

Nitel Araştırma

**Yaşlı Sürücülerin Trafik Ortamlarındaki Yaşantıları: Sorunlar, Çözümler ve Yaşam Kalitesine Yansımalar Temelli Bir Nitel Çalışma**Gizem FINDIK<sup>1\*</sup>, Bahar ÖZ<sup>1</sup><sup>1</sup> Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Ankara, Türkiye**Makale Bilgisi****Anahtar kelimeler:**trafik psikolojisi,  
yaşlı sürücüler,  
yaşlılık çalışmaları**Öz**

Türkiye’deki yaşlı nüfusun artışı, sürücülüğün yaşlı bireyler için ehemmiyeti ve yaşlıların trafikteki karakteristik özellikleri birlikte düşünüldüğünde, sözü edilen grup için sorun teşkil eden durumların belirlenmesi ve çözüme kavuşturulması gerekliliği, bu durumun yaşlıların yaşam kalitesi açısından önemi ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle mevcut çalışma, nitel araştırma yöntemlerini kullanarak yaşlı kimselere göre trafikte problem yaratan noktaları belirlemeyi ve bu noktalara yaşlı perspektifinden çözüm önerileri sunmayı amaçlamaktadır. Mevcut çalışmada, Ankara ilinde yaşayan 12 erkek katılımcıdan veri toplanmıştır. Analiz yöntemi olarak nitel bir yöntem olan Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) kullanılmıştır. Yapılan analiz sonucunda yaşlı sürücülerin trafik güvenliğini tehdit eden etmenlerden bahsettikleri “Trafikğin üç sorunu” ve trafikğin daha iyi hale getirilmesi için yapılabilecek uygulamalardan bahsettikleri “Trafikğin çözümü” isimli iki üst tema ortaya çıkmıştır. Sahip oldukları ortak/benzer özellikler gereği, yaşlı sürücüler özel bir grup oluşturmaktadırlar. Mevcut çalışmada bu özel gruptan alınan bir örneklemin deneyimleri ilk elden ve ilk ağızdan, olabildiğince detaylı biçimde ele alınmıştır. Toplumun hızla artan bir kesimini oluşturan yaşlıların sürücülük aracılığıyla sosyal yaşama aktif olarak katılarak daha kaliteli bir yaşam sürmesinin önündeki engellerden bazıları tespit edilip bu engellerin nasıl ortadan kaldırılabileceğine dair çözüm önerileri sunulmuştur.

**Abstract****Keywords:**traffic psychology,  
older drivers,  
aging studies

Considering the increase in the older population in Turkey, the importance of driving for older people, and the characteristic features of older individuals in traffic settings; a need for identifying and providing solutions to the problems of this special group emerges. For this reason, the current study aims to pinpoint the problematic aspects in traffic for older people and offer solutions to these issues from their perspective through qualitative research methods. In this study, data was collected from 12 male participants who live in Ankara. Interpretative Phenomenological Analysis was chosen as the analytical method. Results of the analysis yielded two superordinate themes named “Three problems of traffic” and “Solutions of traffic” in which older drivers mentioned the factors that threaten traffic safety and the practices that can improve the traffic environment, respectively. Older drivers form a special group due to their mutual/similar characteristics. In the current study, experiences of a sample of this special group are investigated firsthand and as detailed as possible. A number of barriers against older people living a high-quality life through actively engaging in social life are identified and solutions are offered as to how these barriers can be eliminated.

\*Sorumlu Yazar: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, Ankara/Türkiye.

e-posta: [gizem@metu.edu.tr](mailto:gizem@metu.edu.tr)

DOI: 10.31682/ayna.720020

Gönderim Tarihi (Received): 14.04.2020; Kabul Tarihi (Accepted): 24.10.2020

2148-4376

## Giriş

Türkiye'nin demografik yapısı, hızla yaklaşmakta olan bir değişimle karşı karşıya. Sanılanın aksine, doğurganlık ile ölüm oranlarının artması ve göçe bağlı sebeplerden ötürü ülkemiz nüfusunun yaşlanma hızı gün geçtikçe artmaktadır (Arun, 2014; Arun, 2018). Bu durum ise yaşlı bireylerin, yani 60 yaş ve üzerindeki kişilerin (United Nations, 2015), varlığının çeşitli ortamlarda daha belirgin hale gelerek yeni ihtiyaçlar doğmasına yol açmaktadır. Ne var ki, hızla yaşlanan ülkemizdeki yaşlılık çalışmaları çeşitli disiplinlerde yürütülmeye devam etse de ülkemiz sözü edilen ortamlardaki ihtiyaçların etkili biçimde tespit edildiği ve bu ihtiyaçlara hızla çözüm bulunduğu organize bir yapılanmadan henüz yoksundur (Arun, 2018). Yaşlılık döneminin şekillendirilmesinde rol oynayan çeşitli etmenlerin belirlenmesi ve iyileştirici uygulamalarda etkin kullanımının sağlanması sürecinin ülkemizde gelişimini tamamladığını söylemek de ne yazık ki henüz mümkün olmamıştır (Koçman, 2006).

Yaşlı bireylerin sayısının küresel olarak arttığı ve bu temelde çeşitli düzenlemelerin yapılması gerektiği aşikardır. Bahsedilen artışın ve buna paralel olarak yeni ihtiyaç ve düzenleme gereksiniminin ortaya çıktığı ortamlardan biri trafik ortamıdır. Yaşlı bireyler trafik ortamında sürücü, yaya veya yolcu olmak üzere farklı yol kullanıcısı rollerinde yer alabilmekte ve bu rollerin sağladığı hareketlilik sayesinde pratik, sosyal/duygusal ve estetik ihtiyaçlarını giderebilmektedirler (Musselwhite ve Haddad, 2010). Günümüze kadar yapılan ve trafik ortamlarında yaşlı yol kullanıcılarını inceleyen çalışmaların ağırlıklı olarak, yaşlı olmanın getirdiği fiziksel gerilemeler, bilişsel problemler ve tıbbi sorunlar gibi konuları ele aldığı (Freund ve Smith, 2011); bazı durumlarda yaşlı yol kullanıcılarının diğer yaş gruplarındaki yol kullanıcıları ile bu beceri ve özellikler temelinde karşılaştırıldıkları (Azık, 2015; Bartolacci ve ark., 2020; Simons-Morton ve ark., 2020), hemen hemen tamamı nicel yöntemlerle yapılmış çalışmalar olduğu görülmektedir. Örneğin, Bravo, Duarte, Cerda ve Castellucci (2020) çalışmalarında kazaya karışma oranlarını sürücüleri yaş gruplarına ayırarak incelemiş, yaşlı sürücülerin orta yaş grubuna kıyasla kazaya karışma oranlarının 0,5 kat, yaralanma oranlarının 0,6 kat, ölüm oranlarının ise 1,3 kat daha fazla olduğunu belirtmişlerdir. Benzer şekilde Feng, Meuleners, Stevenson, Heyworth, Murray ve Maher (2020) çalışmalarında hafif bilişsel gerileme yaşayan yaşlı sürücülerin bilişsel gerileme yaşamayanlara göre trafikte daha fazla öz-düzenleyici davranış sergilediğini bulmuştur.

Bahsedilen ilgili alanyazına bakıldığında, günümüze kadar yürütülmüş olan çalışmalar birçok konuda bilgi sağlayıcı ve çözüm üretici olmasına rağmen, günümüz dünyasında, yaşlı bireylerin yaşlılıkla birlikte oluşan yaşam kalitesi düşüşünü engellemenin belirgin bir yolunun bu kişilerin trafik sisteminin aktif bir parçası olmasını devam ettirmekten geçtiği

görülmektedir. Ancak, bu konu alanyazında bahsedilen bir konu olmasına rağmen, özellikle vurgulanan ve ayrıntıları ile çalışılan bir konu olmamıştır. Farklı araştırmacılarca, araç kullanmanın sözü edilen grubun yaşam kalitesi bakımından farklı bir rolü olduğu tartışılmaktadır. Örneğin, Musselwhite ve Haddad'a (2010) göre, yaşlı bireyler yaya ve yolcu olarak, gereksinim duydukları servis ve hizmetlere ulaşma gibi pratik ihtiyaçlarını giderebilse de bağımsızlık ihtiyacı, kontrol hissi gibi sosyal/duygusal ve bireysel tatmin sağlayan estetik ihtiyaçlarını gidermede bahsi geçen roller yetersiz kalabilmekte ve sürücü rolü ön plana çıkmaktadır. Al-Hassani ve Alotaibi'nin (2014) çalışmasına göre, yaşlı kimseler için sürücülük statüsünün devamlılığı, günlük yaşam etkinlikleri üzerinde kontrol sahibi olma, kendi kendine yetebilme, özgürlük/otonomi gibi anlamlar ifade etmektedir. Ayrıca Al-Hassani ve Alotaibi'nin çalışmasında, araç kullanmayı bırakma sonrası yaşlıların evde daha çok zaman geçirdikleri, boş zaman faaliyetlerine daha az katıldıkları ve arkadaşlarıyla daha az zaman geçirdikleri bulunmuştur. Bununla bağlantılı olarak, araç kullanan ve araç kullanmayı bırakmış yaşlılar arasında yaşam memnuniyeti, yaşam üzerinde algılanan kontrol, ev dışında geçirilen zaman, boş zaman etkinliklerine ayrılan zaman, sosyal aktivitelerle geçirilen zaman ve depresif belirtiler bakımından farklılıklar bulunmuştur. Sözü edilen farklılıklar araç kullanmaya devam eden yaşlıların lehine yöndedir. Diğer bir deyişle, trafik ortamında sürücü olmanın yaşlı bireylerin ihtiyaçlarını giderme ve yaşam memnuniyetlerini artırma açısından özel bir yeri bulunmaktadır. Bu sebeptendir ki, yaşlıların en sık kullandığı ulaşım yöntemi şahsi araç kullanımınıdır (Organisation for Economic Co-Operation and Development, 2001). Bunun yansıması ülkemizde de gözlemlenmektedir; ülkemiz yaşlı nüfusundaki sürücü sayısında yıllar içerisinde bir artış görülmektedir (Yazıcı ve Vural, 2015). Buna rağmen, ne yazık ki, sürücülük, trafik ve ulaşım konuları son yıllarda ülkemizde yapılan yaşlılık çalışmalarında kendisine ayrı bir yer edinememiştir (Arun, 2018).

Yaşlıların ihtiyaçlarını gidermelerinde kritik bir rol oynuyorsa da sözü edilen yaş grubunda sürücülükle ilgili dikkat edilmesi gereken bazı noktalar da bulunmaktadır. Yaşlı bireyler, araç kullanma şekillerini olumsuz etkileyebilecek birtakım görsel, nörolojik, kardiyovasküler, solunumla ilgili, hormonal ve kas-iskelet sistemi ile ilgili problemler yaşayabilmekte, ayrıca kullandıkları ilaçlar sürüşlerine olumsuz etki edebilmektedir (Freund ve Smith, 2011). Yaşlı sürücüler, sözü edilen sorunların sürüş üzerindeki olumsuz etkisini telafi edebilmek adına, daha az araç kullanma, görüşün kısıtlı olduğu durumlarda trafiğe çıkmama, olumsuz hava koşullarında trafiğe çıkmama gibi birtakım öz-düzenleyici davranışlar sergilemektedirler (Azık, 2015). Artan öz-düzenleyici davranışların yanı sıra, sürücüler yaşlandıkça daha bilinçli şekilde araç kullanmakta; fakat buna rağmen uygun hızda gidememe gibi çeşitli hatalar sergilemektedirler (Fındık ve Öz, 2018). Benzer şekilde, Türkiye'de yapılan

bir çalışmada yaşlı sürücülerin araç içerisinde bulunan ve güvenli sürüş için önem arz eden el freni, sinyal gibi operasyonel parçaların kullanımı ve ayna gibi araç parçalarının bireyin antropometrisine (vücut ölçülerine) uygun şekilde kullanımı konusunda hatalı davranışlar sergiledikleri ortaya koyulmuştur (Aran ve ark., 2019). Başka bir deyişle, söz konusu sürücü grubunun trafikte sergilediği belirli davranışlar mevcuttur. Bununla birlikte, Fındık ve Öz'ün (2018) bulgularına göre, Türkiye'deki yaşlı sürücüler trafikteki zorlu koşullar ve diğer yol kullanıcılarıyla yaşanan çatışmalar sonucunda tedirginlik, stres, öfke gibi duygular hissetmekte; zaman zaman da maruz kaldıkları saldırgan davranışları taciz olarak nitelendirmektedirler. Diğer bir deyişle, trafik ortamında yaşadıkları sorunlar, hem yaşlıların ihtiyaçlarını gidermede kritik rol oynayan sürücü rolüne olumsuz etki etmekte hem de tedirginlik ile taciz arasında değişebilen geniş bir yelpazede zuhur ederek psikolojik iyilik hallerine zarar vermektedir. Yaşlı bireylerin hayatın çeşitli alanlarında maruz kaldıkları ayrımcılıkların (Nazlıer Keser, 2019) trafik ortamında da mevcut olması muhtemel görünmektedir. Özetle, yaşlı sürücüler hem fizyolojik durumları hem davranışları hem de duygusal deneyimleri bakımından özel bir grup olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Türkiye'deki yaşlı nüfusun artışı, sürücülüğün yaşlı bireyler için ehemmiyeti ve yaşlıların trafikteki karakteristik özellikleri birlikte düşünüldüğünde, sözü edilen grup için sorun teşkil eden durumların belirlenmesi ve çözüme kavuşturulması gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Söz konusu sorunların belirlenmesi ve çözümlenmesi için akla gelen en pratik yöntemlerden biri ise bu konuda kendilerinin fikirlerine başvurmaktır. Araç kullanmayı bırakmanın yaşlılar için hayat pratikleri ve psikolojik süreçler açısından birtakım olumsuz sonuçlar doğurduğu, bu sebeple sürüşün engellenmesi yerine sürücülük statüsünün mümkün olduğunca devam ettirilmesi gerektiği önceki çalışmalarca vurgulanmıştır (örn., Yazıcı ve Vural, 2015). Bunun sağlanması için ise, alanyazında ağırlıklı olarak sunulmuş olan yaşlılıkla bağlantılı bazı fiziksel ve bilişsel beceri kayıplarının farklı yol kullanıcısı rollerine etkisini incelemenin yanı sıra, yaşlı yol kullanıcılarının trafik ortamlarını algılama ve yorumlama biçimlerinin, bu ortamlardaki davranış ve her türlü tepki tercihlerine aktarımının farklı çalışma türleri ile incelenmesi gerekmektedir. Mevcut çalışmanın da temel amacı budur; çalışmada yaşlı sürücülere göre trafik ortamında yer alan problemlerin saptanması ve bu problemlerin nasıl çözülebileceğine dair çözüm önerileri geliştirilmesi hedeflenmiştir. Yaşlı bireyler, hem karakteristik özellikleri olan bir grup olmaları hem de trafikte çoğunlukla yıllar boyunca edindikleri deneyimlerden oluşan engin bir birikime sahip olmaları sebebiyle bireysel deneyimlerine özellikle odaklanılması gereken bir gruptur. Onların bu deneyimlerinden en üst düzeyde ve en pratik şekilde faydalanabilmek için izlenebilecek yollardan birisi de yukarıda bahsedildiği gibi kendileriyle bire bir görüşmeler yaparak fikirlerine başvurmaktır. Sözü edilen

yöntem, kişilerin bireysel deneyimlerini anlamlandırmak ve olan biteni kendi ifadeleriyle ve en kapsamlı şekilde ortaya koymak; sonuç olarak da bu kişilerin veya oluşturdukları grupların yaşantılarını iyileştirmek amacıyla gerekli olabilecek müdahale yöntemlerinin belirlenmesini sağlamak bakımından oldukça kıymetlidir. Bu nedenle, mevcut çalışma, nitel araştırma yöntemlerini kullanarak yaşlı kimselere göre trafikte problem yaratan noktaları belirlemeyi ve bu noktalara kendi perspektiflerinden sunacakları çözüm önerilerini saptamayı hedeflemektedir. Diğer bir deyişle, bu çalışmanın amacı, yaşlı sürücülerin trafikte yaşanan sorunları nasıl anlamlandırdıklarını belirlemek ve kendilerinin bu sorunların çözümüne ilişkin önerilerini almaktır.

## Yöntem

### Katılımcılar

Mevcut çalışmada, Ankara ilinde yaşayan 12 erkek katılımcıdan veri toplanmıştır. Katılımcıların yaşları 61 ile 76 arasında değişmektedir. Sürücü belgesi sahibi olma süresi ile aktif sürücülük yılları ise sırasıyla 26-48 ve 15-56 arasında değişmektedir. Sürücü belgesi olmadan araç kullanmaya başlayan ve sürücü belgesi aldıktan birkaç yıl sonra araç kullanmaya başlayan az sayıdaki katılımcı dışında, çalışmaya katılan yaşlı sürücüler sürücü belgesi aldıktan hemen sonra araç kullanmaya başlamışlardır. Öte yandan katılımcıların yaşları ve aktif sürüş yılları birlikte incelendiğinde araç kullanmaya başlanan yaş konusunda çeşitlilik olduğu görülmektedir. Son olarak, aylık kat edilen kilometrenin 150 ile 2000 arasında değişmekte olması göz önünde bulundurularak katılımcıların trafikte sürücü olarak kısıtlı zaman geçirdikleri yorumu yapılabilir. Katılımcıların özelliklerine ilişkin detaylı bilgiler Tablo 1’de sunulmuştur.

### Prosedür

Orta Doğu Teknik Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu’ndan onay alındıktan sonra kartopu yöntemi kullanılarak olası katılımcılar ile iletişime geçilmiştir. Katılımcılar için uygun olduğu belirlenen zaman ve mekânlarda veri toplama işlemi gerçekleştirilmiştir. Bu işlemde ilk olarak katılımcılar yapılacak çalışma ile ilgili bilgilendirilmiş, daha sonra görüşme süresince ses kaydı alınmasına ilişkin sözlü olarak rızaları alınmış ve son olarak da çalışmaya gönüllü katılım gösterdiklerine dair yazılı onayları alınmıştır. Bu aşamadan sonra ise ses kaydı başlatılmış ve katılımcılara temel mülakat soruları yöneltilmiştir. Her bir mülakat yaklaşık 20 dakika sürmüştür ve her katılımcı ile tek seferde tamamlanmıştır. Her mülakatın sonunda katılımcıya teşekkür edilmiş, eklemek istedikleri bir şey olup olmadığı sorulmuş ve ses kaydı sonlandırılmıştır. Veri toplama işlemi bittiğinde ses kayıtlarının deşifresi yapılmıştır. Deşifre

işlemi tüm mülakatlar bittikten sonra, gönüllü bir araştırmacı tarafından topluca ve herhangi bir bilgisayar programı kullanılmadan yapılmıştır. Deşifre işlemi bittikten sonra ise analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 1.

*Katılımcı Özellikleri*

| <b>Katılımcı*</b> | <b>Yaş</b> | <b>Meslek</b>    | <b>Sürücü Belgesi Sahibi Olma Süresi (Yıl)</b> | <b>Aktif Sürücülük Süresi (Yıl)</b> | <b>Aylık Kat Edilen Yol (km)</b> |
|-------------------|------------|------------------|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| Mahmut            | 73         | Emekli çiftçi    | 46   | 56                                  | 1650                             |
| Necmi             | 61         | Esnaf-sucu       | 42   | 40                                  | 900                              |
| Ferit             | 76         | Emekli işçi      | 43   | 43                                  | 400                              |
| Şaban             | 61         | Akademisyen      | 37   | 37                                  | 1000                             |
| İsmail            | 68         | Emekli şoför     | 48   | 48                                  | 150                              |
| Ekrem             | 68         | Esnaf-berber     | 38   | 41                                  | 450                              |
| Ali               | 64         | Emekli memur     | 32   | 32                                  | 200                              |
| Hayri             | 63         | Emekli asker     | 28   | 15                                  | 2000                             |
| Ahmet             | 61         | Emekli memur     | 26   | 22                                  | 250                              |
| Melih             | 68         | Emekli bürokrat  | 42   | 55                                  | 1600                             |
| Muharrem          | 64         | Esnaf-elektrikçi | 29   | 29                                  | 800                              |
| Rıfat             | 64         | Emekli memur     | 43   | 43                                  | 200                              |

*Not. \* Bu çalışmada katılımcıların gizliliğini korumak amacıyla takma isimler (rumuzlar) kullanılmıştır.*

**Analiz**

Çalışma kapsamında yapılan mülakatların deşifresi tamamlandıktan sonra veri analizine başlanmıştır. Analiz yöntemi olarak nitel bir yöntem olan Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) kullanılmıştır. Bu yöntemde temel hedef, katılımcıların bireysel deneyimlerini keşfederek bu deneyimleri anlamlandırmaktır (Smith, 2004). Smith'e (2004) göre YFA'nın üç temel özelliği bulunmaktadır: idiyografik olması (yani her bir katılımcı için derinlemesine inceleme gerektirmesi); tümevarım yöntemini kullanması (yani özelden yola çıkarak genele ulaşmaya çalışması) ve sorgulayıcı olması (yani elde edilen bulguların önceki çalışmalarda raporlanan bulgular ışığında değerlendirilmesi). Temel hedefi ve sahip olduğu bu üç özellik, YFA'yı mevcut çalışmanın amacına uygun kılmaktadır. Çalışmadaki ana amaç, yaşlı sürücülerin içinde yer aldıkları trafik ortamına dair deneyimleri ve gözlemleri temelinde, Türkiye trafiğinde yaşanan sorunların nedenlerini ve olası çözüm yollarını anlamlandırma biçimlerini kavramaktır. YFA'nın bireysel deneyimleri derinlemesine ele alarak topluluğa yönelik sonuçlara ulaşması ve bu sonuçları mevcut alanyazınla ilişkilendirmesi; yaşlı sürücülerin yıllarca edindikleri birikimlerden yola çıkılarak genel trafik sistemine dair çıkarımlar yapılmasıyla ve bu çıkarımların alanyazın ile resmi istatistikler çerçevesinde ele

alınmasıyla büyük ölçüde örtüşmektedir. Smith ve Shinebourne (2012), YFA yürütülürken araştırmacının belirli aşamalar uyguladığını belirtmektedirler. Bu aşamalar sırasıyla verileri tekrar tekrar derinlemesine okuyarak ayırt edici ifadelerle duygusal tepkilerin not edilmesi, alınan notların kavramsallaştırılarak birbirine benzer ifadelerin alt temalar oluşturularak birleştirilmesi, son olarak da ilgili temaların gruplanarak üst temalar oluşturulmasıdır. Mevcut çalışmanın veri analizi sürecinde de bu aşamalar izlenmiştir.

### **Veri Toplama Aracı**

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak katılımcılara birtakım demografik sorular ve yarı yapılandırılmış mülakat soruları yöneltilmiştir. Demografik sorular aracılığıyla yaş, sürücü belgesi sahibi olma süresi, aktif araç kullanma süresi ve aylık ortalama araç kullanma miktarına (kilometre cinsinden) ilişkin bilgiler elde edilmiştir. Yarı yapılandırılmış mülakat soruları ise katılımcıların trafik ortamında gözlemledikleri problemlerin ne olduğunu ve nasıl giderilebileceğini anlamaya yönelik sorulardır. Bu sorulardan bazıları şu şekildedir: “Trafik ortamlarında sürücü olarak diğer yol kullanıcılarıyla etkileşiminizi düşündüğünüzde, ne gibi zorluklarla karşılaşsınız?”, “Sizce trafik sistemini geliştirmek için ne gibi uygulamalar yapılmalıdır?”, “Sizce sürücüler trafikte ne gibi hatalar yapmaktadırlar?”.

### **Çalışmanın Güvenirliği**

Howitt'e (2016; p. 439) göre, iyi bir nitel çalışmada bulunması gereken unsurlardan biri refleksivite, yani araştırmacının toplanan verinin doğasına ve analize nasıl etki ettiğine dair farkındalığı ve hassasiyetidir. YFA'da katılımcı kendi deneyimlerini anlamlandırırken araştırmacı da katılımcının deneyimlerini nasıl anlamlandırırdığını anlamlandırırdığından (Smith ve Shinebourne, 2012), araştırma sorusunun oluşumundan çalışmanın tamamlanmasına kadar geçen sürecin her aşamasında araştırmacı aktif rol oynamakta ve bireysel birikimlerini çalışmasına yansıtılmaktadır. Refleksivite, sözü edilen bireysel birikimlerin çalışmaya nasıl yansıdığını ortaya koyarak, çalışmayı olası yanlışlıklar ve temel varsayımlar bakımından şeffaf hale getirir. Mevcut çalışmanın kurgulanışına, analizler sırasında temaların oluşumuna ve birbirlerine bağlanması sürecine etki ettiği düşünülebilecek motivasyonlarına ilişkin refleksivite kısmına aşağıda yer vermekteyim.

Bu çalışmanın her aşaması, analizi yapma rolünü almış araştırmacı olarak benim için hem kişisel hem de akademik açıdan son derece tatmin ediciydi. Kişisel olarak, özellikle veri toplama ve analiz süreçlerinde yaptıklarım “iş”ten ziyade keyifli birer etkinlik gibi hissettirdi. Araştırmacı olarak ise, süreç ilerledikçe hep “doğru yolda” olduğumu hissettim. Mülakatlar gerçekleştikçe, konuştuğum her bir katılımcının hayatının ciltleri doldurabilecek muazzam

birer roman olduğunu gördüm. Katılımcılardan birisi, araç kullanmaya başladığı yıllarda ülkemizde trafik ışıklarının yeni yeni kullanılmaya başladığını söylediğinde ise, temel varsayımlarımdan birini keşfettim ve böylece şahit olduklarımın aslında yalnızca bir kesit olduğunu -bu kesitin öncesi ve sonrasının ise şimdikinden çok daha farklı olabileceğini hatırladım. Tema oluşturma ve yazma süreçlerinde ortak yazardan ve üçüncü bir araştırmacıdan aldığım geribildirimler, bana karakterimin ortaya çıkan ürüne nasıl yansıdığını gösterdi.

Benim, yaşlı bireylerin hareketlilik ve sürücülük bağlamında edindikleri deneyimlerin yaşam kalitelerine yansımalarına olan ilgimin kaynağı, en temelde beni yetiştiren kişi olan anneannem ile ilintilidir. Anneannem, bugün olduğum kişi olmamda en büyük katkıyı yapan birey, kendisi bunu mizahi bir dille reddetse de yaşlı grubunda yer almakta. Benzer şekilde, bugün olduğum kişi olmamı borçlu olduğum annem ve babam da yaşlı grubuna dahil olmaya oldukça yakınlar. Çalışmayı seçtiğim konu, bu alanda yaptığım ve yapacağım tüm işler ile bu işler sonucunda ortaya koyulacak her türlü çıktı; emekleriyle bir “ben” oluşturan bu bireylerin ve onlar gibi nicelerinin yaşamına katkıda bulunmaya çalışarak borcumu ödeme çabamın ürünüdür. Diğer bir deyişle, varlığımdan haberdar oldukları andan itibaren her düşünceleri iyiliğimi sağlamak üzerine kurulu olan büyüklerimin iyilik haline ve yaşam kalitesine değinen bu çalışma, onlara olan minnetimin göstergesidir.

## Bulgular

Yapılan analiz sonucunda yaşlı sürücülerin trafik güvenliğini tehdit eden etmenlerden bahsettikleri “Trafikğin üç sorunu: İnsan, araç, çevre” ve trafikğin daha iyi hale getirilmesi için yapılabilecek uygulamalardan bahsettikleri “Trafikğin çözümü” isimli iki üst tema ortaya çıkmıştır. İlk üst tema kapsamında “Yol kullanıcılarının davranışları”, “Yol kullanıcılarının bireysel özellikleri” ve “Araç ve çevre özellikleri” olmak üzere üç alt tema; ikinci üst tema kapsamında “Eğitim ve bilinçlenme”, “Kurallara riayet etme”, “Denetim ve yaptırım” ve “Araç-yol bakım onarımı” olmak üzere dört alt tema ortaya çıkmıştır. Yapılan analiz neticesinde Tablo 2’de görülen, birbirlerini bütüncü üst ve alt temalara ulaşılmıştır.

### Trafikğin Üç Sorunu: İnsan, Araç, Çevre

Katılımcılara göre, trafikte yaşanan sorunların en temel kaynağı insan faktörüdür. Diğer bir deyişle, sürücülerin yaptıkları ihlaller trafikte tehlike arz etmektedir. Bu tema altında yaşlı sürücülerin gözlem ve deneyimleri, sürücülerin yaptıkları ihlalleri içeren “Yol kullanıcılarının davranışları”, sürücülerin bu ihlalleri yapmasında rol oynayan özelliklerini içeren “Yol kullanıcılarının bireysel özellikleri” ve trafikte yaşanan problemlere etki ettiği



düşünülen araç ve çevre koşullarını içeren “Araç ve çevre özellikleri” isimli üç alt tema etrafında toplanmıştır.

Tablo 2.

*Üst Tema ve Alt Tema Listesi*

| Üst temalar                                   | Alt temalar  |
|---|--|
| Trafiğin üç sorunu: İnsan, araç, çevre        | -Yol kullanıcılarının davranışları<br>-Yol kullanıcılarının bireysel özellikleri<br>-Araç ve çevre özellikleri |
| Trafiğin çözümü: Eğitim, denetim, mühendislik | -Eğitim ve bilinçlenme<br>-Kurallara riayet etme<br>-Denetim ve yaptırım<br>-Araç-yol bakım onarımı            |

**Yol kullanıcılarının davranışları.** Yapılan görüşmelerin birçoğunda katılımcılar trafikte hız ihlalleri ile karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Sözü geçen konuda her ne kadar katılımcıların çoğu aşırı hızdan yakınsa da, hızı trafiğin koşullarına uygun olacak şekilde ayarla(ya)mama da yaşlı sürücülerin özellikle değindiği unsurlar arasında olmuştur. Katılımcılara göre, hız ihlalleri yalnızca araç kullanan kişiler için değil, bu kişilerin yakınları ve diğer yol kullanıcıları için de istenmeyen sonuçlara yol açabilmektedir. Buna ek olarak, yaşlı sürücülere göre, hız ihlalleri sonucunda trafikte olması beklenen hoşgörü ortamı bozulabilmekte ve bu durum yaşlı sürücülerini olumsuz yönde etkilemektedir. Diğer sürücülerin yaptıkları hız ihlalleri ile ilgili olarak bazı katılımcıların söyledikleri şu şekildedir:

Birisinin arabasının arka kapısı açılıp açılıp kapanıyordu ama nasıl sürat de acayip... En az yüz yirmi yüz otuzla da ben iniyorum. En sonunda durdu kapıyı bir açtı ne diyorsun sen ya dedi, kapınız açık dedim kibarca ne teşekkür edebildi ne özür dileyebildi. O da genç yanında tabi kız arkadaşı var hava atacak tabi normal onu da hoş görmek lazım (Melih, Emekli, 68 yaş).

Mesela sol şeridi kapatıp gidiyor kendi kafasına göre belirli bir hızda. Mesela diyelim ki kırk elliyle gidiyor onun için sen de mesela yetmiş seksenle gideceksen mecburen sol şeritten gitmen gerekiyor ama sağ şeride geçerek, riske girerek sağ şeritten geçmeye çalışıyorsun çünkü önünde giden adama lamba yakıyorsun, korna çalıyorsun adam hiç aldırış etmiyor ve bazı

karşılaştığım kişiler de telefonla konuşuyor... Seni takmıyormuş gibi sen tak diye önüne giriyor fren yapmak zorunda kalıyorsun (Necmi, Esnaf, 61 yaş).

Hızın yanı sıra yaşlı sürücüler sinyal verme, şerit değiştirme ve dönüşler ile ilgili sorunlara da sıkça değinmişlerdir. Katılımcıların çoğu trafikte “zigzag yapan” veya “makas atan” sürücülerden yakınmışlardır. Bu tarz hareketlerin, trafik güvenliğini tehlikeye atmanın yanı sıra yaşlı sürücülerde zorlanma ve gerginlik gibi olumsuz etkiler bıraktığı düşünülmektedir. Bazı katılımcılar bu konudaki deneyimlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

Eğer trafik bir kontrol yapsın dünyanın cezasını yazar; çünkü adam şimdi bir bakıyorsun tam sağda, sağdan bir giriyor kaç tane arabaya makas makasa giriyor, önüne giriyor, oradan tekrar sağa geçmeye çalışıyor. Makas atıyor yani... Adam dördüncü şeritten hop hepsinin önünü keserek dönüş yapıyor bunlar yanlış (İsmail, Emekli, 68 yaş).

Trafikteki o magandalar var ya onlar yaşatıyor bize... Zigzagçılar var ya onlardan çekiyoruz... Aniden önüne kırıyor, zigzağını yapıyor artı dönüyor ondan sonra sinyalini veriyor. İnsan dönmeden, en az bir on on beş metre evvel vereceksin sinyal ki o adam da ayağını gazdan çeksin (Ekrem, Esnaf, 68 yaş).

Başta zigzag, sinyal vermeden şerit değiştirme, yapılan hataların çoğunluğu bu sinyal vermeden şerit değiştirmesi. Arkadaki sollayıp geçtiği veya sağından geçmesi durumunda kazaya sebep olabilir, gerginlik yaratır sürücüde... Öne geçip soldan ve sollayıp sağ dönüş yapmaları da var, o da kazaya sebep oluyor, arkadan vurma durumu ortaya çıkabilir (Ahmet, Emekli, 61 yaş).

“Diğerlerinin yollarda şerit değiştirmeleri ani, daha sonra sinyal vermemeleri akşam veya gece olduklarında kısa huzmeli far, normal farları yakmamaları, aşırı korna çalmaları, etkilendiğim şeyler bunlar” (Muharrem, Esnaf, 64 yaş).

Hız, sinyal, şerit değiştirme ve dönüşlerle ilgili ihlallerin yanı sıra, yaşlı sürücüler özellikle gençlerin yaptıkları birtakım davranışlardan da söz etmişlerdir. Bu özel davranışların çoğu, araçla akrobatik hareketler yapmayı içermektedir; bunun yanı sıra araç bakımını aksatmak da değinilen davranışlar arasında yer almıştır. Yukarıda sözü edilen diğer ihlallerde olduğu gibi, bu davranışların da trafikte tehlike arz etmenin yanı sıra saygı ortamını zedelediği katılımcılarca ifade edilmekte ve bu durumun katılımcılarda sitemkâr tepkiler oluşturduğu yazarlarca düşünülmektedir. Katılımcılardan bazıları sözü edilen davranışlarla ilgili deneyim ve gözlemlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

“Gençler veya orta yaş grubunun altlarında, yolda yeni araçlara bindikleri için spin atıyorlar, yani ani giriş çıkışlar yapıyorlar... Burada tehlikede hissediyoruz; çünkü biliyorsun ne olacağını, başına geleceğini... Kazayla sonuçlanır” (Muharrem, Esnaf, 64 yaş).

“Arabayı bu milli servettir yani altındaki araba sırf senin değil yani milli servet... Patinaj yapmanın lastiği yakmanın ne anlamı var, bunu yapmamaları lazım” (İsmail, Emekli, 68 yaş).

Ama gençler pek laf dinlemiyor kızım. Mesela İstanbul’da görüyoruz, Kadıköy’de Bağdat caddesinde adam sekiz çiziyor. Şimdi yollarda sekiz çiziyorlar... El frenini çekiyor yolda döndürüyor arabayı ya bu iş değil ki kızım, ya tek senin değil yol ya. Tonlarca insan geçiyor ya her tarafta saygısızlık oluyor (Hayri, Emekli, 63 yaş).

“Yarış yapan gençlerle ben sık sık karşılaşıyorum trafikte. Sık sık derken ... belki sık gibi geliyor bana. Çok sık hızlı ve şerit değiştirerek gidiyorlar ve birbirleriyle yarışıyorlar genelde gençlerde ama bunu bütün gençlere genelleyemeyiz tabii” (Şaban, Akademisyen, 61 yaş).

Yaşlı sürücüler, yalnızca diğer sürücülerin değil, tüm yol kullanıcılarının zaman zaman kural ihlalleri yapabildiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların bazıları, alanyazında özel gruplar olarak incelenen motosiklet/bisiklet kullanıcıları, profesyonel sürücüler ve yayalar ile ilgili deneyimlerini ve duygularını şu şekilde aktarmışlardır:

Özellikle ticari araçlar sinyal özürsü, yani sarı taksiler sinyal özürsü, yahu niye böyle yapıyorsunuz dediğimde abi bizimki ekmek parası... Ya ekmek parası ama riske atıyorsun... Yayalar haksız olduğu halde, mesela yaya geçidi şeyinde ne diyorsunuz ona yeşil yanmazken adam geçiyor aynı şekilde kırmızı ışık yanıyor araba geçiyor (Melih, Emekli, 68 yaş).

Nerden girdikleri nerden çıktıkları hiç belli olmuyor bisikletli çocukların bilhassa... Yetişkinler de çocuklar da daha çok çocuklar bisikletlilere, motosikletlilere dikkat etmek lazım. Şimdi bir de şey çıktı; akülü motosikletler. Beş yaşında çocuk ona biniyor, on yaşında çocuk ona biniyor. Motosiklet ama akülü plakası yok, ehliyeti yok. Çocuk çoluk biniyor bunlar trafiği baya aksatıyor yani (Rıfat, Emekli, 64 yaş).

**Yol kullanıcılarının bireysel özellikleri.** Yaşlı sürücüler, diğer sürücülerin, özellikle de gençlerin, trafikte yaptıkları ihlaller konusunda bazı açıklamalarda bulunmaktadırlar. Bu açıklamaların çoğunda sürücülerin yaptıkları ihlallere ilişkin içsel atıflar yapmaktadırlar. Katılımcılardan bazıları bu ihlalleri tasvip etmese de kabullenmiş görünmektedir; çünkü kendileri de bir zamanlar genç oldukları için gençliğin getirdiği birtakım özelliklerin herkeste olabileceğinin farkındadırlar. Katılımcıların konuya ilişkin ifadelerinden bazıları şu şekildedir:

Benim gördüğüm cebi dolmuş ama kafası dolmamış bir kesim var. Parahlar, zenginler, pahalı arabalara biniyorlar. Kendilerini öyle tatmin ediyorlar. Onların içinde gördüğüm şey kuralları hiç umursamıyorlar. Herkesin trafikte olduğu bir yerde yarış yapıyorlar, gürültü yapıyorlar, efendime söyleyeyim araçlarını yolun ortasına bırakıyorlar. Park etmiyorlar arkadaki geçiyor mu, geçmiyor mu filan buna benzer birçok saygısızlıkları çok az bir kesim var. Bu şeyde de var maalesef varoşlardan, varoşlarda yetişen gençlerde de var onlar da arabalarını mesela seksen dört model Tofaş'ı süslüyor, ona egzoz takıyor bağırırttırıyor vesaire filan öyle var kişilik ispatı arabasını süsleyerek böyle kendisini ispatlama gayreti... Ama üniversite gençliğinden umutluyuz. Üniversite gençleri edepli araba kullanıyorlar yani aralarında var mı vardır ama oradan umutluyuz (Mahmut, Emekli, 73 yaş).

“Toz duman dünya onlara kanları cıvık ya daha hareketli ya onun için hiç şey yapmıyor yani hesap yapmıyor yani acaba ben böyle yapıyorum ama herhangi bunun bir kötü sonucu olur mu olmaz diye hiç hesaplamıyor. Onu sonraki diyor sonraya kalsın” (Necmi, Esnaf, 61 yaş).

“Genç sürücüler... Onların kızım kanı kayıyor ama trafik kanı kayıyor, tuzu yağ bilmiyor... Kanı çok tez akıyor onların” (Hayri, Emekli, 63 yaş).

İçlerinde çünkü şımarık olanları da var yok değil çünkü o arabanın parasını kendisi kazanıp vermemiş. Babası kazanmış onu basar, vurulmuş kırılırmış lastiği eskirmiş... Patinaj yaptırıyor yolda niye yaptırıyor o lastik yanıyor, bu milli servet yanıyor buna ben kızıyorum yani şahsen (İsmail, Emekli, 68 yaş).

Adrenalin çok yaşıyorlar. Gereksiz ataklarda bulunuyorlar, gösterişi seviyorlar bir şey yaptıklarını zannediyorlar. Onun için bence gençler hiç sağlıklı araba kullanmıyor bana sorsanız bayan ve erkek diye ayırırsanız erkeklerin yüzde doksanı, bana göre yeni ehliyet alan yeni sürücüler gençler hiç iyi sürücü değil (Ali, Emekli, 64 yaş).

Genç sürücüler tabii... Genç olduğu için delikanlılar, gençler biraz daha fevri oluyorlar hareketlerinde işte hızlı gidiyorlar veya işte riayet etmiyorlar, işte genellikle de en çok kaza gençler yapıyor gençlerin kaza sonucu istenmeyen olaylar oluyor... Gençlerde bir de eğitimsiz olanlar var yani işte köyde kentte almış ama uzun yola gitmeyen gitmemiş tecrübesi olmayan yani hızlı gitmeyi marifet sayanlar var... Yazık oluyor onlar da kaza yapıyorlar (Ferit, Emekli, 76 yaş).

**Araç ve çevre özellikleri.** Yol kullanıcısı özelliklerinin yanı sıra, trafiği oluşturan diğer iki temel etmen olan araç ve çevre özellikleri de yaşlı sürücüler tarafından farklı yönleriyle sözü edilen konular olmuştur. Yaşlı sürücülerin yıllar boyunca edindikleri deneyimler, trafik alanında yaşanan birçok gelişim ve değişime tanıklık etmelerine vesile olmuştur. Bu nedenle de araç ve çevre koşullarının trafikte oynadığı rolü yakından gözlemlene

imkânına sahip olmuşlardır. Özellikle zamanla araçlarda görülen değişiklikler ve belirli yol koşulları vurgulanan unsurlar olmuştur. Sözü edilen unsurlar gelişen teknolojiyle birlikte geçmişe kıyasla daha konforlu bir sürüşe olanak sağlamakla birlikte, kullanım şekline bağlı olarak yaşlı sürücülerde tedirginlik gibi olumsuz hisler de doğurabilmektedir. Katılımcıların, trafikte yaşanan problemlerde araç ve çevrenin oynadığı role ilişkin ifadelerinden bazıları şöyledir:

“Şu eski arabalarla bu arabalar tabi ki değişik; rahatı var, bilmem neyi var... Bu, araba değişikliği; insanlarda değişiklik yok. -zaman içinde sürüşünde değişiklik olup olmadığı sorulduğunda- Değişiklik yok, hayır, arabada bir değişiklik var” (Ekrem, Esnaf, 68 yaş).

“Bu dönemin yeni araçları maalesef süratli, seri oldukları için ben yeni arabalardan ürküyorum. Ani ataklar yapıyorlar, aniden önüne çıkabiliyorlar aniden durabiliyorlar bunlar beni tedirgin ediyor” (Ali, Emekli, 64 yaş).

Buzlu yollarda otobüsle seyrederken yaşadığımız çok olay... Çok önemli değil işte araba kayar, işte lastik değiştireceksiniz elleriniz donar, şeye dokunamazsınız hocam mesela bijon anahtarına, ama o lastiği de değiştirmek zorundasınız çünkü otobüste kırk tane insan var yola devam edeceksiniz yoksa mazot biter donar vesaire filan böyle zor zamanlar yaşadığımız olmuştur yani trafikte (Mahmut, Emekli, 73 yaş).

Eski bir araçla, bir arkadaşıyla gelirken yolda da iyi bir yağmur da yağıyordu ıslaktı yollar, süratimiz de yaklaşık doksan kilometre civarındaydı. Bir rampa çıkarken rampanın tam çıkar çıkmaz görünmeyen bir yerinde bir adamla karşılaştık. Eliyle durmamızı işaret etti ve biz onu görünce yavaşladık. Fakat durma mesafesinde olmayan bir araç yolda kalmış, ona çarpmamamız için bizi uyarıyordu. ... Arkadaşımın daha önce bana, ABS fren yani Anti-Break System frenler olmadığı zaman, pompalamayla (ardışık frenleme; hızlıca birkaç kez art arda fren pedalına basarak frenlemek) ve sert fren yapmamamızı söylemesi o an aklımıza geldi ve o pompalama tabir edilen frenle güvenli bir şekilde, o yağmurlu ve durma mesafesinin olmadığı, kaymak veya devirmek söz konusu olan bir durumdan kurtulmuştuk. Yani böyle riskler trafikte her an olabiliyor... Özellikle fren yapmayı engelleyecek durumlar oluyor mesela mıcır dediğimiz (Şaban, Akademisyen, 61 yaş).

### **Trafiğin Çözümü: Eğitim, Denetim, Mühendislik**

Katılımcılar, bu üst tema kapsamında bir önceki üst temada değindikleri sorunların nasıl çözülebileceğine ilişkin fikirlerini dile getirmişlerdir. Diğer bir deyişle, trafiğin daha güvenli ve etkili işleyebilmesi için uygulanabilecek birtakım uygulama önerileri sunmuşlardır.

Bu uygulama önerileri, “Eğitim ve bilinçlenme”, “Kurallara riayet etme”, “Denetim ve yaptırım” ve “Araç-yol bakım onarımı” isimli dört alt tema etrafında toplanmıştır.

**Eğitim ve bilinçlenme.** Yaşlı sürücülere göre trafikte yaşanan problemlerin çözümü eğitim ve bilinçlenmeden geçmektedir. Birçok katılımcı, eğitimin etkili bir çözüm yolu olacağı konusunda hemfikirdir. Üstelik katılımcılar eğitim kapsamında yalnızca trafiğe ilişkin bilgilerin değil, bireylerin kişisel gelişimine katkı sağlayacak birtakım değerlerin de kişilere aşılanmasının gerektiğini dile getirmişlerdir. Eğitim ve bilinçlenmenin trafiği nasıl iyileştirebileceğine ilişkin bazı katılımcılar şu yorumlarda bulunmuşlardır:

Bütün mesele biraz önce söylediğim gibi kendisini denetleyebilen insanı yetiştirmemiz lazım trafikte bu çok önemli yani insan kendisini denetleyecek... Hatalarını görecektir, hatalarını azaltacak. Böyle bir insan böyle bir kurs ders... Şimdi buradan okullara gitmek lazım okullarda neden trafik dersi yok? Üniversitede yok, ilkokullarda çok cılız. Niye yok buralarda bu dersler? Bunu bu derslerin önemini anlatmak için şu çok önemli yani kâinatta bütün olaylar insana yönelik çalışıyor, tüm olaylar... Güneş insan için doğuyor, tohum insan için canlanıyor o halde ehliyet alacak insana insanın ne olduğunu anlatmak lazım. Çünkü çok ulvi bir varlık eğer bunu ehliyet alacak insan, insanın ulvi bir varlık olduğunu idrak ederse o zaman trafiğin işleyişi çok kolaylaşır yani kazalar çok azalır, kavgalar çok azalır, gürültüler çok azalır... Trafiğin de ana sorunlarından biri beynini iyi kullanabilen insan trafiğin ana sorunları ve ülkenin de ana sorunu işte bu akil insan diyorsunuz çok az sayısı onun için hep bu sıkıntıları çekiyoruz dolayısıyla trafiğin de çözümü iki omzun arasındaki başı iyi kullanmak (Mahmut, Emekli, 73 yaş).

Her şeyden önce eğitim lazım tamam mı? Eğitim olmazsa hiçbir şey olmaz. İlkokuldan başlayacaksınız çocuklara trafik eğitimi vereceksiniz, kuralları öğreteceksiniz kuralları zaman içerisinde diğer yetişkinlere de öğreteceksiniz yani trafik kurallarını öğrenmezse veya uymazsanız trafik hiçbir zaman yolunda gitmez her zaman aksar (Ferit, Emekli, 76 yaş).

“Hem sürücülerin hem yayaların daha da bir bilinçlendirilmesi gerekir onun dışında başka bir şeye gerek yok” (Ahmet, Emekli, 61 yaş).

“Sürücülerimizi eğiteceğiz. Yollarımız da güzel, her şey güzel, arabalar güzel, sürücüler kötü. Ben bunu derim, başka diyecek bir şeyim yok ki. Yol güzel, ama arabalar da güzel, dediğimiz gibi bizim çektiğimiz kendi kendimize sürücülerimizden yani” (Ekrem, Esnaf, 68 yaş).

**Kurallara riayet etme.** Trafikte herkesin üzerine düşeni yapmasıyla, yani kurallara uymasıyla, sorunların büyük ölçüde çözüleceği yaşlı sürücüler arasında hâkim olan bir görüştür. “Trafiğin üç sorunu: İnsan, araç, çevre” temasıyla bağlantılı olarak, trafikte insan faktörünün önemli bir rolü olduğu, dolayısıyla sorunların çözümünde insan faktörünün kilit

bir rol oynayacağı öngörülmektedir. Bir önceki alt tema olan eğitim ve bilinçlenmede vurgulanan konu bireylerin önlerine koyulan kuralların hem kendisinin hem de toplumun iyilik haline hizmet ettiğini anlaması iken, bu alt temada vurgulanan, kişilerin sözü edilen anlayışa uygun davranışlar sergilemesidir. Ayrıca, kuralların trafikte yer alan tüm yol kullanıcıları için geçerli olduğu ve tüm bu grupların kurallara eşit şekilde uymaları gerektiği de katılımcıların vurguladıkları bir nokta olmuştur. Katılımcıların konuya ilişkin ifadelerinden bazıları şöyledir:

“Herkes hakkına razı olsa, kırmızıda dursa yeşilde geçse; yayalar da buna riayet etse, araçlar da riayet etse trafikte hiçbir aksama olmaz” (Rıfat, Emekli, 64 yaş).

“Kuralları işte çiğnememek tabi burada çok önemli trafikte bütün mesele kurallara uymada yeterli kurallar var aslında ama insanlar kurallara uymuyor” (Şaban, Akademisyen, 61 yaş).

Şimdi düşünüyorum da ben Almanya’dan buraya nasıl geldim... Şimdi düşündükçe hayret ediyorum, o kadar çok hatalar yapmışım ki bilinçsiz olarak yani ama gençler de zamanla öğrenecekler bilinçlenecekler. Fakat her şeyin başı kurallara uymak uymazsanız kazalar eksik olmaz yazık olur (Ferit, Emekli, 76 yaş).

“Valla herkes kurallara riayet ederse, trafik kurallarına herkes riayet ederse bu problemlerin yüzde altmış çözülür yani yüzde altmış problemler maalesef kişisel, şahsi” (Melih, Emekli, 68 yaş).

“Zaten bizler kurallara uyarsak bu kazalar, ölümlü kazaların yüzde altmış yetmişi son bulur. Zaten önce biz uymuyoruz, bizler uyacağız... Herkes kurala uyacak kural herkes için geçerli kırım ya tek taraflı olmayacak yani” (Hayri, Emekli, 63 yaş).

**Denetim ve yaptırım.** Yaşlı sürücülere göre, trafiğin daha güvenli hale gelmesine ve daha verimli işlemesine katkı sağlayabilecek bir diğer etmen caydırıcı yaptırımların olmasıdır. Önceki iki alt temadaki temel vurgu bireye doğru davranışın nasıl kazandırılabilceği iken, bu alt temada sapkın davranışın azaltılmasına yönelik beklentilerden söz edilmiştir. Katılımcılara göre, trafikte yaşanan sorunlara yaptırımların düzenlenmesi ve kabul görmesinin sağlanması yoluyla yeterince eğilmek gerekmektedir. Trafikte yaşanan sorunların çözümünde yaptırımların oynayacağı role ilişkin katılımcıların ifadelerinden bazıları şöyledir:

“Cezalar şey değil, yani çok caydırıcı değil... Çok enteresan, hasbelkader trafikten zarar görmüş insanlar, canı yanmış insanlar bu konuya eğiliyorlar; ama çok cılız kalıyorlar. Yani üç beş insan bir araya geliyorlar dertlerini konuşuyorlar filan ama bu sorun çözülüyor” (Mahmut, Emekli, 73 yaş).

“Bir çözüm getirilmesi lazım... Sürücüde kabahat varsa sistemde de yanlış var yani”  
(Hayri, Emekli, 63 yaş).

**Araç-yol bakım onarımı.** Bu alt tema kapsamında katılımcılar, “Araç ve çevre özellikleri” temasında değindikleri araç ve çevre kaynaklı sorunlara çözümler sunarak trafik sisteminin geliştirilebileceğinden söz etmişlerdir. Yaşlı sürücülere göre araçların bakımlı olması sürüş bakımından önem arz etmektedir. Ayrıca, yolun özellikleri ile trafik işaretleri gibi çevresel unsurların da önemi vurgulanmıştır. Söz konusu araç ve çevre etmenlerinin trafiği daha güvenli ve etkili hale getirmede oynayacağı rol konusunda katılımcıların söylediklerinden bazıları şöyledir:

Ama önce aracıma güvenmem lazım, aracıma güvenmek için aracımın bakımını yaptırmam lazım... Yani servisine götürürüm, iğneden ipliğe bakımını yaptırırım, adama derim “kardeş ben bununla yola çıkacağım çıkabilir miyim”, yani güvenceli mi... Önce aracımın bakımını yaptırırım, aracıma güveniyorsam ondan sonra kendime güvenirim (Hayri, Emekli, 63 yaş).

Yollar üzerindeki yön levhalarının daha belirgin hale getirilebilir. Şöyle ki, sağa sola dönecek veya bir yere gidecek, levha konulmuş, levhanın önünde ağaç dikilmiş, ağaç levhayı kapatıyor. Levhaya gelinceye kadar aracı şey göremiyor. Araç sürücünün hızına bağlı olarak da zamanında dönme veya dönememe riski ortaya çıkıyor. Geç kalma durumunda kaza olabiliyor, yani karar vermesi gecikebiliyor, zamanında karar veremiyor... Uzun mesafeli uyarılar olursa o kadar daha iyi olur (Ahmet, Emekli, 61 yaş).

“Trafik ışıkları yapılmalı, bolca üst geçitler yapılmalı... Bisiklet yolu yapılmalı, kaldırımlar da...” (Rıfat, Emekli, 64 yaş).

Şehirlerarası karayollarında çok hatalar görüyorum. Ne görüyorum? Örneğin, otobanlardaki yol eğilimleri açıları bana göre hep yanlış gibi geliyor... Ondan sonra, özellikle şehir içlerinde yer altı yağmur sularının birikmesiyle ilgili hatalar çok oluyor. Bu, şehirlerarası otoban yollarda da olabiliyor, altyapının eksikliğinden olabilir (Ali, Emekli, 64 yaş).

Yolların daha genişletilmesi, daha düzeltilmesi, efendim yaya geçitleri konması, efendime söyleyeyim lambalar konması, mesela bazı kenara doğru şehrin kenarına doğru olan yerlerde çoğu yerlerde mesela araç yoğun ama lamba yok. E sen mesela buradan bu tarafa geçeceksin, yukardan gelen kapatıp geliyor, sana hiç aman vermiyor. Orada saatlerce bekliyorsun (Necmi, Esnaf, 61 yaş).



## Tartışma ve Sonuç

Hareketlilik ile yaşlıların yaşam kalitesi arasında, istenilen yere ulaşmanın ötesinde psikolojik, fizyolojik, sosyal menfaatleri de kapsayan yakın bir ilişki bulunmaktadır (Metz, 2000). Hareketliliği sağlayabilecek farklı yol kullanıcıları rolleri arasında sürücülük ise, yaşlı bireylerin aktif olarak yaşama katılıp çeşitli ihtiyaçlarını giderebilmeleri bakımından özel bir yere sahiptir (Musselwhite ve Haddad, 2010). Harrison ve Ragland'ın (2003) derleme çalışmasına göre, araç kullanmayı azaltmak ya da tamamen bırakmak, yaşlılar üzerinde bağımsızlığın yitirilmesi, birey kimliğinin sürdürülememesi, artan depresif belirtiler ve azalan yaşam memnuniyeti gibi etkiler oluşturmaktadır. Bu nedenle, yaşlıların güvenli şekilde araç kullanmaya mümkün olduğunca devam etmelerini sağlayacak düzenlemeler, onların yaşama aktif şekilde katılarak doyumunu daha yüksek bir yaşam sürmelerine olanak sağlayacaktır. Sözü edilen düzenlemelerin başlangıç noktası ise yaşlıların güvenli şekilde araç kullanmasına engel oluşturan etmenlerin belirlenmesi ve ortadan kaldırılması olacaktır. Bu konuda alanyazına gerçek tecrübeler üzerinden detaylı bilgiler sunan mevcut çalışma, yaşlı sürücülerin trafikte sorun teşkil ettiğini düşündükleri noktaları belirlemeyi ve bu konulardaki çözüm önerilerini tespit etmeyi amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda, 12 katılımcı ile görüşmeler yapılmış ve beyanları nitel bir analiz yöntemi olan Yorumlayıcı Fenomenolojik Analize tabi tutulmuştur. Sözü edilen analiz neticesinde katılımcıların trafik güvenliğini tehdit eden etmenlerden bahsettikleri “Trafikğin üç sorunu: İnsan, araç, çevre” ve trafikğin daha iyi hale getirilmesi için yapılabilecek uygulamalardan bahsettikleri “Trafikğin çözümü: Eğitim, denetim, mühendislik” isimli iki üst tema ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle, ilk üst tema kapsamında yaşlı sürücülerin trafikte gözlemledikleri problemler tanımlanmış; ikinci üst temada ise ilk üst temada tanımladıkları problemlere ilişkin sundukları çözüm önerileri detaylandırılmıştır.

Çalışma kapsamında ulaşılan üst ve alt temalara bakıldığında, daha önceki çalışmalarda farklı şekillerde çalışılmış olan insan-arac-çevre faktörlerinin bu çalışmada da bir tema kapsamında gruplandığı görülmektedir. Bu temel sorunlar, bu çalışmada, alanyazından farklı olarak gerçek hayattan örneklerle ve yaşlı yol kullanıcıları grubunun algılaması temelinde incelenmiş, daha sonra ikinci bir üst temada yine aynı grubun bu sorunlarla ilgili çözüm fikirleri ile eşleşmiştir. Çalışmada bulunan trafikğin üç sorunu: insan, araç, çevre üst teması kapsamında yol kullanıcılarının davranışları; yol kullanıcılarının bireysel özellikleri ve araç ve çevre özellikleri şeklinde adlandırılan 3 alt tema bulunmuştur. Yol kullanıcılarının yaş, cinsiyet veya tecrübe gibi temel unsurlarından bağımsız olarak, trafikte meydana gelen her olay, trafikği oluşturan 3 etmen olan insan, çevre ve araç faktörlerinden biri veya bu 3 faktörün birbiriyle olan etkileşimi sonucunda meydana gelmektedir (Oppenheim ve Shinar, 2011; Öz ve

Demirutku, 2018; Özkan ve Lajunen, 2011). Bununla paralel olacak şekilde, mevcut çalışmanın yaşlı yol kullanıcısı olan katılımcıları da, yukarıda sözü edilen 3 alt tema kapsamında hem insan hem de çevre ve araçla ilgili çeşitli problemlere kendi hayat tecrübeleri temelinde değinmişlerdir. Yine alanyazın (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2018; Oppenheim ve Shinar, 2011) ile paralel olacak şekilde, katılımcılar trafikte yaşanan problemlerin büyük çoğunluğunun insan kaynaklı olduğunu öne sürmüşler, çevre ve araç faktörlerine nazaran insan faktörlerine daha fazla değinmişlerdir. Katılımcılar arasında, trafikte sorun teşkil ettiği düşünülen insan faktörlerinden en sık söz edileni hız olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (2018) hazırladığı rapora göre, 2017 yılında Türkiye'de meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında rol oynayan sürücü kusurları arasında en büyük payı %40 ile "Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uyduramamak" almıştır. Benzer şekilde çalışmamıza katılan yaşlı sürücüler tarafından sıkça değinilen diğer konular sinyal verme, şerit değiştirme ve dönüşlere ilişkin sorunlar olmuştur. Sözü edilen sürücü kusurları, Karayolları Genel Müdürlüğü (2018) raporunda yine üst sıralarda yer almıştır. Özellikle belirtmek gerekirse, Türkiye'de 2017 yılında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kazaların %13'ünde "Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak", %9'unda "Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak" ve %6'sında "Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak" etken sürücü kusuru olarak kayıtlara geçmiştir. Sözü edilen 4 sürücü kusuru da en yüksek paya sahip ilk 5 kusur arasında yer almaktadır. Katılımcıların beyanları ile istatistiklerin tutarlı olmasının, yaşlı sürücülerin trafikte yaşanan problemleri etkili biçimde gözlemleyebildiklerine işaret ettiği düşünülmektedir.

Yaşlı sürücülerin dikkat çektiği bir diğer konu, araçla yapılan akrobatik hareketlerdir. Sözü edilen davranışların sıklığı veya kazaya karışma ile olan ilişkisine dair Türkiye'ye ait bir istatistik bulunamamıştır. Bununla birlikte, bu davranışların Karayolları Genel Müdürlüğü (2018) raporunda geçen trafik kazalarına etken sürücü kusurlarından bazıları (örneğin; Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak; Şerit ihlali yapmak; Eksik, bozuk veya uygun olmayan araç donanımıyla araç kullanmak; Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletleri kurallara uymadan sürmek; Diğer) kapsamında rapora dahil edilmiş olabileceği düşünülmektedir. Bu davranışlar, kaza ile sonuçlanmadığı durumlarda kazaya etken kusur olarak kayıtlara geçmemiş, bu nedenle Karayolları Genel Müdürlüğü raporuna dahil edilmemiş olabilir. Öyle olsa dahi, sözü edilen davranışların, trafik güvenliğini tehlikeye atarak ramak kala gibi başka olumsuz sonuçlara yol açması muhtemeldir. Yaşlı sürücüler, alanyazında özel birer grup olarak incelenen motosiklet/bisiklet kullanıcıları, profesyonel sürücüler ve yayalara ilişkin de birtakım söylemlerde bulunmuşlardır. Katılımcıların bu konuda verdikleri beyanlar, sözü edilen grupların yaşlı sürücülerini kurallara uymamakla beraber ani, önceden

kestirilemeyen hamleler yaparak trafik güvenliğini tehlikeye atmaları bakımından rahatsız ettiğini göstermektedir. Yaşlı sürücülerin beyanları incelendiğinde, yukarıda sözü edilen davranışların sergilenmesinde rol oynayan 2 temel mekanizma olduğu düşünülmektedir. Bunlardan biri kişilerin sabit özellikleri gereği yaptıkları (örneğin; kanları cıvık, kanı kaynıyor, delikanlı ve benzeri), diğeri ise öğrenilen (örneğin; kendini ispatlama gayreti, şımarık, eğitimsiz ve benzeri) davranışlardır. Her iki durumda da yaşlı sürücülere göre insan faktörü kapsamında incelenen sorunlar diğer sürücülere yapılan içsel atıflar ile açıklanmış ve kendilerine kıyasla “genç” olan sürücülere atfedilmiştir. Alanyazında genç veya orta yaşlı sürücülerin gözünden trafik sorunlarını ve olası çözümlerini irdeleyen bir çalışmaya rastlanmadığından, sözü edilen “gençlerin” bu davranışlara ve mekanizmalara bakış açısına dair bir karşılaştırma yapmak mümkün görünmemektedir. Benzer nitel yöntemler kullanılarak, genç sürücülerin trafikte gözlemledikleri sorunların ve çözüm önerilerinin saptanması farklı perspektiflerin entegre edilmesi bakımından önem arz etmektedir. Buna ek olarak, sözü edilen davranışların yaşlı sürücülerde en başta öfke olmak üzere çeşitli duygular uyandırdığı düşünülmektedir. Yaşlı sürücüler, trafiğin üç sorunu kapsamında insan faktörlerinin yanı sıra birtakım çevre ve araç faktörlerinden de söz etmişlerdir. Burada dikkat çeken nokta katılımcılardan birinin “bu araba değişikliği insanlarda değişiklik yok” ve “yollarımız da güzel her şey güzel arabalar güzel sürücüler kötü” ifadeleridir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, trafik güvenliğini tehlikeye atan durumların yaşanmasında en büyük pay insan faktörüne aittir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2018; Oppenheim ve Shinar, 2011). Hudson’a (2007) göre, kazaların önlenmesinde ilk olarak mühendislik ve donanımın geliştirilmeye çalışıldığı teknoloji çağı egemen olmuş; sözü edilen yöntemler yetersiz kaldığında sağlık, güvenlik ve çevre yönetimi sistemlerinin entegrasyonunu içeren sistem çağına girilmiş ve bu yöntemler de kazaların azalmasında istenilen etkiyi sağlayamayınca tutum, liderlik, davranış konularının dikkate alındığı kültür çağı başlamıştır. Bütün bunlar birlikte ele alındığında görülmektedir ki, Türkiye trafiğinde güvenlik konusu teknoloji çağını atlamıştır ve trafik güvenliği sorununun çözülmesi için kültür çağına girilmesi gerekmektedir.

Yaşlı sürücülerce dile getirilen sorunlara bakıldığında, bu sürücülerin önceki araştırmaların bulgularıyla, trafik güvenliğini tehlikeye atan sorunlar olmasının yanı sıra, trafikteki hoşgörü ortamını zedeleyen sorunlar oldukları belirtilmiştir. Türkiye’de yapılan önceki çalışmalara göre, trafikte algılanan saygı ve nezaket istenilen düzeyde değildir ve yapılacak çalışmaların bu konuya özellikle eğilmesi gerekmektedir (Özen, Genç ve Kaya, 2014). Öyle ki, trafikte daha çok ihlal yapan sürücülerin, diğerlerinin bakış açılarını görememe, diğerleriyle tartışmaya meyilli olma, diğerlerinin ihtiyaçlarını göz ardı etme ve benzeri düşmanca kişiler arası problemlere sahip olan kimseler olduğu tespit edilmiştir (Özer ve Öz,

2018). Trafikle ilgili medyaya yansıyan haberlerde de en çok vurgulanan sorunlar trafikte şiddet, kurallara uyulmamasının altında yatan değerler, sevgi ve saygı eksikliği gibi konular olmuştur (Yüksel, Tosun ve Durna, 2013). Keza yaşlı sürücüler de mevcut çalışma kapsamında aktardıkları ifadelerde açığa çıkan öfke, sitem, tedirginlik, zorlanma gibi duygular aracılığıyla bu durumu örneklendirmektedir. Trafik, farklı özelliklerdeki birçok yol kullanıcısının etkileşim halinde olduğu açık bir sistemdir. Dolayısıyla bireylerin davranışları yalnızca kendilerini değil, diğer yol kullanıcılarını da etkileyebilmektedir. Bu etkiler yalnızca can ve mal kaybı olarak değil, psikolojik etkiler olarak da kendini gösterebilmektedir. Katılımcılar, bu etkileri “seni takmıyormuş gibi”, “onlardan çekiyoruz”, “saygısızlık oluyor”, “beni tedirgin ediyor” gibi sözlerle ifade ederek trafikte saygı, nezaket ve hoşgörü gibi kavramların önemine değinmişlerdir.

Yaşlı sürücülerin trafiğin üç sorunu olarak gördükleri problemlere getirdikleri çözüm önerileri trafiğin çözümü üst teması kapsamındaki 4 alt temada (eğitim ve bilinçlenme; kurallara riayet etme, denetim ve yaptırım ve araç-yol bakım onarımı) öbekleşmiştir. Dolayısıyla, iki üst tema kapsamında birbiriyle bağlantılı konulardan söz edilmiştir. Kabaca bakıldığında, trafiğin üç sorunu üst temasında sözü edilen insan faktörleri için eğitim ve bilinçlenme ile kurallara riayet etme; çevre ve araç faktörleri için ise denetim ve yaptırım ile araç-yol bakım onarımı trafiğin çözümü üst temasında öneri olarak sunulmuştur. İlk üst temada olduğu gibi, bu üst temada da çevre ve araç faktörlerinden ziyade insan faktörlerine ilişkin çözüm önerileri (eğitim ve bilinçlenme ile kurallara riayet etme) öne çıkmıştır. Özkan ve Lajunen’e (2011) göre, trafik ortamı bireysel, kurumsal/grup ile ilgili, ulusal ve sosyopolitik faktörlerin etkili olduğu çok katmanlı bir yapıdır. Yaşlı sürücüler, bununla bağlantılı olarak hem bireysel hem de ulusal seviyede uygulanabilecek birtakım çözüm yollarından söz etmişlerdir. Örneğin, kurallara riayet etme bireysel seviyede uygulanabilecek bir öneriyken, trafik eğitimi ile kişisel gelişimin vurgulandığı eğitim ve bilinçlenme ile ihlaller karşısında devlete düşen sorumluluğun vurgulandığı denetim ve yaptırım ulusal seviyede uygulanabilecek birer öneridir. Katılımcılar, trafik eğitiminin küçük yaşlarda başlatılarak yalnızca çocuklukta değil yetişkinlikte de konuya geniş yer verilmesinin; caydırıcı cezalar ile etkili denetimin önemini vurgulamışlardır. Alanyazında yol güvenliği kapsamında 3 temel müdahale alanı (eğitim, denetim ve mühendislik) olduğu öne sürülmüş, daha sonra bu 3 temel alana maruz kalma, yeterlik ve uygunluk ölçümü, acil durum müdahalesi ve değerlendirme eklenmiştir (Groeger, 2011). Çalışmamıza katılan yaşlı sürücüler, sundukları önerilerde her 3 temel alandan da söz etmişlerdir. Yapılan bir meta-analiz çalışmasına göre, orta ve düşük gelir düzeyindeki ülkelerde en sık uygulanan müdahaleler kanuni uygulamalarda yapılan değişiklikler, toplumsal farkındalık ve denetim olup en etkili sonuçları veren kanuni

uygulamalarda yapılan değişiklikler ve denetimdir (Staton ve ark., 2016). Sürücülerin, devlet eliyle uygulanacak dışsal yaptırımların hızlı ve tutarlı şekilde uygulanmasıyla güvenli sürüşü benimsemesi, sonraki aşamalarda ise bunu yaptırımdan bağımsız olarak yaşam biçimine ve kültüre entegre ederek içselleştirmesi beklenmektedir.

Mevcut çalışma, alanyazına çeşitli katkılar sunmaktadır. Bunların başında, toplumun hızla artan bir kesimini oluşturan yaşlı kimselerin trafikteki bireysel deneyimlerini kapsamlı biçimde ele alarak birçok yaşlı sürücü için geçerli olabilecek birtakım temaların oluşturulması gelmektedir. Sahip oldukları ortak/benzer özellikler gereği, yaşlı sürücüler özel bir grup oluşturmaktadırlar. Mevcut çalışmada bu özel gruptan alınan bir örneklemin deneyimleri ilk elden ve ilk ağızdan, olabildiğince detaylı biçimde ele alınmıştır. Böylece, yaşlı sürücülerin gözlemledikleri sorunlardan bazıları tespit edilmiş, bu sorunların kendilerini ne şekilde etkilediğine değinilmiş ve nasıl çözülebileceğine ilişkin görüşleri alınmıştır. Trafikte yaşadıkları aksaklıkların, yaşlı bireylerin sürücü rolünü tehlikeye atmanın yanında birtakım olumsuz psikolojik etkilere de yol açtığı düşünülmektedir. Çalışmamızda, toplumun hızla artan bir kesimini oluşturan yaşlıların sürücülük aracılığıyla sosyal yaşama aktif olarak katılarak daha kaliteli bir yaşam sürmesinin önündeki engellerden bazıları tespit edilip bu engellerin nasıl ortadan kaldırılabilmesine dair çözüm önerileri sunulmuştur. Böylece, yaşlı bireylerin sürücülük statülerini mümkün olduğunca devam ettirmeleri ve bu sayede daha kaliteli bir yaşam sürmeleri için yapılabilecek uygulamalar ortaya koyulmuştur. Sözü edilen çözümlerin yaşlı sürücülerin kendileri tarafından dile getirilmiş olması, ileride uygulanacak olası müdahalelerin hem kendilerince kabul edilmesi hem de mevcut ihtiyaçları etkili biçimde giderebilmesi bakımından önem arz etmektedir. Bunların yanı sıra, mevcut çalışma, gelecekte yapılacak nitel ve nicel akademik çalışmalara zemin sağlayabilecek bir niteliğe de sahiptir. Özellikle trafik ortamlarında yaşlı yol kullanıcıları ile yürütülen çalışmaların azlığı göz önüne alındığında, bu çalışma söz edilen yol kullanıcısı grubunun trafikteki tecrübelerine ışık tutmak yönünde anlamlı katkılar sunmaktadır. Ülkemiz, demografi, coğrafi yapı ve iklim koşulları bakımından oldukça fazla çeşitlilik gösteren bir yapıya sahiptir. Bu nedenle farklı il veya bölgelerde yapılacak çalışmalar, yaşlı sürücülerin deneyimlerindeki yörenin kendine has özellikleri dolayısıyla meydana gelebilecek farklılıkları saptamak bakımından oldukça kıymetli olacaktır. Bu sayede ihtiyaçlar veya sorunlar daha doğru belirlenerek daha etkili şekilde çözümlenebilecektir.

### Kaynakça

- Angus, L. ve Hardtke, K. (1994). Narrative processes in psychotherapy. *Canadian Psychology*, 35(2), 190-203.
- Al-Hassani, S. B. ve Alotaibi, N. M. (2014). The impact of driving cessation on older Kuwaiti adults: Implications to occupational therapy. *Occupational Therapy in Health Care*, 28(3), 264-276. doi: 10.3109/07380577.2014.917779
- Aran, O. T., Torpil, B., Altuntaş, O., Eşme, M., Balcı, C., Balam Yavuz, B. ve Uyanık, M. (2019). Yaşlı sürücülerin araba kullanma becerilerinin değerlendirilmesi. *Ergoterapi ve Rehabilitasyon Dergisi*, 7(1), 65-70.
- Arun, Ö. (2014). “‘Que vadis’ Türkiye? 2050’ye doğru yaşlanan Türkiye’yi bekleyen riskler”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 1-12.
- Arun, Ö. (2018). Türkiye’de yaşlanma çalışmaları dün, bugün, yarın. *Mediterranean Journal of Humanities*, 8(2), 41-61.
- Azık D. (2015). Self-Regulatory Driving Practices of Old and Young Drivers. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Bartolacci, C., Scarpelli, S., D’Atri, A., Gorgoni, M., Annarumma, L., Cloos, C., ... De Gennaro, L. (2020). The influence of sleep quality, vigilance, and sleepiness on driving-related cognitive abilities: A comparison between young and older adults. *Brain Sciences*, 10, 327. doi: 10.3390/brainsci10060327
- Bravo, G., Duarte, G., Cerda, J. ve Castellucci, H. (2020). Road traffic accidents of the elderly in Chile between the years 2008-2017: A register-based descriptive study. *Medwave*, 20(5), e7923. doi: 10.5867/medwave.2020.05.7923
- Feng, Y. R., Meuleners, L., Stevenson, M., Heyworth, J., Murray, K. ve Maher, S. (2020). Driver self-regulation practices in older drivers with and without mild cognitive impairment. *Clinical Interventions in Aging*, 15, 217-224.
- Fındık, G. ve Öz, B. (2018). Yaşlı sürücülerin trafik deneyimleri. *Mediterranean Journal of Humanities*, 8(1), 147-164.
- Freund, B. ve Smith, P. (2011). Older drivers. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (s. 339-351) içinde. London: Academic Press.
- Groeger, J. A. (2011). How many E’s in road safety?. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (s. 3-12) içinde. London: Academic Press.
- Harrison, A. ve Ragland, D. R. (2003). Consequences of driving reduction or cessation for older adults. *Transportation Research Record*, 1843(1), 96-104.
- Howitt, D. (2016). *Introduction to qualitative research methods in psychology* (3. basım). United Kingdom: Pearson.
- Hudson, P. (2007). Implementing a safety culture in a major multi-national. *Safety Science*, 45(6), 697-722.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2018). Trafik kazaları özeti 2017. [http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzet\\_i2017.pdf](http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzet_i2017.pdf)

- Koçman, A. (2006). Sosyal gerontoloji ve görevleri. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 17(1), 133-138.
- Metz, D. H. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy*, 7(2), 149-152.
- Musselwhite, C. ve Haddad, H. (2010). Mobility, accessibility and quality of later life. *Quality in Ageing and Older Adults*, 11(1), 25-37.
- Nazlıer Keser, E. N. (2019). Türkiye’de yaşlı yoksulluğu sorununa yönelik bir değerlendirme. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 30(2), 739-764.
- Oppenheim, I. ve Shinar, D. (2011). Human factors and ergonomics. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (s. 193-211) içinde. London: Academic Press.
- Organisation for Economic Co-Operation and Development. (2001). Ageing and transport – Mobility needs and safety issues. <http://www.impacts.org/projects/documents/Vulnerable%20travellers/OCDE%20AGING%20AND%20TRANSPORT.pdf>
- Öz, B. ve Demirutku, K. (2018). *Trafikte çocuk güvenliği: Temel unsurlar, tespitler ve öneriler*. Ankara: NOBEL Akademik Yayıncılık.
- Özen, E., Genç, E. ve Kaya, Z. (2014). Trafik kazalarının nedenlerine ilişkin düşünceler ve trafikte farkındalık: Uşak ili örneği. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 1(1), 1-19.
- Özer, Ö. ve Öz, B. (2018). Sürücü davranışlarının kişiler arası döngüsel model üzerindeki temsilleri. *AYNA Klinik Psikoloji Dergisi*, 5(1), 32-49.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (s. 179-192) içinde. London: Academic Press.
- Simons-Morton, B. G., Gershon, P., O’Brien, F., Gensler, G., Klauer, S. G., Ehsani, J. P., ... Dingus, T. A. (2020). Crash rates over time among younger and older drivers in the SHRP 2 naturalistic driving study. *Journal of Safety Research*, 73, 245-251. doi: 10.1016/j.jsr.2020.03.001
- Smith, J. A. (2004). Reflecting on the development of Interpretative Phenomenological Analysis and its contribution to qualitative research in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 1(1), 39-54.
- Smith, J. A. ve Shinebourne, P. (2012). Interpretative Phenomenological Analysis. H. Cooper (Ed.), *APA Handbook of Research Methods in Psychology* (s. 73-82) içinde. Washington, DC: American Psychological Association.
- Staton, C., Vissoci, J., Gong, E., Toomey, N., Wafula, R., Abdelgadir, J., ... Hocker, M. (2016). Road traffic injury prevention initiatives: A systematic review and metasummary of effectiveness in low and middle income countries. *PloS ONE*, 11(1), e0144971.
- United Nations. (2015). *World population ageing 2015*. New York: United Nations.
- Yazıcı, S. ve Vural, R. (2015). İleri yaşta güvenli taşıt kullanımı. *Akdeniz Tıp Dergisi*, 1(1), 5-11.
- Yüksel, Y., Tosun, H. ve Durna, T. (2013). Köşe yazarları gözüyle Türkiye’de trafik. *International Journal of Human Sciences*, 10(2), 718-750.

### **Yazar Notu**

Yazarlar olarak, mevcut çalışmaya katkılarından ötürü Özge Kıran ve Mevlüt Fındık'a teşekkürlerimizi sunarız.



## **Experiences of Older Drivers in Traffic Context: A Qualitative Study Based on Problems, Solutions, and Reflections on Quality of Life**

### **Summary**

Traffic is one of the contexts in which the number of older individuals increases and new necessities emerge in accordance with that. Older individuals take part in traffic environments in different roles such as driver, pedestrian, or passenger and fulfill their practical, social, and aesthetic needs by means of the mobility provided by these roles (Musselwhite & Haddad, 2010). On the other hand, it is argued that being a driver has an exclusive role in terms of the quality of life of this group of individuals. It seems possible that the discrimination that older people are exposed in various aspects of life (Nazher Keser, 2019) is also present in the traffic context. To summarize, older drivers form a unique group based on their physiological conditions, behaviors, and affective experiences. Previous studies highlight that driving cessation has several negative consequences for older people; for this reason, driver status should be maintained as long as possible instead of preventing driving (Yazıcı & Vural, 2015). For this reason, this study aims to identify the problems in traffic and generate solutions to them from the older driver perspective.

### **Method**

In the current study, data was collected from 12 male participants living in Ankara. The ages of the participants varied between 61 and 76. Participants were first informed about the study, then their verbal consent was taken regarding voice recording, and finally, their written consent was obtained regarding voluntary participation. After that, voice recording was started and the participants were asked the interview questions. Interpretative Phenomenological Analysis (IPA), a type of qualitative analysis, was chosen as the analytical method.

### **Results**

Results of the analysis yielded two superordinate themes named “Three problems of traffic: Human, vehicle, environment” and “Solutions of traffic: Education, enforcement, engineering” in which older drivers mentioned the factors that threaten traffic safety and the practices that can improve the traffic environment, respectively. Three subordinate themes named “Road user behaviors”, “Road user characteristics”, and “Vehicle and environment characteristics”; and four subordinate themes named “Education and awareness”, “Obeying the rules”, “Control and enforcement”, and “Maintenance of vehicle-road” were found under the first and second superordinate themes, respectively.

## **Discussion**

According to the review by Harrison and Ragland (2003), decreasing or ceasing driving has effects on older people such as lost independence, disrupted individual identity, depressive symptoms, and decrease in life satisfaction. For this reason, arrangements that would provide sustained driver status as long as possible safely can provide an opportunity to join life actively and live a more satisfying life for older people. Every instance in traffic is a consequence of either one of the 3 components of it, namely human, environment, and vehicle, or the interaction of these (Oppenheim & Shinar, 2011; Özkan & Lajunen, 2011). In line with this, participants mentioned all three components of traffic under the first superordinate theme. Again, in line with previous literature (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2018; Oppenheim & Shinar, 2011), participants claimed that the majority of the problems in traffic is related to the human factor, they mentioned the environment and vehicle factors less. They mentioned interrelated topics under the two superordinate themes. In a nutshell, they suggested the “Education and awareness” and “Obeying the rules” subthemes for the human factors; “Control and enforcement” and “Maintenance of vehicle-road” subthemes for the environment and vehicle factors mentioned in the first superordinate theme. In our study, some of the problems against active participation of older people, an increasing proportion of the society, into social life and increased quality of life are identified; and possible solutions were offered in relation to these problems. In doing so, arrangements that can be done in order to maintain the driver status of older people and have a better quality of life were put forward.