntemsel olarak kontrol edilebilir (Lajunen, Corry, Summala, & Hartley, 1997).

Unutma, kazaların farklı tanımları ve bilinçli olarak [kaza sayısını] az rapor etme, resmi kaza kayıtlarının etkilemez bozamaz, ancak bunların da bazı kısıtlılıkları vardır. Birincisi polis ve sigorta şirketlerinin kaza kayıtları hafif hasarları içermemektedir. İkinci olarak da yaşlı sürücüler gibi bazı sürücü grupları, kaza riskiyle ilgili olmayan bazı sebeplerden dolayı kayıtlarda daha fazla temsil edilebilmektedirler (Elander ve ark., 1993). Örneğin, yaşlı sürücüler genç sürücülerle kıyaslandıklarında daha çok yaralanma riskine sahip olduklarından resmi kaza istatistiklerinde daha çok temsil edilmektedirler. Farklı yaralanma riskinden kaynaklanan aynı olgu erkekler ve kadınların kaza sıklığı karşılaştırıldığında da gözlenebilir (Evans, 1991). Kültürlerarası trafik güvenliği karşılaştırmalarında, ülkelerin, hatta bir ülke içinde değişik coğrafi bölgelerin trafik kazalarını kaydetmede farklı yöntemler uyguladıkları gözlenmektedir. Bu nedenle, en güvenilir kaza ya da güvenlik ölçüsü, belli bir bölgede her 100 bin araca veya 100 milyon kilometreye düşen ölüm sayısıdır.

#### **Kaza farklılıkları**

Kişilik faktörleri nin trafik güvenliğiyle ilişkisini inceleyen pek çok çalışmada, sürücünün toplam kaza sayısı temel bağımlı değişken olarak ele alınmakta ve ilgili kişinin çeşitli kişilik testlerinden elde ettiği puanlarla ilişkisine bakılarak incelenmektedir. Bütün kazaları "homojen" olarak nitelendirme eğilimi, kişilik faktörünün kazalardaki rolünü anlamada

tutarsız sonuçların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kazalar, sürücünün kazadaki rolü açısından farklılık gösterirler. Kaza geçiren bir sürücü, kazanın oluşmasında aktif (bir başkasına çarparak) veya pasif (başkası tarafından aracına çarpılarak) rol oynar (Elander ve akr., 1993). Bir sürücünün pasif kazaları genellikle bir yılda kat ettiği kilometre ile ilişkiliyken, sıklıkla aktif kaza geçirme sürücünün kazaya yakınlığının somut bir göstergesi olabilir.

Kaza sürecinin altındaki dinamiği ve ilgili faktörleri anlayabilmek için kazalar ve ilişkili davranışlar ayrı ayrı ele alınmalıdır (Summala, 1996). Bazı kişilik özellikleri sadece belirli kaza tiplerine yakınlığa yol açan sürücü davranışlarına neden olabilirler (West, Elander, ve French, 1992). Örneğin, heyecan arayan kişilerin daha çok hız kaynaklı kazaları yapacakları düşünülürken, dikkat problemi olanların daha çok kavşaklarda kazalara yol açabilecekleri varsayılabilir.

#### **Güvenli sürücülük için diğer ölçütler**

Kaza sayısının güvenli sürücülük için pek fazla güvenilmeyen bir ölçüt olması nedeniyle, kaza ölçümleri için -geçerliliğini sınaama gereği duyulmayan- farklı alternatif ölçütler öne sürülmüştür. Sivak (1991) sürücülük için yüksek görünüm geçerliliği olan becerilerin geçici faktörler (yorgunluk, alkol, stres gibi) incelenerek değerlendirilmesi gerektiğini öne sürmektedir. Geçici faktörlerden etkilenen beceriler araç kullanmada en kritik beceriler olarak kabul edilebilir. McKenna, Dunca ve Brown (1986) hatanın nedenlerini tanımlamanın geçmiş kazaları tahmin etmekten daha iyi bir araştırma konusu olacağını öne sürmektedirler.

Brown da (1990), McKenna ve arkadaşları (1986) ile aynı doğrultuda, sürücü hataları kuramlarından üretilen denencelerin alanda sınanmasının yol güvenliğine ve kişilerin raporlarına dayalı öznel ölçümlerden ve hatalı kaza istatistiklerinden daha çok katkıda bulunacağına inanmaktadır. Ne yazık ki, güvenli sürücülüğü saptamak için geliştirilen ölçütler, araştırmalarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Bunun temel nedeni, mevcut kuramsal modellerin bu tür ölçümleri sağlamada yetersiz kalmasıdır ve "güvenlik" ölçütüne bakılmaksızın bu ölçümlerin yorumlanmasıdır. Güvenli sürücülükte kullanılan ölçütlerle karşılaştırıldığında, kaza geçirme sayısı, "güvenlik" ölçütü olarak oldukça basit kalmaktadır.

#### **Sürücülük deneyimi ve sıklığı**

Kat edilen yolun, genellikle, kaza geçirme sıklığı ile ilişkili olduğu saptanmıştır. Bu araç kullanım sıklığının bir sonucudur ve yollarda daha çok zaman geçirenlerin daha az araç kullananlara oranla göreceği daha fazla kaza riskine maruz kaldıkları anlamına gelmektedir (Summala, 1996).

Araç kullanma sıklığına dayalı kaza geçirme olasılığına ek olarak, kat edilen toplam yolun sürücülüğe etkisi oldukça karmaşıktır. Kat edilen yol ile kazalar arasındaki ilişkinin doğrusal olmadığı, olumsuz yönde azalan bir eğilimi yansıtır şekilde, çok fazla km kat edildiğinde kazalarda çok küçük bir artış gözlemlendiği bulunmuştur (Maycock ve ark., 1991). Sürücülük deneyiminin başlangıç aşamasında kat edilen yol arttıkça kaza olasılığı da artmaktadır. Ancak, deneyimli sürücüler için kaza sayısı katedilen km oranında

artmamaktadır (Evans, 1991; Maycock ve ark., 1991; Näätänen ve Summala, 1976). Bu bulgu bir yıl içinde çok uzun yol kat eden sürücülerin genellikle otoban gibi güvenli yollarda araç kullanmalarıyla da ilişkili olabilir. Buna ek olarak, fazla araç kullananların yoğun deneyim ve sürücülüğe olan ilgileri nedeniyle, bir anlamda uzmanlaşmış olmaları da önemli bir etkidir. Çok araç kullanma ile araç sürme hızı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuş olmasına karşın uzun km yol katedenlerin orta derecede deneyimli sürücülere göre daha güvenli bir sürücülük stiline sahip oldukları söylenebilir (Wilson ve Greensmith, 1983).

Katedilen yolun sürücülük stiline ve kazalara etkisi çoğunlukla sürücülük yoğunluğunun şekline bağlıdır. Yolun özellikleri (otoban veya tek şeritli yollar, trafik yoğunluğu), mevsim (yaz veya kış) ve gün, yolda geçirilen zaman (gece veya gündüz), araç kullanma amacı (iş amaçlı veya vakit geçirme) kaza geçirme olasılığını etkileyen faktörlerdir. Kişinin sürücülük deneyimini nasıl yaşadığı ile incelenen psikolojik değişkenler arasında ilişkisi olabileceğinden, sürücülük stiline kaza geçirme üzerindeki etkisini inceleyen araştırmalarda bu faktörlerin ölçülmesi için özel bir çaba gösterilmelidir. Sürücülük deneyimi ve sıklığını göz ardı etmek hata varyansını artırırken psikolojik değişkenlerle kaza sıklığı arasındaki gerçek ilişkiyi zayıflatabilir.

### **Riskli Sürücülük Stiliyle İlişkili Kişilik Özellikleri**

Tillman ve Hobbs'ın (1949) "insan yaşadığı gibi araç kullanır" sözünden bu yana,

sürücülerin kişilik özellikleri kazalara neden olan potansiyel bir faktör olarak ilgi çekmiştir. Ancak kazaya yatkınlık kuramı (sürücülerin küçük bir bölümü kazaların büyük bölümüne sebep olmaktadır ve bu yatkınlık durağan bir kişilik özelliğidir görüşü) kaza yatkınlığında test edilebilir denenceler üretmede başarısız olmuştur. Yine de sürücüler katedilen yol, yaş, cinsiyet ve sürücülük deneyimi hesaba katıldığında, genellikle yüksek veya düşük risk grubunda yer alma eğilimi göstermişlerdir (West ve ark., 1992). Ayrıca, sürücüler belli tür kazalar için yüksek veya düşük risk grubunda olma eğilimi göstermektedirler (West, French, Kemp, ve Elander, 1993). Bu eğilim bir dereceye kadar aşağıdaki kişilik faktörleri ile açıklanabilir.

#### **Nevrotik kişilik ve dışadönüklük**

Eysenck ve Eysenck'e (1975) göre nevroitik kişi sinirli, bunalımlı, ve gergindir, kolayca endişeye kapılabilir ve duygu durumu her an değişebilir. Ayrıca nevroitik kişi aşırı duygusaldır ve rahatsız edici bir uyarana karşı sert tepki verebilir. Tipik bir dışadönük ise umursamaz, iyimser, dürtü kontrolü zayıf ve heyecan arayan kişi olarak tanımlanabilir. Dışadönük insan sosyaldır ve arkadaş gruplarından hoşlanır. Ancak, bu kişilerin saldırganlık eğilimi olabilir ve kolaylıkla kendilerini kaybedebilirler (Eysenck ve Eysenck, 1975).

Eysenck'in üç faktörlü kişilik modeli oldukça kapsamlı bir model olmasına karşın, modeldeki "üç faktör" ile trafik davranışı arasındaki ilişki çelişkili sonuçlar vermiştir (Beirness, 1993; Elander et al., 1993; Lester,

1991). Eysenck (1965) dışadönüklük ve nevrotiklik ölçeklerinde yüksek puan alanların daha fazla kaza geçireceklerini öne sürmektedir. Bazı çalışmalarda dışadönüklük ile kaza geçirme arasında pozitif korelasyon bulunmasına karşın (Craske, 1968; Fernandez, Seara, 1978; Fine, 1963; Loo, 1978; Shaw ve Sichel, 1971; Smith ve Kirkham, 1981) bir kısım araştırmalarda ya anlamlı bir ilişki bulunamamış (Perrine, 1979; Wilson ve Greensmith, 1983), ya da ters yönde bir ilişki gözlenmiştir (Anderson, Nilsson ve Henrikson, 1970; Pestonjee ve Singh, 1980). Bu nedenle, dışadönüklük ile trafik kazası geçirme arasındaki ilişkinin halen karmaşık olduğu söylenebilir.

Nevrotik kişilik ve trafik kazası geçirme arasındaki ilişkiye bakan çalışmalar çoğunlukla bu yönde bir ilişki bulunamamışlardır. Bu tür bir ilişkinin olmadığı hem korelatif yöntemlerle (Craske, 1968; Smith ve Kirkham, 1981), hem de ölçüt grubu deseni kullanan araştırmalarda rapor edilmiştir (Isherwood, Adam ve Hornblow, 1982; Perrine, 1970; Pstonjee ve Singh, 1980; Wilson ve Greensmith, 1983). Shaw ve Sichel'in (1971) araştırmasında, kaza sayısı çok olan otobüs şoförlerinin, kaza sayısı az olanlara oranla daha yüksek düzeyde nevrotiklik puanlarına sahip olduğunu bulunmuştur. Bunun tersine, bazı araştırmalarda risk alma eğilimi yüksek olan sürücülerin az kaza geçirmiş olan sürücülere göre nevrotiklik ölçeğinde daha düşük puanlar aldıkları saptanmıştır (Anderson ve ark., 1970; Furnham ve Saip, 1993).

Sürücü örnekleme kullanan araştırmaların yanı sıra, kişilik özelliklerinin trafik kazaları ile ilişkisi uluslararası veri tabanları kullanılarak da

incelenmiştir. Lynn ve Hampson (1975) ulusal düzeyde 18 sanayileşmiş ülkede nevrotiklik ve dışadönüklüğü incelemek için sosyal göstergeleri (intihar, alkol tüketimi, boşanma, suç oranı ve trafik kazası oranları gibi) kullanmışlardır. Farklı ulusların puanları üzerine yapılan faktör analizleri sonucunda nevrotik kişilik ve dışadönüklük olarak adlandırdıkları iki faktör ortaya çıkmıştır. Bu faktör yapılarında hem dışadönüklük hem de nevrotiklik trafik kazaları ile ilişkili bulunmuştur. Lester'de (2000) Lynn ve Hampson'un (1975) çalışmasına benzer şekilde sosyal göstergeler üzerinde bir analizi 18 ve 32 ulustan oluşan iki grup üzerinde yapmıştır. Yapılan faktör analizi sonucunda kaza oranının dışadönüklük faktöründe düşük ağırlığa sahipken nevrotiklik ile anlamlı olarak ilişkili olduğu bulunmuştur. Bu çalışmada trafik kazaları ile birlikte diğer kaza türlerinin de ele alındığı göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, bu çalışmalarda nevrotiklik ve dışadönüklük doğrudan ölçülmemiş, başka istatistiksel göstergeler kullanılarak elde edilmiş ve yorumlanmıştır. Lajunen (baskıda) yeni bir araştırmada 34 ülkenin verilerini kullanarak ve dışadönüklük (Eysenck Kişilik Ölçeği kullanılarak ölçülmüştür) ile ölümlü trafik kazaları arasında (ülkelerin gayri safi milli hasıla oranları-gelişmişlik düzeyleri- kontrol edilerek) anlamlı bir ilişkili bulmuştur. Ancak nevrotik kişilik ile kaza sıklığı arasında böyle bir ilişki bulunamamıştır.

Genel olarak dışadönüklük ve nevrotiklik ile kaza geçirme arasındaki ilişkiyi inceleyen araştırmaların sonuçları oldukça karmaşıktır. Bunun dışında araştırma örneklemi küçük, örneklem özellikleri değişkendir ve bu

araştırmalarda farklı kaza geçirme veya kazaya maruz kalma gibi değişkenler yeterince kontrol edilmemiştir. Bu nedenle, araştırmalarda kullanılan yöntem farklılıkları çelişkili sonuçların bir kısmını açıklayabilir. Bu araştırmaların hiçbirinde nevroz, dışadönüklük ve belirli sürücülük stilleri incelenmemiştir.

### Heyecan arama

Zuckerman'a (1979) göre "heyecan arayışı farklı, yeni ve karmaşık duygu ve deneyim ihtiyacıdır ve bu tür deneyimleri yaşamak için fiziksel veya sosyal riskler alma istekliliğini yansıtır" (s. 10). Bu nedenle, heyecan arayışının özellikle genç erkekler arasında tehlikeli sürücülük stili, risk alma ve kazalarla ilgili önemli bir faktör olduğu kabul edilebilir. Nitekim, heyecan arayışını sürücü kayıtları ile ilişkilendiren dokuz çalışmanın hepsi de kazalarla ve özellikle trafik ihlaller ile heyecan arayışı arasında pozitif ilişki bulmuşlardır (Jonan, 1997).

Heyecan arayışı alkol kullanma ve sürücülük davranışı ile oldukça güçlü düzeyde ilişkili görünmektedir. Farklı örneklerle yapılan (alkollü araç kullananlar, normal sürücüler, öğrenciler, ciddi yaralanan sürücüler gibi) araştırmaların büyük çoğunluğunda alkollü araç kullananların diğer sürücülere göre heyecan arayışı ölçeğinden daha yüksek puanlar aldıklarını bulunmuştur (Jonan, 1997). Ayrıca alkol kullanma ve heyecan arayışı arasındaki ilişki erkeklerde, kadınlara göre daha güçlüdür (Jonan, 1997).

Alkol kullanma ve sürücülük davranışına ek olarak, heyecan arayışının hızlı araç kullanma

(Horvath ve Zuckerman, 1993), sürücülük simulatorleriyle yapılan çalışmalarda sıklıkla sollama ve şerit değiştirme (McMiller, Smith ve Wells-Parker, 1989), düzensiz emniyet kemeri kullanma (Wilson, 1990) ve kısa takip mesafesi bırakma (Heino, Molen ve Wilde, 1996) ile de ilişkisi olduğu bulunmuştur. Üstelik, yüksek heyecan arayışında olan kişiler, heyecan arayışı ölçeğinde düşük puan alanlara göre, riskli sürücülük davranışında daha az tehlike algılamaktadırlar (Jonan, 1997).

Literatüre göre, heyecan arayışının riskli araç kullanmadaki rolü çok önemlidir. Ayrıca heyecan arayışının genetik ve kimyasal kaynağına ait bulgular da vardır (Benjamin ve ark., 1996). Kazalara neden olan bir risk faktörü olarak heyecan arayışında kalıtsal etkenlerin olması ihtimali yol güvenliği çalışmalarında yeni alternatifleri ve ihtiyaçları gündeme getirmektedir.

### Saldırganlık

Trafikte araç kullanma, sürücüleri başkalarıyla etkileşime girmeye zorlayan bir etkidir. Bu nedenle genel olarak günlük hayattaki saldırganlığın trafikte ortaya çıkabileceği ve öfkeli sürücülük stiline neden olabileceği düşünülebilir. Sivak (1983) trafik kazalarıyla şiddet ve diğer sosyal kaynaklı değişkenlerin ilişkisini, 1977'de elli ABD eyaletinden elde edilen veriye çoklu regresyon analizi uygulayarak incelemiştir. Bağımlı değişken kayıtlı araba başına düşen ölümlü kazalar, bağımsız değişkenler ise cinayet, intihar oranları, alkol tüketimi, araç başına katedilen yol, sürücülerin cinsiyeti, yaşları ve eğitim düzeyleri dir. Sivak (1983) cinayet ve genç

sürücü oranının ölümlü kazaları yordadığını bulmuştur. Bu sonuçlara rağmen saldırganlık, sürücülük stili ve kazalarla ilgili araştırma bulguları karmaşık ve tartışmalıdır. Örneğin, Roy ve Choudhary (1985)'in çalışmalarında kaza yapmış otobüs şoförlerinin saldırganlık ve alkol kullanmada yüksek puanlar aldıkları bulunmuştur. Ancak Wilson ve Greensmith (1983) kazalarla saldırganlık arasında böyle bir ilişki bulamamışlardır.

Gulian, Mathews, Glendon, Davies ve Debney (1989) etkileşimsel sürücü stres modeli ve bu kurama dayanan bir ölçek (Sürücü Davranış Ölçeği) geliştirmişlerdir. Gulian ve arkadaşlarının (1989) modelinin önemli bir faktörü sürücülükle ilgili saldırganlığa yer verilmesidir. Sürücülük saldırganlığı, kızgınlık ve engelleme duygularıyla ilişkilidir ve diğer sürücülerini olumsuz değerlendirme, düşmanca görme ve stresle başetmede saldırganlık eğilimleri ile ilgili bir olgudur. Mathews, Dorn ve Glendon (1991) saldırganlığın yüksek düzeyde küçük kazaları yordadığını bildirmişlerdir.

Yollardaki saldırganlık üzerine yapılan son çalışmalar saldırgan insanların aynı zamanda saldırgan sürücüler olduğu varsayımını desteklemektedir (Lajunen ve Parker, baskına). Ek olarak, saldırgan sürücülüğe karşı olumlu tutumların ve güvenlik konularına kayıtsızlığın sürücülerin saldırgan araç kullanma eğilimlerini yordadığı da bulunmuştur (Lajunen, Parker, & Stradling, 1998; Parker, Lajunen, & Stradling, 1998). Ancak, trafik sıkışıklığı gibi çevresel faktörlerin görece düşük düzeylerde saldırgan araç kullanmayla ilgili olduğu görünmektedir

(Lajunen, Parker, & Summala, 1999). Her ne kadar genel saldırganlık, riskli sürücülük ihtimalini artırıyor gibi görünse de saldırganlık ve kaza geçirme arasındaki ilişki üzerine yapılan araştırmaların bulguları oldukça zayıftır.

### A Tipi Kişilik

A tipi kişiliğe sahip olan kişilerin davranış özellikleri acelecilik, rekabetçi olma, ihtiras, sabırsızlık, gerginlik ve kolayca rahatlayamama gibi özellikleri içerir (Friedman ve Roseman, 1959). Hem araç kullanma hızı büyük ölçüde sürücü tarafından belirlenen bir görev olduğu için hem de zaman kavramı sürücülük amacı ve güvenlik ile doğrudan ilişkili olduğundan, A tipi davranış örüntüsüne sahip sürücülerin tehlikeli sürücülük stiline sahip olacakları ve bu nedenle kaza yapmaya yatkın olacakları varsayılabilir. Evans, Palsane ve Carrere (1987), Hindistan ve ABD'de A tipi kişilik özelliklerine sahip olan otobüs şoförlerinin, B tipine göre daha çok kaza yaptıklarını bulmuşlardır. Hindistan örneğindeki A tipi sürücülerin daha sık fren yaptıkları, diğer araçları solladıkları ve klakson kullandıkları bulunmuştur (Evans, Palsane ve Carrere, 1987). Ayrıca Perry (1986) öğrenci örneğinde, A tipi kişilik ölçeği ile kazalar ve trafik kuralı ihlalleri arasında güçlü bir korelasyon bulmuştur. West ve arkadaşları (1992) da kaza oranlarıyla olmasa da, A tipi davranış ile hızlı araç kullanma arasında bir ilişki olduğunu göstermişlerdir.

A tipi kişilik özelliği sağlık psikolojisi ve mesleki psikoloji alanlarında yaygın olarak çalışılmıştır ve Evans ve arkadaşlarının (1987) araştırması katılımcıların çalışma ortamında yapılmıştır. A tipi kişiliğin profesyonel sürücüler



arasında sürücülük stiline ve kişinin sağlığına etkisi olduğu muhtemeldir. Amatör sürücüler, profesyonel sürücülere göre nadiren uzun süreli stres ve zaman baskısına maruz kalmaktadırlar. A tipi kişilik ile sürücülerin yaşadıkları stres bir yol güvenliği konusu olduğu kadar iş güvenliğini de ilgilendirmektedir.

### Denetim odağı

Denetim odağı (Rotter, 1966) kişinin kendi davranışlarının sonucunu ne derecede etkileyebileceğine olan inancını tanımlar. Denetim odağının iki boyutu vardır: iç denetim (kişi kendi hayatını kontrol edebilir, etkileyebilir) ve dış denetim (olaylar şans ve kadere bağlıdır veya başka insanların kontrolü altındadır). Dış denetimin tedbirsizlikle veya istenmeyen bir sonucu önleyecek önlem almadaki başarısızlıkla ilgili olduğu varsayılmaktadır. Bu nedenle, dış denetim odağının dikkatsiz sürücülükle ve kazalarla ilişkisi olduğu varsayılabilir. Ancak araştırma bulguları çift yönlüdür. Bazı araştırmalar denetim odağı kaza geçirme ile ilgili bulurken (Arthur, Barrett, ve Alexander, 1991; Clement ve Jonah, 1984; Hoyt, 1973; Montag ve Comrey, 1987), diğer çalışmalar anlamlı ilişki bulamamıştır (Arthur ve Doverspike, 1992; Guastello ve Guastello, 1986).

Denetim odağı ile ilgili tutarsız bulgular bir yere kadar yöntem farklılıklarından kaynaklanabilir. Bu çalışmaların büyük bölümünde kaza bilgilerinin geriye dönük olarak kaydedildiği araştırma desenleri kullanılmıştır. Kaza geçirmiş olmak, özellikle de ölümlü kaza geçirmek, kişileri kazanın nedenini dışsal etmenlere bağlamaya yöneltebilir. Yordayıcı

(boylamsal) bir araştırma deseni daha güvenilir sonuçlar sağlayabilir. Genellikle, en kesin sonuçların, hedefi iyi belirlenmiş ölçümlerle (trafik çalışmalarında sürücülük için geliştirilmiş özel ölçümler gibi) elde edileceği öne sürülmektedir (Lefcourt, 1991). Bu nedenle, Rotters'in (1966) orijinal ölçeği trafik kazalarını araştırmak için en uygun araç olmayabilir. Ayrıca olayları kontrol etme hakkındaki inanç kavramları Planlanan Davranış Kuramı (Ajzen, 1985) tarafından da açıklanmaktadır ve bu tutumlar, öznel normlar ve kişinin niyeti ile de ilişkilidir.

### Demografik Değişkenler: Yaş ve Cinsiyet

Genç ve yaşlı sürücüler arasında kazaya yatkınlığının yüksek düzeyde olması literatürde gözlenen ortak bir bulgudur (Elander ve ark., 1993). Ancak farklı yaş grupları için kaza nedenlerinin de farklı olması mümkündür. Örneğin, yaşlıların geçirdikleri kazalar genellikle görme, dikkat ve zihinsel süreçlerindeki yetersizlik gibi nedenlere bağlı iken, gençlerin kazaları riskli sürücülük stiline kaynaklanıyor olabilir (Summala, 1987). Genç sürücülerin daha çok kazalarda aracın takla atmasından (Evans, 1987), yaşlıların ise çarpışma sonucu araçta sıkışmaktan dolayı öldükleri rapor edilmiştir. Parker, Reason, Monstead, ve Stradling (1995) yaşın, ihlaller ve kazalarla negatif yönde korelasyonu olduğunu belirtmişlerdir. Bu nedenle genç sürücülerin kazalarının beceri eksikliği ve riskli sürücülük stiline kaynaklandığı düşünülebilir. Genel

olarak, sürücülük deneyimi ile yaşı birbirinden bağımsız görmememiz gerekir ve bu konuda daha fazla araştırmaya gereksinim vardır.

Cinsiyet ve trafik güvenliği üzerine yapılan araştırmalar erkeklerin, kadınlara göre daha çok kaza yaptıklarını göstermektedir (Evans, 1991). Ancak bunun önemli bir nedeni bir yıl içinde erkeklerin kadınlardan daha çok araç kullanmalarıdır. Sürücülük tecrübesi kontrol edildiğinde, kadınlar ve erkekler oldukça yakın kaza oranına sahiptir, fakat erkekler kadınlara göre daha ciddi kazalar geçirmektedirler. Aynı şekilde Maycock ve arkadaşları (1991) kadınların her yaşta, erkeklerden daha az kaza geçirme risklerinin olduğunu, fakat bu farkın genç sürücüler için daha büyük olduğunu bulmuşlardır. Erkekler ve kadınların kazaya yatkınlıklarındaki bu fark belki de onların farklı sürücülük stillerine bağlıdır; erkekler kadınlara göre hız sınırı ihlali, alkollü araç kullanma ve risk alma sonucu kaza geçirmeye daha çok yatkındırlar (bkz. Parker ve ark., 1995).

Literatürdeki bulgular, genel olarak, genç ve erkek olmanın yüksek kaza riski ve daha tehlikeli sürücülük stilleriyle ilişkili olduğunu gösterse de (bkz. Elander ve ark., 1993) yaş, cinsiyet ve tehlikeli sürücülük stili arasındaki ilişki bu kadar açık olmayabilir. Kuralları sıklıkla ihlal edenlerin tamamının genç ve erkek olmadıklarına (yaklaşık olarak kadın sürücülerin % 10'u 35 yaşın üzerindedir) ve tüm erkeklerin kuralları sıklıkla ihlal etmediğine (yaklaşık % 20'si nadiren kuralları ihlal ediyor) dikkat edilmelidir. Genç erkek sürücülerin yüksek risk sahibi olmalarının yaş ve cinsiyetten çok onların

tutumlarına ve güdüsel etmenlere bağlı olduğu söylenebilir. Genç erkekler arasında yaş ve cinsiyete bağlı heyecan arayışı gibi risk alma ile ilişkili kişilik özeliği daha yaygındır (Jonah, 1996). Bu kişilik özellikleri yaş, cinsiyet ve kazalar arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır.

## **Türkiye'deki Trafik Güvenliği Çalışmaları İçin Görüşler**

Gelişmekte olan ülkelerde trafik kazalarında meydana gelen ölümlerin temel nedeni hız ve alkollü araç kullanmadır. Yüksek hızla araç kullanmak ölümlü kazaların genel nedeni olarak görülür, çünkü hız ve zaman kontrolü sürücünün en önemli iki görevidir. Yüksek hız, kısa güvenlik mesafesine ve dolayısıyla da yüksek kaza riskine neden olmaktadır. Sollama, arkadan çarpma ve araç kontrolünü kaybetmeden kaynaklanan kazaların hepsi aşırı hız ile ilişkili kazalardır. Aşırı hız ile ölümlü trafik kazaları arasındaki yüksek pozitif korelasyon trafik araştırmaları literatüründe oldukça net olarak bulunduğundan, Türkiye'de trafik kazalarını önlemede en önemli konuların hız limiti ve polis kontrolü olduğu sonucuna varılabilir.

Trafik kazalarının genel nedenlerine ek olarak (aşırı hız gibi), bazı nedenler de kültüre bağlı olabilir. Örneğin, alkol kullanımı sadece fazla alkol tüketilen ülkelerin bir yol güvenliği sorunudur. Diğer Avrupa ülkelerinin tersine, kişi başına düşen alkol tüketimi Güney Avrupa ülkelerinin onda biri olan Türkiye'de alkollü araç kullanma ciddi bir sorun olmayabilir. Ancak, bazı kişilik özelliklerinin Batı Avrupa'ya göre Türkiye'de trafik kazalarına neden olduğu

söylenbilir. Trafik kazalarının genel ve yerel nedenlerini anlayabilmek için ciddi kültür-lerarası çalışmalara ihtiyaç vardır. Türkiye için nitelikli yol güvenliği ölçümleri geliştirmek ancak Türkiye'deki trafik davranışlarının "kara noktalarını" bilmekle mümkündür.

### Sonuç

Kişilik faktörü, sürücülük stili ve kazalarla ilgili bulgular oldukça karmaşıktır. Bu tarama makalesi kişilik faktörü ve kaza geçirme arasındaki ilişkiyi araştırmak gibi oldukça karmaşık olan bu durumlarda araştırma yönteminin önemini vurgulamaktadır. İlk çalışmalar, araştırmacıların aşağıdaki yöntemsel konulara daha çok dikkat etmeleri gerektiğini göstermiştir. İlk olarak, sürücünün toplam kaza sayısı (son 3 veya 5 yıldaki) sürücünün kazadaki rolüne (aktif veya pasif) ve kaza cinsine göre (arkadan çarpma, araç kontrolünün kaybına bağlı kazalar, sollama nedenli kazalar, çarpışma kazaları) gibi farklı gruplara ayrılmalı ve farklı gruplar karşılaştırılarak ayrı ayrı ele alınmalıdır. İkinci olarak, farklı kişilik özelliklerinin kazaya yatkinliğe farklı düzeylerde etkileri vardır.

Kişilik özellikleri ile kaza sayısı arasındaki korelasyona körlemesine bağlanmaktansa, belirli bir kaza tipini yordamak için kapsamlı kuramsal modellere başvurmak gerekir. Üçüncü sonuç, "kötü kişilik" asla kazanın birinci nedeni değildir; kişilik faktörü kaza yatkinliğine sürücülük stili yoluyla, bir başka deyişle sürücünün gerçekteki davranışı yolu ile ilişkilidir. Bu nedenle, kişilik faktörü ve kaza yatkinliği üzerine çalışmalar dikkatle seçilmiş kişilik özellikleriyle belirli tip kazalar arasındaki bağı, sürücü davranışı yoluyla açıklamayı amaç edinmelidir. Dördüncü olarak, araştırmacılar kaza sayısının araç kullanma miktarı ve farklı trafik ortamlarına maruz kalmakla doğrudan ilişkili olduğunu bilmelidirler. İlk çalışmalar, sürücülük deneyiminin sürücülük becerilerini ve sürücülük stilini belirleyin en önemli faktörlerden biri olduğunu göstermiştir. Bu nedenle, sürücülerin bir yılda kat ettikleri yol ve sürücü belgesi aldıkları zamandan bu yana geçen süre gelecekteki araştırmalarda mutlaka hesaba katılmalıdır.

*Not: Kaynakça bu makalenin İngilizce metninden sonra sunulmaktadır.*

