

SÜRÜCÜLERİN KAYGI SEVİYELERİ İLE SEÇİLMİŞ BAZI SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI ARASINDAKİ İLİŞKİ*

Prof.Dr Adnan KULAKSIZOĞLU**
Arş.Gör.Murat ÇAKAR**
Arş.Gör.Bülent DİLMAÇ**
Yrd.Doç.Dr.Ahmet ŞİRİN**

Karayolu ulaşımındaki motorlu ve lastik tekerlekli araçlar hem sayıca hem de gücü ve hızı bakımından da artmıştır. Bir yandan da karayolu ile taşınan insan ve yük sayısı son on yıl içinde çok çarpıcı biçimde çoğalmıştır. Taşıtlardaki bu artışa karşılık karayollarının aynı hızda arttığı söylenmez. Karayollarının yetersizliği yanında taşıt miktarındaki çoğalma karayollarını ulaşımının güvenli bir biçimde yapılmasını engellemektedir.

Türkiye'de 1988 yılında toplam araç sayısı 3.3 milyonken, Mayıs 1998 itibariyle 7.8 milyona ulaşmıştır. Bu; son on yılında araç sayısında % 136'lık bir artış anlamına gelmektedir (Tamer, 1998).

Türkiye'de Mayıs 1998 verilerine göre 8 kişiden birine bir araç düşerken, 1996 tarihli bir kaynağa göre, Almanya'da 1.5 kişiye bir araç, İngiltere ve Fransa'da 2.5 kişiye bir araç düşmektedir,(Dedeoğlu, 1996:12).

Türkiye'deki araç sayısı gelişmiş ülkelere göre çok az olmasına rağmen, araçların kat ettikleri aynı mesafedeki yol ölçüt alınarak yapılan hesaplamalara göre Türkiye'deki trafik kazalarındaki ölümler 1993 verilerine göre yaklaşık olarak Almanya, İtalya, ve İngiltere'den yedi kat, Avusturya ve Fransa'dan dört kat daha fazladır;(Trafik Dünyası, Mart, 1993). 1991 ile 1995 yılları arasında, Türkiye'deki trafik kazalarında kaza anındaki ölümlerin yıllık ortalamaları 6000'in üzerindedir. Türkiye'nin Ulusal Kurtuluş Savaşında şehit düşenlerin sayısı 8.256 iken, trafik kazaları sonrasında, kazaya bağlı nedenlerle olan ölümler de hesaplandığında, her yıl Türkiye'de Kurtuluş Savaşından fazla birey hayatını yitirmektedir, (Trafik Dünyası, Ekim, 1993).

Aşağıdaki tabloda 1996 ve 1997 yılı verilere baktığımızda araç sayısındaki ve trafik kazasındaki çarpıcı artışa rağmen kaza sonundaki ölümlerde

* (Bu makale 10 - 12 Haziran 1998'de Boğaziçi Üniversitesinde yapılan 19. Uluslar arası STAR (Stait - Trade Aruriety Research) Konferansı'nda sunulmuştur.

** M.Ü. Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Bölümü.

göreceli azalma vardır. Öte yandan 1990 ile 1997 arasında trafik kazalarında yaralananların sayısı her yıl artmaktadır.

Türkiye'de otomobil ehliyetli sahibi birey sayısı da son on yılda çarpıcı bir biçimde artmıştır. Mayıs 1998 tarihi itibarıyla ülkemizde 11.4 milyon sürücü ehliyetine sahip insan bulunmaktaydı. Bu, Türkiye'deki sürücülerin son on yılda %133 oranında arttığı anlamına gelmektedir.

Türkiye'de şehir içi ve şehir dışındaki karayollarının toplam uzunluğu 60.000 km, dir. Bu yollarda 4.000 trafik polisi görev yapmaktadır,(Özgüven ve Diğerleri, 1996:2). Araç sayısındaki artışa karşılık karayollarının uzunluğu ve kalitesi ve otopark yerlerinin sayısı ve trafik polisinin sayısı aynı hızda artmamaktadır.

Tablo 1

1990-1997 Yılları Arasındaki Trafik Kazaları Ölü ve Yaralı Sayıları İle Araç Ve Sürücülerin Sayısı

Yıl	Kaza	Ölü	Yaralı	Araç	Ehliyet Sahibi
1990	115 115	6 317	79 243	4 091 888	6 235 196
1991	142 125	6 231	90 250	4 487 259	6 778 291
1992	171 741	6 214	94 824	5 055 968	7 465 559
1993	208 823	6 457	104 330	5 799 718	8 162 959
1994	233 803	5 942	104 697	6 228 016	8 794 743
1995	279 663	6 004	114 319	6 635 938	9 388 630
1996	344 641	5 428	104 599	7 109 926	10 242 628
1997	392 661	5 134	111 056	7 776 394	11 297 235

Trafik kazalarında ölenlerin ve yaralıların karşı karşıya kaldıkları maddi ve manevi yoksunlukları ve kazalardaki maddi kayıpları da düşünürsek bu yüzden uğratılan zararların çok büyük boyutlara ulaştığı anlaşılır.

Trafik kazalarının sayısı uğranılan can ve mal kaybı bakımından dünya ülkeleri içinde en kötü durumdaki birkaç ülkeden birisi olmamız, trafik kazalarını ve buna bağlı olarak ortaya çıkan can ve mal kaybı azaltmayı zorunlu kılmaktadır.

Trafiği oluşturan temel bileşenler sürücü, araç yol ve yayadır. Trafik kazaların %91.69'unun sürücülerin hatalarından ortaya çıktığı bildirilmektedir,(Özgüven ve Diğerleri, 1996 :2).

Hatasız ve güvenli araç kullanma davranışı birçok beceriye birden sahip olmayı gerektirmektedir. Bunlar çevresel(periferel) görme, dikkat, konsantrasyon, görsel hafıza, hızı algılama, mesafeyi algılama olasılıkları sezme, akıl yürütme, hızlı biçimde tepki verme gibi zihinsel beceriler olduğu gibi,(Cale, 1996:61). Kaygı ve baskı geriliminden (stres) uzak olma gibi ruhsal-duygusal özellikler de olabilir.

Bireylerin içinde buldukları durumdan dolayı özel(subjektif) bir korku duymaları veya içinde bulunduğu durumları genellikle baskı ve gerilimli olarak algılanılan, devamlı olarak hoşnutsuzluk ve mutsuzluk duygusu taşınılan onların günlük davranışlarında yansıyacaktır. Bu duygusal durumda olan sürücülerin açıkça daha gergin, daha kolay sinirlenebilen ve yaşama sevinci düşük bireyler olduklarını söylemek mümkündür. Bu duygusal durum güvenli ve hatasız araba kullanmayı da güçleştirir.

Trafik kazalarının en önemli sebebini sürücülerin hataları olduğu bilindiğine göre, araç kullanırken sürücülerin hangi davranışlar gösterdiklerini, ne tür alışkanlıklar sergilediklerini ve hangi ruhsal duygusal durumda olduklarını bilmek kazaları azaltmaya yönelik önlemler almak için gereklidir.

Bu amacı taşıyan bir araştırma sürücülerini düzenli ve sistemli gözleme yolu ile yapılabileceği gibi onlarla yüz yüze görüşme ile ve bu amaçla geliştirilmiş soru listeleri ve envanterleri onlara uygulayarak da gerçekleştirilebilir.

Araştırmanın Amacı:

Bu araştırma özel araç, ticari taksi, ticari minibüs, ve kamyon kullanan sürücülerin durumluk ve sürekli kaygı puanları ile bazı sürücü davranıştan arasındaki ilişkileri belirlemek üzere gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada aşağıdaki temel sorunun cevabı aranmıştır:

1- Sürücülerin Durumluk ve Sürekli kaygı puanları onların ;

- a- Yaşlarına,
- b- Cinsiyetlerine,
- c- Medeni Durumlarına,
- d- Eğitim Düzeylerine,
- e- Kullandıkların aracın türüne,
- f- Trafik kazası yapıp yapmamalarına,
- g- İçkili olarak araba kullanıp kullanmamalarına,
- h- Aracın klaksonunu kullanıp kullanmamalarına.

- i- Emniyet kemerinin kullanıp kullanmamalarına,
k- Öndeki araçla uygun bir mesafe bırakıp bırakmama durumlarına, göre değişmekte midir ?

Araştırmanın önemi:

Trafik kazalarındaki can ve mal kaybının üst boyutlara ulaşması, kazalara karşı önlem alınmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu araştırma sonunda elde edilecek bilgilerin kazaları azaltmak için alınacak önlemlere ışık tutmaktır.

YÖNTEM:

Araştırma sürücülerin sürücülükle ilgili davranış ve alışkanlıkları ile kaygılarını- yaşlarına, cinsiyetlerine, eğitim seviyelerine, evli olup olmadıklarına, kullandıkları araç türüne göre belirlediği için ilişkisel tarama modeline uygunluk göstermektedir. Araştırmanın diğer amacı da sürücülerin sürücülükle ilgili davranış ve alışkanlıklarını belirlemek olduğu için betimsel tarama modeline uygundur.

Araştırmaya Katılan Denekler:

Araştırmanın örneklemini İstanbul'da oturan özel araç, ticari taksi, minibüs, otobüs ve kamyon sürücüleri arasından rastgele seçilen sürücüler oluşturmuştur.

Araştırmaya 287 özel araç sürücüsü, 193 ticari taksi sürücüsü, 177 minibüs sürücüsü, 204 otobüs sürücüsü ve 180 kamyon sürücüsü olmak üzere toplam 1041 sürücü katılmıştır.

Araştırmaya katılan sürücülerin kullandıkları araç türüne göre dağılımı ve yüzdeleri Tablo 2'de görülmektedir.

Tablo 2
Araştırmaya Katılan Sürücülerin Dağılımı

Araç Türü	Frekans (fi)	Yüzde (%)
Özel Araç Sürücüsü	287	% 27.6
Ticari Taksi Sürücüsü	193	18.5
Minibüs Sürücüsü	177	17
Otobüs Sürücüsü	204	19.6
Kamyon Sürücüsü	180	17.3
Toplam	1041	100

Veri Toplama Araçları:

Araştırmamızda iki türlü veri toplama aracı kullanılmıştır. Bunlar:

- a- Sürücü Alışkanlıkları Soru Listesi,
- b- Durumluk/ Sürekli Kaygı Envanteri.

a- Sürücü Alışkanlıkları Soru Listesi:

Sürücü Alışkanlıkları Soru Listesinde sürücünün kendisi ile ilgili ve trafik kurallarına uyup uymadığını sorgulayan sorular bulunmaktadır. Dr. Kulaksızoğlu tarafından 1996 yılında geliştirilen soru listesi önce otomobil kullanan beş öğretim üyesinin eleştirisine sunulmuş ve onlardan gelen önerileri dikkate alınarak soru listesi 60 kapalı uçlu soru içerecek şekilde düzenlenmiştir. 1996 yılında 220 sürücünün katıldığı bir araştırmada kullanılan soru listesi, bu araştırma öncesi tekrar gözden geçirilerek, 3'ü açık uçlu, 45'i kapalı uçlu olmak üzere 48 sorudan oluşan bir soru listesi haline getirilmiştir.

b- Durumluk ve Sürekli Kaygı Envanteri:

Durumluk Kaygı, bireylerin içinde buldukları durumdan dolayı hissettikleri öznel (sübjektifi korkuya verilen isimdir. Sürekli Kaygı, bireylerin içinde bulunduğu durumları genellikle baskı ve gerilimli olarak algılama eğiliminde olmaları sonunda devamlı hoşnutsuzluk ve mutsuzluk duygusu taşımalarıdır, (Öner, N. ve Le Compte, A, 1985: 1,2).

Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri bireylerin durumluk ve sürekli Kaygı seviyelerini saptamak amacı ile Spielberger ve arkadaşları tarafından 1970 yılında geliştirilmiş bir envanterdir. Bu envanter Spielberg'in İki Faktörlü Kaygı Kuramından kaynaklanmıştır. Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri kısa ifadede oluşan bir kişisel değerlendirme anketidir.

-Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri her ölçekte 20'şer madde içeren iki ayrı ölçekten oluşmaktadır.

Durumluk Kaygı Ölçeği bireyin belirli bir anda ve belirli şartlarda kendini nasıl hissettiğini ifade etmesi ve içinde bulunduğu duygulara göre ölçeği cevaplamasını gerektirir. Durumluk Kaygı Ölçeğindeki maddelerden belirtilen duygu ve davranış, bu tür yaşantıların şiddet derecesine göre (1) Hiç, (2) Biraz, (3) Çok ve (4) Tamamıyla gibi şıklardan birini işaretlemek suretiyle cevaplandırılır.

Bireye "elinizdeki ölçeğin sorularını şu anda kendinizi nasıl hissediyorsunuz o anki duygularınıza göre cevaplandırın" biçiminde yönerge verilir.

Sürekli Kaygı Ölçeğinde bireyin genellikle kendini nasıl hissettiğini tanımlaması işenir. ölçek maddelerinde ifade edilen duygu ve davranışlar sıklık derecelerine göre (1) Hemen Hiçbir Zamanı, (2) Bazen, (3) Çok Zaman, ve (4) Hemen Her Zaman şeklinde işaretlenir.

Durumluk-Sürekli Kaygı Envanterinin Uygulanması:

Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri Kağıt-Kalem envanteridir, ölçekler bireysel olarak uygulanabileceği gibi grup olarak da uygulanabilir. Ölçek iki sayfalık 20'şer maddeden oluşmaktadır. Her sayfanın başında soruların nasıl cevaplanacağına dair kısa açıklamalar vardır. Okuduğunu anlatmakta güçlük çekenlere ölçek uygulayıcılar tarafından okunarak işaretlenebilir.

Uygulama sırasında cevapların savunmasız bir biçimde doğru olarak soruları cevaplayabilmeleri için "kaygı" kelimesini kullanmamak gerekmektedir. Bu yüzden ölçek "Kendini Değerlendirme Envanteri" olarak uygulanmıştır.

Envanterin her iki ölçeği bir defada verilebilir. Durumluk Kaygı Ölçeğinin önce uygulanması daha doğrudur. Sürekli Kaygı Ölçeği daha sonra verilmelidir.

Cevapların Puanlanması:

Ölçeklerin cevap seçeneği dört tanedir. Cevapların ağırlıkları 1 ile 4 arasındadır. Her ölçekten elde edilen puan toplamı 20 ile 80 arasında değişebilir. Puanın yüksekliği kaygısında yüksekliğini göstermektedir.

Ölçekte iki çeşit ifade bulunmaktadır. Bunlar doğrudan veya düz ifadeler ve tersine dönmüş ifadeler olarak ayrılırlar. Doğrudan ifadeler olumsuz ifadeleri içermektedir. Ters çevrilmiş ifadeler ise olumlu duyguları anlatır. Bu ifadeler puanlanırken 1 ağırlık değerinde olanlar 4 ağırlık değerinde olanlar l'e çevrilir. Doğrudan ifadelerde 4 değerindeki cevaplar kaygını yüksek olduğunu göstermektedir. Tersine çevrilmiş ifadelerdeki 1 değerindeki cevaplar yüksek kaygıyı, 4 değerindekilerde düşük kaygıyı gösterirler.

Elle puanlamada doğrudan ifadeler için elde edilen toplam ağırlık puanından, ters ifadelerin toplam ağırlıklı puanı çıkartılır. Bu sayıya "önceden belirlenen ve değişmeyen bir değer eklenir. Durumluk Kaygı Ölçeği için değişmeyen değer 50, Sürekli Kaygı ölçeği için 35'dir.

Durumluk Kaygı ölçeğindeki on tersine dönmüş ifade 1,2,5,8,10,11,15,16,19, ve 20 inci maddelerdir. Sürekli Kaygı Ölçeğinde tersine dönmüş ifadeler yedi tanedir. Bunlar 21,26,27,30,33 ve 39 uncu maddelerdir,(Öner ve LeComte, 1985: 2,3,4,5).

Araştırma Süreci:

Araştırmanın uygulanması Şubat-Nisan 1998 tarihlerinde yapılmıştır. Uygulamaya araştırmacıların yanında Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi, Halk Eğitimi Bölümü 1,2,3 ve 4'üncü sınıf öğrencilerinden bir kısmı katılmışlardır.

Ugulayıcılar ulaştıkları araç sürücülerine Sürücü Alışkanlıktan Soru Listesini ve Durumluk ve Sürekli Kaygı Envanterini bireysel olarak uygulamışlardır.

Uygulayıcılar taksi ve minibüs duraklarına, şehirlerarası otobüs terminaline ve (kamyoncular kooperatiflerine giderek sürücülere ulaşmışlardır.

Verilerin Analizi:

Sürücü alışkanlıkları soru listesinden seçilmiş on madde ve durumluluk ve sürekli kaygı envanterinden alınan cevaplar kodlanarak bilgisayara yüklenmiş ve verilerin çözümlemesini yapmak için SPSS Paket Programı kullanılarak her madde için frekans dağılımı ve yüzdeler çıkarılmıştır. Soru listesindeki yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim seviyesi, kullandığı aracın türü vb. gibi maddelerle Sürekli ve Durumluk Kaygı Puanları karşılaştırılmış ve değişkenlere göre kaygı puanlarının farklılaşıp farklılaşmadığını anlamak için de ki kare hesaplamaları, tek yönlü varyans analizi,bağımsız grup t testi ve Tukey Kramer Testi yapılmıştır.

BULGULAR:

Araştırmamıza katılan 1041 sürücüye uygulanan sürücü alışkanlıkları soru listesinden elde edilen sürücülere ait seçilmiş bazı özellikler ve Durumluk - Sürekli Kaygı Envanteri'nden elde edilen anlamlı bulguların karşılaştırılması ve yorumlanmaları aşağıda sunulmuştur.

A-SÜRÜCÜLERİN SEÇİLMİŞ BAZI ÖZELLİKLERİ:

1- Örnekleme oluşturan sürücülerin eğitim düzeylerine göre dağılımlar Tablo 3' de verilmiştir.

Tablo 3

Eğitim Düzeyi Değişkenine Göre Frekans ve Yüzdeler

Eğitim Düzeyi	Frekans (f)	Yüzde (%)
İlkokul	336	% 32.3
Ortaokul	255	% 24.5
Lise	260	% 25
Üniversite	190	% 18.3
Toplam	1041	% 100

Tablo 3' de görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin % 32.3' ü ilkokul mezunu, %24.5'i orta okul mezunu,% 25'i lise mezunu,% 18.3;ü üniversite mezunudur.

2- Örnekleme oluşturan sürücülerin kaza yapıp yapmamalarına göre dağılımları Tablo 4' de verilmiştir.

Tablo 4

Sürücülerin Kaza Yapıp Yapmamalarına Göre Frekans ve Yüzdeler

Sürücülerin Kaza Yapıp Yapmama Durumu	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	589	% 56.6
Hayır	452	% 43.4
Toplam	1041	% 100

Tablo 4' de görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin % 56.6'sı kaza yapmışken , % 43.4'ü kaza yapmamıştır. Özgüven ve arkadaşlarının araştırmalarında (1997:89) 4780 sürücünün % 31'inin son beş yıl içinde kaza geçirdikleri, % 69'unun geçirmediikleri bulunmuştur.

3- Örnekleme oluşturan sürücülerin içkili olarak araç kullanıp kullanmadığı değişkenine göre dağılımları Tablo 5' de verilmiştir.

Tablo 5

Sürücülerin İçkili Olarak Araba Kullanıp Kullanmama Değişkenine Göre Frekans ve Yüzdeler

İçkili Olarak Araç Kullanıp Kullanmama	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	207	% 19.9
Hayır	557	% 53.5
İçki İçmem	277	% 26.6
Toplam	1041	% 100

Tablo 5' de görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin % 19.9'u içkili olarak araç kullanmışken,% 53.5'i içkili olarak araç kullanmamıştır. Hiç içki içmeyen % 26.6'lık bir grupla beraber, içkili olarak araç kullanmayanların oranı % 80.1'dir.

Özgüven ve arkadaşlarınca (1997:60) yapılan araştırmada 4810 sürücüye sorulan benzer soruya sürücülerin %19'u içki içtiklerini, % 81'i ise içmediklerini söylemişlerdir.

Görüldüğü gibi her iki araştırmada da bu konudaki bulgular hemen hemen aynıdır. Aynı araştırmada 4845 sürücünün % 42'sinin içkili araç kullanmanın trafik kazalarının en önemli ilk üç sebebi arasında yer almadığı görüşünde oldukları bildirilmektedir, (özgüven, 1997:98). Bu bilgi sürücülerin hatırı sayılır bir kısmının kazaların sebepleri konusunda ne ölçüde eksik bilgiye sahip olduklarını göstermektedir.

Yeşilay cemiyetinin raporuna göre trafik kazalarının % 61'i alkole bağlıdır.

Ülkemizde alkollü araç kullanmanın cezası caydırıcı olmaktan uzaktır. Almanya'da alkollü araç kullananlara 500 ile 1000 mark arasında değişen cezalar verilmektedir, (özgüven, 1997A:9).

4- Örnekleme oluşturan sürücülerin emniyet kemeri kullanıp kullanmama durumuna göre dağılımları Tablo 6' da verilmiştir.

Tablo 6
Sürücülerin Emniyet Kemerini Kullanıp Kullanmama Durumuna Göre
Frekans ve Yüzdeler

Emniyet Kemerini Kullanıp Kullanmama Durumu	Frekans (f)	Yüzde (%)
Evet	587	% 56.4
Hayır	454	% 43.6
Toplam	1041	% 100

Tablo 6' da görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin % 56.4'ü emniyet kemeri kullanırken , % 43.6'si de emniyet kemeri kullanmamaktadır. Araştırmaya katılanların Çoğunluğu ticari taksi sürücüsü olduğu için emniyet kemeri kullanmayanların oranı bu kadar fazladır.

5- örnekleme oluşturan sürücülerin seyir halindeyken öndeki araç ile kendi aracı arasında uygun bir mesafe bırakıp bırakmama durumuna göre dağılımları Tablo 7' de verilmiştir.

Tablo 7

Sürücülerin önde Giden Araçla Kendi Aracı Aralarında Uygun Mesafe Bırakıp Bırakmama Durumuna Göre Frekans ve Yüzdeler

Önde Giden Araçla Kendi Aracı Arasında Uygun Mesafe Bırakıp Bırakmama	Frekans(f)	Yüzde (%)
Evet	970	% 93.2
Hayır	71	% 6.8
Toplam	1041	% 100

Tablo 7' de görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin % 93.2'si önde giden araçla kendi aracı arasında uygun bir mesafe bırakırken , % 6.8'i uygun bir mesafe bırakmamaktadır.

B-SÜRÜCÜLERİN SEÇİLMİŞ BAZI ÖZELLİKLERİNİN İLE DURUMLUK /SÜREKLİK KAYGI PUANLARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI VE YORUMLANMASI.

6- Durumluk Kaygı Puanlarının Sürücülerin Kaza Yapıp Yapmamalarına Göre Farklılaşmasına İlişkin Bulgular:

Bir başka amaçta Durumluk kaygı puanlarının sürücülerin kaza yapıp yapmama durumlarına göre farklılaşıp farklılaşmadığını ortaya koymaktır. Bu farklılığı saptamak amacıyla "Bağımsız Grup t Testi" tekniği uygulanmıştır. Yapılan istatistiksel işlemler sonucu elde edilen grup ortalamaları (\bar{x}); standart sapmaları (ss) ve bağımsız grup t testi sonuçları Tablo 8'de verilmiştir.

Tablo 8

Durumluk Kaygı Değişkenine Göre Kaza Yapıp Yapmama İçin \bar{X} , SS ve Bağımsız Grup t Testi Sonuçları

DEĞİŞKENLER	n	X	Ss	Karşılaştırma Sonuçları		
				Sd	t değeri	P
Evet	589	57.31	4.82	1039	2.38	P<.01
Hayır	452	56.59	4.83			-

Tablo 8' de görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin kaza yapanları ile kaza yapmayanlarının Durumluk kaygı envanteri puanları arasında kaza yapmayanların lehine anlamlı bir farklılık vardır ve bu farklılık .01 düzeyinde anlamlıdır.

Durumluk kaygı belirli durumlarda veya zamanlarda kendini gergin ve baskı altında imiş gibi hissetmek, kaygılı ve mutsuz olmak gibi özelliklerle ortaya çıkar. Bu duygusal durumda olanların dikkatlerinin daha dağınık olacağı söylenebilir. Kaygılı olmak hatasız ve güvenli araç kullanma davranışları göstermeyi güçleştirmektedir.

Bu nedenle kaza yapan sürücülerdeki Durumluk kaygının yapmayanlara göre anlamlı şekilde yüksek olması beklenen sonuçtur.

7- Sürekli Kaygı Puanlarının Emniyet Kemerini Kullanıp Kullanmamaya Göre Farklılaşmasına İlişkin Bulgular:

Bir başka amaçta sürekli kaygı puanlarının emniyet kemeri kullanıp kullanılmamaya göre farklılaşp farklılaşmadığını ortaya koymaktır. Bu farklılığı saptamak amacıyla "Bağımsız Grup t Testi" tekniği uygulanmıştır. Yapılan istatistiksel işlemler sonucu elde edilen grup ortalamaları (\bar{x}); standart sapmaları (ss) ve bağımsız grup t testi sonuçları Tablo 9'da verilmiştir,

Tablo 9

Sürekli Kaygı Değişkenine Göre Emniyet Kemerini Kullanıp Kullanmama İçin \bar{X} , SS ve Bağımsız Grup t Testi Sonuçları

DEĞİŞKENLER	n	X	ss	Karşılaştırma Sonuçları		
				Sd	t değeri	P
Evet	587	46.21	6.64	1038	1.99	P<.05
Hayır	453	48.01	20.62			

Tablo 9' da görüldüğü gibi araştırmaya katılan sürücülerin emniyet kemeri kullanıp kullanmama durumları ile sürekli kaygı puanları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Buna göre emniyet kemeri kullanmayanların kaygılan kullananlara göre daha yüksektir.

Bilindiği gibi ticari taksi, minibüs, otobüs ve kamyon sürücülerinin emniyet kemeri kullanma zorunluluğu bulunmamaktadır. Emniyet kemeri kullanmayan sürücülerin hemen hepsinin ticari araç sürücüsü olduğu söylenebilir.

Tablo 9'da görüldüğü gibi ticari araç sürücülerinin kaygı seviyeleri zaten yüksektir.

A.B.D'de 541 ergenin emniyet kemeri kullanıp kullanmamaları ile ilgili bir araştırmada, gençlerin % 51 nin emniyet kemeri kullanmadıkları veya bazen kullandıkları ve bu grubun emniyet kemeri kullanan diğer grubu küçük gördükleri, okulla yasal mercilerle daha çok problemleri olduğu, bu gençlerle aile desteğinin diğerlerine göre daha az olduğu bulunmuştur (Schichor, 1990:773).

8- Sürücülerin Mesleklerine Göre Durumluk Kaygı Puanlarının Farklılaşmasına ilişkin Bulgular:

Sürücülerin meslekleri ile durumluk kaygı envanteri puanları ortalamaları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak amacıyla " Tek Yönlü Varyans Analizi Tekniği" uygulanmıştır ve sonuçlar Tablo 10'da verilmiştir.

Tablo 10

Durumluk Kaygı Envanteri Puanı Ortalamaları İle Sürücülerin Meslekleri Arasındaki Varyans Analizi Tablosu

Varyansın Kaynağı	Serbestlik Derecesi	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F Oranı	P
Gruplar Arası	4	634.75	158.69		
Gruplar İçi	1036	23716.25	22.89	6.93	P<.01
Genel Toplam	1040	24350.99			

Tablo 10' da görüldüğü gibi sürücülerin meslekleri ile Durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Bu farklılığın hangi gruplar arasında olduğunu tespit etmek için Tukey Kramer Testi yapılmış ve sonuçlar Tablo 11' de verilmiştir.

Tablo 11

Sürücülerin Mesleklerine Göre Durumluk Kaygı Envanteri Puanları İçin Anlamlılık Tablosu

	Kamyon Şoförü	Şehirler arası Otobüs Şoförü	Minibüs Şoförü	Ticari Taksi Şoförü	Mesleği Şoför Olmayan
Kamyon Şoförü	X=55.46				
Şehirlerarası Otobüs Şoförü	P<.05	X=56.81			
Minibüs Şoförü	P<.05		X=57.05		
Ticari Taksi Şoförü	P<.05			X=57.49	
Mesleği Şoför Olmayan	P<.05				X=57.72

Tablo 11'de görüldüğü gibi mesleği kamyon şoförü olan ile mesleği şehirlerarası otobüs şoförlüğü olan sürücülerin durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği kamyon şoförlüğü olan sürücülerin lehine yine mesleği kamyon şoförü olan ile mesleği minibüs şoförlüğü olan sürücülerin durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği kamyon şoförlüğü olan sürücülerin lehine yine mesleği kamyon şoförü olan ile mesleği ticari taksi şoförlüğü olan sürücülerin durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği kamyon şoförlüğü olan sürücülerin lehine yine mesleği kamyon şoförü olan ile mesleği şoför olmayıp da araba kullanan sürücülerin durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği kamyon şoförlüğü olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

Bu farklılıklar .05 düzeyinde anlamlıdır.

Kamyon şoförlerinin hem özel araç sürücülerine hem de ticari taksi, minibüs ve şehirlerarası otobüs şoförlerine göre durumluk kaygı puanlarının anlamlı derecede düşük olması dikkate değer bir bulgudur, özel araç sürücülerinden sonra en yüksek durumluk kaygı ticari taksi ve onun arkasından ticari minibüs sürücüleridir.

İstanbul gibi büyük bir şehrin yoğun trafiğinin her gün içinde olmam durumluk kaygının ve iş stresinin yükselmesi için sebeptir. Şehirlerarası otobüs sürücülerinin ve kamyon sürücülerinin durumluk kaygılarındaki göreceli düşüklük şehirlerarası yollardaki trafik yoğunluğunun az olması ve kamyoncular için de araç hızının düşük olmasının verdiği rahatlığa bağlanabilir.

Bunun yanında kamyonların düşük hızda olmalarının yanında büyük araçlar olmaları sürücülerine "güven duygusu" verebilir, bu da durumluk kaygıyı azaltan bir neden gibi gözükmektedir.

Güvenlik, fiziksel güvenlik ve algılanan güvenlik olarak ikiye ayrılmaktadır ve fiziksel güvenlikle algılanan güvenlik birbirini tamamlayan unsurlardır. Mesela boş bir yolda seyretmek sürücüye güven duygusu verir. Bu algılanan güvenliğin yüksek olması anlamına gelir. Bir sürücünün algıladığı güvenlik yükseldikçe trafikte daha tehlikeli davranışlar gösterme sıklığı da artacaktır. Trafiğin olmadığı bir yolda yüksek hızda yol almak, denetimin olmadığı bölgelerde kamyonlardaki yük sınırlamasına uymamak tehlikeli sürücü davranışlarıdır.

Sürücülerin algıladıkları güvenlik yükseldikçe, algıladıktan tehlike de azalacak ve düşük tehlike algılayan sürüler daha riskli sürücü davranıştan göstereceklerdir. Bu da onların kaza yapma ihtimallerini arttıracaktır, (Hugvenin, 1973:31).

9-Sürücülerin Mesleklerine Göre Süreklilik Kaygı Envanteri Puanlarının Farklılaşmasına İlişkin Bulgular :

Sürücülerin meslekleri ile süreklilik kaygı envanteri puanları ortalamaları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak amacıyla " Tek Yönlü Varyans Analizi Tekniği" uygulanmıştır ve sonuçlar Tablo 12'de verilmiştir.

Tablo 12

Süreklilik Kaygı Envanteri Puanı Ortalamaları İle Sürücülerin Meslekleri Arasındaki Varyans Analizi Tablosu

Varyansın Kaynağı	Serbestlik Derecesi	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F Oranı	P
Gruplar Arası	4	2132.50	533.12		
Gruplar İçi	1036	216844.50	309.51	2.55	P<.05
Genel Toplam	1039	218976.99			

Tablo 12' de görüldüğü gibi sürücülerin meslekleri ile süreklilik kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Bu farklılığın hangi gruplar arasında olduğunu tespit etmek için Tukey Kramer Testi yapılmış ve sonuçlar Tablo 13' de verilmiştir.

Tablo 13

Sürücülerin Meslekleri Göre Süreklilik Kaygı Envanteri Puanları İçin Anlamlılık Tablosu

	Kamyon Şoförü	Şehirlerarası Otobüs Şoförü	Minibüs Şoförü	Ticari Taksi Şoförü	Mesleği Şoför Olmayan
Kamyon Şoförü	X=55.46				
Şehirlerarası Otobüs Şoförü	P<.05	X=56.81			
Minibüs Şoförü	P<.05		X=57.05		
Ticari Taksi Şoförü	P<.05			X=57.49	
Mesleği Şoför Olmayan	P<.05				X=57.72

Tablo 13'de görüldüğü gibi mesleği ticari taksi şoförlüğü olan ile mesleği minibüs şoförlüğü olan sürücülerin süreklilik kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği minibüs şoförlüğü olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık vardır.

Yine mesleği şehirlerarası otobüs şoförlüğü olan ile mesleği minibüs şoförlüğü olan sürücülerin süreklilik kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği minibüs şoförlüğü olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık vardır.

Yine mesleği ticari taksi şoförlüğü olan ile mesleği şoförlük olmayanların sürücülerin süreklilik kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında mesleği ticari taksi şoförlüğü olan sürücülerin lehine anlamlı farklılık vardır.

Bu farklılıklar. 05 düzeyinde anlamlıdır.

Yukarıdaki açıklamalardan da açıkça anlaşılacağı gibi ticari taksi şoförlerinin sürekli kaygıları minibüs şoförlerinden ve özel araç sürücülerinden anlamlı derecede yüksektir.

Minibüs şoförleri belirli hatlarda çalıştıkları için devamlı aynı güzergâh üzerinde yol almaktadır ve bu yüzden yolun günün değişik saatlerindeki durumunu bilmektedir. Hatlı minibüsler sıraya girip beklemek zorunda olduklarından, iş stresi bir süre de olsa uzaklaşmaktadır Ticari taksi sürücülerinin çalışma şartlarının minibüs şoförlerine göre daha kaygı ve stres yaratıcı olduğu anlaşılmaktadır. Özel araç sürücülerinin meslekleri ve Çalışma şartları bir birinden çok farklıdır ve sürekli kaygı ortalamalarının ticari taksi sürücülerinkinden anlamlı bir şekilde düşük çıkması doğal bir sonuçtur.

Otobüs şoförlerinin sürekli kaygılarının ticari taksi sürücülerinin sürekli kaygı ortalamalarına yakın olması ve minibüs sürücülerini ile otobüs sürücülerinin genel (sürekli) kaygı ortalamalarının otobüs sürücülerini aleyhine anlamlı çıkması düşündürücü bir sonuçtur.

Otobüs şoförlerinin çalışma saatlerinin yüksekliği, aldıkları ücretlerin azlığı ve şehirler arası yollardaki kazaların ölümcül olması, bu sürücü grubunun sürekli kaygısının minibüs şoförlerine göre yüksek olmasını açıklayabilir.

10-Sürücülerin Eğitim Düzeylerine Göre Durumluk Kaygı Envanteri Puanlarının Farklılaşmasına İlişkin Bulgular:

Sürücülerin eğitim düzeyleri ile durumluk kaygı envanteri puanları ortalamaları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak amacıyla " Tek Yönlü Varyans Analizi Tekniği" uygulanmıştır ve sonuçlar Tablo 14'de verilmiştir.

Tablo 14

Durumluk Kaygı Envanteri Puanı Ortalamaları İle Sürücülerin Eğitim Düzeyleri Arasındaki Varyans Analizi Tablosu

Varyansın Kaynağı	Serbestlik Derecesi	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F Oranı	P
Gruplar Arası	3	33805	112.68		
Gruplar İçi	1037	24012.94	23.16	4.87	P<.001
Genel Toplam	1040	24350.99			

Tablo 14' de görüldüğü gibi sürücülerin eğitim düzeyleri ile Durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Bu farklılığın hangi gruplar arasında olduğunu tespit etmek için Tukey Kramer Testi yapılmış ve sonuçlar Tablo 15' de verilmiştir.

Tablo 15

Sürücülerin Eğitim Düzeyine Göre Durumluk Kaygı Envanteri Puanları İçin Anlamlılık Tablosu

	İlkokul Mezunu	Ortaokul Mezunu	Lise Mezunu	Üniversite Mezunu
İlkokul mezunu	X=56.41			
Ortaokul Mezunu		X=56.78		
Lise Mezunu			X=57.23	
Üniversite Mezunu	P<.05	P<.05		X=58.01

Tablo 15'de görüldüğü gibi eğitim düzeyi üniversite olan sürücüler ile eğitim düzeyi ilkokul olan sürücülerin Durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında eğitim düzeyi ilkokul mezunu olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

Yine eğitim düzeyi üniversite olan sürücüler ile eğitim düzeyi ortaokul olan sürücülerin Durumluk kaygı envanteri puanı ortalamaları arasında eğitim düzeyi ortaokul olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık bulunmuştur.

Bu farklılıklar. 05 düzeyinde anlamlıdır.

Üniversite mezunu kendi arabalarını işlerine gidip gelmek için kullanan sürücülerdir ve meslekleri şoförlük değildir. Genellikle günde 50 km'nin altında araba kullanmaktadırlar ve araba kullanmak onlar için mesleği şoförlük olanlar kadar alışılmış bir davranış değildir. Bu onlarda Durumluk kaygıyı yükselten bir sebep olabilir. Ayrıca Üniversite mezunu özel araç sürücüleri çok farklı özel işlerde çalışmalarından dolayı iş stresleri yoğun olan insanlardır.

Bu yüzden Durumluk kaygıları ilk ve ortaokul mezunu profesyonel sürücülerden yüksek olabilir.

TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Trafik kazalarının azaltılması ve karayollarındaki can ve mal emniyetinin alınması gereken tedbirler dört başlıkta toplanmaktadır. (Yüce, 1986:6 ve Ege, 1991: 5-6).

Bunlar aşağıda sıralanmıştır.

A- Eğitim,

B- Yasal Olarak Yapılması Gereken Uygulamalar,

C- İlk Yardım İçin Alınacak önlemler,

D- Teknik Olanakların İyileştirilmesi,

Yukarıdaki tedbirleri şu şekilde açıklamak mümkündür:

A- Eğitim :

1- Örgün eğitimdeki öğrencilere trafik konusunda eğitilmeli ilköğretimdeki trafik derslerinin öğretmenler ve trafik uzmanları gözetiminde uygulamalı yapılması sağlanmalı böylece öğrencilere örgün eğitim içindeyken trafik bilinci kazandırılmalıdır. Trafik derslerinin lise ve dengi okullara da konması gerekmektedir.

2- Sürücü kurslarının bir kısmının para karşılığı ehliyet satmaları engellenmelidir. Sürücü adayları, sürücü kurslarında amacına uygun bir eğitimden geçerlerse sürücülüğü öğrenebilirler ve bu işi yapabilme ehliyeti kazanırlar. Sürücü ehliyeti sürücülüğü ehliyetli bir biçimde yapabilmenin delilidir. Sürücülerin ceplerinde ehliyetleri olduğu halde sürücülüğe ait zihinsel, duygusal ve hareki davranışları yeterince bilemeyip uygulayamıyorlarsa gerçekte ehliyetli değillerdir ve aldıkları belge uygun olmayan bir biçimde kendilerine verilmiştir.

Sürücüler ne kadar iyi yetişirlerse araç kullanırken o ölçüde güvenli davranış sergileyeceklerdir. Bu yüzden sürücü kurslarının bir kısmının yasa dışı yollarla eğitim almış bireylere sürücü belgesi vermesi ağır biçimde cezalandırılmalı bu eğitim kurumu kapatılmalıdır.

3- TV ve yazılı basın yolu ile yayaların, sürücülerin ve trafik polislerinin eğitilmeleri sağlanabilir. Kaza yapmış sürücülerin eğitilmesi için zorlayıcı yasal tedbirler uygulamaya geçirilmelidir.

B- Yasal Olarak Yapılması Gereken Uygulamalar:

Trafik cezalarının caydırıcı olması son derece önemlidir. Trafik denetiminde sürücülerin evraklarının eksik olup olmadığını aramaktan çok azami hız sınırını aşıp aşmadıkları, uzun farları amaç dışı kullanıp kullanmadıkları, klaksonları gereksiz kullanıp kullanmadıkları gibi sürücü davranışları denetlenmelidir.

Yapılacak yasal değişikliklerle sürücü dernekleri mensuplarının hizmet içi eğitimden ve denetimden sorumlu kuruluşlar haline getirilmelidir, (Kulaksızoğlu, 1996:12).

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Fedarasyonu, 507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu hükümlerine göre kurulmuş 630 il ve ilçe Oda Başkanlığı ve 1.500.000 üyesi olan bir meslek kuruluşudur. Böyle bir örgütün trafikteki akan kanı durdurma konusunda sorumlulukları ve bunları yerine getirmek için yasal yetkileri her halde olmalıdır.

C- İlk Yardım İçin Alınacak önlemler:

Trafik kazaları sonrasında yaralıların nasıl araçtan çıkarılacakları ve nasıl ilkyardım yapılacağı konusunda yaygın bir bilgisizlik bulunmaktadır. Aynı zamanda kurtarma ve ilkyardım hizmetleri kaza yerine ulaşacak ve yaralıları hastaneye götürecek, her sını harekete hazır vasıtalara sahip teşkilatlanmış kuruluşlarımız eksiktir.

Trafik kazalarındaki ölümlerin onda birinin ilk beş dakikada, yarısının ilk otuz dakika içinde olduğu kabul edilmektedir. Bu yüzden kaza sonrası kurtarma ve ilkyardım son derece önemlidir. Bu bilgilerin sürücü kurslarında sürücü adaylarına öncelikle öğretilmesi gerekir.

D- Teknik Olanakların İyileştirilmesi:

Yolların iyileştirilmesi, genişletilmesi, toplu ulaşımın yaygınlaştırılarak kara yolu taşımacılığının yükünün azaltılması, trafik ve yol işaretlerinin yenilenmesi, sürücü davranışlarının teknik olarak ölçülerek, belirlenmiş ölçütlere uygunluk göstermeyen sürücülerin sürücülük yapmalarının önlenmesi gibi tedbirleri içermektedir.

KAYNAKLAR

- Cale.Michael. "Sürücülerin Kazaya Yatkınlıkları Olduğunu Nasıl Belirleriz"
Türk Psikoloji Bülteni, Cilt:2,Sayı:5,Kasım 1996.
- Dedeoğlu, Beril. " Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazalarına İlişkin Veriler ve Değerlendirmeleri" Karayollarında Denetim Caydırıcılığı, Trafik Sempozyumu,Ocak 1996, İstanbul: Galatasaray Üniversitesi Yayınları.
- Ege, Rıdvan. "Trafik Faciasından Nasıl Kurtulalım" Ankara: Türkiye Trafik Kazalarına Yardım Vakfı Yayınları:23,1991.
- Huguenin.R.D. (Çev.Z.Karakitapoğlu)" Yol Güvenliği Risk Alma Eğilimi ve Davranış Uyumu" Türk Psikoloji Bülteni,Cilt:3, Sayı: 6, Nisan 1997.
- Kulaksızoğlu,Adnan. " Sürücü Alışkanlıkları Üzerine Bir Araştırma" II.Ulusal Eğitim Sempozyumu, 18 - 20 Eylül 1996,İstanbul: Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi.
- Öner. N. Ve Le Compte.A Durumluluk/Süreklilik Kaygı Envanteri El Kitabı İstanbul:
Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1985.
- Özgüven ve Diğerleri. " Ticari Taşıt Şoförleri İle Trafik Polislerinin İlişkileri"
Ankara: Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, 1997.
- Özgüven,!E. ve Diğerleri, "Ticari Araç Şoförlerinin Nitelikleri, Sorunları ve Trafik Kazalarının Nedenleri" Ankara: Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, 1997A.
- Tamer, Meral. "Milliyet Gazetesi" 10.05.1998.
- Trafik Dünyası, Yıl:24,Sayı:247,Ekim,1993.
- Schichor.Aric ve Diğerleri. " Seat Belt Use and Stress in Adolescents"
Adolescence, V:25,n: 100, Winter, 1990.