

Derleme Makalesi

Genç Sürücülerin Trafikte Risk Alma Davranışına Bir Bakış: Yol Güvenliğinde Aile İklimi

Özlem Ersan^{1,2*} , Türker Özkan^{2,3} 

¹ Psikoloji Bölümü, Ankara Bilim Üniversitesi, Ankara, Türkiye

² Güvenlik Araştırma Birimi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye

³ Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye

Öz

Genç sürücüler arasında ölüm oranlarında rol oynayan faktörlerden birinin riskli sürüş davranışı olduğu vurgulanmıştır. Bu nedenle genç sürücüler arasında trafik bağlamında risk alma davranışının önemli bir konu olarak ele alınması gerekmektedir. Çevresel ve kişilerarası faktörlerden biri olarak değerlendiren ebeveynin, sahip olduğu bilgilerin, model alma davranışının, ebeveynlik tarzının genç sürücülerin trafik bağlamında sürüş davranışlarını izlemede önemli olduğu bilinmektedir. Bu derleme çalışmasının amacı genç sürücülerin trafikte risk alma davranışına aile iklimi kapsamında yeni bir bakış açısı kazandırmak ve ilgili çalışmalar temelinde ailelere ve genç sürücülere öneriler sunmaktır. Toplamda 17 çalışmaya yer verilen bu derlemenin bulgular kısmında çalışmaların amaçları, çeşitli ölçme araçları, ebeveyn ve genç sürücüler kapsayan örneklem özellikleri, bağımsız ve bağımlı değişkenler arasındaki ilişkiler ve sonuçlar dahil edilmiş, ilgili çalışmaların detayları amaç çerçevesinde ele alınmıştır. Sonuç olarak ebeveyn ve genç sürücülere trafik bağlamında detaylı önerilere aile ikliminin 7 boyutu olan iletişim, gözetim, güvenliğe bağlılık, model olma, geri bildirim, mesajlar ve sınırlar kapsamında yer verilmiş ve genç sürücülerin güvenli sürüş davranışını artırmak için aileleri de kapsayacak şekilde toplumsal eğitim aktiviteleri, sosyal, bilişsel ve davranışsık faktörler ile ilgili tavsiyelerin faydalı olabileceği vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: genç sürücüler, aile, aile iklimi, riskli sürüş

A View for Risk-Taking Behavior of Young Drivers in Traffic: Family Climate for Road Safety

Abstract

It has been emphasized that one of the factors in mortality rates among young drivers is risky driving behavior. For this reason, risk-taking behavior among young drivers in the context of traffic should be considered as an important issue. It is known that the parent who evaluates it as one of the environmental and interpersonal factors, the information parents have, the modeling behavior, the parenting style are important in monitoring the driving behavior of young drivers in the traffic context. The aim of this review study is to provide a new perspective on the risk-taking behavior of young drivers in traffic within the scope of family climate and to provide recommendations to families and young drivers on the basis of related studies. A total of 17 studies were included in the part of this review, the objectives of the studies, various measurement tools, sample characteristics covering parent and teen drivers, relationships between independent and dependent variables, and results were included, and the details of the related studies were discussed within the framework of the purpose. As a result, parents and young drivers were given detailed recommendations in the scope of 7 dimensions of family climate which were communication, monitoring, commitment to safety, modeling, feedback, messages, and limits and useful recommendations were emphasized to improve community education, social, cognitive, and behavioral factors.

Keywords: young drivers, family, family climate, risky driving

* İletişim / Contact: Özlem Ersan, Psikoloji Bölümü, Ankara Bilim Üniversitesi, Ankara, Türkiye. E-Posta / E-mail: ozlem.ersan@ankarabilim.edu.tr

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 30.09.2021, Kabul edildiği tarihi / Date accepted: 26.10.2021

Alıntı / Citation: Ersan, Ö. ve Özkan, T. (2021). Genç sürücülerin trafikte risk alma davranışına bir bakış: Yol güvenliğinde aile iklimi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 96–119. doi:10.38002/tuad.1002879

Genç Sürücülerin Trafikte Risk Alma Davranışına Bir Bakış: Yol Güvenliğinde Aile İklimi

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından paylaşılan Yol Güvenliği Küresel Durumu Raporu'na (2018) göre, her yıl 1,35 milyon kişi karayolu trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Ayrıca, dünya genelinde tüm yaş grupları sekizinci önde gelen ölüm sebebinin trafik kazaları olduğu raporda belirtilmiştir. Özellikle 15-29 yaş arasındaki gençler için temel ölüm sebebi trafik kazaları olarak değerlendirilmiştir (DSÖ, 2018).

Araç temelli kaza, yaralanma ve ölümlerin en yüksek oranı 15-24 yaş arasındaki gençler arasında her yaş grubundan daha fazladır (NHTSA, 1991). Ayrıntılı olarak Williams (2003), hem ölümcül kazalara hem de kazalara karışmak için en yüksek oranın 16 yaşındaki gençlerde görüldüğünü ve 16-19 yaşlarındaki sürücülerin ölümcül kazalara ve ölümcül olmayan kazalara yaşlı sürücülerden daha fazla karıştığını belirtmiştir. Yaşa ek olarak, cinsiyet gibi demografik faktörler, genç erkeklerin kadın sürücülerden daha yüksek kaza oranlarına sahip olduğunu göstermiştir (Williams, 2003). Genç sürücülerin yaşlı sürücülerden daha yüksek kaza oranlarına sahip olduğu ve erkek sürücüler kadın sürücülerden daha yüksek kaza oranlarına sahip olduğu söylenebilmektedir.

Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi (2010), 6982 genç sürücünün 6669 ölümcül kazaya karıştığını ve bu kazaların 2007 yılında 7650 ölümlle sonuçlandığını belirtmiştir. Ayrıca ilgili kazalarda genç sürücülerin %41'i (3174), genç sürücülerin araçlarında bulunan yolcuların %24'ü (2029), diğer araçların yolcularının %24'ü (1882) ve trafikte boş kalanların %8'i (625) hayatını kaybetmiştir. Sonuç olarak, 21 yaşından küçük insanlar toplam ölümlerin %78'ine dahil edilmiştir (NHTSA, 2007).

Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi (2010), motorlu taşıt kazalarının Amerika Birleşik Devletleri'ndeki gençler arasında önde gelen ölüm nedeni olduğunu belirtmiştir. 16 ile 20 yaş arasındaki sürücüler, diğer yaş gruplarına göre 2 kat daha fazla ölümcül kazaya karışmaktadır. Buna ek olarak, Lee ve Schofer (2003), ABD'deki sürücülerin %20'sinin 25 yaşından küçük olduğunu ve beklenenden üç ila dört kat daha fazla kaza geçirdiklerini ifade etmiştir. Clarke, Ward ve Truman (2002), genç sürücülerin yaşlı sürücülerden 2,5 kat daha fazla kaza yaptığını belirtmiştir. Ayrıca, Altyapı, Ulaştırma ve Bölgesel Ekonomi Bürosu'na (2012) göre, 17-25 yaş arası insanlar Avustralya'nın toplam nüfusunun %12,9'unu içermesine rağmen, karayolu kaza ölümlerinin %21,9'una katılmıştır.

Türkiye'de Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2015 yılında 183 011 ölümcül kaza meydana geldiğini açıklamıştır. Bu kazalar nedeniyle 7530 kişi ölmüş, 304 421 kişi yaralanmıştır. Bu rakamlara ek olarak trafik kazalarında ölenlerin %40,7'si sürücülerdir. TÜİK'in kazalarla ilgili son verileri 2016 yılında Türkiye'de 270 150 kaza meydana geldiğini göstermiştir. Ayrıca bu kazalarda 2347 kişi hayatını kaybetmiş, toplam 202 722 kişi yaralanmıştır. Bu rakamlar toplam kazalarda verilmesine rağmen, TÜİK'in Trafik Kazası İstatistikleri Raporu (2013) trafik kazalarına karışan, ölen ve yaralanan sürücü sayısını yaş gruplarına göre gruplandırmıştır. 2013 Yılında trafik kazalarında 15-17 yaş arası on beş, 18-20 yaş arası 35, 21-24 yaş arası 41 kişi hayatını kaybetmiştir. Trafik kazalarında ölenlerin sayısının yanı sıra 15-17 yaşlarında 4315 yaralı, 8637'si 18-20 yaş arasında, 21-24 yaşlarında ise 10749 kişi yaralanmıştır.

Genç sürücülerin dahil olduğu kazalarda ortaya çıkan yüksek ölüm oranlarıyla ilgili yapılan çalışmada önemli olduğu belirlenen faktörler arasında genç sürücülerin deneyimsiz olması, alkol tüketiminden sonra araç kullanması, araç kullanırken cep telefonu ile ilgilenmesi, arabadaki yolcular veya emniyet kemeri kullanılmaması belirtilmiştir (Morrissey ve Mello, 2014). Buna ek olarak, alkol tüketimi ve uyuşturucu madde kullanımı ile genç sürücülerin riskli

araç kullanmaları arasında ilişki olduğu öne sürülmüştür (Vassallo ve ark., 2008). Genç sürücüler arasında ölüm oranlarında rol oynayan diğer faktörler ise dikkatsizlik, zayıf risk/tehlike algısı, heyecan arayışı veya doyum arayışı ile ilişkiliyken, diğer önemli faktör ise riskli sürüş davranışı olarak vurgulanmıştır (Begg ve Langley, 2001; Jonah, 1986; Williams 1998). Bu nedenle ölüm oranlarıyla ilişkili faktörler de göz önünde bulundurularak, genç sürücüler arasında trafikte risk alma davranışının önemli bir konu olarak ele alınması gerekmektedir.

Davranışların merkezi belirleyicileri, tutumlar, algılanan risk, sosyal normlar ve algılanan davranış kontrolü gibi çeşitli değişkenleri içermektedir. Ayrıntılı olarak, trafik güvenliğine yönelik tutumların agresif sürüş davranışlarının, hızlı sürüş ve beyana dayalı ölçümlerine dayalı kazaya dahil olma ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Parker ve Manstead, 1996; West ve Hall, 1997; Parker, Lajunen ve Stradling, 1998). Ayrıca, diğer yaş gruplarıyla karşılaştırıldığında, genç sürücüler algılanan riskler göz önüne alındığında trafikte olası riskleri hafife alma eğilimindedir. Genç sürücülerin riskli sürüş davranışları "sorun" (Jessor ve Jessor, 1977) veya "pervasız" davranışlar (Arnett, 1992, 1995) olarak değerlendirildiğinde, alta yatan nedenler vurgulanmalıdır. Genç sürücüler, yetişkin benzeri statüye sahip olma isteği sebebiyle riskli sürüş gibi sorunlu davranışlarda bulunurlar (Jessor ve Jessor, 1977). Buna ek olarak, genç sürücüler trafikteki tehlikeleri daha az bütünsel algılamaya (Milech, Glencross ve Hartley, 1989; Deery, 1999) ve kendi sürüş becerilerini abartmaya eğilimlidirler (Moe, 1986).

Sümer, Lajunen ve Özkan (2005), riskli sürüş davranışını "bir kişinin tehlikeli sollama, kırmızı ışıkta geçmesi, aşırı hız vb. gibi trafik kazalarına karışma olasılığını artıran davranışlar" olarak tanımlamışlardır. Jonah (1986) ve Williams (1998), yakın takip, alkol etkisi altında araç kullanma ve madde kullanımı gibi diğer davranışları da riskli sürüş davranışları olarak eklemiştir. Genç sürücülerin trafikte risk alma davranışları temelde kim oldukları ve çevrelerinin nasıl olduğunun bir ürünü olarak ele alınabilmektedir (OECD, 2006).

1.1. Aile İklimi ve genç Sürücülerin Risk Alma Davranışına Kuramsal Yaklaşımlar

Curry, Peek-Asa, Hamann ve Mirman (2015) genetik ve çevresel faktörlerin, ebeveynin sahip olduğu bilgilerin, model alma davranışının, ebeveynlik tarzının genç sürücülerin trafik bağlamında sürüş davranışlarını izlemeye önemli olduğunu vurgulamışlardır. Ayrıca yazarlar, çocukların gelişiminde ebeveynlerin oynadığı rolden yola çıkarak duyarlı ebeveynlerin çocukların gelişiminde uygun davranışsal sınırlar belirlediğinin altını çizmişlerdir. Ebeveynlerin sürüş bağlamında genç sürücülerin davranışlarını düzenlemesine dahil olmasını anlamak için temel yaklaşımlardan bahsedilmelidir. İlk olarak Bandura'nın (1977) Sosyal Öğrenme Kuramı bu bağlamda ele alınabilir. Sosyal Öğrenme Kuramına göre çocukların davranışlarını şekillendiren temel faktör model almadır. Yapılan bir çalışmada ebeveynlerin alkol tüketmesi, sigara içmesi veya kuralları ihlal etmesi çocuklarında da benzer davranış kalıpları gözlemlendiği bulunmuştur (Corvo ve Carpenter, 2000; White, Smith, Koss ve Figueredo, 2000). Bartholomew, Parcel, Kok, Gottlieb ve Fernandez (2011), davranışların doğrudan sözlü ikna veya deneyimlerle başkalarından öğrenerek değiştirilebileceğini; dolaylı olarak Bandura'nın sosyal öğrenme teorisine dayanan deneyim ve gözlemlerle ortaya çıkacağını belirtmiştir. Doğrudan ve dolaylı mekanizmalarla ilgili olarak, gençler ebeveynlerinin davranışlarını doğrudan gözlemler ve davranışlarını sürüş bağlamında uygulayacağını söylemek mümkündür (Wilson, Meckle, Wiggings ve Cooper, 2006). Dahası, kişilik ve tutumlar dolaylı olarak sürüş bağlamında da benzer bir model gösterebilmektedir (Ehsani, Simons-Morton, Xie, Klauer ve Albert, 2014).

Sürüş davranışı aile sosyalleşmesi kapsamında değerlendirildiğinde suça yatkın aile sosyalleşmesi ve trafik cezaları için babalar ve oğulları arasında pozitif bir ilişki olduğu Carlson

ve Klein (1970) tarafından belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, Prato, Lotan ve Toledo (2009), genç erkek sürücü davranışları ile annelerinin ve babalarının sürüş davranışları arasında anlamlı bir ilişki olduğunu bulmuşlardır. Dahası, genç kadın sürücüler ile annelerinin benzer sürüş davranışları gösterdiği de bulunmuştur. Aile bağlamında, Brookland, Begg, Langley ve Ameratunga (2008), ergenlerin stajyer sürücü koşullarına düşük uyumu ile bağımsız olarak ilişkili faktörler şu şekilde bulunmuştur: düşük ebeveyn koşulları bilgisi, ebeveynlerin az sayıda sürüş kuralı uygulaması, ergen araç sahipliği ve ebeveyn kazası katılımı. Ergenlerin kaza yapan bir sürücü olmasıyla bağımsız olarak ilişkili faktörler şöyle belirtilmiştir: ebeveynlerin lisans vermeyi aktif olarak geciktirmesi, ergen araç sahipliği ve ebeveyn kaza katılımı. Örneğin, gençler ebeveynlerinin benzer davranış modelini gözlemlediklerinde sarhoşken araba kullanabileceklerini düşünebilmektedir (Evans-Whipp ve ark., 2013).

1.2. Yol Güvenliğinde Aile İklimi Kavramı

Sosyal Öğrenme Kuramına ek olarak, Taubman-Ben-Ari ve Katz-Ben-Ami (2013), aile bağlamında güvenlik iklimine vurgu yaparak konuyla ilgili farklı bir bakış açısı geliştirmişlerdir. Kavram olarak “güvenlik iklimi”, çalışanların kurum güvenliği rolü ile ilgili algıları olarak tanımlanmıştır. Bu algılar, kurumların politikaları, yönetim süreçleri, genel uygulamaları ve temelde güvenlikle ilgili öncelikleri ile ilişkilidir (Zohar, 1980). Zohar (1980), işçilerin güvenlik önceliği ile ilgili algılarını ve beklentilerini, denetçilerini veya üstlerini gözlemleyerek geliştirildiğini belirtmiştir. Trafik bağlamında güvenlik iklimi kavramı ele alındığında ise kazalar ve yaralanmalar gibi güvenlik davranışını ve güvenlikle ilgili olası sonuçları tahmin etmek için bu kavram literatürde önemli bir yere sahiptir (örn: Christian, Bradley, Wallace ve Burke, 2009; Barnes ve ark., 2008). Benzer şekilde, Taubman-Ben-Ari ve Katz-Ben-Ami (2013), güvenlik ikliminin aile boyutlarına dayalı genç sürücüler üzerindeki etkisini incelemek için kavramı “yol güvenliği için aile iklimi” adında yeni bir bakış açısı ile ele almışlardır. Yol güvenliği için aile iklimi; iletişim, gözetim, güvenliğe bağlılık, mesajlar, model olma, geri bildirim ve sınırlar olarak yedi boyuttan oluşmaktadır. *İletişim* boyutu, genç sürücülerin sürüş davranışı, risk alma davranışları ve ebeveynlerin yoldaki olası tehlikeleri açıklama eğilimi hakkında açık ve doğrudan iletişimin önemini ve genç sürücülerle araç kullanma konusunda açıkça tartışmanın aile bağlamında nasıl şekillendiği ile ilişkilidir. Diğer bir boyut *gözetim*, gençlerin sürüş davranışları ve alışkanlıkları hakkında ebeveynlerin nasıl gözetim halinde oldukları ile ilgilidir. *Güvenliğe bağlılık* boyutu, ebeveynlerin genç sürücülere yol güvenliği ve güvenlik eğitimi için zaman ayırması, trafik kurallarına uymaları ile ilgili gerekli iletişime yatırım yapmak olarak açıklanabilir. *Model olma*, ebeveynlerin sürüş tarzlarını ve trafik yasalarına karşı tutumlarını genç sürücülere yansıttıkları modeli içerir. Örneğin, bu davranış ve tutumlar trafik kurallarına uymayı, acele, yorgun veya stresli bir durumda olmalarına rağmen güvenli sürüş yapmayı içermektedir. *Geri bildirim* boyutu, olumlu geri bildirim vermek ve güvenli sürüş konusunda teşvik etmekle ilişkilidir. *Mesajlar* boyutu, ebeveynlerin güvenlik ile ilgili genç sürücülere verdiği net mesajlardan oluşmaktadır. Bu nedenle, genç sürücüler sürüş ile ilgili sağlanan net mesajları açıkça anlayabilirler. *Sınırlar* olan son boyut ise ebeveynlerin genç sürücülerin sürüş davranışlarına koyduğu sistematik ve açık sınırları içermektedir. Ayrıca, ebeveynler genç sürücülerini trafik ihlalleri konusunda belirledikleri sınırlar kapsamında disipline edebilirler (Taubman-Ben-Ari ve Katz-Ben-Ami, 2012).

1.3. Çalışmanın Amacı

Yol güvenliğinde aile iklimi ve genç sürücülerin trafikte risk alma davranışları ele alındığında ilgili çalışmalar bu konunun kapsamlı bir şekilde ele alındığını ve ailenin aslında bu konuda ne kadar etkin rol oynadığını göstermiştir. Örneğin, Shope, Waller, Rahhunathan ve Patil (2001), yüksek düzeyde ebeveyn gözetiminde araç kullanan gençlerin daha düşük ciddi kazalara dahil

olduğunu bulmuştur. Ebeveyn etkisi ile ilgili bir başka çalışmada ise ebeveynlerin araç kullanma ile ilgili belirli kuralları olduğunda genç sürücülerin trafik kurallarına daha fazla uyguladıkları, akranlarının sürüş esnasında dikkatini daha az dağıttığını ve daha az agresif araç kullandığı bulunmuştur (Beck, Shattuck ve Raleigh, 2001). Buna ek olarak çalışmacılar sürüş sırasında ebeveynleri tarafından denetlenmeyen gençlerin yüksek riskli sürücüler olma ihtimalinin daha yüksek olduğunu bulmuşlardır. Ayrıca, Prato ve ark. (2009) yaptığı çalışmanın sonucunda, genç erkek sürücü davranışları ile ebeveynlerinin sürüş davranışları arasında anlamlı bir ilişki olduğunu gözlemlenmiştir. Çalışmanın diğer bir bulgusu ise kadın sürücülerin anneleriyle benzer sürüş davranışları gösterdiğidir. Bianchi ve Summala (2004), ebeveynlerin genç sürücülerin trafik kazasına dahil olmasında etkileri olduğunu belirtmiştir. Çalışmada, genç sürücü-ebeveyn çiftleri Sürücü Davranışları Anketi'ni doldurmuştur (Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell, 1990). Sonuçlar ise babaların sürüş davranışları açısından oğulları ve kızları üzerinde etkisi olduğunu; bununla birlikte, annelerin de kızları üzerinde oğullarından daha fazla etkisi olduğunu göstermiştir. Bazı çalışmaların ebeveynin cinsiyetinin de riskli sürüş üzerinde etkisi olduğuna odaklandığı bilinmektedir. Örneğin, ebeveynlerin trafik kapsamında genç kızları üzerinde genç erkek sürücülere göre daha fazla kontrole sahip oldukları bulunmuştur (örn: Barnes, Reifman, Farrell ve Dintcheff, 2000; Borawski ve ark., 2003; Li, Feigelman ve Stanton, 2000). Öte yandan, diğer bir çalışma, kaza durumlarında ebeveynlerin rollerinin daha az dikkat çektiğini göstermiştir (Ferguson, Williams, Chapline, Reinfurt ve Leonardis, 2001). Sonuç olarak, yol güvenliğinin aile iklimi kapsamında ele alınması genç sürücüler arasında risk alma davranışlarını araştırmak için önemli kişilerarası faktörlerden biri olarak kabul edilmektedir. Bu derleme çalışmasının amacı ise genç sürücülerin trafikte risk alma davranışına aile iklimi kapsamında yeni bir bakış açısı kazandırmak ve ilgili çalışmalar temelinde ailelere ve genç sürücülere öneriler sunmaktır.

2. Yöntem

Genç sürücüler arasında trafikte risk alma davranışı ve aile iklimi ile ilgili yayınlar çeşitli faktörler açısından incelenmiştir. Ayrıca bu çalışmalara farklı ölçme yöntemleri de dahil edilmiştir. Genç sürücülerin trafikte risk alma davranışları ve yol güvenliği kapsamında aile iklimi ilgili yayınlara ulaşmak için başta Scopus (www.scopus.com) olmak üzere çeşitli elektronik veri tabanları kullanılarak ilk adımda ilgili anahtar kelimeler “genç sürücüler”, “riskli sürüş” (risky driving) ve “aile iklimi” (family climate) kullanılmıştır. Daha sonra anahtar kelimeler, incelemede belirtilen ilgili faktörlere göre eşleştirilmiştir. Sadece “riskli sürüş” araması ile 98 574 çalışmaya ulaşılırken “aile iklimi ve riskli sürüş” için 2149 sonuca ulaşılmıştır. Üçüncü adımda ise belge türünü aramak için “genç sürücü” (young driver), “aile iklimi” (family climate) ve “riskli sürüş” (risky driving) kelimeleri girilmiş ve 580 çalışmaya ulaşılmıştır. İlgili çalışmalara ulaşmak için “makale” ve “basım aşamasında makale” seçenekleri seçilmiştir. Son olarak derleme çalışmasının amacına uygun olarak ilgili 17 çalışma seçilmiştir.

İncelemeye göre makale seçerken çeşitli kriterler esas alınmıştır. İlk olarak, bu derleme çalışması genç sürücüler ve aileleri ile ilgilidir. Bu nedenle, yaşlı sürücüler ve profesyonel sürücüler içeren çalışmalar dahil edilmemiştir. İkincisi, derlemeye seçilen çalışmalarda temel kriter olarak istatistiksel bulgular gösterilmiş olması koşulu sebebiyle parametrik ya da parametrik olmayan bir şekilde sayısallaştırılmış bir değer bulunmasına dikkat edilmiş, korelasyon, t test, Ki-Kare, regresyon, varyans analizi ve benzer analiz yöntemlerini içeren çalışmalar dahil edilmiştir. Son olarak, bağımlı değişken olarak riskli sürüş değişkeni ele alındığından, riskli sürüşü bağımsız değişken olarak kullanan makaleler dahil edilmemiştir. Bu nedenle, bazı makaleler yukarıda belirtilen kriterleri karşılamaması sebebiyle bu derleme çalışmasına dahil edilmemiştir. Genel olarak, çalışmalar riskli sürüş davranışlarını incelemek için beyana dayalı ölçümleri, deneysel çalışmaları, hem de araç içi ölçüm araçlarını içeren

gözlem çalışmalarını içermektedir. Ayrıca, ebeveynlerin sürüş davranışları, sürüş modellerinin gençlerin sürüş davranışlarıyla nasıl ilişkili olduğunu araştırmak için ölçülmüştür. Ebeveyn-geç ilişkisini riskli sürüş bağlamında incelemek için aile iklimi boyutlarına (iletişim, gözetim, güvenliğe bağlılık, mesajlar, model olma, geri bildirim ve sınırlar) ek olarak ceza ve ödül faktörleri de dahil edilmiştir. Sonuç olarak, ilgili kriterleri karşılayan 17 makaleye bu derleme çalışmasında yer verilmiştir.

3. Bulgular

Genç sürücülerin trafikte risk alma davranışlarını yol güvenliğinde aile iklimi kapsamında değerlendirmek için alan yazında ilgili çalışmalar bulgular kapsamında sırasıyla sunulmuştur. Toplamda 17 çalışmaya yer verilen bu derlemenin bulgular kısmında çalışmaların amaçları, çeşitli ölçme araçları, ebeveyn ve genç sürücüler kapsayan örneklem özellikleri, bağımsız ve bağımlı değişkenler arasındaki ilişkiler ve sonuçlar dahil edilmiş, ilgili çalışmaların detayları amaç çerçevesinde ele alınmıştır. Dahil edilen çalışmaların amaçları ve veri toplama yöntemleri göz önünde bulundurulduğunda ebeveyn-geç sürücü sürüş kayıtları, ailenin ekonomik/politik geçmişi, ebeveynin güvenli sürüşe ilişkin tutumları ve genç sürücülerin risk alma davranışları ve akran yolcuların ara veya aracı rolünün aile iklimi ile risk alma davranışı arasındaki ilişkiye etkisi şeklinde alt başlıklar ile özetlenmiştir. Ayrıca çalışma özetleri Tablo 1’de sunulmuştur.

3.1. Ebeveyn-Genç Sürücü Sürüş Kayıtları

İlk olarak, Ferguson ve arkadaşlarının (2001) yaptığı çalışmanın amacı ebeveynlerin genç sürücülerin kaza ve ihlal oranları üzerindeki etkisini incelemektir. 18 ila 21 yaş arasındaki genç sürücülerin kaza ve ihlal kayıtlarını ebeveynlerinininkilerle eşleştirmek için Kuzey Karolina sürücü geçmişi dosyasından elde edilen verileri kullanılan çalışmada sonuçlar, lisansın yaklaşık beş yılında genç sürücülerin sürüş kayıtlarının ebeveynlerinin sürüş kayıtlarıyla ilişkili olduğunu göstermiştir. Ebeveynleri kayıtlarında üç veya daha fazla kaza geçiren genç sürücülerin, ebeveynleri kaza geçirmeyen gençlere kıyasla en az bir kaza geçirme olasılığı %22 daha fazla bulunmuştur. Benzer şekilde, ebeveynleri üç veya daha fazla ihlali olan genç sürücülerin, ebeveynleri olmayan gençlere kıyasla ihlali olma olasılığının %38 daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Lojistik regresyon modelleri, bu ilişkilerin hane tipi ve genç sürücü cinsiyetini kontrol edildiğinde devam ettiğini göstermiştir.

Wilson, Meckle, Wiggings ve Cooper’ın 2006 yılında ele aldığı çalışmanın amacı erkek ve kız sürücülerin hatalı kaza riskiyle ilgili ebeveyn sürüş kaydı arasındaki ilişkiyi incelemektir. 16-21 yaş arası ehliyet sahibi sürücüler sürücü kayıtlarından seçilmiş ve iki ebeveynli hanelerde varsayılan ebeveynleri tanımlamak için bir eşleştirme süreci kullanılmıştır. Geliştirilen Poisson regresyon modelleri ehliyet sahibi olmayı takip eden üç yıl içinde erkek ve kadın gençlerin hata kazalarını tahmin etmek için kullanılmıştır. Genç sürücülerin ehliyet sahibi olmasından önceki dört yıl içinde ebeveynlerin hatalı kazaları, aşırı hız suçları ve diğer suçları incelenmiş ve artan sayıda anne ve baba hatası kazası ve suçu ile ilişkili göreceli risk araştırılmıştır. Çalışmanın sonuçları hem annelerin hem de annelerin ikamet bölgelerinin kontrolü babaların suçüstü kazaları hem erkek hem de kadın gençlerin suçüstü kazalarında artmış risk ile ilişkili bulunmuştur. Anneler ve babaların hız suçları hem oğulları hem de kızları için göreceli olarak hatalı kaza riskinin artmasıyla da ilişkiliyken, babaların diğer suçları, oğulları için kaza riskini artırırken, kızlar için anlamlı bir risk bulunamamıştır.

3.2. Ailenin Ekonomik/Politik Geçmişi

Wang, Zheng ve Fleiter (2016) bu çalışmada, genç Çinli sürücü örnekleminde ekonomik ve politik arka plan durumunu araştırarak Çin'deki riskli tutumlar ve riskli yol kullanımı ile ilişkili faktörleri incelemek için yeni bir yaklaşım benimsemiştir. Mayıs 2015'te, 305 erkek ve 171

kadın olmak üzere, 18 ila 28 yaşları arasında, ülkenin dört bir yanından 476 Çinli genç sürücünün örneklem büyüklüğü ile çevrimiçi bir anket uygulaması yapılmıştır. Ailede siyasi bir geçmiş olduğunu rapor eden katılımcılar için, daha riskli sürüş davranışları belirtilirken siyasi geçmişi olmayan katılımcılar için, daha yüksek kişisel gelir ile daha riskli sürüş davranışları ilişkili bulunmuştur. Spesifik olarak, siyasi bir arka plandan yaşamları üzerinde daha fazla etki bildiren katılımcıların daha yüksek kişisel gelir bildirdiklerini göstermektedir; bunun nedeni, muhtemelen siyasi geçmişe sahip katılımcıların bu güçten yardım alarak daha fazla ve daha iyi iş olanakları elde edebilmeleridir. Bu katılımcı grubu ayrıca daha riskli sürüş davranışları bildirmiştir. Ailevi siyasi geçmişi olmayan katılımcılar için yapısal eşitlik modeli sonuçları, daha yüksek kişisel gelir bildiren katılımcıların da daha riskli sürüş davranışları bildirdiklerini göstermektedir.

3.3. Ebeveynin Güvenli Sürüşe İlişkin Tutumları ve Genç Sürücülerin Risk Alma Davranışları

Struckinskiene ve arkadaşları (2004) tarafından yapılan çalışma, Litvanya'da 19 yaşında olan 401 kişiden oluşan ehliyet sahibi araç sürücülerini ele almıştır. Bu anketin odak noktası, genç sürücülerin kendi bildirdikleri yol güvenliği davranışları ve gençler ve ebeveynleri arasındaki davranışsal benzerlikleri değerlendirmek için ebeveynlerinin yol güvenliği davranışlarına ilişkin algılarını incelemektir. Toplamda 5 aşamadan oluşan ölçekler sırasıyla, gençlerin kendi bildirdikleri yol güvenliği davranışı; gençler tarafından bildirildiği üzere babaların yol güvenliği davranışları; gençler tarafından bildirildiği üzere annelerin yol güvenliği davranışları; kendi bildirdiği yol güvenliğinin teşviki ve gençler ve ebeveynler arasında gençler tarafından bildirildiği üzere güvenli sürüş ve yol güvenliği konusundaki tartışmaları içermektedir. Gençlerin beyanlarına göre, genç sürücülerin ve ebeveynlerinin yol güvenliği davranışları genellikle benzer çıkmıştır: çoğu hız sınırını ihlal ettiğini, yorgun hissettiğinde araba kullandığını, araba kullanırken cep telefonu kullandığını ve emniyet kemerini arka koltukta yolcu olarak bağlamadığını beyan etmiştir. Çalışma, gençlerin bildirdiği gibi, gençlerin ve ebeveynlerinin yol güvenliği davranışları arasında pozitif ve orta düzeyde bir ilişki olduğunu göstermiştir. Gençlerin çoğunluğu, yol güvenliği faktörlerini, güvenli sürüş ve sürüş davranışlarını ebeveynleriyle tartıştıklarını bildirmiştir. Gençlerin beyanlarına dayanarak, genç sürücülerle yol güvenliği konularını tartışan ebeveynlerin, gençlerin sürüşüne kısıtlamalar uygulama olasılıkları daha yüksek olduğu dile getirilmiştir.

Desrichard, Roché ve Bègue'nin (2007) çalışması, planlı davranış kuramının, ebeveyn gözetiminin ergenlerin sürüş kurallarını ihlal etme niyetleri üzerindeki etkisine aracılık etme yeteneğini test etmek için tasarlanmıştır. 1.654 ergenin katıldığı çalışmada, okullarında yapılan bireysel ve anonim görüşmeler sırasında katılımcılar Ebeveyn Denetim Göstergesi, Planlı Davranış Kuramı kapsamında ele alınan maddeler ve kontrol için sürüş deneyimi ile sosyo-ekonomik statü sorularını doldurmuştur. Sonuçlar, yaş, cinsiyet, önceki riskli sürüş davranışı ve ebeveyn gözetiminin sürüş kurallarını ihlal etme niyetini önemli ölçüde öngördüğünü göstermiştir. Tutum ve öznel normun kısmen yaş, önceki davranış ve ebeveyn gözetiminin etkisine aracılık ettiği bulunmuştur. Algılanan davranış kontrolü niyeti yordamamış ve diğer değişkenler tarafından tahmin edilemeyeceğini göstermiştir. Genel olarak sonuçlar, sosyal bilişsel değişkenlerin denetim gibi ebeveynlik uygulamalarının etkisine kısmen aracılık ettiğini göstermektedir.

Scott-Parker, Watson ve King (2009), riskli sürüş ile Aker'in Sosyal Öğrenme Kuramı, Sosyal Kimlik Kuramı ve heyecan arama değişkenleri arasındaki ilişkiyi incelemek için bir anket geliştirmiştir. Çalışmaya, Güneydoğu Queensland, Avustralya'da yaşayan 165 katılımcı (105 kadın, 60 erkek) katılmıştır. Bu derleme çalışması temelinde değerlendirilecek olursa, bulgular

sürüş davranışlarının taklit edilmesinin ve ebeveynler ve akranlar tarafından beklenen ödül ve cezaların riskli sürüşü önemli ölçüde öngördüğünü göstermiştir.

Miller ve Taubman-Ben-Ari'nin (2010) yaptığı çalışma, Bowen'in aile sistemleri kuramının yardımıyla aile etkisinin doğasını ve yönlerini daha fazla anlamayı amaçlamıştır. Prospektif çalışmanın 1. aşamasında, 130 genç sürücü öğrencisi, kişisel ve kişilik ölçeklerine dokunan anketleri doldurmuş, ebeveynleri ise sürüşle ilgili soruları cevaplamıştır. Çalışmanın 2. Aşamasında, genç sürücüler ehliyetlerini aldıktan bir yıl sonra, ebeveynlerinin daha önce doldurdukları anketlerle aynı anketler uygulanmıştır. Sonuçlar, ebeveynlerin sürüş stilleri ile ehliyet sahibi olduktan bir yıl sonra genç sürücülerin sürüş stilleri arasında anlamlı korelasyonlar olduğunu göstermektedir. Ayrıca, yeni edinilen sürüş becerilerinde öz ve öz yeterliliğin farklılaşmasının, ebeveynlerin ve genç sürücülerin sürüş stilleri arasındaki benzerliği hafiflettiği veya arttırdığı bulunmuştur. Faz l'de endişe bildiren genç sürücüler için bu, bir yıl sonra bildirilen endişeli bir sürüş tarzıyla ilişki göstermiştir. Genç kadın sürücüler arasında kaygı, pervasız ve dikkatsizlikle ilişkilendirilmiştir. Daha yüksek duyum arayışı, genç erkek sürücüler arasında daha yüksek pervasız sürüş ile ilişkili bulunmuştur.

Taubman-Ben-Ari (2011) gençlerin eşlik eden sürüşe yönelik tutumlar ve ebeveynlerinin sürüş tarzları ve ebeveynlik modları ile ailelerinin dinamikleri hakkındaki algılarını incelemeyi amaçlamıştır. Genç sürücüler bu tutumlarını değerlendiren anketlerle beraber algılanan ebeveyn sürüş tarzı (Çalışma 1, $N=100$), algılanan ebeveynlik tarzı (Çalışma 2, $N=120$) veya algılanan aile dinamiği (Çalışma 3, $N=254$) olmak üzere 3 çalışmaya dahil olmuşlardır. Sonuçlar, genç sürücülerin gerginlik, ilişkililik, kaçınma, onaylamama ve kaygı ile ebeveynlerinin karakteristik sürüş tarzlarına ilişkin kendi algıları (riskli, endişeli, öfkeli ve dikkatli) arasında anlamlı ilişkiler olduğunu göstermiştir. Ayrıca gençler eşlik eden sürüşe yönelik tutumlar ile ebeveynlerinin ebeveynlik tarzlarına ilişkin algıları (duyarlı, talepkar ve özerklik veren) arasında anlamlı bir ilişki olduğunu belirtmişlerdir. Son olarak, sonuçlar gerginlik, kaçınma, onaylamama ve kaygı arasında anlamlı olumsuz ilişkilere işaret etmiş ve ailedeki uyum arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur.

Taubman-Ben-Ari ve Katz-Ben-Ami (2012), “yol güvenliği için aile iklimi” kavramının ve sosyal çevrenin çeşitli yönlerinin genç sürücülerin sürüş davranışlarına katkısını araştırmışlardır. Bu ilişkiyi incelemek için iki çalışma yürütmüşlerdir. Sadece ilk çalışma aile kavramı ve riskli sürüş ile ilgili bulunmuştur. Aile iklimi boyutlarının (iletişim, gözetim, güvenliğe bağlılık, mesajlar, model olma, geri bildirim ve sınırlar) ve otoriteye uygunluğunun genç sürücü davranışları üzerindeki etkisi incelenmiştir. İlk çalışmaya 120 katılımcı (55 kadın, 65 erkek) dahil edilmiştir. İlk çalışmanın sonuçları, ebeveyn-geç sürücü ilişkisinin olumlu yönlerinin ve yüksek düzeyde uygunluğun dikkatli sürüş tarzıyla ilişkili olduğunu göstermiştir. Öte yandan, çekimserlik ve otoriteye daha düşük uygunluk, pervasız sürüş tarzıyla ilişkili bulunmuştur. Son olarak, aile ikliminin olumlu yönleri riskli sürüşe daha düşük eğilim ile ilişkili bulunmuştur.

Carpentier, Brijs, Declercq, Brijs, Daniels ve Wets (2014), tutumların aracı rolü ve kontrol odağı aracılığıyla aile iklimi ile genç acemi sürücülerin sürüş davranışları arasındaki ilişkiyi araştırmayı amaçlamışlardır. Çalışmalarında, 17-24 yaşları arasında kalıcı veya geçici ehliyetlerini bir yıldan uzun süre tutmayan 171 acemi sürücü yer almıştır. Ölçme araçları olarak aile iklimi, sosyo-bilişsel belirleyiciler (tutumlar, kontrol odağı ve sosyal norm) ve riskli sürüş davranışı ile ilgili konular sorgulanmıştır. Aile ikliminin riskli sürüş üzerindeki etkisinin sosyo-bilişsel belirleyiciler tarafından yönetileceğini varsayılan çalışmanın sonuçları, aile ikliminin kaçınma boyutunun riskli sürüş üzerinde etkili olduğunu göstermiştir. Dahası, sosyo-bilişsel belirleyiciler, beyana dayalı riskli sürüşü önemli ölçüde öngörmüştür. Çalışmanın hipotezlerine paralel olarak, kaçınma boyutu ile riskli sürüş arasındaki ilişkinin tutumun aracı rolü ile

belirlendiği sonucuna varılmıştır. Son olarak, üç-yönlü etkileşim sonuçları incelendiğinde, çekimsizlik ve riskli sürüş arasındaki ilişkinin, yalnızca genç sürücülerin tutumu risk destekleyici olduğunda kontrol odağı tarafından yönetildiğini göstermiştir.

Taubman-Ben-Ari, Musicant, Lotan ve Farah'ın (2014) çalışmasının amacı araç içi kayıt cihazlarından elde edilen veriler ve beyana dayalı anketi olan iki veri kümesini bir araya getirmeyi kapsamaktadır. Araç içi veriler ebeveynler ve genç erkek sürücüler tarafından toplanmış, beyana dayalı anketler ise genç sürücüler tarafından doldurulmuştur. Bu nedenle, temel amaçları, ebeveynlerin sürüş davranışlarının ve ebeveyn hedefli müdahalelere katılımının katkısını incelemektir. Ayrıca, genç sürücülerin aile iklimi hakkındaki algılarının yol güvenliği açısından değerlendirilmesi ve genç sürücülerin tek başlarına araç kullanırken sürüş davranışları da anlamak çalışmanın bir diğer amacıdır. Veriler, farklı müdahale gruplarına (farklı geri bildirim biçimleri alan) veya kontrol grubuna (geri bildirim almayan) rastgele atanan 166 aileden toplanmıştır. Elde ettikleri sonuçlar, genç sürücülerin riskli sürüş olayları ile ebeveynleri arasında pozitif bir ilişki olduğunu göstermiştir. Müdahalelerin, genç sürücüler arasında kontrol grubuna kıyasla daha düşük riskli sürüş olaylarına yol açtığı bulunmuştur. Ayrıca, genç sürücüler arasında daha yüksek riskli sürüş olayıyla ilişkili olarak daha yüksek düzeyde güvenliğe bağlı olmama ve daha düşük algılanan ebeveyn izlemesi bulunmuştur.

Taubman-Ben-Ari, Kaplan, Lotan ve Prato (2015), ebeveynlerin kişilikleri, tutumları ve davranışları ile genç sürücülerin yalnız sürdüklerinde sürüş davranışları arasındaki ilişkiyi araştırdı. Veriler, beyana dayalı anketlere ek olarak ebeveynlerden ve erkek genç sürücülerinden araç içi veri kaydediciler aracılığıyla toplanmıştır. Çalışmaya 12 ay boyunca 121 aile katılmıştır. Çalışma, frenleme, hızlanma, yol tutuş dönüşleri, yol tutuş şeritleri ve hız içeren araç-içi değerlendirme için genç sürücülerin sürüşünün ilk yılının son 3 ayına odaklanmıştır. Deneysel çalışma kısmı farklı geri bildirim biçimlerine dayanarak oluşturulmuş ve gruplar arasındaki farkı incelemek için bir kontrol grubu kullanılmıştır. Çalışmanın sonuçları, ebeveynlerin kişilik özelliklerinin (kaygı, duyum arayışı ve saldırganlık) ve riskli sürüş olaylarının, genç sürücülerin daha riskli sürüşleriyle ilişkili olduğunu göstermiştir. Geri bildirim verilen veya eğitilen ebeveynler, genç sürücülerin kontrol grubuna kıyasla daha düşük riskli sürüş göstermelerine sebep olmuştur. Son olarak, ebeveynlerle daha yüksek uyum sağlamak, genç sürücüler tarafından daha yüksek riski azaltmıştır.

Taubman-Ben-Ari, Kaplan, Lotan ve Prato'nun (2016), çalışmasında genç erkek yol güvenliği ile ilgili kişilik özellikleri, ailevi tutumları ve davranışları, dikkatsizce araba kullanma niyetleri ve öfkeyi tahrik etme ile sürücülerin riskli sürüş davranışları arasındaki ilişki araştırılmıştır. Araç içi veri kaydediciler ile erkek sürücünün gerçek sürüşünü ölçen özellikler ve algılara dokunan araçlar ile beyana dayalı soruları da tamamlayan 163 genç sürücü aynı zamanda kişilik özelliklerini içeren ölçekleri de doldurmuşlardır. Bulgular, genç erkek sürücülerin kişilik özellikleri ve eğilimlerinin riskli davranışları öngörmede önemli bir rol oynadığını; pervasızca sürüş niyetlerinin gerçek davranışa dönüştüğünü ve ebeveyn rolü son derece önemli olduğunu, fakat karşı çıkmanın da riskli eğilimlerle ilişkili olduğu bulunmuştur. Dahası, sonuçlar, kişilik öfkesi ve sürüş öfkesinin her ikisinin de riskli sürüşe katkıda bulunmasına rağmen, öfkenin farklı yönlerini temsil ettiğini göstermiştir.

Taubman-Ben-Ari, Lotan ve Prato'nun (2017) çalışması ölçülen ebeveynlerin sürüş davranışlarının risk endeksini kullanarak araç içi verilerle kayıt cihazları kullanarak, genç sürücülerin üzerindeki etkisini ölçmeyi amaçlamıştır. Hem ebeveynler hem de genç sürücüler, boylamsal çalışma kapsamında güvenli sürüşü artırmak için üç müdahale programı grubundan birine katılmış ve bu müdahalenin sonucu, genç sürücüler ehliyet aldıktan 15 ay sonra ölçülmüştür. Bu nedenle, bu çalışmanın amacı, ebeveynlerin gerçek sürüş davranışlarının, müdahaleye katılımın katkısını değerlendirmektir. Çalışma verileri, başlangıçta üç müdahale

grubundan birine (farklı geri bildirim biçimleri alan) veya bir kontrol grubuna (geri bildirim almayan) rastgele atanan 78 ebeveyn-geç sürücü ikilisinden oluşan bir örnekten oluşmaktadır. Bulgular, ebeveynlerin müdahale grubuna geri bildirim ve eğitimin yanı sıra ebeveynlerin riskli sürüş hareketlerini de göstermektedir. Ebeveynlerin dikkatsiz sürüşe yatkınlığı ile genç sürücülerin dikkatsiz sürüş alışkanlıkları arasında pozitif ilişki bulunmuştur. Ayrıca, eşlik eden sürüşün ebeveynlerle ilişki duygusuna olanak sağladığı algısının düşük olması ve ehliyet öncesi döneme ilişkin daha yüksek olumsuz algılar, ehliyet verildikten sonraki on beş aylık genç sürücüler arasında bildirilen riskli sürüşün daha yüksek olmasıyla ilişkili çıkmıştır.

3.4. Akran Yolcuların Ara veya Aracı Rolünün Aile İklimi ile Risk Alma Davranışı Arasındaki İlişkiye Etkisi

Mirman, Albert, Jacobsohn ve Winston (2012) akran yolcunun arabulucu rolü ile ebeveynlik ve riskli sürüş arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamışlardır. 198 ergen sürücü kullanılan çalışmada Web tabanlı anket uygulaması yapılmıştır. İlgili sonuçlar, ebeveynleri güçlü gözlemciler ve kural belirleyiciler olarak algılamamanın riskli sürüşe daha az katılımı ilişkili olduğunu göstermiştir. Öte yandan, birden fazla yolcu ile sürüşün etkisini kontrol ederken, ebeveynin gözlem ve kural koyması modelde artık anlamlı bir sonuç vermemiştir.

Smorti, Guarneri ve Ingoglia'nın (2014) çalışması cinsiyet, ebeveyn bağı, akran etkisine karşı direnç ve riskli sürüş arasındaki ilişkileri incelemiştir. Özellikle, ebeveyn bağı ile riskli sürüş arasındaki ilişkide akran baskısına karşı direncin aracılık rolü incelenmiştir. Cinsiyetin bu değişkenler üzerindeki aracı rolü de araştırılmıştır. Örneklem, Kuzey İtalya'da yaşayan 16 ila 20 yaşları arasındaki 322 ergenden (136 erkek ve 186 kadın) oluşmaktadır. Yol analizi sonuçları, maternal bağı, akran etkisine direnç yoluyla ergenlerin riskli sürüşünü yalnızca dolaylı olarak etkilediğini göstermiştir. Aksine, baba bağı ne doğrudan ne de dolaylı olarak riskli sürüşle ilişkili bulunmamıştır. Temelde bu çalışmanın sonuçları, ebeveyn bağı, ebeveynlik uygulamaları ile ergenlerin riskli sürüşü arasındaki yaygın olarak bildirilen bağlantıdan sorumlu olmadığını göstermektedir.

Scott-Parker, Watson, King ve Hyde'nin (2014) çalışma amacı Geçici (Ara) lisans sahibi genç sürücülerin riskli davranışlarını aileler ve arkadaşlarının algılanan riskli sürüş davranışları ile arasındaki ilişkiyi anlamak olarak belirtilmiştir. Büyük bir araştırma projesinin bir parçası olarak, 17-25 yaş arası 378 sürücü çalışmaya dahil olmuştur. Katılımcılara genelde riskli sürüşle ilgili sorular sorulmuş ayrıca Genç Acemi Sürücü Davranışları anketi verilmiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre arkadaşlarına sürüş davranışı örüntülerini bildiren ve arkadaşlarını riskli sürücüler olarak algıladıklarını bildiren genç sürücüler, daha riskli araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Genç erkek sürücülerin riskli sürüş davranışları, babalarının sürüşünün algılanan riskliliği ile ilişkiliyken, kadın sürücüler için annelerinin sürüşünün algılanan riskliliği önem kazanmıştır.

Tablo 1. Dahil edilen çalışma özetleri

Ebeveyn-Genç Sürücü Sürüş Kayıtları						
Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Ferguson ve ark. (2001)	Ebeveynlerin kaza ve ihlal kayıtları	Kuzey Karolina Motorlu Taşıtlar Bölümü kayıtları	Genç sürücülerin kaza ve ihlal kayıtları	-96 551 kayıtlı iki ebeveyn ile eşleşen ceza ve ihlal kayıtları -58 798 kayıtlı en az bir ebeveyn ve genç sürücü ile eşleştirilen kaza ve ihlal kayıtları -18-21 yaş aralığındaki genç sürücüler ve ebeveynleri	Lojistik regresyon	-Ebeveynleri kayıtlarında üç veya daha fazla kaza geçiren genç sürücülerin, ebeveynleri kaza geçirmeyen genç sürücülere kıyasla en az bir kaza geçirme olasılığı %22 daha fazla bulunmuştur -Ebeveynleri üç veya daha fazla ihlali olan gençlerin, ebeveynleri olmayan genç sürücülere kıyasla ihlali olma olasılığının %38 daha fazla olduğu tespit edilmiştir
Wilson ve ark. (2006)	Genç sürücülerin hatalı kaza riski	ICBC İşletme Bilgi Ambarı'ndan aileler ile ilgili veriler alınmıştır	Ebeveyn sürüş kayıtları	58 950 sayıda 16-21 yaş arası ehliyet sahibi genç sürücüler ve aileleri	Poisson regresyon modeli	-Hem annelerin hem de annelerin ikamet bölgelerinin kontrolü babaların suçüstü kazaları hem erkek hem de kadın gençlerin suçüstü kazalarında artmış risk ile ilişkili bulunmuştur. -Anneler ve babaların hız suçları hem oğulları hem de kızları için göreceli olarak hatalı kaza riskinin artmasıyla da ilişkiliyken, babaların diğer suçları, oğulları için kaza riskini artırırken, kızlar için anlamlı bir risk bulunmamıştır
Ailenin Ekonomik/Politik Geçmiş						
Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Wang ve ark. (2016)	Genç Çinli sürücü örnekleminin ekonomik ve politik arka plan durumu	-Demografik bilgileri, araç tarzını ve ailenin ekonomik arka planını ölçmek için geliştirilen ölçek -Sürüş tutumu ve riskli davranış ölçekleri	Çin'de riskli tutumlar ve riskli yol kullanımı	305 erkek ve 171 kadın olmak üzere 18 ila 28 yaşları arasındaki 476 Çinli genç sürücü	Yapısal Eşitlik Modeli	-Ailede siyasi bir geçmiş olduğunu rapor eden katılımcılar için, daha riskli sürüş davranışları belirtirken siyasi geçmiş olmayan katılımcılar için, daha yüksek kişisel gelir ile daha riskli sürüş davranışları ilişkili bulunmuştur.

Tablo 1. devam

Ebeveynin Güvenli Sürüşe İlişkin Tutumları ve Genç Sürücülerin Risk Alma Davranışları						
Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Struikcinskiene ve ark. (2004)	Genç sürücülerin yol güvenliği davranışları	Gençlerin yol güvenliği davranışı Babalarının yol güvenliği davranışı Annelerinin yol güvenliği davranışı Yol güvenliği teşviki Genç sürücüler ve ebeveynlerin sürüş ve yol güvenliği konusundaki tartışma bölümlerini içeren yapılandırılmış anket	Genç sürücüler ve ebeveynleri arasındaki davranışsal benzerlikler Ebeveynlerin yol güvenliği davranışlarına ilişkin algılar	Litvanyalı 19 yaşında 401 genç sürücü 173 erkek 228 kadın	Ki-kare ve regresyon analizleri	-Genç sürücülerin ve ebeveynlerinin yol güvenliği davranışları genellikle benzer çıkmıştır: çoğu hız sınırını ihlal ettiğini, yorgun hissettiğinde araba kullandığını, araba kullanırken cep telefonu kullandığını ve emniyet kemeri arka koltukta yolcu olarak bağlamadığını beyan etmiştir. -Çalışma, gençlerin bildirdiği gibi, gençlerin ve ebeveynlerinin yol güvenliği davranışları arasında pozitif ve orta düzeyde bir ilişki olduğu göstermiştir. -Gençlerin çoğunluğu, yol güvenliği faktörlerini, güvenli sürüş ve sürüş davranışlarını ebeveynleriyle tartıştıklarını bildirmiştir.
Desrichard, Roché ve Bègue (2007)	Planlı Davranış Kuramı (PDK) kapsamında ebeveynlerin gözetimi	-Ebeveyn Denetim Göstergesi -PDK ile ilgili maddeler -Sürüş deneyimi -Önceki riskli sürüş davranışı	Gençlerin sürüş kurallarını ihlal etme niyetleri	1654 katılımcı 793 erkek 861 kadın 13-19 yaş arası	Hiyerarşik regresyon Araç değişken analizleri	-Yaş, cinsiyet, önceki riskli sürüş davranışı ve ebeveyn gözetiminin sürüş kurallarını ihlal etme niyetini önemli ölçüde öngördüğünü göstermiştir. -Tutum ve özel normun kısmen yaş, önceki davranış ve ebeveyn gözetiminin etkisine aracılık ettiği bulunmuştur.
Scott-Parker ve ark. (2009)	Ebeveynler ve akranelardan farklı birlikteliğin normatif boyutu ve beklenen ceza ve ödülleri	Ebeveyn normları ve akraneların; Beklenen ebeveyn cezaları ve beklenen ebeveyn ödülleri ve beklenen akraneların; Beklenen ebeveyn cezaları ve beklenen ebeveyn ödülleri	Gençlerin riskli sürüşü	165 katılımcı 105 kadın 60 erkek	Çoklu regresyon analizi	Sürüş davranışlarının taklit edilmesinin ve ebeveynler ve akranelar tarafından beklenen ödül ve cezaların riskli sürüşü önemli ölçüde öngördüğü bulunmuştur.

Tablo 1. devam

Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Miller ve Taubman-Ben-Ari (2010)	Sürücü olarak benliğin farklılaşma düzeyi, kaygı, öz yeterlik duygusu	1.Aşama: Genç sürücülerin kendi belirli kişilik özellikleri ve ebeveynlerinin özelliklerini içeren anket soruları 2.Aşama: 1 yıl sonra aynı sorular sorulmuştur	Ebeveyn ve genç sürücünün sürüş stilleri	130 katılımcı 17-24 yaş arası	Çoklu varyans analizi Pearson korelasyon analizi Hiyerarşik regresyon analizi	-Ebeveynlerin sürüş stilleri ile ehliyet sahibi olduktan bir yıl sonra genç sürücülerin sürüş stilleri arasında anlamlı korelasyonlar olduğu bulunmuştur. -Yeni edimlen sürüş becerilerinde öz ve öz yeterliliğin farklılaşmasının, ebeveynlerin ve genç sürücülerin sürüş stilleri arasındaki benzerliği hafiflettiği veya arttırdığı bulunmuştur. -Faz l'de endişe bildiren genç sürücüler için bu, bir yıl sonra bildirilen endişeli bir sürüş tarzıyla ilişki göstermiştir. -Genç kadın sürücüler arasında kaygı, pervasız ve dikkatsizlikle ilişkilendirilmiştir. -Daha yüksek duyumu arayışı, genç erkek sürücüler arasında daha yüksek pervasız sürüş ile ilişkili bulunmuştur. -Genç sürücülerin gerginlik, ilişkililik, kaçınma, onaylamama ve kaygı ile ebeveynlerinin karakteristik sürüş tarzlarına ilişkin kendi algıları (riskli, endişeli, öfkeli ve dikkatli) arasında anlamlı ilişkiler olduğu gösterilmiştir. -Gençler eşlik eden sürüşe yönelik tutumlar ile ebeveynlerinin ebeveynlik tarzlarına ilişkin algıları (duyarlı, talepkar ve özerklik veren) arasında anlamlı bir ilişki olduğunu belirtmiştir. -Gerginlik, kaçınma, onaylamama ve kaygı arasında anlamlı olumsuz ilişkiler işaret etmiş ve ailedeki uyum arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur.
Taubman-Ben-Ari (2011)	Gençlerin eşlik eden sürüşe yönelik tutumlar ve ebeveynlerinin sürüş tarzları	Algılanan ebeveyn sürüş tarzı Algılanan ebeveynlik tarzı Algılanan aile dinamiği	Ebeveynlik modları ile ailelerinin dinamikleri hakkındaki algıları	Çalışma 1, 100 katılımcı Çalışma 2, 120 katılımcı Çalışma 3, 254 katılımcı 1-14 ay arası ehliyet sahibi olan 18-23 yaş arası genç sürücüler	Pearson korelasyon analizi Fisher Z testi Hiyerarşik regresyon analizleri	

Tablo 1. devam

Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Taubman-Ben-Ari ve Katz-Ben-Ami (2012)	Aile iklimi boyutları ile otoriteye uygunluk	Yol Güvenliği için Aile İklimi Çok Boyutlu Sürüş Stili Envanteri Genel Uyuma Ölçeği	Riskli sürüş davranışı	120 genç sürücü 65 erkek 55 kadın 17-21 yaş arası 3-27 ay arası ehliyet sahibi olan sürücüler	Pearson korelasyon analizleri Hiyerarşik regresyon analizleri	-Ebeveyn-genç sürücü ilişkisinin olumlu yönlerinin ve yüksek düzeyde uygunluğun dikkatli sürüş tarzıyla ilişkili olduğu bulunmuştur. -Çekimsellik ve otoriteye daha düşük uygunluk, pervasız sürüş tarzıyla ilişkili bulunmuştur. -Aile ikliminin olumlu yönleri sürüşe daha düşük eğilim ile ilişkili bulunmuştur. -Aile ikliminin kaçınma boyutunun riskli sürüş üzerinde etkili olduğu bulunmuştur. - Kaçınma boyutu ile riskli sürüş arasındaki ilişkinin tutumun aracı rolü ile belirlendiği sonucuna varılmıştır. -Çekimsellik ve riskli sürüş arasındaki ilişkinin, yalnızca genç sürücülerin tutumu risk destekleyici olduğunda kontrol odağı tarafından yönetildiği bulunmuştur. -Genç sürücülerin riskli sürüş olayları ile ebeveynleri arasında pozitif bir ilişki olduğunu göstermiştir. -Müdahalelerin, genç sürücüler arasında kontrol grubuna kıyasla daha düşük riskli sürüş olaylarına yol açtığı bulunmuştur. -Genç sürücüler arasında daha yüksek riskli sürüş olayıyla ilişkili olarak daha yüksek düzeyde güvenliğe bağlı olmama ve daha düşük algılanan ebeveyn izlemesi bulunmuştur.
Carpentier, Brijs, Declercq, Brijs ve Daniels (2014)	Tutumlar Aile iklimi Kontrol odağı	Aile güvenliği iklimi ölçeği Sosyo-bilişsel belirleyiciler Kontrol odağı ölçeği Sosyal norm ölçeği	Genç acemi sürücülerin sürüş davranışları	17-24 yaşları arasında kalıcı veya geçici ehliyetlerini bir yıldan uzun süre tutmayan 171 acemi sürücü	Temel bileşenler faktör analizi Korelasyon analizi Kademeli regresyon analizi	
Taubman-Ben-Ari ve ark. (2014)	Ebeveynlerin riskli sürüş davranışı Aile iklimi Araç-İçi izleme	Araç-İçi izleme kayıtları Aile güvenliği iklimi ölçeği	Genç sürücülerin riskli sürüş davranışı	17-21 yaş arası genç sürücüler ve aileleri ile toplam 166 aile	Hiyerarşik regresyon analizleri T-testi	

Tablo 1. devam

Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Taubman-Ben-Ari ve ark. (2015)	Araç-İç İzleme Kişilik özellikleri	Araç-İç İzleme Aile Uyarlanabilirliği ve Uyum Değerlendirme Ölçekleri III Heyecan arama ölçeği Süreklilik kaygı envanteri Öfke ifadesi envanteri	Riskli sürüş davranışı	121 aile 17-21.5 yaş arası genç erkek sürücüler	Poisson temelli model (Poisson-gamma modeli)	-Ebeveynlerin kişilik özelliklerinin (kaygı, duyum arayışı ve saldırganlık) ve riskli sürüş olaylarının, genç sürücülerin daha riskli sürüşleriyle ilişkili olduğu gösterilmiştir. -Geri bildirim verilen veya eğitilen ebeveynler, genç sürücülerin kontrol grubuna kıyasla daha düşük riskli sürüş göstermelerine sebep olmuştur. -Ebeveynlerle daha yüksek uyum sağlamak, genç sürücüler tarafından daha yüksek riski azaltmıştır.
Taubman-Ben-Ari ve ark. (2016)	Araç-İç İzleme Cihazı tarafından izlenme ve kişilik özellikleri, aile güvenliği ile ilgili iklim ve sürüşle ilgili duygu ve biliş özellikleri	Araç-İç İzleme Heyecan arama ölçeği Süreklilik kaygı envanteri Öfke ifadesi envanteri Pervasız sürüşe yatkınlık ölçeği Yol güvenliğinde aile İklimi Ölçeği	Riskli sürüş davranışı	17 ila 21,5 yaş arasındaki 163 genç erkek sürücü	Poisson temelli model (Poisson-gamma modeli)	-Genç erkek sürücülerin kişilik özellikleri ve eğilimlerinin riskli davranışları öngörmeye önemli bir rol oynadığını; pervasızca sürüş niyetlerinin gerçek davranışa dönüştüğünü ve ebeveyn rolü son derece önemli olduğunu, fakat karşı çıkmanın da riskli eğilimlerle ilişkili olduğu bulunmuştur. -Kişilik öfkesi ve sürüş öfkesinin her ikisinin de riskli sürüşe katkıda bulunmasına rağmen, öfkenin farklı yönlerini temsil ettiğini göstermiştir.
Taubman-Ben-Ari ve ark. (2017)	Geri bildirim türlerine göre müdahale Ebeveynlerin gerçek sürüş davranışları	Araç-İç İzleme Geri bildirim biçimleri Pervasız sürüşe yatkınlık ölçeği Pervasız araç kullanma alışkanlığı ölçeği Eşlik Eden Sürüş Ölçeğine Yönelik Tutumlar	Genç sürücülerin riskli araç kullanma eğilimi	78 ebeveyn-genç sürücü ikilisi 17-22 yaş arası genç erkek sürücüler	Doğrusal SUR modeli ile Bayesian varsayımları	-Ebeveynlerin dikkatsiz sürüşe yatkınlığı ile genç sürücülerin dikkatsiz sürüş alışkanlıkları arasında pozitif ilişki bulunmuştur. -Eşlik eden sürüşün ebeveynlerle ilişki duygusuna olanak sağladığı algısının düşük olması ve ehliyet öncesi döneme ilişkin daha yüksek olumsuz algılar, ehliyet verildikten sonraki on beş aylık genç sürücüler arasında bildirilen riskli sürüşün daha yüksek olmasıyla ilişkili çıkmıştır.

Tablo 1. devam

Akran Yolcuların Ara veya Aracı Rolünün Aile İklimi ile Risk Alma Davranışı Arasındaki İlişkiye Etkisi						
Yazarlar	İlgili bağımsız değişkenler	Ölçme araçları	İlgili bağımlı değişkenler	Örneklem büyüklüğü ve özellikleri	Analiz Yöntemleri	Temel bulgular
Mirman ve ark. (2012)	Akran yolcunun arabulucu rolü ile ebeveynlik	Araçta akran olması Riskli sürüş Aile izlemesi Heyecan aframa ölçüğü Algılanan riskli sürüş davranışı	Riskli sürüş algısı	98 sürücü 18 yaşından küçük katılımcılar	Regresyon analizleri Aracı değişken analizleri	-Ebeveynleri güçlü gözlemciler ve kural belirleyiciler olarak algılanmanın riskli sürüşe daha az katılımla ilişkili olduğunu göstermiştir. -Birden fazla yoleu ile sürüşün etkisini kontrol ederken, ebeveynin gözlem ve kural koyması modelde artık anlamlı bir sonuç vermemiştir
Smorti ve ark. (2014)	Ebeveyn bağı Akran etkisine karşı direnç	Aile bağı envanteri Akran baskısına direnç Sağlık davranışı ölçüğü	Riskli sürüş	Kuzey İtalya'da yaşayan 16 ila 20 yaşları arasındaki 322 ergen sürücü 136 erkek 186 kadın	Yol analizi	-Maternal bağın, akran etkisine direnç yoluyla ergenlerin riskli sürüşünü yalnızca dolaylı olarak etkilediğini göstermiştir. -Aksine, baba bağı ne doğrudan ne de dolaylı olarak riskli sürüşle ilişkili bulunmamıştır
Scott-Parker ve ark. (2014)	Aileler ve arkadaşların algılanan riskli sürüş davranışları	Genç Acemi Sürücü Davranışları anketi Aile ve arkadaşların riskli sürüş davranışı 3 madde ile değerlendirilmiştir	Riskli sürüş	Geçici (Ara) lisans sahibi genç sürücüler 17-25 yaş arası 378 sürücü	Hiyerarşik çoklu regresyon	-Arkadaşlarına sürüş davranışı örnektörlerini bildiren ve arkadaşlarını riskli sürücüler olarak algıladıklarını bildiren genç sürücüler, daha riskli araç kullandıklarını belirtmişlerdir. -Genç erkek sürücülerin riskli sürüş davranışları, babalarının sürüşünün algılanan riskliliği ile ilişkiliyken, kadın sürücüler için annelerinin sürüşünün algılanan riskliliği önem kazanmıştır.

3.5. Sonuç ve Tartışma

Bu derleme çalışmasının temel amacı yol güvenliğinin aile iklimi kapsamında ebeveynlerin sürüş davranışları, ebeveyn-genç sürücü ilişkisinin trafik güvenliği çerçevesinde nasıl ele alındığı ve bu ilişkinin genç sürücüler arasında risk alma davranışlarını etkileyen kişilerarası faktörlerden biri olarak kabul ederek, genç sürücülerin trafikte risk alma davranışına aile iklimi kapsamında yeni bir bakış açısı kazandırmak ve alan yazında yer alan ilgili çalışmaların sonuçları temelinde ebeveynlere ve genç sürücülere trafik bağlamında öneriler sunmaktır. Toplamda 17 çalışmaya yer verilen bu derlemede temel olarak vurgulanması gereken önemli faktörler bulunmaktadır. Öncelikle, ebeveyn uygulamalarının genç sürücüler arasındaki riskli sürüşü azaltmada kritik bir rol oynadığını çeşitli çalışmalarla gösterilmiştir (Ginsburg, Durbin, García-España, Kalicka ve Winston, 2009; Simons-Morton, Quimet ve Catalano, 2008). Ayrıca, ebeveynlerin genç sürücülerin sürüş davranışlarını düzenlemek için önemli bir role sahip olduğu da belirtilmiş, hangi arkadaşlarının arabaya davet edilebileceğini izleyebileceği ve sınırlayabileceği bulunmuştur (Hartos, Eitel ve Simons-Morton, 2001).

Özkan ve Lajunen (2011), toplumsal ve kültürel etkenlerde değişimin kolay olmadığını belirtmişlerdir. Öte yandan trafik, tüm yol kullanıcıları için aktif, etkileşimli ve sürekli bir ortam sağlayan açık bir sistemdir (Özkan ve Lajunen, 2011). Bu sistemin içerisinde kişilerarası bir faktör olan ebeveynin ise hem kendi sürüş davranışları hem de genç sürücülerin nasıl araç kullandığına olan etkilerinin değişim için önemli bir yerde olduğu söylenebilir. Güvenli sürüş tarzının öğrenme sürecine dahil olduğu düşünüldüğünde hem ebeveynlerin farkındalıklarını artırmak hem de genç sürücülerin daha güvenli araç kullanmasını sağlamak amacıyla çeşitli öneriler ele alınabilir. Gençlere yönelik müdahaleler için, sadece genç sürücüler araştırmanın merkezinde olmamalı, aynı zamanda müdahale geliştirme için de konunun içinde partner olarak yer almalıdır (Brown, 2004; Gardner ve Steinberg, 2005; Jacobsohn, 2007; Steinberg ve Monahan, 2007). Bu kapsamda altı çizilmesi gereken esas nokta ise araç kullanmanın aile iklimi kapsamında öğrenme sürecini içerdiği bir ‘yolculuk’ olduğudur. Simons-Morton tarafından geliştirilen Kontrol Noktaları programı izin sonrası aşamada haber bültenleri, videolar ve ebeveynlerin sürüş anlaşmalarını kullanarak genç sürücülerin erken süreçte araç kullanması temelinde ebeveyn sınırlarını artırmayı amaçlayan bir müdahaleyi temsil etmektedir. Program raporunda, rastgele kontrollü çalışmaların sonuçları müdahale grubuna yer alan katılımcıların daha az trafik ihlalleri yaptığı, daha az riskli sürüş davranışları sergilediği, ebeveyn-genç anlaşmasının devamlılığının sağlandığı ve sürüş ayrıcalıklarında katı sınırları olduğu belirtilmiştir (Simons-Morton, Ouimet ve Catalano, 2008). Genç sürücüler ve ebeveynlerin dahil olduğu bu ve benzer programlar karşılıklı anlayışa sahip olmayı, gençleri sadece potansiyel tehlike olarak görmek veya ‘günah keçisi’ ilan etmektense güvenli araç kullanmaya sürecine dahil etmek ileriki araç kullanma davranışları için de önemli olacaktır. İçerik ve mesajlaşmanın yanı sıra uygulama stratejileri gençler için belirgin olması güvenli sürüş için önem taşımaktadır. Kampanyalardan edindiği bilgi ve deneyim gençler arasında sağlıklı davranışları ve güvenliği ve güvenli sürüşü teşvik etmek için uygulanabilir: Gençlerin hızla değiştiği göz önüne alındığında, gençlerin konuşmak yerine dinlenmeyi tercih ettiği, otoriteden bağımsız olmaya güçlü bir şekilde motive olmuş, gömülü mesajlara sahip içeriklerin, gömülü mesajlardan daha etkili olduğu söylenebilir (Huang ve Winston, 2011, s. 329). En çok yaygın olarak tanınan ve başarılı bir güvenli sürüş kampanyası olarak belirlenen “Atanmış Sürücü Kampanyası” slogan olarak “Arkadaşlar Arkadaşlara Sarhoşken Araç Kullanmaya İzin Vermez” cümlesini kullanmıştır. Kampanyanın pozitif akran baskısı ve sosyalleşmenin etkin kullanımını açısından işe yaradığı görülmüştür (Smith, 2006). Bu kampanya sayesinde Amerikalıların %80'inden fazlası bunu duyduğunu veya gördüğünü hatırladığını söylemiştir. Ayrıca bir kamu hizmeti duyurusu olarak Amerikalıların yaklaşık %80'i bir arkadaşını sarhoşken araba kullanmasını engellemek için harekete geçtiklerini bildirmiştir. Buna paralel

olarak benzer müdahale programları da aile iklimi kapsamında uygulanabilir ve gençlerin daha güvenli araç kullanması sağlanabilir. Buna ek olarak, güvenli sürüş kapsamında aile ikliminin akranların olumlu veya olumsuz etkilerine karşın güvenli araç kullanmak için ara veya aracı rol oynaması gelecek araştırmalarda etkin bir şekilde kullanılabilir.

Derleme çalışmasında yer alan 17 araştırmanın amaçları ve veri toplama yöntemleri göz önünde bulundurulduğunda 3 başlık altında bulguların sunulmasına karar verilmiştir: ebeveyn-genç sürücü sürüş kayıtları, ailenin ekonomik/politik geçmişi, ebeveynin güvenli sürüşe ilişkin tutumları ve genç sürücülerin risk alma davranışları ve akran yolcuların ara veya aracı rolünün aile iklimi ile risk alma davranışı arasındaki ilişkiye etkisi. Bulgular kısmı özellikle çalışma amaçları, kullanılan değişkenler ve veri toplama yöntemleri ile ortak başlıklar altında toplansa da genç sürücüler ve aileleri için getirilen öneriler daha kapsamlı ele alınmış ve farklı boyutlar temelinde bu öneriler sunulmuştur. Bu nedenle, aile ikliminin yol güvenliğinde olan etkisi ve genç sürücülerin riskli sürüş davranışı ele alındığında, derleme çalışmasında yer alan araştırmaların birçok farklı ülkeyi kapsadığı sonucuna varılmış ve daha evrensel öneriler üzerinde durulmuştur. Dünyanın farklı ülkelerinde ele alınan genç sürücülerin riskli sürüş davranışında aile ikliminin rolü düşünüldüğünde çeşitli öneriler bu çalışmaların ortak başlıkları altında toplanmış ve dünya genelindeki genç sürücülere ve ailelerine uygun önerilerde bulunulmuştur. Tablo 2’de ebeveyn ve genç sürücülere trafik bağlamında aile ikliminin 7 boyutu olan iletişim, gözetim, güvenliğe bağlılık, model olma, geri bildirim, mesajlar ve sınırlar kapsamında detaylı önerilere yer verilmiş, genç sürücülerin güvenli sürüş davranışını artırmak için ebeveyn-genç sürücü arasındaki ilişkinin önemi gençler ile güvenli araç kullanmanın temelleri ile ilgili iletişim kurma, güvenli araç kullanarak onlara model olma, pozitif veya negatif anlık geri bildirimler sağlama, yasa koyucuların koyduğu kurallar çerçevesinde güvenli sürüş uygulamalarını genç sürücülere iletme gibi öneriler ile vurgulanmıştır.

Etik Kurul Onay Beyanı

İlgili çalışmada insan veya hayvan katılımcılardan veri toplanmadığı için etik kurul izni gerekmemektedir.

Tablo 2. Genç sürücülerin risk alma davranışını azaltmak için ebeveyn ve genç sürücülere öneriler

	Ebeveyn için öneriler	Genç sürücü için öneriler
1.İletişim	<ul style="list-style-type: none"> • Yolda olası tehlikeleri açıklamaya eğilimli olmak • Açık ve doğrudan iletişimin önemini kavramak ve genç sürücülerle güvenli araç kullanma hakkında tartışmaya açık olmak • Genç sürücünün sosyal çevresi hakkında bilgi sahibi olmak ve izlemek • Sürüş eğitimleri tarafından sağlanan güvenli sürüş kurallarını genç sürücüler ile takip etmek • Güvenli sürüşün öneminin diğer konulardan daha öncelikli olduğunu belirtmek • Yasa koyucular tarafından belirlenen trafik kurallarına hâkim olmak ve genç sürücülere öğretmek 	<ul style="list-style-type: none"> • Yolda karşılaştıkları olası tehlikeleri ebeveynler ile paylaşmaya eğilimli olmak • Doğrudan iletişim ile aile içinde güvenli araç kullanmanın gerekliliklerini tartışmaya yatkın olmak • Sosyal çevre ve akrabaların sürüş konusunda sahip oldukları tutumların riskli olduğu sonucuna varılırsa ebeveynlerle bunu paylaşmaya açık olmak • Sürüş eğitimleri tarafından verilen bilgilerin önemini kavramak ve güvenli sürüş için bu bilgileri kullanmak • Güvenli araç kullanmanın bir yere yetişmekten, tehlikeli hareketlerde bulunmaktan veya riskli araç kullanmaktan daha önemli olduğunu anlamak • Kural koyucuların koyduğu kuralları öğrenmek
3.Güvenliğe Bağlılık		
4.Model olma	<ul style="list-style-type: none"> • Trafik yasalarına karşı sahip olunan tutumları güvenli sürüş kapsamında genç sürücüyle paylaşmak • Gençlerin acemi sürücü oldukları dönemde güvenli sürüş deneyimi için kendi sürüş tarzını açık ve net yansıtmak • Güvenli araç kullanma hakkında geri bildirim vermeye ve almaya açık olduğunu belirtmek • Sürüş sırasında tehlikeli davranışları anlık geri bildirim ile genç sürücüye aktarmak • Trafik bağlamında güvenli sürüş hakkında yayımlanan çeşitli bilgi kaynaklarını araştırmak ve genç sürücüler ile paylaşmak • Toplumsal eğitim aktivitelerine katılmaları için genç sürücülerini teşvik etmek 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafik yasalarına karşı güvenli sürüş kapsamında ailede model alınan sürücü ile etkileşim kurmak • Araç kullanan ebeveynlerden gerekli güvenli sürüş tutumlarını öğrenmeyi talep etmek • Güvenli araç kullanma hakkında geri bildirim almaya açık olduğunu aile ile paylaşmak • Sürüş sırasında karşılaşılan olası tehlikeler hakkında verilen geri bildirimlerin önemini kavramak • Çeşitli güvenli sürüş kaynaklarını incelemek ve bunu diğer aile bireyleriyle de paylaşmak • Trafik bağlamında düzenlenen toplumsal eğitimlere katılmak
5.Geri Bildirim		
6.Mesajlar		
7.Sınırlar	<ul style="list-style-type: none"> • Genç sürücülerin araç kullanması için önceliği onlara vermek yerine paylaşımlı erişim sağlamak • Gençlerin araç kullanma öncesinde ve/veya sırasında sahip olduğu sosyal, bilişsel ve davranışsal faktörleri gözlemleyip, olası problemlere göre strateji belirlemesini sağlamak 	<ul style="list-style-type: none"> • Araç hakimiyetinin ve kullanımının sadece kendilerinde değil ailelerinin belirlediği gereklilikler kapsamında paylaşımçı olmak • Araç kullanmadan önce ve/veya araç kullanma sırasında sahip olunan sosyal, bilişsel ve davranışsal faktörleri ve olası problemleri ailedeki deneyimli sürücü ile paylaşmak

Kaynakça

- Arnett, J. (1992). Reckless behavior in adolescence: A developmental perspective. *Developmental Review, 12*(4), 339–373.
- Arnett, J. J. (1995). Adolescents' uses of media for self-socialization. *Journal Of Youth and Adolescence, 24*(5), 519–533.
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review, 84*(2), 191-215.
- Barnes, C. M., Hollenbeck, J. R., Wagner, D. T., DeRue, D. S., Nahrgang, J. D. ve Schwind, K. M. (2008). Harmful help: The costs of backing-up behavior in teams. *Journal of Applied Psychology, 93*(3), 529-539.
- Barnes, G. M., Reifman, A. S., Farrell, M. P. ve Dintcheff, B. A. (2000). The effects of parenting on the development of adolescent alcohol misuse: a Six-Wave latent growth model. *Journal of Marriage and Family, 62*(1), 175–186.
- Bartholomew, L. K., Parcel, G. S., Kok, G., Gottlieb, N. H. ve Fernández, M. E. (2011). Intervention mapping step 1: Needs assessment. *Planning Health Promofion Programs: An Intervention Mapping Approach*.
- Beck, K. H., Shattuck, T. ve Raleigh, R. (2001). A comparison of teen perceptions and parental reports of influence on driving risk. *American Journal of Health Behavior, 25*(4), 376–387.
- Begg, D. ve Langley, J. (2001). Changes in risky driving behaviors from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research, 32*(4), 491–499.
- Bianchi, A. ve Summala, H. (2004). The “genetics” of driving behavior: parents’ driving style predicts their children’s driving style. *Accident Analysis and Prevention, 36*(4), 655–659.
- Borawski, E. A., Ievers-Landis, C. E., Lovegreen, L. D. ve Trapl, E. S. (2003). Parental monitoring negotiated unsupervised time, and parental trust: The role of perceived parenting practices in adolescent health risk behaviors. *Journal of Adolescent Health, 33*(2), 60–70.
- Brookland, R., Begg, D., Langley, J. ve Ameratunga, S. (2008). Parent and adolescent risky driving behaviors: New Zealand Drivers Study. *Australasian College of Road Safety Journal, 20*, 52–59.
- Brown, B. (2004). Adolescents’ relationships with peers. In R. Lerner (Ed.), *Handbook of Adolescent Psychology* (2nd ed.). (s. 363-394) New York: Wiley.
- Carlson, W. L. ve Klein, D. (1970). Familial vs. institutional socialization of the young traffic offender. *Journal of Safety Research. 2*(1), 13–25.
- Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs, T., Daniels, S. ve Wets, G. (2014). The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis and Prevention, 73*, 53–64.
- Christian, M. S., Bradley, J. C., Wallace, J. C. ve Burke, M. J. (2009). Workplace safety: a meta-analysis of the roles of person and situation factors. *Journal of Applied Psychology, 94*(5), 1103.

- Clarke, D. D., Ward, P. ve Truman, W. (2002). In-depth accident causation study of young drivers. TRL REPORT 542.
- Corvo, K. ve Carpenter, E. H. (2000). Effects of parental substance abuse on current levels of domestic violence: A possible elaboration of intergenerational transmission processes. *Journal of Family Violence, 15*(2), 123–135.
- Curry, A. E., Peek-Asa, C., Hamann, C. J. ve Mirman, J. H. (2015). Effectiveness of parent focused interventions to increase teen driver safety: A critical review. *Journal of Adolescent Health, 57*(1), 6–14.
- Deery, H.A., (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research, 30*, 225–236.
- Desrichard, O., Roché, S. ve Bègue, L. (2007). The theory of planned behavior as mediator of the effect of parental supervision: A study of intentions to violate driving rules in a representative sample of adolescents. *Journal of Safety Research, 38*(4), 447–452.
- Ehsani, J. P., Simons-Morton, B., Xie, Y., Klauer, S. G. ve Albert, P. S. (2014). The association between kinematic risky driving among parents and their teenage children: Moderation by shared personality characteristics. *Accident Analysis and Prevention, 69*, 56-61.
- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı ve Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu, 2016. Trafik İstatistik Bülteni, 2016.
- Evans-Whipp, T. J., Plenty, S. M., Toumbourou, J. W., Olsson, C., Rowland, B. ve Hemphill, S. A. (2013). Adolescent exposure to drink driving as a predictor of young adults' drink driving. *Accident Analysis and Prevention, 51*, 185–191.
- Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W. ve De Leonardis, D. M. (2001). Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis and Prevention, 33*(2), 229–234.
- Gardner, M. ve Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: An experimental study. *Developmental Psychology, 41*, 625–635.
- Ginsburg, K. R., Durbin, D. R., Garcia-Espana, J. F., Kalicka, E. A. ve Winston, F. K. (2009). Associations between parenting styles and teen driving, safety-related behaviors and attitudes. *Pediatrics, 124*(4), 1040–1051.
- Hartos, J. L., Eitel, P. ve Simons-Morton, B. (2001). Do parent-imposed delayed licensure and restricted driving reduce risky driving behaviors among newly licensed teens?. *Prevention Science, 2*(2), 113–122.
- Huang, P. ve Winston, F. K. (2011). Young drivers. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 315-338). London: Academic Press.
- Jacobsohn, L. (2007). Explaining the boomerang effect of the National Youth Anti-Drug Media Campaign. Philadelphia: Annenberg School for Communication, University of Pennsylvania. 2229–2236.
- Jessor, R. ve Jessor, S. (1977). *Problem behavior and psychosocial development*. New York: Academic Press.
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers. *Accident Analysis and Prevention, 18*(4), 255–271.

- Lee, B. ve Schofer, J. (2003). Restraint use and age and sex characteristics of persons involved in fatal motor vehicle crashes. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (1830), 10–17.
- Li, X., Stanton, B. ve Feigelman, S. (2000). Impact of perceived parental monitoring on adolescent risk behavior over 4 years. *Journal of Adolescent Health*, 27(1), 49–56.
- Milech, D., Glencross, D. ve Hartley, L. (1989). Skills acquisition by young drivers: perceiving, interpreting and responding to the driving environment.
- Miller, G. ve Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Driving styles among young novice drivers—The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 42(2), 558–570.
- Mirman, J. H., Albert, D., Jacobsohn, L. S. ve Winston, F. K. (2012). Factors associated with adolescents' propensity to drive with multiple passengers and to engage in risky driving behaviors. *Journal of Adolescent Health*, 50(6), 634–640.
- Moe, D., (1986). Young Drivers. Relation Between Perceived and Real Ability. Behavioural Studies (Report STF63 A92002). SINTEF Samferdselsteknikk, Trondheim. (In Norwegian).
- Morrissey, D. ve Mello, M. J. (2014). Commentary: reducing teen motor vehicle crash fatalities: do parents hold the key?. *Annals of Emergency Medicine*, 4(64), 413–415.
- National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts 2007. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration; 2007, 1-12.
- Organisation For Economic Co-operation and Development (OECD). Policy Brief, October, 2006. Young Drivers: The Road to Safety. OECD, 2006, 1-8.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 179-192). London: Academic Press.
- Parker, D. ve Manstead, A.S.R., (1996). The social psychology of driver behaviour. In: Semin, G., Fiedler, K. (Eds.), *Applied Social Psychology*. Sage Publications, London, 198–224.
- Parker, D., Lajunen, T. ve Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonal violations on the road. *Transportation Research Part F*, 1, 11–24.
- Prato, C., Lotan, T. ve Toledo, T. (2009). Intrafamilial transmission of driving behavior: evidence from in-vehicle data recorders. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2138), 54–65.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K., 1990. Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315–1332.
- Scott-Parker, B., Watson, B. ve King, M. J. (2009). Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(6), 470–482.
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J. ve Hyde, M. K. (2014). “I drove after drinking alcohol” and other risky driving behaviors reported by young novice drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 70, 65–73.

- Shope, J. T., Waller, P. F., Raghunathan, T. E. ve Patil, S. M. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33(5), 649–658.
- Simons-Morton, B., Ouimet, M. ve Catalano, R. (2008). Parenting and the young driver problem. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3S), 294–303.
- Smith, W. A. (2006). Social marketing: An overview of approach and effects. *Injury Prevention*, 12(Suppl. 1), 38–43.
- Smorti, M., Guarnieri, S. ve Ingoglia, S. (2014). The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 22, 184–195.
- Steinberg, L. ve Monahan, K. C. (2007). Age differences in resistance to peer influence. *Developmental Psychology*, 43(6), 1531–1543.
- Strukcinskiene, B., Giedraitis, V., Raistenskis, J., Martinkenas, A., Strukcinskaite, V., Stukas, R. ve Baysal, S. U. (2014). Similarities between self-reported road safety behavior of teenage drivers and their perceptions concerning road safety behavior of their parents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 24, 8–16.
- Sümer, N., Lajunen, T. ve Özkan, T. (2005). Big Five Personality Traits as the Distal Predictors of Road Accident. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*, 215–227.
- Taubman-Ben-Ari, O. (2011). The contribution of perceived parental and familial characteristics to attitudes toward accompanied driving among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 43(5), 1720–1729.
- Taubman-Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T. ve Prato, C. G. (2015). Parents' and peers' contribution to risky driving of male teen drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 78, 81–86.
- Taubman-Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T. ve Prato, C. G. (2016). The combined contribution of personality, family traits, and reckless driving intentions to young men's risky driving: What role does anger play?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 299–306.
- Taubman-Ben-Ari, O. ve Katz-Ben-Ami, L. (2012). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 47, 1–10.
- Taubman-Ben-Ari, O. ve Katz-Ben-Ami, L. (2013). Family climate for road safety: A new concept and measure. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 1–14.
- Taubman-Ben-Ari, O., Lotan, T. ve Prato, C. G. (2017). Young male drivers' risky driving 15 months after licensure—The role of intervention, attitudes towards accompanied driving, and parents' risk. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 51, 73–80.
- Taubman-Ben-Ari, O., Musicant, O., Lotan, T. ve Farah, H. (2014). The contribution of parents' driving behavior, family climate for road safety, and parent-targeted intervention to young male driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 296–301.
- Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts, 2010 Data: Young Drivers. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration; 2012, 1-6.

- Türkiye İstatistik Kurumu ve Emniyet Genel Müdürlüğü, 2016. Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2015.
- Türkiye İstatistik Kurumu ve Emniyet Genel Müdürlüğü, 2013. Trafik Kaza İstatistikleri Karayolu.
- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, A. ve Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis and Prevention*, 40(1), 376–386.
- Wang, Z., Zheng, Z. ve Fleiter, J. J. (2016). Does family background impact driving attitudes and risky behaviours? An investigation on Chinese young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 95, 67–77.
- West, R. ve Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology*, 46(3), 253–264.
- White, J. W., Smith, P. H., Koss, M. P., & Figueredo, A. J. (2000). Intimate partner aggression—what have we learned? Comment on Archer (2000). *Psychological Bulletin*, 126(5), 690–696.
- Williams, A. F. (1998). Risky driving behaviors among adolescents. *New Perspectives on Adolescent Risk Behavior*, 221–237.
- Williams, A. F. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34(1), 5–15.
- Wilson, R. J., Meckle, W., Wiggins, S. ve Cooper, P. J. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37(4), 325–332.
- World Health Organization. (2019). Global status report on road safety 2018. Geneva, Switzerland, WHO.
- Zohar, D. (1980). Safety climate in industrial organizations: theoretical and applied implications. *Journal of Applied Psychology*, 65(1), 96.