

Ergenlerde Riskli Araba Kullanma Davranışını Yordayan Psiko-Sosyal Değişkenlerin Değerlendirilmesi

An Evaluation of the Psycho-Social Factors Which Predict Risky Driving Behaviour in Adolescents

Diğdem M.Siyez*, Ferda Aysan*

ÖZET

Bu araştırmanın amacı lise öğrenimine devam eden ergenler arasında ehliyetsiz araba kullanımı ve riskli araba kullanım sıklığını belirlemektir. Araştırmada ayrıca psiko-sosyal faktörler ile riskli araba kullanma davranışı arasındaki ilişki ve bu faktörlerin riskli araba kullanma davranışını ne derecede yordadığı da incelenmektedir. Araştırmaya İzmir il merkezinde ortaöğretim kurumlarına devam eden 272 öğrenci (148 kız, 124 erkek) katılmıştır. Araştırmada veri toplama aracı olarak Ergen Sağlığı ve Gelişimi Envanteri'nde yer alan bazı alt ölçekler ile Yaşam Doyumu Envanteri kullanılmıştır. Verilerin analizinde frekans dağılımları hesaplandıktan sonra, Pearson Korelasyon Analizi Tekniği, ki-kare testi, t-testi ve Çoklu Regresyon Analizi'nden yararlanılmıştır. Araştırma sonucunda ergenlerin %9.2'sinin ehliyeti olduğu, ancak ehliyeti olmayan ergenlerin de araba kullandığı ve ehliyeti olan ergenlerin ehliyeti olmayanlara göre daha fazla riskli araba kullanma davranışı gösterdiği belirlenmiştir. Yapılan analizlerde riskli araba kullanma davranışı ile sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı ve risk alma eğilimi arasında anlamlı yönde pozitif; yıkıcılık toleransı, algılanan ebeveyn ve arkadaş kontrolü arasında anlamlı düzeyde negatif ilişki bulunmuştur. Ayrıca riskli araba kullanma davranışının cinsiyete göre farklılaştığı belirlenmiştir. Son olarak, riskli araba kullanma davranışı ile ilgili değişkenlerin hepsinin riskli araba kullanma davranışını % 24 oranında yordadığı belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Riskli araba kullanma davranışı, ergenler, yaşam doyumu

ABSTRACT

The purpose of this study was to examine the prevalence of risky driving behavior, including driving without a license, among young people. A second aim of this study was to examine which psycho-social factors predict these risky behaviors. Participants were 272 students (148 girls, 124 boys) randomly selected from high schools throughout İzmir. Students completed scales including the Adolescent Health and Development Questionnaire and the Life Satisfaction Scale. To analyze data were used frequency analysis, pearson correlation analysis, Chi-square test, t-test and Multiple Regression analysis. In the results, it was found that the students who had a driver's license were more likely to be engaged in risky driving behavior than students who were driving without a license. It was found that risky driving behavior was positively related to substance abuse and risk taking behavior. Risky driving behavior was negatively related to intolerance of deviance, perceived parent control, and perceived friend control. Gender differences were also reported. In all, multiple regression indicated that the variables used in this study accounted for 24% of the variance of risky driving behavior.

Keywords: Risky driving, adolescence, life satisfaction.

*Diğdem M.Siyez Dr., Arş. Gör. Dr., DEÜ Buca Eğitim Fak. Rehberlik ve PSikolojik Danışmanlık ABD, Buca-İzmir, didem.siyez@deu.edu.tr

*Ferda Aysan Prof. Dr., DEÜ Buca Eğitim Fak. Rehberlik ve PSikolojik Danışmanlık ABD, Buca-İzmir, ferda.aysan@deu.edu.tr

1. Giriş

Çocukluktan yetişkinliğe geçişte yer alan ergenlik döneminde bireyler başta biyolojik olmak üzere fiziksel, psikolojik, bilişsel ve sosyal açıdan pek çok değişim ve gelişim yaşamaktadır. Ergenlik döneminde belirginleşen bağımsızlık duygusuna bağlı olarak ergenler yaşamlarında bağımsız kararlar vermeye ve verdikleri kararlar ile ilgili sorumluluk üstlenmeye başlarlar. Araba kullanma gibi ilk kez ergenlikte verilen kararlarda ergen çevresindeki yetişkinlerden bağımsız olarak hareket etme eğilimindedir [1,2]. Ancak ergenlerin pek çoğunun güvenli araba kullanma ile ilgili gerekli beceri ve sorumluluğa sahip olmadığı düşünülmektedir [2]. Bu duruma neden olarak ise ergenlerin araba kullanma davranışı ile ilgili deneyim eksikliği, ergenlik döneminde riskli davranışları gösterme sıklığında artış yaşanması [3,4,5] ve risk almaya yatkın olmaları [6] gösterilmektedir.

Aşırı hız yapma, alkollü araba kullanma, gibi davranışlar riskli araba kullanma davranışı içerisinde yer almaktadır. Avustralya'da gençlerle yapılan bir çalışmada gençlerin riskli araba kullanma davranışı sergilemelerine rağmen kendilerinin iyi bir sürücü olarak tanımladıkları ve araba kullanımında becerinin daha önemli olduğuna vurgu yaptıkları belirlenmiştir [7]. Farklı bir çalışmada ise 18-21 yaş arasındaki gençlerin %90'ından fazlasının riskli araba kullanma davranışında bulunduğu saptanmıştır [8]. Bazı araştırmacılar risk alma eğiliminde, ergenlerin kendilerine bir şey olmayacağı inancının etkili olduğunu, bu durumun ise daha çok ergenlerin beyin gelişimi ile açıklanabileceğini ileri sürmektedirler [9,10,11,12]. Ancak aşırı hız yapma, trafik işaretlerine uymama, öndeki aracı yakından takip etme vb davranışlar trafik kazası oluşumunu belirleyen etmenler olarak kabul edilmektedir [13].

Trafik kazaları ülkemizdeki ilk ölüm nedenleri arasında yer almaktadır. Avrupa ülkeleri ve Amerika ile karşılaştırıldığında, ülkemizdeki ölümcül kaza oranlarının oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Ayrıca riskli araba kullanma davranışı ile birlikte ehliyetsiz araç kullanımının da trafik kazalarının oluşumu

açısından ciddi bir risk olarak kabul edilmektedir. İzmir Trafik Şube Müdürlüğü ile yapılan telefon görüşmesinde İzmir ilinde 2007 yılında 9.339 kişinin, 2008 yılının ilk sekiz ayında ise 5.538 kişinin ehliyetsiz araç kullanırken yakalandığı ve bu kişilerin mahkemeye sevk edildiği öğrenilmiştir. Avustralya'da yapılan bir incelemede ise New South Wales eyaletinde 1996-2000 yılları arasında ehliyetsiz araba veya motor kullanımına bağlı olarak 526 trafik kazasının meydana geldiği ve bu kazalarda ehliyetsiz araba kullananların %50'sinin 15 yaşında, yaklaşık %30'unun ise 13 yaşında olduğu belirlenmiştir [14]. Yine aynı çalışmada bu kazaların %83'ünün sürücünün ölümü ya da yaralanması ile sonuçlandığı bildirilmiştir.

Ülkemizde riskli araba kullanma davranışı ile ilgili az sayıda çalışmada yapıldığı görülmektedir [13, 15]. Ancak ergenlerde riskli araba kullanma davranışı ve ehliyetsiz araba kullanma davranışı ile ilgili herhangi bir araştırma bulgusuna rastlanmamıştır. Bu nedenle bu çalışmanın amacı lise öğrenimine devam eden ergenler arasında ehliyetsiz araba kullanımı ve riskli araba kullanım sıklığını belirlemektir. Çalışmada ayrıca psiko-sosyal faktörler ile riskli araba kullanma davranışı arasındaki ilişki ve bu faktörlerin riskli araba kullanma davranışını ne derecede yordadığı da incelenmiştir. Çalışmanın amacı doğrultusunda aşağıdaki alt problemler oluşturulmuştur:

1. Risk alma eğilimi, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı arttıkça riskli araba kullanma davranışı artacak,
2. Benlik algısı, algılanan aile ve arkadaş kontrolü, gelecek ile ilgili beklentiler ve yaşam doyumu arttıkça riskli araba kullanma davranışı azalacaktır.
3. Riskli araba kullanma davranışı cinsiyete göre farklılaşmaktadır.
4. Risk alma eğilimi, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı, Benlik algısı, algılanan aile ve arkadaş kontrolü, gelecek ile ilgili beklentiler ve yaşam doyumu riskli araba kullanma davranışını öngören değişkenler arasında yer almaktadır.

2. Yöntem

2.1. Evren ve Örneklem

Betimsel nitelikte olan bu araştırmanın evrenini 2007-2008 eğitim-öğretim yılında İzmir il merkezinde ortaöğretim okullarında okuyan öğrenciler oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini, İzmir il merkezinde bulunan okullar arasından alt, orta ve üst sosyo-ekonomik düzeyi temsil ettiği düşünülen okullar arasından tesadüfi örnekleme yoluyla seçilen üç farklı lisede 9., 10. ve 11. sınıflara devam eden 148'i (% 54.4) kız, 124'ü (% 45.6) erkek olmak üzere toplam 272 öğrenci oluşturmaktadır. Araştırmaya katılan öğrencilerin yaşları 14-19 yaşları arasında değişmektedir ($\bar{X}=16.20$, $ss=1.02$). Araştırmaya katılan öğrencilerin 129'u (% 47.4) 9. sınıfa, 82'si (%30.1) 10.sınıfa, 61'i (% 22.4'ü) 11. sınıfa devam etmektedir.

2.2. Veri Toplama Araçları

Araştırmada Jessor, Turbin & Costa [16] tarafından Problem Davranış Teorisi'ni değerlendirebilmek amacıyla geliştirilmiş olan ve Türkçe'ye Siyez [17] tarafından adapte edilen Ergen Sağlığı ve Gelişimi Envanteri'nde (Adolescent Health and Development Questionnaire) yer alan bazı alt ölçekler ile Yaşam Doyumu Ölçeği [18] kullanılmıştır.

2.2.1.Ergen Sağlığı ve Gelişimi Envanteri (ESGE):

Bu ölçek, Problem Davranış Teorisi kapsamında bulunan Kişilik, Algılanan Çevre ve Davranış Sistemi içerisindeki değişkenleri değerlendirmek amacıyla geliştirilmiş olan bir ölçektir. Ölçekte okul, aile, arkadaş ilişkileri gibi ergenlerin farklı yaşam alanlarına yönelik algılarını değerlendiren maddelerle birlikte alkol kullanımı, sigara içme, uyuşturucu madde kullanımı, cinsel ilişkiye girme, yıkıcı davranışlar ve sağlığa yönelik davranışlarla ilgili maddeler yer almaktadır. Ölçekte aynı zamanda sosyo-demografik özellikleri değerlendiren maddeler de bulunmaktadır.

Ölçeğin Türkçe uyarlaması Siyez [17] tarafından yapılmıştır. Geçerlilik çalışması kapsamında Açıklayıcı Faktör Analizi ve Doğrulayıcı Faktör Analizi yapılmıştır. Ölçeğin Güvenirlik çalışması ile ilgili olarak da Cronbach Alpha Güvenirlik katsayıları ile madde toplam puan korelasyonları arasındaki ilişkiyi değerlendirmek için Pearson Korelasyon Katsayıları hesaplanmıştır. Bu çalışmada, ESGE içerisinde yer alan Riskli Araba Kullanma Davranışı, Risk Alma Eğilimi, Benlik Algısı, Yıkıcılık Toleransı, Algılanan Ebeveyn ve

Akran Kontrolü, Sigara, Alkol ve Uyuşturucu Madde Kullanımı ve Gelecek Beklentisi alt ölçekleri kullanılmıştır.

2.2.1.1. Riskli Araba Kullanma Davranışı:

Beş maddeden oluşan bu alt ölçekte son altı ay içerisinde "Hız limitini saate 20 km'den daha fazla aştım", "Kırmızı ışıkta beklemeden yola devam ettim" gibi maddelere yer verilmektedir. Ölçeğe verilen yanıtlar "hiçbir zaman"dan "6 veya daha fazla kere"ye doğru 4'lü Likert tipinde derecelendirilmektedir. Ölçekten alınan puanların artması riskli araba kullanma davranışının arttığını göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenirlilik katsayısı .97 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.2. Risk Alma Eğilimi:

Dört maddeden oluşan ve "sadece heyecan yaşamak için tehlikeli şeyler yaparım", "yanlış olduğunu bildiğim halde tehlikeli şeyler yaparım" gibi sorulara "Çok sık"dan "Hiçbir zaman"a doğru derecelendirilen 4'lü Likert tipi bir ölçektir. Ölçekten alınan puanların artması risk alma eğiliminin arttığına işaret etmektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenirlilik katsayısı .80 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.3. Benlik Algısı:

"Benlik Algısı" 7 maddeden oluşan bir ölçek olup öğrencilerin "günlük yaşamdaki problemlerle başa çıkmada ne kadar yeterli olup olmadıkları", "Kişilerle iletişim kurma becerileri", "görünüşleri ile ilgili olarak ne hissettikleri" maddeleriyle değerlendirilmiştir. Cevaplar, "Çok iyi"den "Hiçbir zaman iyi değil"e doğru 4'lü likert şeklinde derecelendirilmiştir. Puanların artması benlik algısının arttığını göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenirlilik katsayısı .65 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.4. Yıkıcılık Toleransı:

Yıkıcılık Toleransı 10 maddeden oluşan bir ölçek olup kişisel mallara zarar verme, hırsızlık yapma, yalan söyleme, kavga etme gibi sosyal açıdan onaylanmayan suç davranışlarının yanlışlık derecelerini değerlendirmelerini ölçmektedir. Her bir davranış "Yanlış değil"den "Çok Yanlış"a doğru değişen 4'lü Likert biçiminde değerlendirilmiştir. Yüksek puanlar yıkıcı davranışların tolere edilmediğini göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenirlilik katsayısı .84 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.5. Algılanan Aile Kontrolü:

Algılanan Aile Kontrolü alt ölçeği 8 maddeden oluşan ve evde uygulanan kuralları sıklığına değerlendiren bir ölçektir. Ölçekte yer alan ilk beş madde 3'lü Likert tipinde, son iki madde ise 4'lü Likert biçiminde derecelendirilmektedir. Ölçekte "Ne zaman ve ne kadar televizyon seyredeceğiniz", "Geceleri evde kalmanız", "Saat kaçta yatacağınız" gibi kuralların sıklık derecesi ile birlikte "Anne babanız arkadaşlarınızın kim olduğunu öğrenmeye çaba gösterir mi?" gibi maddelere yer verilmektedir. Ölçekten alınan puanların artması algılanan aile kontrolünün arttığını göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenilirlik katsayısı .76 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.6. Algılanan Arkadaş Kontrolü:

Algılanan Arkadaş Kontrolü alt ölçeği 4 maddeden oluşan ve "İnsanların yanlış olduğunu düşündüğü bir şeyi yapmaya çalışsam arkadaşlarım beni durdurmaya çalışır", "Diğer çocuklarla dalga geçsem veya onlara kötü davranırsam arkadaşlarım beni eleştirir veya beni durdurmaya çalışır" gibi maddelere "Kesinlikle Evet" den "Kesinlikle Hayır" a doğru derecelendirilen 4'lü Likert tipi bir ölçektir. Ölçekten alınan puanların artması algılanan arkadaş kontrolünün arttığını göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenilirlik katsayısı .75 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.7. Sigara, Alkol ve Uyuşturucu Madde Kullanımı:

Problem Davranışlar İndeksi (PDI), içerisinde sigara kullanma, alkol kullanma, uyuşturucu madde kullanma ile ilgili alt ölçekler yer almaktadır. PDI'de sigara kullanımı ile ilgili 4, alkol kullanımı ile ilgili 11 madde ve uyuşturucu madde kullanımı ile ilgili 9 madde yer almaktadır. Ölçekte, ergenlerin bu alandaki davranışları yapıp yapmadıkları ve eğer yaptılarsa ne sıklıkla yaptıklarına ilişkin sorular yer almaktadır. Ölçekten alınan puanların artması, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımının arttığını göstermektedir. Sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı alt ölçeklerinin İzmir örneklemini için cronbach alfa güvenilirlik katsayıları sırasıyla .90, .92 ve .78 olarak bulunmuştur [17].

2.2.1.8. Gelecek ile İlgili Beklentiler:

Bu alt ölçekte "Liseden mezun olmayı", "İyi ücretli bir işe sahip olmayı", "Hoşlandığımı bir işi yapıyor olmayı", "Mutlu bir ailenin olması", "Diğer insanlar tarafından saygı

görmeyi" gerçekleştirilme olasılığınız ne kadardır? maddeleri değerlendirilmiştir. Cevap seçenekleri, "Çok yüksek"den "Çok düşük"e doğru 5'li likert biçiminde değerlendirilmiştir. Yüksek puanlar gelecek ile ilgili beklentilerin arttığını göstermektedir. Ölçeğin İzmir örneklemini için Cronbach alfa güvenilirlik katsayısı .88 olarak bulunmuştur [17].

2.2.2. Yaşam Doyumu Ölçeği (YDÖ):

Diener, Emmons, Losen ve Giffin (1985) tarafından geliştirilen, yedi dereceli bir likert ölçeği üzerinde değerlendirilen 5 maddelik, öznel iyilik durumunu ölçen bir ölçektir. Yaşam doyumu ölçeğinin iç tutarlık katsayıları .80 ile .89 arasında değişmektedir. Faktör analizi sonuçları, bireyin yaşamına ilişkin doyumu bütün olarak değerlendiren bir faktör olduğunu belirlemektedir. Ölçek ile öznel iyilik hali ve yaşam doyumunu ölçen diğer ölçekler arasındaki korelasyonların .35 ile .82 arasında değiştiği belirtilmektedir. Ölçeğin Türkçe'ye uyarlama çalışması Aysan [18] tarafından yapılmıştır. Güvenirlik katsayısı .85 olarak bulunmuştur.

2.3. Verilerin Analizi

Araştırmanın amaçları doğrultusunda t-testi, Pearson Korelasyon katsayısı tekniği ve Çoklu Regresyon analizi tekniği kullanılmıştır. İlgili analizlerin yapılmasında SPSS 11.0 paket programından yararlanılmış ve verilerin analizinde $p < .05$ anlamlılık değeri esas alınmıştır.

3. Bulgular

3.1. Riskli Araba Kullanma Davranışının Görülme Sıklığı ile İlgili Bulgular

Araştırma sonucunda elde edilen bulgular öğrencilerin %9.2'sinin (n=25) ehliyetinin olduğu, %90.8'inin (n= ise ehliyetinin olmadığı belirlenmiştir. Ehliyeti olan ve olmayan ergenlerde riskli araba kullanma davranışının görülme sıklığına ilişkin veriler Tablo 1'de yer almaktadır. Riskli araba kullanma davranışının ehliyetin olup olmaması değişkenine göre farklılaşıp farklılaşmadığı ki-kare (χ^2) testi ile incelenmiştir.

Tablo 1'de görüleceği gibi, riskli araba kullanma davranışı ile ilgili her bir maddenin ehliyetinin olup olmaması değişkenine göre farklılaştığı ve ehliyeti olan ergenlerin olmayanlara göre daha fazla riskli araba kullanma davranışı gösterdiği belirlenmiştir.

3.2. Riskli Araba Kullanma Davranışı ile Psiko-Sosyal Değişkenler Arasındaki Korelasyon Değerleri

Ergenlerde riskli araba kullanma davranışı ile risk alma eğilimi, benlik algısı, yıkıcılık

toleransı, algılanan aile ve arkadaş kontrolü, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı, gelecek ile ilgili beklentiler ve yaşam doyumu arasındaki ilişki Pearson korelasyon katsayısı

teknîği ile incelenmiştir. Elde edilen bulgular, Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 1. Ergenlerde Riskli Araba Kullanma Davranışının Görülme Sıklığı

	Son 6 ay içerisinde;	Ehliyeti Olan (n=25)		Ehliyeti olmayan (n=247)		Toplam (n=272)		Ki-Kare
		n	%	n	%	n	%	
		- Kırmızı ışık yanmadan önce sarı ışıkta geçmek	Hiçbir zaman	12	48	200	81	
	1-2 kere	6	24	26	10.5	32	11.8	
	3-5 kere	4	16	13	5.3	17	6.3	
	6 ve +	3	12	8	3.2	11	4.0	
- Önünüzdeki arabayla aranızda çok az mesafe bırakarak gitmek	Hiçbir zaman	11	44	206	83.3	217	79.8	23.56, sd=3 p<.001
	1-2 kere	9	36	21	8.5	30	11	
	3-5 kere	3	12	13	5.3	16	5.9	
	6 ve +	2	8	7	2.8	9	3.3	
- En azından bir bardak bira, şarap vb içtikten sonra araba kullanmak	Hiçbir zaman	11	44	214	86.6	225	82.7	34.43 sd=3 p<.001
	1-2 kere	4	16	16	6.5	20	7.4	
	3-5 kere	7	28	14	5.7	21	7.7	
	6 ve +	3	12	3	1.2	6	2.2	
- Hız limitini saate 20 km’den daha fazla aşmak	Hiçbir zaman	7	28.0	187	75.7	194	71.3	39.98 sd=3 p<.001
	1-2 kere	13	52	25	10.1	38	14.0	
	3-5 kere	4	16.0	14	5.7	18	6.6	
	6 ve +	1	4.0	21	8.5	22	8.1	
- Kırmızı ışıkta beklemeden yola devam etmek	Hiçbir zaman	9	36.0	209	84.6	218	80.1	47.21 sd=3 p<.001
	1-2 kere	5	20.0	21	8.5	26	9.6	
	3-5 kere	10	40.0	11	4.5	21	7.7	
	6 ve +	1	4.0	6	2.4	7	2.6	

Tablo 2. Riskli Araba Kullanma Davranışının Psiko-Sosyal Değişkenler ile Arasındaki İlişisine Yönelik Korelasyon Katsayıları

Psiko-Sosyal Değişkenler	Riskli araba kullanma davranışı
Benlik algısı	-.083
Sigara, Alkol ve Uyuşturucu Madde Kullanımı	.39**
Algılanan aile kontrolü	-.19**
Algılanan arkadaş kontrolü	-.15*
Yıkıcılık toleransı	-.32**
Gelecek ile ilgili Beklentiler	-.095
Risk Alma Eğilimi	.27**
Yaşam Doyumu	.02

** p<.001 *p<.05

Tablo 2'de de görüleceği gibi riskli araba kullanma davranışı ile sigara alkol ve uyuşturucu madde kullanımı ($r = .39, p < .001$) ve risk alma eğilimi ($r = .27, p < .001$) arasında pozitif yönde anlamlı ilişki bulunurken; riskli araba kullanma davranışı ile algılanan aile kontrolü ($r = -.19, p < .001$), yıkıcılık toleransı ($r = -.32, p < .001$) ve algılanan arkadaş kontrolü ($r = -.15, p < .05$) arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

3.3. Riskli Araba Kullanma Davranışı - Cinsiyet

Ergenlerde riskli araba kullanma davranışının cinsiyet değişkenine göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek amacı ile t-

testi yapılmıştır (Tablo 3). Elde edilen bulgular, erkek öğrencilerin riskli araba kullanma puanlarının ortalamasının ($\bar{X} = 7.70, ss = 3.13$) kız öğrencilerinkinden ($\bar{X} = 6.08, ss = 2.36$) daha yüksek olduğunu ve bu farklılaşmanın ($t = 4.75, p < .001$) anlamlı olduğunu göstermektedir.

3.4. Bağımsız Değişkenlerin Riskli Araba Kullanma Davranışını Yordama Gücü

Riskli araba kullanma davranışı ile ilişkili olan değişkenlerin riskli araba kullanma davranışını yordama gücünü belirleyebilmek amacı ile çoklu regresyon analizi yapılmış ve elde edilen bulgulara Tablo 4'de yer verilmiştir

Tablo 3. Psiko-sosyal değişkenlerin riskli araba kullanma davranışını yordama gücü

Riskli Araba Kullanma Davranışı	Kız (n= 148)		Erkek (n= 124)		t- testi
	\bar{X}	ss	\bar{X}	ss	
	6.08	2.36	7.70	3.13	4.75**

** p<.001

Tablo 4. Psiko-sosyal değişkenlerin riskli araba kullanma davranışını yordama gücü

Değişkenler	B	Standart Hata _B	Beta	T	p
Sabit	9.85			5.43	.000
Sigara Alkol ve Uyuşturucu Madde Kullanımı	6.51	0.15	2.66	4.39	.000
Algılanan Arkadaş Kontrolü	3.92	0.64	.036	.617	.538
Algılanan Aile Kontrolü	-6.02	.047	-.071	-1.26	.206
Risk Alma Eğilimi	7.46	.057	.081	1.31	.189
Yıkıcılık toleransı	-7.12	.029	-.159	-2.48	.013
Cinsiyet	-1.19	.327	-.212	-3.65	.000
R=.494		R ² = .244			

Çoklu regresyon analizi sonucunda bağımsız değişkenlerin riskli araba kullanma davranışını yordayabildiği görülmektedir [$F(6, 267) = 14.04, p < .001$]. Analize dahil edilen bağımsız değişkenler, riskli araba kullanımına ilişkin varyansın %24'ünü açıklamaktadır. Regresyon katsayılarının anlamlılığına ilişkin t-testi sonuçları incelendiğinde, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı, cinsiyet ve yıkıcılık toleransının, riskli araba kullanma davranışının önemli yordayıcıları olduğu görülmektedir.

4. TARTIŞMA ve SONUÇ

Bu araştırmada, ergenlerde ehliyetsiz ve riskli araba kullanma davranışının sıklığı

belirlenerek araştırma kapsamında ele alınan psiko-sosyal faktörler ile riskli araba kullanma davranışı arasındaki ilişki incelenmiş ve bu faktörlerin riskli araba kullanma davranışını ne düzeyde yordadığı araştırılmıştır.

Araştırma sonucunda elde edilen bulgular, öğrencilerin %9.2'sinin ehliyeti olduğunu, ancak ehliyeti olmayan öğrencilerin de farklı sıklıklarda araba kullandığını göstermektedir. Ayrıca riskli araba kullanma davranışının ehliyetinin olup olması değişkenine göre farklılık gösterip göstermeyeceği incelendiğinde, ehliyeti olan ergenlerin ehliyeti olmayanlara göre daha sık öndeki araba ile arada az mesafe bırakarak gittikleri, alkol aldıktan sonra araba kullandıkları, hız limitini

aştıkları ve kırmızı ışıkta beklemeden geçtikleri belirlenmiştir. Elde edilen bu bulgu ehliyetini alan ergenlerin araba kullanma ile ilgili olarak kendilerine olan güvenlerinin arttığı ve buna bağlı olarak da daha fazla risk alma eğiliminde oldukları şeklinde yorumlanabilir. Nitekim farklı araştırmacılar [6] tarafından riskli araba kullanma davranışına yönelik tutumların gençlerin araba kullanma yeteneklerine duydukları aşırı güvenin ve kendi yeteneklerini aşırı önemsemelerinin sonucu olabileceği belirtilmektedir. Diğer yandan, bu çalışmada benlik algısı ile riskli araba kullanma davranışı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bunun nedeni, araştırma kapsamında ergenlerin genel olarak kendilerinin nasıl algıladıklarının değerlendirilmesi olabilir. Bu nedenle farklı araştırmalarda araba kullanan ergenlerin bu alandaki yeterliliklerinin nasıl algıladıkları da değerlendirilmelidir.

Araştırma sonucunda riskli araba kullanma davranışı ile yıkıcılık toleransının düşük olması, algılanan aile ve arkadaş kontrolünün artması arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunurken; sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı ve risk alma eğilimi ile riskli araba kullanma davranışı arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Problem Davranış Teorisi'nde de açıklandığı üzere yıkıcılık toleransının düşük olması, hırsızlık yapmak, birine veya birinin eşyasına zarar vermek gibi yıkıcı davranışların kabul edilebilir olmadığını açıklamak için kullanılmakta ve problem davranışlara karşı koruyucu bir faktör olarak kabul edilmektedir [19]. Farklı ülkelerde farklı örneklem grupları ile yapılan çalışmalarda da yıkıcılık toleransı ile riskli araba kullanma davranışı arasında ilişki olduğu görülmektedir [20,21].

Ebeveynlerin çocuklarının gözlemlemesi ve nerede, ne zaman, neler yaptıklarını bilmesi problem davranışlara karşı koruyucu bir faktör olarak kabul edilmektedir [22]. Çok sayıda araştırma [2, 23, 24], ergenlerde ebeveyn kontrolünün arttıkça riskli araba kullanma davranışının azaldığını göstermektedir. Bu çalışmada da benzer bir sonuç bulunmuştur. Benzer şekilde algılanan arkadaş kontrolü, ergenlerin yanlış ya da toplum düzenini bozacak herhangi bir şey yapacakları zaman arkadaşlarının ergeni durdurmaya çalışması anlamına gelmekte ve algılanan arkadaş kontrolü arttıkça ergenin problem davranışlarda bulunma sıklığının azalması beklenmektedir. Diğer bir deyişle, arkadaş kontrolü de problem davranışların önlenmesinde koruyucu bir faktör olarak kabul edilmektedir [22]. Arkadaş

kontrolü ile ergenlerde sigara, alkol, uyuşturucu madde kullanım sıklığı ya da anti-sosyal davranışların görülme sıklığı ile ilgili bulgular yer almaktadır [17]. Ancak algılanan akran kontrolü ile riskli araba kullanma davranışı arasındaki ilişkiyi değerlendiren herhangi bir araştırma bulgusuna rastlanmamıştır. Bu araştırmadan elde edilen bu bulgunun da ilgili yazına bir katkı sağladığına inanılmaktadır.

Yine Jessor'a [25] göre riskli araba kullanma davranışı, problem davranışların bir uzantısıdır. Bu çalışmada da riskli araba kullanma davranışı ile sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Çok sayıda çalışmada da benzer sonuca ulaşılmıştır. Sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı riskli araba kullanma davranışı açısından bir risk faktörü olarak kabul edilmektedir [8, 25,26, 27].

Deery'e [6] göre araba kullanma davranışı ile ilgili olarak risk algısı "Potansiyel trafik kazalarına ilişkin bireyin subjektif değerlendirmesi" olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle risk algısı araba kullanma davranışında önemli bir yordayıcı olarak kabul edilmektedir [28]. Bu araştırmada da risk alma eğilimi ile risk alma davranışı arasında da ilişki bulunmuştur.

Diğer yandan araştırma sonucunda benlik algısı, gelecek beklentisi ve yaşam doyumu değişkenleri ile riskli araba kullanma davranışı arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Avustralya'da yapılan bir çalışmada [29], 18-23 yaşları arasındaki kadınların riskli araba kullanma davranışı ile düşük yaşam doyumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Araştırma sonuçları arasındaki farklılık yaş ve cinsiyet değişkenine bağlı olabilir. Bu nedenle riskli araba kullanma davranışı ile yaşam doyumu arasında bir ilişki olup olmadığı farklı örneklem grupları ile yeniden test edilebilir.

Daha önceki çalışmalarda [30,31,32,33] olduğu gibi bu araştırmada da, erkeklerin kızlara göre riskli araba kullanma davranışında daha sık bulduklarını göstermektedir. Bu farklılığın sebebi olarak erkeklerin kızlara göre araba kullanma becerilerinin gelişmiş olduğuna inanmaları gösterilebilir [34,35]. Buna bağlı olarak da erkekler araba kullanırken kendi becerilerini ön plana çıkaracaklarını düşündükleri davranışları daha rahat deneyebilirler.

Araştırmada elde edilen bulgular, sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı, yıkıcılık toleransı, algılanan aile ve arkadaş kontrolü, risk alma eğilimi ve cinsiyet değişkenlerinin riskli

araba kullanma davranışına ilişkin varyansın % 24'ünü açıkladığını göstermektedir. Bu değişkenler arasında sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımı açıklanan varyansa önemli bir katkı sağlamıştır. Bu nedenle okullarda sigara, alkol ve uyuşturucu madde kullanımını önlemeye yönelik çalışmaların yapılması, dolaylı olarak ergenlerde riskli araba kullanma davranışının azalmasına yol açabilir.

Başta ebeveynler olmak üzere ergenin yaşamındaki diğer yetişkinler ergenlerin ehliyetsiz araba kullanmalarında önleyici bir role sahiptirler ve ebeveynler kendi araba kullanış şekillerine göre çocukları için birincil rol modelleri olarak kabul edilebilirler [14,36]. Diğer yandan, gençler riskli araba kullanma davranışına ilişkin etrafındaki yetişkinlerden olumlu geribildirimler alıyorsa veya ebeveynler çocuklarının bu davranışının farkında değilse gençler bu davranışlarını sürdürmeye devam etmektedir [37]. Nitekim, Beck, Shattuck ve Raleigh [38] tarafından yapılan bir çalışmada ebeveynlerin, çocuklarının nasıl ve ne sıklıkla araba kullandıkları, alkol kullanan birisinin arabasına binip binmedikleri, arabada emniyet

kemerini takıp takmadıkları gibi konularda bilgi sahibi olmadıkları belirlenmiştir. Bu nedenle riskin boyutları konusunda aileleri bilinçlendirmeye yönelik çalışmaların yapılmasının bu noktada da kitle iletişim araçlarından destek alınmasının önemli olduğu düşünülmektedir.

Bütün ergenler riskli araba kullanma davranışında bulunmamaktadır. Bu nedenle etkili önleme programlarının geliştirilmesinde yüksek risk grubundaki ergenlerin kişilik özelliklerinin incelenmesinin yararlı olacağı düşünülmektedir. İlgili yazın incelendiğinde agresyon [39], yabancılaşma duygusu [39], problem davranışlara sahip olan arkadaşlara sahip olma [8, 40] gibi faktörlerin genç yetişkinlerde riskli araba kullanma davranışı ile ilişkili olan çok sayıda faktörün tanımladığı görülmektedir. Yapılacak yeni çalışmalarda bu değişkenler ile ergenlerde riskli araba kullanma davranışı arasındaki ilişkinin araştırılması önerilmektedir.

Kaynaklar

1. Steinberg, L. "Adolescence" (Çev: F. Çok), Ergenlik. Ankara: İmge Yayınevi, (2007).
2. Hartos, J.L., Eitel, P., Haynie, D.L., Simons-Morton, B.G. "Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem driving practices". **Journal of Adolescent Research**, 15: 352-367, (2000).
3. Jonah, B. A. "Age differences in risky driving". **Health Education Research**, 5: 139-149, (1990).
4. Committee on Injury and Poison Prevention & Committee on Adolescence. "The teenage driver". **Pediatrics**, 98: 987-990, (1996).
5. Doherty, S. T., Andrey, J. C., MacGregor, C. "The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates". **Accident Analysis and Prevention**, 30: 45-52, (1998).
6. Deery, H.A. "Hazard and risk perception among young novice drivers". **Journal of Safety Research**, 30:225-236, (1999).
7. Vick, M. "I'm a good driver" Young people's constructions of themselves as road users". **Youth Studies Australia**, 24(4): 28-34, (2005).
8. Fergusson, D., Swain-Campbell, N., Horwood, J. "Risky driving behavior in young people: prevalence, personal characteristics and traffic accidents". **Australian New Zealand Journal of Public Health**, 27(3): 337-342, (2003).
9. Begg, D., Langley, J. "Changes in risky driving behaviour from age 21 to 26 years". **Journal of Safety Research**, 32: 491-99, (2001).
10. Hatfield, J., Job, R.F.S. "Reduction of road related optimism bias and risk taking: Final report". Federal Office of Road Safety, Canberra. (2001).
11. Arnett, J.J. "Developmental sources of crash risk in young drivers". **Injury Prevention**, 8: 17-23, (2002).
12. Beckman, M. "Crime, culpability and the adolescent brain". **Science**, 305: 596-599, (2004).
13. Temel, F., Özcebe, H. "Türkiye'de karayollarında trafik kazaları". **Sted**, 15(11): 192-198, (2006).

- influence and public policy". **Health Education Behavior**, 29: 73-84, (2002).
37. Finn P, Bragg B.W.E. "Perception of the risk of an accident by young and older drivers". **Accident Analysis and Prevention**, 18: 289-298, (1986).
38. Beck, K.H., Shattuck, T., Raleigh, R. "Parental predictors of teen driving risk". **American Journal of Health Behavior**, 25: 10-20. (2001).
39. Gulliver, P., Begg, D. "Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults". **Injury Prevention**, 13: 376-381, (2007).
40. Gerra, G., Zaimovic, A., Rizzi, O., Timpano, M., Zambelli, U., Ventimiglia, C. "Substance abuse among secondary-school students and its relationship with social coping and temperament". **Bulletin on Narcotics**, LI: 75-96, (1999)