

Türkiye Örnekleminde Yaşlı ve Genç Sürücüler için Öz-Düzenleyici Davranışların Taktiksel ve Stratejik Dağılımı

Derya Azık^{1,2*}, Türker Özkan¹

¹ Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye.

² Psikoloji Bölümü, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun Türkiye.

Öz

Bu çalışmanın temel amacı, trafikteki öz-düzenleyici davranışların Türkiye örnekleminde yaşlı ve genç sürücüler açısından incelenmesi ve Türkiye örnekleminde hangi öz-düzenleyici davranışların geçerli olduğunun yaşlı-geçen sürücü grupları açısından araştırılmasıdır. Çalışmaya 258 (120 yaşlı, 138 genç) aktif erkek sürücü katılmıştır. Yaşlı sürücüler 60-75 yaş aralığı ile sınırlandırılırken, genç sürücülerin yaş aralığı 21-30 olarak belirlenmiştir. Faktör dağılımının incelenmesi için Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi (TÖDDA) (Molnar ve ark., 2013) Türkçe'ye adapte edilmiş ve kısa uyarlaması bu çalışma için kullanılmıştır. Bu uyarlamada esas çalışmada yer alan motivasyonel faktörler ankete dahil edilmezken, 'Hayat Amacı', 'Stratejik' ve 'Taktiksel' seviye maddelerinin hepsi ankete dahil edilmiştir. Çalışma sonuçlarına göre, TÖDDA'da her iki yaş grubunda da 'Hayat Amacı' seviyesi maddeleri ve faktörü düşerken, iki grupta da 'Stratejik' ve 'Taktiksel' seviye davranışları iki ayrı faktör altında gruplanmıştır ve bu çalışma sonuçlarına göre Türkiye örnekleminde yaşlı ve genç sürücülerin özellikle yararlandıkları stratejik ve taktiksel kararlar bulunmuştur. Farklı özellikleri bulunan yaşlı ve genç sürücü grupları için yapılan analizlerin sonucunda iki grup içinde iki ana faktörün istatistiksel ve içeriksel olarak ayrışması, stratejik ve taktiksel kararların geçerliliğine kanıt olarak sunulabilirken, bu faktörlerin farklı maddeler ve içeriklerden oluşması yaşlı ve genç sürücü gruplarının davranış mekanizmalarının farklı olduğunun sinyallerini verir niteliktedir. Ayrıca yaşlı sürücülerde olduğu kadar genç sürücüler için de öz-düzenleyici davranışların kullanımının önemini ve yaygınlığını destekler niteliktedir.

Anahtar Kelimeler: yaşlı sürücüler, genç sürücüler, stratejik öz-düzenleyici davranışlar, taktiksel öz-düzenleyici davranışlar, sürücü davranışları

Tactical and Strategical Distribution of Driving Self-Regulatory Behaviors for Old and Young Drivers in Turkey

Abstract

The purpose of this study is to investigate old and young drivers' self-regulatory driving behaviors in a Turkish sample. Also, it is aimed, to investigate which type of self-regulatory driving behaviors are determined, and to explore the factor structure of self-regulatory driving behaviors in Turkish sample. 120 old and 138 young, a total of 258 active drivers participated to the study. The age range for old driver sample was determined as 60-75 while young drivers' age range was 21-30. In order to investigate the factor structure of the Advanced Decisions and Patterns of Travel Scale (ADDAPT) (Molnar et al., 2013), it was adapted to Turkish and shortened. The shortened version of the questionnaire includes 'Life-Goal', 'Strategical' and 'Tactical' level items except for the motivational questions related to these decisions. The findings of this study show that the life-goal level items were dropped for both older and younger driver sample. For both age groups the strategic and tactical decisions were clearly separated from each other and found as two different factors. The separation of strategic and tactical self-regulatory driving behaviors for two different age groups may prove the different behavioral mechanism of strategic and tactical decisions. At the same time the content and item differences for both age groups support the idea that the behavioral mechanism for old and young drivers' self-regulatory decisions may be different. Lastly, the findings of this study also show the importance and prevalence of self-regulatory driving behaviors not only for older drivers but also for younger drivers as well.

Keywords: older drivers, young drivers, strategical self-regulation, tactical self-regulation, driver behaviors

* İletişim / Contact: Derya Azık, Psikoloji Bölümü Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Oda No: B122, Çankaya, Ankara Türkiye.
Eposta / Email: derya.azik@metu.edu.tr

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 13.08.2017, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 25.01.2018

Alıntı / Citation: Azık, D. ve Özkan, T. (2018). Türkiye örnekleminde yaşlı ve genç sürücüler için öz-düzenleyici davranışların taktiksel ve stratejik dağılımı. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 14-35.

Türkiye Örneğinde Yaşlı ve Genç Sürücüler için Öz-Düzenleyici Davranışların Taktiksel ve Stratejik Dağılımı

Trafik kazaları, küresel olarak başlıca ölüm sebeplerinden biridir. Her yıl ortalama bir milyondan fazla insan trafik kazaları nedeniyle hayatını kaybetmektedir. Bu rakamın 2020 yılında 2 milyonu geçmesi beklenmektedir (Evans, 2004; Dünya Sağlık Örgütü [DSÖ], 2013). Ayrıca kısa bir süre içinde acil bir önlem planı yapılmaz ise trafik kazalarının dünyadaki ölüm sebepleri sıralamasında 9. sıradan 5. sıraya yükselme ihtimali mevcuttur (DSÖ, 2013).

Küresel veriler daha ayrıntılı incelendiğinde örneğin 2007 ve 2010 yılları arasında ölüm oranlarında ciddi bir artış gözlemlenmemiştir. Bunun başlıca sebeplerinden bir tanesi ülkeler arasında verileri kaydetme farklılıklarının olması olarak rapor edilmektedir. Bunun yanında ölüm oranları kontrol altında alındığında bile yaralanma oranları bir hayli dramatik ve ekonomik kayıplar bir hayli fazladır. Özellikle gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkeler olarak sınıflandırılan bölgelerde trafik kazaları oranı hala günden güne artmaktadır (DSÖ, 2013).

Türkiye verileri, yukarıda bahsedilen dünya çapındaki kaza verileri ile benzerlik göstermektedir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2003'ten bu yana trafik kazalarına bağlı ölüm sayılarında çok fazla değişiklik gözlemlenmese de, kaza oranları 2 katına çıkmış ve yaralanma oranlarında ciddi artışlar olmuştur (TÜİK, 2013).

Trafik kazalarını önlemek amacıyla acil bir önlem planını yürürlüğe koymadan önce, kazaya sebep olan özellikli faktörlerin ve özellikli yol kullanıcılarının belirlenmesi kritik önem taşıyan adımlardan biridir. Kaza oranları ile ilgili ülkeler arası raporlama farklılıkları olsa da, bazı sürücü gruplarının kazalara daha çok karıştığı gerçeği bütün dünyada kabul edilmiş bir gerçektir. Bu sebeple bu riskli grupları incelemek önlem planı oluşturmak için yararlı olabilir.

Demografik faktörler incelendiğinde, literatürde genel olarak yaşlı ve genç sürücülerin kazaya karışma oranlarının fazla olduğu bilinmektedir (Porter, 2011; Ryan, Legge ve Rosman, 1998). Kazaya karışmanın yanı sıra, bu iki riskli grup kazaya sebebiyet verme konusunda da ilk iki sıradalardır (Williams ve Shabanova, 2003). Bunların yanında dünyanın yaşlandığı gerçeği ve trafik kazası sebebiyle meydana gelen genç ölümlerin artması, potansiyel tehlikelerin kontrol altına alınması gerekliliğini artırmaktadır (Birleşmiş Milletler, 2009; Elvik, 2010).

Yaşlı sürücüler, araba kullandıkları kilometre başına en yüksek kaza oranına sahip gruptur, bunun yanında kaza sonucunda ağır yaralanmalar da en çok bu grupta görülmektedir (Hakamies-Blomqvist, Wiklund ve Henrikson, 2005). Yaralanmaların ciddi olması yaşa bağlı hassaslıktan ileri gelmektedir. Buna ek olarak kazalar genellikle yaşlanmaya bağlı görsel, bilişsel ve fiziksel problemlere atfedilmektedir. Bilindiği üzere yaş arttıkça, bireylerin yetilerinde ve sağlıklarında kötüleşmeler başlamaktadır ve yaşa bağlı bu özellikler kişilerin araba kullanma yetilerini de olumsuz yönde etkilemektedir (Carter, 2006; Freund ve Smith, 2011; Shanmugaratman, Kass ve Arruda, 2010).

Genç sürücüler ise diğer sürücü yaş gruplarından 5-10 kata kadar fazla kazaya karışmaktadırlar (Elvik, 2010; İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı [OECD], 2006). Ayrıca araç kullanmayı yeni öğrendikleri ve tam olarak zihinsel ve bedensel olarak olgunlaşamadıkları için araç kullanmak için kritik önem taşıyan üst düzey bilişsel yetilere henüz tam olarak sahip değildir (Deery, 1999). Bunların yanında psiko-sosyal ve davranış gelişim aşamaları nedeniyle çok fazla riskli davranış içinde bulunmaktadırlar (Keating ve Halpern-Felsher, 2008; Lam, 2003; Williams, 2003).

Yukarıdaki veriler göz önüne alındığında yaşlı ve genç sürücülerin özellikleri ve kazaya karışma sebepleri açısından farklı oldukları gözlemlenmektedir. Bu sebeple bu özellikli grupları trafik güvenliklerini sağlayabilmek adına ayrıntılı bir bakış açısı ile incelemek faydalı olabilir.

1.1. Yaşlı Sürücülerin Kaza Risklerini Arttıran Genel Faktörler

Güvenli araç kullanmak için yoldan gelen bilgileri doğru bir şekilde algılamak ve anlamlandırmak kritik önem taşımaktadır. Ancak, daha önce de belirtildiği gibi yaş arttıkça, güvenli araç kullanma için kritik öneme sahip bazı yetilerde azalmalar gözlemlenmektedir ve bunların başında fiziksel, görsel ve bilişsel yetiler gelmektedir (Eby, Trombley, Molnar, ve Shope, 1998; Owsley, 2004). Örneğin, fiziksel yetilerde problemleri olan yaşlılar aracı şeritte tutma, vites değiştirme ve freni kontrol etme gibi kritik davranışlarda zorlanmaktadır (Owsley, 2004; Shanmugratnam, Kass ve Arruda, 2010). Bunun yanında, görme yetisi araç kullanmanın temelini oluşturduğu için en ufak bir görme problemi bile çeşitli yol koşullarında araç kullanmayı imkansız hale getirebilmektedir (Ball ve ark., 1993; Owsley ve ark., 1998). Bunlara ek olarak, bilişsel olarak problem yaşayan yaşlıların kazaya karışma oranları diğer yaşlılarına göre daha fazladır. Bu yaşlılar çevreden gelen bilgileri doğru anlamlandırma ve bunlara uygun doğru karar ve tepki verebilmekte problemler yaşamaktadırlar (Shinar, 2007; Stutts, Stewart ve Martell, 1998). Yaşa bağlı yetilerde azalma, kişilerin araç kullanma yetilerini de negatif etkilemektedir. Bu nedenle yaşlı sürücülerin karıştığı kaza türleri diğer yol sürücülerinden farklılaşabilmektedir (Hakamies-Blomqvist, 2004). Yaşa bağlı bu özelliklerin hepsi sağlık durumuna bağlı faktörler olarak adlandırılabilir.

Her ne kadar bireysel farklılıklar ve yaşa bağlı kötüleşmenin seyri her yaşlıda farklı olsa da, güvenli araç kullanmaları için farkındalıkları önem taşımaktadır. Yetilerde ve araç kullanma performansındaki kötüleşme fark edildiğinde yaşlıların bu duruma göre kendilerini adapte ettikleri bilinmektedir. Bu nedenle beceri değerlendirmeleri kritik önem taşımaktadır (Horswill ve ark., 2013). Gerçekçi beceri değerlendirmelerinin yanı sıra, gerçekçi özgüven de trafik güvenlikleri ve farkındalıkları için önemli bir kavramdır. Çalışmalar, araç kullanma yeti değerlendirmesinin gerçekçi olmadığı durumlarda ve gerçekçi olmayan özgüven seviyesine sahip olduğunda, özellikle yaşlı sürücülerin daha çok kazaya karıştıklarını ortaya koymaktadır (Wood, Lacherez ve Anstey, 2013). Özetle yeti farkındalığı ve özgüven faktörleri de yaşlıların kazaya karışmalarını etkileyen kritik faktörler olarak adlandırılabilir.

1.2. Genç Sürücülerin Kaza Risklerini Arttıran Genel Faktörler

Literatürde genç sürücülerin kazaya neden olan özellikleri genel olarak iki başlık altında toplanmaktadır. Bunların ilki yaşa bağlı faktörlerdir. Gelişimin tamamlanmamış olması, ve riskli davranışları tercih etme bu faktörün örnekleri olabilir. Genç sürücülerde bazı yetilerin henüz olgunlaşmaması, beyin gelişimlerinin henüz tamamlanmamış olmasıyla alakalandırılmaktadır ve bu beyin gelişiminin 25 yaşına kadar sürdüğü bilinmektedir (Glendon, 2011; Huang, ve Winston, 2011). Örneğin dürtüsel davranışları ve bu davranışlarının sonuçlarını gerçekçi olarak değerlendirememeleri, düzgün bir şekilde sürüş planı yapamamaları, olgunlaşmamış beyin fonksiyonlarıyla alakalıdır (Steinberg, 2005; Paus, 2005). Bilişsel olgunlaşmamanın yanında, genç sürücüler sosyal ve davranışsal açıdan da hala gelişmektedirler. Kim olduğunu anlamaya çalışma, kabiliyetlerini keşfetme; sınırları test etme isteği doğurmaktadır ve bu istek diğer alanlarda olduğu gibi trafikte de problemlere ve riskli davranışlara sebebiyet vermektedir (Keatig ve Halpern-Felsher, 2008; Lam, 2003; Shope ve Bingham, 2008; Williams, 2003).

Yaşa bağlı faktörler dışında, genç sürücüler için deneyimsizlik de kazaya sebebiyet veren önemli faktörlerden biridir (Shinar, 2007). Temel araç kullanma yetilerinin kolayca öğrenildiği bilirse de güvenli araç kullanmak için gerekli olan üst düzey algısal ve bilişsel yetiler sadece deneyimle gelişmektedir (Derry, 1999; Huang ve Winston, 2011). Yaşlı sürücülerde olduğu gibi bu yetiler kadar yetilerin farkında olmak kritik önem taşımaktadır, çünkü eğer kişi eksikliklerinin farkındaysa bunları telafi edebilecek yöntemleri uygulayabilir (Hatakka ve ark.,

2002). Bunların yanında gençleri riskli davranışlara iten bir başka önemli sebep de aşırı özgüvendir. Gerçekçi olmayan özgüven gerçekçi olmayan risk algısını tetikler ve bu risk algısı genç sürücüler için kazaya sebebiyet veren en önemli etmenlerden biridir (Gregersen, 1996). Yaşlı sürücülerde olduğu gibi genç sürücülerde de bu genel faktörlerin hepsi, yaşlarının özelliğini yansıtmaktadır ve kaza yapmayla dolaylı yoldan ilintili faktörlerdir.

1.3. Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar

Her ne kadar yaşlı ve genç sürücüler için güvenli araç kullanma becerilerini olumsuz yönde etkileyen faktörler bulunsa da, sürücülerin bu durumu telafi etmek için bazı davranışlarda bulunduğu göze çarpmaktadır. Bu davranışlar kişilerin kendi kendilerine uygulayabilecekleri önlemler olarak nitelendirilebilir. Literatür özellikle yaşlı sürücü grubu incelendiğinde sürücülerin kötüleşmiş becerilerini telafi etmek adına kullandıkları bir faktör olabileceğini ortaya koymaktadır. Bu faktör öz-düzenleyici trafik davranışları olarak adlandırılmaktadır (Baldock ve ark., 2006; Charlto ve ark., 2003; Devlin, ve McGilivray, 2013).

Öz-düzenleyici davranışlar, bireyin kendini güvenli veya rahat hissetmediği durumlarda, o durumdan kaçınması ya da davranışlarını bu duruma göre uyarlaması olarak tanımlanmaktadır. Buna ek olarak bu davranışlar yaşlı sürücüler ile ilgili literatürde yaşa bağlı kabiliyet azalmalarını kontrol altında tutmak için uygulanan bir baş etme yöntemi olarak da işlenmektedir (Molnar ve Eby, 2009). Yaşa bağlı kabiliyet ve özgüven azalması olduğu durumlarda kritik olan, kişilerin farkındalıklarıdır. Bu farkındalığın öz-düzenleyici davranışları tetiklediği ve böylelikle hem güvenli sürüşün arttığına hem de sürücü olarak hareketlilik süresinin uzadığına dair bulgular mevcuttur. Bu sebepler ile öz-düzenleyici davranışlar yol güvenliğini arttırmak açısından kişilerin kendilerinin uygulayabilecekleri stratejiler arasındadır (Gwyther ve Holland, 2012; Molnar, Eby, 2009; Kartje ve Louis, 2010).

Öz-düzenleyici davranışlar daha çok yaşlı sürücüler tarafından tercih edilmesine rağmen, son yıllarda yapılan çalışmalar bu davranışların gençler tarafından da kullanıldığını ortaya koymaktadır (Naumann, Dellinger ve Kresnow, 2011). Her ne kadar genç sürücüler ve öz-düzenleyici davranışlar ile ilgili çok fazla çalışma yapılmamış olsa da yapılan az sayıda çalışmanın hepsi bu yaş grubunun öz-düzenleyici davranışları tercih ettiği yönündedir (Naumann, Dellinger ve Kresnow, 2011). Bu stratejiler sayesinde yaşa ve deneyimsizliğe bağlı risk içeren faktörler, farkındalığı olan genç sürücüler tarafından öz-düzenleyici davranışlar ile kontrol altında tutulabilir.

Bu bağlamda genel grup özellikleri ve kazayla doğrudan ilişkili olan faktörlerin arasında bu stratejilerin yaşlı ve genç sürücüler için araştırılması trafik güvenliğini sağlamak açısından faydalı olabilir. Öz-düzenleyici davranışları kullananların özelliklerini anlamının yanı sıra, öz-düzenleyici davranışların mekanizmasını anlamak, farklı sürücü gruplarının hangi davranışları tercih ettiğini incelemek trafik güvenliğinin ülke bazında desteklemesini sağlamak için önemlidir.

1.3.1. Trafikte öz-düzenleyici davranışların çeşitleri.

Trafikteki öz-düzenleyici davranışlar, üç başlık altında incelenebilir. Bunlardan ilk ikisi stratejik ve taktiksel öz-düzenleyici davranışlar olup, Michon'ın (1985) hiyerarşisinden Molnar tarafından uyarlanmıştır (2013). Bu hiyerarşiyi Michon sürücülerin problem çözme aşamalarını modelleyebilmek amacıyla oluşturmuştur ve 3 ana seviyeden oluşmaktadır. Bunlar, stratejik, taktiksel ve operasyonel seviyelerdir. Stratejik ve taktiksel seviye öz-düzenleyici davranış mekanizmasını anlamlandırmak açısından yararlı olsa da operasyonel seviye otomatik ve bilinçsiz kararları kapsadığından, Molnar sadece ilk iki faktörü öz-düzenleyici davranışlar ile bağdaştırmıştır (Michon, 1985; Molnar, 2013).

Öz-düzenleyici davranışlar sistemi stratejik seviye kararları ile başlar. Stratejik öz-düzenleyici davranışlar üst seviye kararları, planları ve stratejileri barındırır ve kişi araç kullanmaya başlamadan önce alınan kararları kapsar (Shinar, 2007). Yolculuk planı, rota seçimi, yolculuğun kazançları ve kayıpları gibi yolculuk öncesi planları içermektedir. Bunların yanında araç kullanmaya devam etme, alternatif olarak otobüs ya da tren gibi toplu taşıma araçlarını kullanma, seyahati erteleme, seyahatin gününe ve saatine karar verme ya da emniyet kemeri kullanma gibi davranışlar stratejik kararlara verilebilecek örneklerdendir (Michon, 1985; Shinar 2007; Smiley, 2004).

Stratejik seviye kararları verildikten sonra, taktiksel öz-düzenleyici davranışlar başlar. Taktiksel öz-düzenleyici davranışlar ise sürüş esnasında o anki etkilere göre şekillenen kararlardır ve sürücünün yapacağı manevraları içerir (Molnar, 2013). Araç kullanırken potansiyel engellerden kaçınma, hız ayarlaması, takip mesafesi, araç içi dikkat dağıtıcılardan kaçınma gibi davranışlar bu faktöre aittir.

Öz-düzenleyici davranışların incelendiği son seviye ise hayat amacı faktörü olup Keskinen'in modelinden (2011), Eby ve arkadaşları tarafından uyarlanmıştır (2009). Keskinen'in hiyerarşik modelinde sürücülerin kalıcı özelliklerinin de trafiğe yansıdığı öngörülmektedir. Bu nedenle hayat amacı isminde, kişilerin hayatları ve gelecekleri adına aldığı kararları içeren ve en üst seviye kararları içeren bir faktörün daha eklenmesini gerekli bulunmaktadır (Keskinen ve Hernetkoski, 2011). Hayat amacı kararları kişinin genel seçimlerinin, motivasyonlarının ve inançlarının trafik ortamına yansımaları ve bu kişisel özelliklerin trafikte yönlendirdiği kararlardır denebilir. Bu ekseninde trafikte hayat amacına bağlı öz-düzenleyici davranışlar yeni bir yere taşınmak ve kullanılan aracı yenilemek şeklinde örneklendirilebilir (Molnar ve ark., 2009; Molnar, 2013).

1.3.2. Yaşlı ve genç sürücülerde öz-düzenleyici davranış seçimi.

Öz-düzenleyici davranış çalışmalarının çoğu yaşlı sürücü örneklemini tercih ettiği için literatür bulguları genel olarak bu yaş grubu kararları üstünedir. Yapılan çalışma sonuçları yaşlı sürücüler öz-düzenleyici davranışları genelde yağışlı, gece, yoğun trafik durumlarında tercih etmekte ve örneğin böyle koşullarda trafiğe çıkmak istememektedirler şeklindedir. (Ball ve ark., 1998). Buna benzer bir şekilde başka bir çalışmada ıslak yollarda özellikle geceleri yolculuk yapmak istememekte ve paralel park etmeden özellikle kaçınmaktadırlar (Baldock ve ark., 2006; Charlton ve ark., 2006). Bu sayılan davranışlar genel olarak sürüş öncesi ile alakalı kararları içerdiğinden yaşlıların aldığı genel stratejik kararlar olarak adlandırılabilir. Araç içinde cep telefonu ile görüşmekten kaçınma, harita okumaktan ve kişisel bakım yapmaktan kaçınmaktadırlar (Molnar ve ark., 2013). Ek olarak yaşlı kadın sürücülerin yaşlı erkek sürücülerden daha çok öz-düzenleyici davranış yatkınlığı olduğu araştırmalar sonucunda bulunmuştur (Charlton ve ark., 2006).

Öz-düzenleyici davranışlar ve genç sürücüler ile ilgili çok fazla araştırma olmamasına rağmen yapılan araştırmalar özellikle 18-25 yaş arası genç erkek sürücülerin kötü hava koşullarında ve yoğun trafikte araç kullanmak istemediklerini ortaya koymaktadır. Bunların yanında genç kadın sürücülerin ise şerit değiştirme, sağa dönüş ve otobanda araç kullanma gibi durumlardan kaçındıkları bilinmektedir (Naumann, Dellinger ve Kresnow, 2011). Yaşlı sürücülerde olduğu gibi genç sürücülerde de kadınların daha fazla öz-düzenleyici davranış sergilediği bulunmuştur (Gwther ve Holland, 2012)

Hem yaşlı hem genç örnekleminde kadın sürücüler ile ilgili daha fazla öz-düzenleyici davranışlar sergilediklerine dair bulgular olsa da özellikle kadınların 65 yaş sonrasında genelde araç kullanmayı bıraktıklarını ortaya koyan çalışmalar mevcuttur (Ragland, Satariano, & MacLeod, 2004; Vance ve ark., 2006). Bu sebepten özellikle yaşlı sürücü grubu için öz-

düzenleyici davranış araştırmalarının kadınlar üstünde yapılması zordur ve daha fazla çalışmaya ihtiyaç vardır (Gwyther ve Holland, 2012; Vance ve ark., 2006). Bunların yanında genç kadın sürücü mekanizmasını özellikle inceleyen araştırmaların yapılması bu bulguları desteklemek için gerekmektedir.

Yukarıda bahsedilen bulgular genelde Amerika ve Avrupa kaynaklı çalışmalar olduğu için bu bulgular öz-düzenleyici davranışların genelde batı dünyasındaki uygulamaları olarak adlandırılabilir. Bu bakış açısıyla, ülkemizde trafik güvenliğini destekleyebilmek adına özellikle yaşlı ve genç sürücülerin kendi kendilerine alabilecekleri önlemleri araştırma düşüncesi ile Türkiye örneklemini öz-düzenleyici davranış dağılımını araştırmak anlamlı getiriler sağlayabilir.

Bu çalışmanın genel amacı stratejik, taktiksel ve hayata bağlı faktörlerin Türkiye örneklemindeki dağılımının ve içeriklerinin incelenmesidir. Bu amaçla orijinali İngilizce olan Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi (TÖDDA) (Advanced Driving Decisions and Patterns of Travel Scale [ADDAPT]), Türkçe'ye çevrilip, Türkiye örneklemini için adapte edilecek ve faktör dağılımı Türkiye örneklemini için incelenecektir. Türkiye örnekleminde faktör dağılımı incelenirken yaşlı ve genç sürücüler iki ayrı grup halinde incelenecek böylece daha önce bu ölçekte faktör dağılımı incelenmeyen genç sürücü grubu örneklemini ilk kez incelenmiş olacaktır. Bunun yanında orijinal çalışmada test edilen yaşlı sürücü grubu için olan faktör yapısı Türkiye örneklemini için test edilmiş olacaktır.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Çalışmaya toplam 258 aktif erkek sürücü katılmıştır. Bunların 120'si yaşlı sürücüken 138'i genç sürücüdür. Veriler Ankara, İstanbul, İzmir ve Balıkesir şehirlerinden toplanmıştır. Yaşlı sürücülerin yaş aralığı 60-75 olarak belirlenirken (*Ort.* = 65.30, *SS* = 4.70), sürücülük deneyimleri 8 ila 57 yıl aralığındadır (*Ort.* = 33.68, *SS* = 9.14). Genç sürücüler için ise en az 3 yıldır ehliyet sahibi olup, en az 3000 kilometre araç kullanmış olma şartı konulduğu için yaş aralığı 21-30 ile sınırlandırılmıştır ve katılımcı yaş ortalaması 24.52 olarak bulunmuştur (*SS* = 2.42). Ek olarak genç sürücülerin ortalama araç kullanma deneyimleri 5.41 yıl olarak hesaplanmıştır (*SS* = 2.12).

Yaşlı sürücüler için 75 yaş sınırının konulma sebebi, yapılan çalışmalarda özellikle 75 yaşından sonra bilişsel kabiliyetlerde azalmanın etkili olması ve bu etkinin bir ölçüye kadar kontrol edilmesinin istenmesidir (Lopez ve ark., 2003). Genç sürücüler için 3 yıl şartının koyulma amacı ise bilişsel kaynak kullanım gelişiminin tamamlanması gerekliliğidir. Bilişsel kaynak kullanımı ancak 2 sene araç kullanıldıktan sonra sorunsuz bir şekilde işlemektedir ve öz-düzenleyici davranışlar ancak bu vakitten sonra planlanabilmektedir (Vance ve ark., 2006; Gwyther ve Holand, 2012).

2.2. Veri Toplama Araçları

2.2.1. Demografik bilgiler.

Demografik Bilgiler Formu aracılığı ile katılımcıların yaşı, eğitim seviyeleri, ikametgâh yeri, kullanılan araç tipi, sürücü ehliyeti yılı, geçen yıl kat edilen kilometre miktarı, son 3 yıl kaza oranı gibi bilgiler elde edilmiştir.

2.2.2. Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi (TÖDDA).

Öz-düzenleyici davranışları araştırmak için tasarlanan bu anket 2009 yılında Molnar, Eby, Roberts, Louis ve Langford tarafından geliştirilmiştir. Orijinal çalışmada anket bilgisayar ortamında uygulanırken, bu çalışma için anket kağıt kalem versiyonuna dönüştürülmüştür. Ölçeğin özgün hali ‘Hayat Amacı’, ‘Stratejik’ ve ‘Taktiksel’ seviye maddelerini içerirken, bu kararlar ile ilgili motivasyonları araştıran soruları da içermektedir. Ölçek, bu çalışma kapsamında olmayan motivasyonlar ile ilgili olan ayrıntı sorulardan arındırılmış, adapte edilmiştir ve motivasyon soruları faktör dağılımı inceleneceği için çıkarılmıştır. Esas çalışmada olduğu gibi stratejik, taktiksel ve hayat amacına bağlı faktörlerin içerdiği maddeler kullanılmış olup, operasyonel seviye bu ankete eklenmemiştir. Operasyonel seviye otomatik davranışları içerdiği için ve otomatik davranışlar önceden verilen kararlar ile düzenlenemeyeceği için bu seviye ile ilgili maddeler orijinal çalışmada olduğu gibi öz-düzenleyici davranış ekseninde olmadığı için bu çalışmada da işlenmemiştir (Molnar, 2013).

Öz-düzenleyici davranışlar, ‘ADDAPT’ ölçeğinin 25 maddeden oluşan adapte edilmiş ve kısaltılmış versiyonu ile araştırılmıştır (bkz. Ek 1). Anketin Türkçe formuna, ankete Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi (TÖDDA) ismi verilmiştir. Esas çalışmada anket 3 ana faktörden oluşmaktadır bunlar hayat amacına bağlı kararları içeren davranışlar, stratejik kararları içeren davranışlar ve taktiksel kararları içeren davranışlardır. Anket içeriğinde 3 adet hayat amaçlarını kapsayan öz-düzenleyici karar maddesi vardır ve bu maddeler yeni bir yere taşınmak, yeni bir araç almak ve yeni bir egzersiz programına başlamak gibi konuları içermektedir. Bunların yanında 15 adet üst seviye kararları içeren stratejik seviye maddesi – gece, kötü havalarda, yoğun yollarda, tanıdık olmayan yerlerde, yalnız, kötü havalarda gece, otoyolda, korunmasız sağ dönüşlerde, geri geri araç kullanmaktan kaçınma, seyahat planı yapma, birden fazla seyahati birleştirme ile alakalı maddeler- bulunmaktadır. Son olarak ölçekte 7 adet taktiksel seviye maddesi vardır ve içerikleri araç içi dikkat dağıtan ekipmanlardan kaçınma, araç içinde yolcularla konuşmaktan kaçınma, radyo kanalı değiştirmekten kaçınma, araç kullanırken yemek yemekten, haritaya bakmaktan, cep telefonu ile görüşmekten ve kişisel bakım yapmaktan kaçınma şeklindedir. (Molnar, 2013).

2.3. İşlem

Verilerin toplanmasından önce ODTÜ İnsan Araştırmaları Etik Kurulundan (İAEK) gerekli izinler alınmıştır. Katılımcılar çalışmaya gönüllülük esas alınarak dâhil edilmiş ve çalışmadan önce çalışmanın amacı ve içeriği hakkında bilgilendirilmişlerdir. Uygulanan anket demografik bilgileri ve öz-düzenleyici davranışları içermektedir. Katılımcı sayısı Güç Analizine göre belirlenmiş olup en düşük rakam genç ve yaşlı sürücüler için 89 olarak belirlenmiştir (G*Power Statistical Software- Faul, Erdfelder, Buncher ve Lang, 2009). Yaşlı sürücü verileri İzmir, İstanbul ve Balıkesir’den kartopu tekniği ile elde edilirken, genç sürücü verisi Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kampüsü ve internet üzerinde toplanmıştır. Yaşlı sürücüler için anketlerin geri dönüş oranı %60 olarak belirlenirken, genç sürücüler için %49.28 oranındadır.

3. Bulgular

Temel analizlere geçilmeden önce veriler gözden geçirilmiş ve sadece bir tane yaşlı sürücü verisi uç değer olarak değerlendirilip analize dahil edilmemiştir ($\chi^2 > 25.18$, $p < .005$). Ana analizlere 119 yaşlı sürücü ve 138 genç sürücü ile devam edilmiştir. Bu aşamadan sonra, önce katılımcıların demografik özellikleri araştırılmış ondan sonra da TÖDDA’nın Türkiye örnekleminde yaşlı ve genç sürücüler için dağılımı incelenmiştir.

3.1. Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi Faktör Yapısı

Çalışma kapsamında Türkiye’deki yaşlı örnekleme için faktör analizi yapılırken aynı zamanda daha önce test edilmemiş olan genç sürücü örnekleminin faktör yapısı da araştırılmıştır. Böylelikle hem Türkiye’deki yaşlı sürücülerin öz-düzenleyici davranış karar dağılımları test edilmiş olup hem de genç sürücüler için kararların nasıl ayrıştığı ve hangi faktörlere hangi maddelerin yüklendiği test edilmiştir. Bunlara ek olarak iki grup arasındaki faktörler arası içerik farkları incelenmiştir.

Yaşlı Sürücüler:

119 yaşlı sürücü öz-düzenleyici davranış alt boyutlarının analizi için principal axis factoring analizi (PAF) (Temel Eksen Faktörleşmesi Analizi) promax dönüşümü ile uygulanmış ve toplamda 9 faktör bulunmuştur. Seçkisiz başlangıç özdeğerler Paralel Analiz (PA)[†] sonuçları ile karşılaştırılmıştır. PA sonuçları faktör ayrışmasını 2 olarak önermiştir. Özdeğer verileri de 2 faktör önerirken, scree plot 3 faktör önermiştir. Bu ilk verilerden sonra promax dönüşümü ile yapılan PAF en uygun sonucu elde etmek için 2 faktör dağılımına ve 3 faktör dağılımına zorlayarak tekrar uygulanmış. İki-faktör dağılım sonuçlarına göre varyansın %19.53’ü; 3-faktör dağılımına göre varyansın %23.17’si açıklanmıştır. Bu ilk değerlerden sonra içerik ve dağılımlar değerlendirilmiştir ve bu çerçevede ilk olarak 3 faktör dağılımı incelenmiştir. Alt değer yüklenmesi olan 7 madde (.30 altı) ve çapraz yüklenen 1 madde düşürüldükten sonra 17 madde için içerik incelemesine başlanmıştır. 3 faktör dağılımına göre Türkiye’deki yaşlı sürücülerin stratejik kararları 2 faktöre ayrılmış gibi görülürken, taktiksel kararlar tek madde olarak gruplanmıştır. İçeriksel olarak çok fazla ayrışma olmaması sebebiyle bütün analiz 2 faktöre zorlayarak tekrar yapılmıştır (bkz. Tablo 1).

İki faktör testi, içerik olarak daha anlamlı sonuçlar vermiştir ve bir önceki analizdeki gibi .30 değeri ve altı yüklenmeler ile çapraz yüklenen maddeler düşürülmüştür (bu maddeler için bkz. Tablo 3).

Düşük değer nedeniyle düşürülen maddelerden sonra geriye 13 madde kalmıştır. İlk faktör 8 stratejik karardan ve 1 taktiksel karardan (Kendi aracınız ve takip ettiğiniz araç arasındaki mesafe şu an, geçmişte bıraktığınız mesafeden daha fazla mı?) oluşmaktadır. Bu sebeple ilk faktöre içeriğine uygun olarak stratejik seviye adı verilmiştir. Bu ilk faktörün Cronbach’s alpha değeri .79 iken açıkladığı varyans da %14.05 olarak bulunmuştur. İkinci faktör ise 4 taktiksel seviye karardan oluştuğu için bu seviyeye de taktiksel kararlar seviyesi ismi verilmiştir. Bu faktör için açıklanan varyans %5.48 olarak bulunurken, Cronbach’s alpha değeri ise .56’dır.

Genç Sürücüler:

Yaşlı sürücü örnekleminde olduğu gibi genç sürücü örnekleminde de analizler 25 madde için promax dönüşümlü PAF ile uygulanmıştır. Kaiser Criterion sonuçlarına göre toplamda 9 faktörün %43.04’lük bir varyans açıkladığı görülmüştür, ancak öz değerleri ve scree plot sonuçları dağılımı 3 faktör önermiştir. Bu aşamadan sonra faktör sayısı 3’e zorlanarak PAF tekrar uygulanmış ve %24.36’lık bir varyans 3 faktör dağılımı ile açıklanmıştır. Bu aşamadan sonra

Paralel Analiz (PA) ile bu faktör sayısı tekrar test edilmiş ve genç sürücüler için PA sonuçları da 3 faktörü önermiştir. Yüklenme değerinin (.30) altında olduğu için ya da faktörlere çapraz yüklendiği için düşürülen maddelerden sonra 15 madde ile analizler devam etmiştir ve içerik ve güvenilirlik incelemesi yapılmıştır. İlk faktör orijinal ankette genellikle taktiksel seviye

[†] (Paralel Analiz (PA) Lautensclager tarafından 1989 yılında geliştirilmiştir: Bu çalışmada bu analiz RanEigen isimli bilgisayar programı tarafından test edilmiştir.)

kararları olarak adlandırılan maddelerden oluşmuştur. İçeriksel olarak anlamlı bir ayrışma gözlemlenmediği için, içerik ve güvenilirlik incelemesi yapıldığında, genç sürücülerde de yaşlı sürücülerde olduğu gibi 2 faktörden oluşacak faktör dağılımının içerik ve faktör ayrışması olarak daha uygun olacağına karar verilmiş ve tüm analiz 2 faktöre zorlayarak tekrar yapılmıştır (bkz. Tablo 2). Bu analiz sonuçlarına göre çapraz yüklenen maddeler bulunmamıştır. Bunların yanında düşük yüklenme sebebiyle düşen 9 adet madde bulunmaktadır (bkz. Tablo 3, bkz. Tablo 4). Kalan maddeler ile faktör gruplanması yaşlı sürücü örnekleminde olduğu gibi taktiksel ve stratejik seviye şeklinde olmuştur. İlk faktör taktiksel seviye kararlarını içermektedir ve 6 taktiksel seviye kararı ve 3 stratejik seviye kararı içermektedir. Bu faktörün Cronbach's alpha değeri .73 olup açıkladığı varyans %13.59'tur.. İkinci faktör 5 adet stratejik karardan oluşmaktadır. Bu faktörün Cronbach's alpha değeri .76 olup açıkladığı varyans ise %6.59'dur.

Tablo 1. Türkiye yaşlı sürücü örneklemini 25 maddelik Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi için promax dönüşümü ile yapılan PAF analizi faktör dağılımları (N = 119)

Maddeler	Faktör 1 Taktiksel Seviye	Faktör 2 Stratejik Seviye
8-Trafiğin yoğun olduğu ortamlarda araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.77	
12-Trafiğin yoğun olduğu saatlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.69	
7-Kötü hava koşullarında araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.67	
11-Hava koşullarının kötü olduğu gecelerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.63	
5-Gece araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.61	
9-Bilmediğiniz yerlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.52	
10-Yalnızken araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	.39	
25-Size yol göstermede yardımcı olması için yanınıza yolcu alır mısınız?	.35	
24-Kendi aracınız ve takip ettiğiniz araç arasındaki mesafe şu an, geçmişte bıraktığınız mesafeden daha fazla mı?	.31	
16-Araç kullanırken yemek yemekten kaçınır mısınız?		.67
15-Araç kullanırken yolcularla sohbet etmekten kaçınır mısınız?		.57
19-Araç kullanırken cep telefonuyla konuşmaktan kaçınır mısınız?		.55
18-Araç kullanırken radyo kanalını değiştirmekten kaçınır mısınız?	.37	
Öz Değerler	3.51	1.37
Açıklanan varyans yüzdesi	% 14.05	% 5.48
Güvenilirlik	.79	.56

Not. < .3 altı olan faktör yükleri elenmiştir.

Tablo 2. Türkiye genç sürücü örnekleme 25 maddelik Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi için promax dönüşümü ile yapılan PAF analizi faktör dağılımları (N = 138)

Maddeler	Faktör 1 Taktiksel Seviye	Faktör 2 Stratejik Seviye
19-Araç kullanırken cep telefonu ile konuşmaktan kaçınır mısınız?	.69	
16-Araç kullanırken yemek yemekten kaçınır mısınız?	.64	
18-Araç kullanırken radyo kanalını değiştirmekten kaçınır mısınız?	.53	
22-Genelde bir güzergâha alışmak için bir süre pratik yapar mısınız?	.47	
15-Araç kullanırken yolcularla sohbet etmekten kaçınır mısınız?	.44	
17-Araç kullanırken yol haritasına bakmaktan kaçınır mısınız?	.43	
6-Sağa dönüş yapmanın yasak olduğu bir kavşakta, akan trafikte sağa dönüş yapmaktan kaçınır mısınız?	.41	
20-Araç kullanırken kişisel bakım yapmaktan kaçınır mısınız? (Makyaj yapmak, tıraş olmak, vb.)	.40	
25-Size yol göstermede yardımcı olması için yanınıza yolcu alır mısınız?	.39	
8-Trafiğin yoğun olduğu ortamlarda araç kullanmaktan kaçınır mısınız?		.75
12-Trafiğin yoğun olduğu saatlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?		.64
9-Bilmediğiniz yerlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?		.57
11-Hava koşullarının kötü olduğu gecelerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?		.46
14-Geri geri araç kullanmaktan kaçınır mısınız?		.45
Öz Değerler	3.40	1.65
Açıklanan varyans yüzdesi	%13.59	%6.59
Güvenilirlik	.73	.76

Not. .< .3 altı olan faktör yükleri elenmiştir.

Tablo 3. Türkiye’deki Yaşlı ve Genç sürücü örneklemleri Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi faktör analizi sonucunda ortak düşen ve çapraz yüklenen maddeler

Yaşlı Sürücü Örneklemleri	Genç Sürücü Örneklemleri
Düşen ve Çapraz Yüklenen Ortak Maddeler:	
Orişinal Çalışmada* Tasarlandığı Faktör	
1-Geçtiğimiz 1 yıl içinde yeni bir yere taşındınız mı?	Hayat Amacı Seviyesi
2-Geçtiğimiz 1 yıl içinde herhangi bir düzenli egzersiz ya da spor aktivitesine başladınız mı?	Hayat Amacı Seviyesi
3-Geçtiğimiz 1 yıl içinde yeni bir araç satın aldınız mı?	Hayat Amacı Seviyesi
4-Geçtiğimiz 1 yıl içinde araç kullanma miktarınız azalttınız mı?	Stratejik Seviye
13-Otobanda araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye
21-Genelde seyahate çıkmadan bir süre önce seyahat planı yapar mısınız – güzergâhınızı yazmak buna dâhil?	Stratejik Seviye
23-Birkaç seyahatinizi birleştirip tek seyahat haline getirerek toplam yolculuğunuzu azaltır mısınız?	Stratejik Seviye

Not. * Molnar (2013).

Tablo 4. Türkiye’deki Yaşlı ve Genç sürücü örneklemleri Trafikte Öz-Düzenleyici Davranışlar Anketi faktör analizi sonucunda düşen ve çapraz yüklenen maddeler

Yaşlı Sürücü Örneklemleri	Düşen ve Çapraz Yüklenen Farklı Maddeler:		Genç Sürücü Örneklemleri
	Orijinal Çalışmada* Tasarlandığı Faktör		Orijinal Çalışmada Tasarlandığı Faktör
6-Sağa dönüş yapmanın yasak olduğu bir kavşakta, akan trafikte sağa dönüş yapmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye	5-Gece araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye
14-Geri geri araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye	7- Kötü hava koşullarında araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye
17-Araç kullanırken yol haritasına bakmaktan kaçınır mısınız?	Taktiksel Seviye	10-Yalnızken araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Stratejik Seviye
20-Araç kullanırken kişisel bakım yapmaktan kaçınır mısınız?	Taktiksel Seviye	24-Kendi aracınız ve takip ettiğiniz araç arasındaki mesafe şu an geçmişte bıraktığınız mesafeden fazla mı?	Taktiksel Seviye
22-Genelde bir güzergâha alışmak için bir süre pratik yapar mısınız?	Stratejik Seviye		

Not. * Molnar (2013).

4. Tartışma

Çalışmada çevirisi yapıp adapte edilmiş olan ‘TÖDDA’ ölçüm aracı yaşlı sürücüler için geliştirilmiş olup orijinal çalışmada faktör yapısı yaşlı sürücü grubu için test edilmiştir (Molnar ve ark., 2009). Bu çalışmada ise hem adaptasyonunu sağlamak hem de değişik yaş gruplarında işleyişini test edebilmek için yaşlı ve genç sürücüler için faktör analizleri ayrı ayrı 2 yaş grubu için yapılmıştır. Bunların yanında literatürde trafikte öz-düzenleyici davranışlar daha önce Türkiye örneğinde ve genç sürücülerde test edilmediği için, faktör yapısı, dağılımı ve içeriği Türkiye örnekleme için test edilmiş ve adaptasyon buna göre yapılmıştır. İlk olarak faktör yapısı yaşlı sürücü verisi için test edilmiştir. Sonuçlara göre maddeler 2 faktör altında toplanmıştır. Yaşlı sürücülerde olduğu gibi genç sürücülerde de maddeler stratejik ve taktiksel olarak 2 faktör altında toplanmıştır. Yaşlıların öz-düzenleyici davranışları genelde stratejik ağırlıkta iken gençlerin öz- düzenleyici davranışlarında taktiksel davranışların çokluğu göze çarpmaktadır.

Faktörlerin içeriklerine bakıldığında orijinal çalışmada olduğu gibi stratejik ve taktiksel kararların birbirlerinden ayrıldığı gözlemlenmiştir (Molnar, 2013). Bunlara ek olarak yine orijinal çalışmada olduğu gibi hayat amacına bağlı kararlar ile ilgili öz-düzenleyici davranışlar çok az sürücü tarafından rapor edilmiş ve bu sebepten hayat amacına bağlı olan seviye davranışları bu çalışmada gözlemlenmemiştir. Molnar ve arkadaşları kendi çalışmalarında bu faktörün bulunamama sebebini fonksiyonel olarak kendini eksik hisseden insanların böyle büyük hayat değişikliklerinden kaçınmaya yatkın olabilecekleri yönünde olmuştur (2013). Türkiye’deki yaşlı örnekleme için de aynı durum geçerli olabileceği gibi kültürel ve ekonomik sebepler de bu faktörün bulunamamasına neden olmuş olabilir. Örneğin her ne kadar modernleşme sürecinde çekirdek aileler geniş ailelerin yerini almış olsa da Türkiye’deki yaşlılar hala çocuklarına yakın muhitlerde ikamet etmektedirler (Aykan ve Wolf, 2000). Yeni bir araç alma, yeni bir eve taşınma ya da yeni bir egzersiz programına başlama, Türkiye örnekleme için hayat amacına bağlı kararları yansıtmıyor olabilir. Bu ve benzeri sebeplerden dolayı Türkiye’de yaşayan yaşlı sürücülerin ihtiyaçları ve beklentileri orijinal çalışmanın yapıldığı batılı ülkeler olarak adlandırabileceğimiz ülkelere daha farklı olabilir. Bu üst seviye kararlar için sonraki çalışmalarda maddelerin incelenmesi ve maddelerin ülkelere göre kültürel olarak adapte edilmiş bir şekilde araştırılması bu üst seviye öz-düzenleyici davranışların araştırılması için daha verimli olabilir. Yeni bir yere taşınma ve yeni bir araç alma gibi faktörler ise öz-düzenleyici davranışlardan ziyade bu davranışları tetikleyen kontrol değişkenleri olarak kullanılabilirler.

Genç sürücü faktör dağılımı yaşlı sürücüler ile benzerlik göstermektedir. Aslında bu benzerlik öz-düzenleyici davranışların Michon’nun hiyerarşik bakış açısının sadece yaşlılar için değil gençler için de geçerli stratejiler olabileceğine kanıt niteliğinde olabilir (1985). Bunların yanında yine yaşlı sürücülerle aynı eksende, hayat amacına bağlı kararları içeren faktör bulunamamıştır. Sadece bir kaç katılımcı bu stratejileri kullandıklarını rapor etmişlerdir. Bunun sebebi bu grubun demografik özellikleri olabilir. Bunun yanında çoğu genç katılımcının üniversite öğrencisi olması sebebiyle yeni bir araç alabilecek ekonomik durumları olmayabilir. Türkiye verilerindeki gelir dağılımları da 29 yaş altı kişilerin %81.7 oranında alt gelir grubunda olduğu göstermektedir (Aydın, 2012), ve bu madde bu sebepten çok az kişi tarafından rapor edilmiş olabilir. Yaşlı sürücü verisinde olduğu gibi özellikle genç sürücüler için yüksek seviye kararları araştırmak için tasarlanacak maddelerin demografik özelliklere ve kültürel değişkenlere göre yapılması, bu seviye araştırmaları için daha sağlıklı sonuçlar verebilir.

Yaşlı ve genç sürücüler için hayat amacına bağlı kararları içeren davranışların görülmemesi dışında bazı stratejik seviye maddelerin de bu iki örnekleme için de düştüğü gözlemlenmiştir (bkz. Tablo 3). Bu maddelerin düşüş sebebi yaşlı sürücüler için genelde tanıdık ve kısıtlı mesafeler içinde araç kullanmamaları olabilir (Ball ve arkadaşları, 1998). Bu sebeple bu sayılan

stratejilerin hiçbirine ihtiyaç duymuyor olabilirler. Bunların yanında otobanda araç sürmeden çekinme maddesi de, katılımcı olan yaşlı sürücülerin genelde otobana ulaşmalarının kısıtlı olmasıyla alakalı olabilir. Genç sürücüler için stratejik seviyede özellikle seyahat öncesi kararları içeren öz-düzenleyici davranışlar görülmemektedir. Özellikle stratejik seviye maddelerinin düşüşü genç sürücülerin diğer yaş gruplarından görece korkusuz olması, dürtüsel davranışlarının fazla olması, davranışlarının sonuçlarının daha az farkında olmaları sebebiyle günlük aktivite olarak gördükleri araç kullanma aktivitesi için önceden kararlar vermeye gerek duymamaları olabilir (Constantiou ve Kapardis, 2011; Shope 2006). Bunların yanında stratejik kararların düzenlenmesi için beyin gelişimi önemli bir değişkendir ve bu olgunlaşmanın 25 yaşına kadar sürdüğü bilinmektedir (Glendon, 2011). Bu nedenlerle genç sürücüler taktiksel öz-düzenleyici davranışları stratejik öz-düzenleyici davranışlara oranla daha çok tercih ediyor olabilirler. İleriki çalışmalarda gençler için özellikle stratejik seviye faktörleri tekrar gözden geçirilmesi yararlı olabilir. İki grup için de düşen bu stratejik maddelerin gelecek çalışmalarda ayrıntılı incelenmesi, stratejik seviye kararların altında yatan olası kültürel veya yaşa bağlı faktörlerin anlaşılması açısından ve öz-düzenleyici davranış mekanizmalarının anlaşılması açısından faydalı olacaktır.

İki yaş grubunda da ana faktörler aynı isimleri ve genel içerikleri kapsar durumda olsa da, bu iki grubun farklı özellikleri olması sebebiyle taktiksel ve stratejik kararlar içerikleri de birbirinden farklılık göstermektedir. Yaşlı ve genç sürücü grubunda anlamlı sonuçlar vermeyen hayat amacına bağlı maddeler ve bazı stratejik seviye maddeleri dışında her iki örnekleme de çalışmayan stratejik ve taktiksel seviye davranışları bulunmuştur ama bu seviyeler içeriksel olarak yaşlı ve genç sürücü grubu örneklemleri için birbirlerinden farklılardır (Bkz. Tablo 3). Örneğin, araç kullanırken kişisel bakım yapmaktan kaçınma maddesinin yaşlı sürücü örnekleminde düşme sebebi çoğu yaşlı sürücünün hem erkek hem de emekli olması sebebiyle araç kullanırken kişisel bakım yapmaya ihtiyaç duymayabilecekleri sebebiyle olabilir. Bunların yanında hem yaşlı hem de genç sürücü örnekleminde çalışmayan maddeleri etkileyebilecek olası faktörlerin araştırılması gerekmektedir.

Gelecek çalışmalara kadın sürücülerin araştırmalara eklenmesi öz-düzenleyici davranış mekanizmasının daha ayrıntılı bir şekilde anlaşılması için yararlı olacaktır. Bunların yanında farklı eğitim seviyelerine sahip genç sürücü örneklemleri, bu yaş grubunun öz-düzenleyici davranışlarının incelenmesi ve anlaşılmasında önemli katkılar sağlayacaktır. Ek olarak bu çalışmada yaşlı ve genç sürücü örnekleminin verileri farklı yöntemler ile toplanmıştır. Yaşlı sürücü grubu verileri kağıt kalem metodu ile elde edilirken, genç sürücü grubu verileri internet aracılığı ile toplanmıştır. Bu sebepten, gelecek çalışmalarda davranışları incelenen iki yaş grubunun veri toplama yöntemlerinin de aynı olması (örneğin iki grubun verisinin de internet aracılığı ile ya da kâğıt kalem metodu ile toplanması) karıştırıcı etkinin en aza indirgenmesi konusunda yararlı olacaktır.

Yaşlı ve genç sürücüler için faktör yapılarının test edilmesi, öz-düzenleyici davranışların Türkiye örneklemleri için araştırılmasının ilk aşaması olabilir. Öncelikle farklı yaş grupları sayesinde bu davranışların hangilerinin geçerli ve kullanılabilir olduklarının sonucuna ulaşılması, özellikle gerilemekte ve gelişmemiş olan araç kullanma kabiliyetlerini kontrol altında tutmak amacıyla nasıl kullanılabilirliğinin anlaşılması için yararlı olacaktır. Bunların yanında kültürel özelliklerin de trafik güvenliği ile ilgili alınacak bireysel kararlar üzerinde etkisi olabileceği için, içerik araştırmasının kültürelere özel olması, trafik güvenliğini desteklemek adına yapılacak olası düzenlemelerin etkisi açısından önemlidir.

Öz-düzenleyici davranışların anlaşılması sadece trafik güvenliğine katkıda sağlamayacak aynı zamanda dünyada yaşlanmakta olan ve hızla artış gösteren nüfusun hareketliliğine ve özgürlüğüne katkı sağlayacaktır (Eby, Molnar ve Kartje, 2009). Bunların yanında bilinç faktörü

ile genç sürücülere önerilebilecek bu stratejiler, onların kazaya karışma oranlarını azaltabileceği gibi aynı zamanda trafikte daha özgüvenli araç kullanmalarına katkıda bulunabilecektir. Bu çalışmadan sonra yaşlı ve genç sürücüler için bu iki ana faktörü (stratejik ve taktiksel) tetikleyen kültürel ve kültürden bağımsız faktörlerin araştırılması anlamlı olacaktır. Bu çalışma sonunda, gelecek çalışmalar için öz-düzenleyici davranışların anlamlandırılması ve olası mekanizmasının çözülmesi, trafik güvenliği için alınabilecek bireysel önlemlerin geliştirilmesi, önerilmesi ve desteklenmesi adına önemli ipuçları verebileceği öngörülmektedir.

Kaynakça

- Aydın, K. (2012). Türkiye’de Kişisel Gelir Dağılımının Sosyo–Ekonomik ve Demografik Belirleyicileri. *Çalışma ve Toplum*, 1, 147–166.
- Aykan, H. ve Wolf, D. A. (2000). Traditionality, Modernity and Household Composition. *Research on Aging*, 22(4), 359–421.
- Baldock, M. R. J., Mathias, J. L., Mclean, A. J. ve Berndt, A. (2006). Self–regulation of driving and its relationship to driving ability among older adults. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 1038–1045.
- Ball, K., Owsley, C., Sloane, M., Roenker, D. L. ve Bruni, J. (1993). Visual attention problems as a predictor of vehicle crashes in older drivers. *Investigative Ophthalmology & Visual Science*, 34(11), 3110–3123.
- Ball, K., Owsley, C., Stalvey, B., Roenker, D. L., Sloane, M. E. ve Graves, M. (1998). Driving avoidance and functional impairments in older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30(3), 313–332.
- Birleşmiş Milletler (United Nations) (2009). *World Population Aging 2009*. United Nations, New York, NY.
- Carter, T. (2006). *Fitness to drive: A guide for health professionals*. (1. Baskı). London: The Royal Society of Medicine Press.
- Charlton, J. L., Oxley, J., Fildes, B., Oxley, P., Newstead, S., Koppel, S. ve O’Hare, M. (2006). Characteristics of older drivers who adopt self–regulatory driving behaviours. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 363–373.
- Constantinou E. ve Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1323–1331.
- Deery, H. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225–236.
- Devlin, A. ve McGilivray, J. A. (2014). Self–regulation of older drivers with cognitive impairments: A systematic review. *Australasian Journal of Ageing*, 33(2), 74–80.
- Dünya Sağlık Örgütü (2013). Global status report on road safety 2013: Supporting a decade of action. Geneva, Switzerland. Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2015, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/
- Eby, D., Molnar, L. ve Kartje, P. (2009). Age-related Declines in Abilities. *Maintaining Safe Mobility in an Aging Society* içinde (s. 14–20). Boca Raton: CRC Press– A Taylor & Francais Company.
- Eby, D., Trombley, D., Molnar, L. ve Shope, J. (1998). Abilities related to safe driving. *The Assessment of Older Drivers' Capabilities: A Review of the Literature* içinde (s. 5–38). Ann Arbor, Mich.: University of Michigan, Transportation Research Institute.
- Elvik, R. (2010). Why some road safety problems are more difficult to solve than others. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1089–1096.
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Bloomfield, Mich.: Science Serving Society.

- Faul, F., Erdfelder, E., Buncher, A. ve Lang, A–G (2009). Statistical power analyses using G*Power 3.1: Tests for correlation and regression analyses. *Behavior Research Methods*, 41, 1149–1160.
- Freund, B. ve Smith, P. (2011). Older Drivers. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (1. baskı, s. 249–265). Elsevier.
- Glendon, A.I. (2011). Neuroscience and Young Drivers. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (1. baskı, s. 109–125). Elsevier.
- Gregersen, N. (1996). *Young car drivers: Why are they overrepresented in traffic accidents? : How can driver training improve their situation?* (Rapor No. 409). Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Gwyther, H. ve Holland, C. (2012). The effect of age, gender and attitudes on self–regulation in driving. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 19–28.
- Hakamies–Blomqvist, L., Wiklund, M. ve Henriksson, P. (2005). Predicting older drivers' accident involvement – Smeed's law revisited. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 675–680.
- Hakamies–Blomqvist, L. (2004). Safety of Older Persons in Traffic. *Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience*, technical papers and reports from a conference, Kasım 7-9, 1999, Bethesda, Maryland. İçinde (s. 22–35). Washington, D.C.: Transportation Research Board of the National Academies.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N., Glad, A. ve Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self–control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 201–215.
- Horswill, M., Sullivan, K., Lurie–Beck, J. ve Smith, S. (2013). How realistic are older drivers' ratings of their driving ability? *Accident Analysis & Prevention*, 50, 130–137.
- Huang, P. ve Winston, F. K. (2011). Younger Drivers. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (1. baskı, s. 315–338). Elsevier.
- İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (Organization for Economic Cooperation and Development [OECD]) (2006). Young drivers the road to safety. Transportation Research Center. Paris, France. Erişim Tarihi: 10 Nisan 2015, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDpolicyBrief.pdf>
- Keating, D. ve Halpern– Felsher, B. (2008). Adolescent Drivers: A developmental perspective on risk, proficiency, and safety. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3S), 272–277.
- Keskinen, E. ve Hernetkoski, K., (2011). Driver Education and Training. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (1. baskı, s. 403–422). Elsevier.
- Lam, L. (2003). Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 913–920.
- Lautenschlager, G. J. (1989). *A comparison of alternatives to conducting Monte Carlo analyses for determining parallel analysis criteria*. Multi variate Behavioral Research, 24, 365–395.

- Michon, J. (1985). A Critical View of Driver Behavior Models: What Do We Know, What Should We Do? Evans, L. ve Schwing; R. C. (Ed.), *Human Behavior and Traffic Safety* içinde (s. 485–525). Plenum Press, New York.
- Molnar, L. (2013). Self-Regulatory Driving Practices by Older Adults. Melbourne: Monash University Accident Research Center.
- Molnar, L. J., Eby, D. W., Charlton, J. L., Langford, J., Koppel, S., Marshall, S. ve Man-Son-Hing, M. (2013). Driving avoidance by older adults: Is it always self-regulation? *Accident Analysis and Prevention*, 52, 96–104.
- Molnar, L. J., Eby, D. W., Langford, J., Charlton, J. L., Louis, R. M. ve Roberts, J. S. (2013). Tactical, strategical, and life-goal self-regulation of driving by older adults: Development and testing of a questionnaire. *Journal of Safety Research*, 46, 107–117.
- Molnar, L.J. ve Eby, D.W. (2009). Getting around: Meeting the boomers' mobility needs. R. Houston (Ed.), *Boomer or Bust? The New Political Economy of Aging* içinde. Westport, CT: Praeger Publishing.
- Naumann, R.B., Dellinger, A.M. ve Kresnow, M.J. (2011). Driving self-restriction in high-risk conditions: How do older drivers compare to others? *Journal of Safety Research*, 42, 67–71.
- Owsley, C. (2004). *Driver Capabilities*. Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience, technical papers and reports from a conference, Kasım 7-9, 1999, Bethesda, Maryland. (s. 44–55). Washington, D.C.: Transportation Research Board of the National Academies.
- Owsley, C., Ball, K., McGwin, G., Sloane, M., Roenker, D., White, M. ve Overley, E. (1998). Visual processing impairment and risk of motor vehicle crash among older adults. *The Journal of the American Medical Association*, 279(14), 1083–1088.
- Paus, T. (2005). Mapping brain maturation and cognitive development during adolescence. *Trends in Cognitive Sciences*, 9(2), 60–68.
- Ryan, G A., Legge, M. ve Rosman, D. (1998). Age related changes in drivers' crash risk and crash type. *Accident Analysis and Prevention*, 30(3), 379–387.
- Shanmugaratnam, S., Kass, S. ve Arruda, J. (2010). Age differences in cognitive and psychomotor abilities and simulated driving. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 802–808.
- Shinar, D. (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Amsterdam: Elsevier.
- Shope, J. (2006). Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. *Injury Prevention*, 12, i9–i14.
- Shope, J. ve Bingham, R. (2008). Teen Driving: Motor-vehicle crashes and factors that contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3S), 261–271.
- Smiley, E. (2004). *Adaptive Strategies of Older Drivers*. Transportation in an Aging Society: A Decade of Experience, technical papers and reports from a conference, Kasım 7–9, 1999, Bethesda, Maryland. (s. 36–43). Washington, D.C.: Transportation Research Board of the National Academies.
- Steinberg, L. (2005). Cognitive and affective development in adolescence. *Trends in Cognitive Sciences*, 9(2), 69–74.

- Stutts, J., Stewart, J. ve Martell, C. (1998). Cognitive test performance and crash risk in an older driver population. *Accident Analysis and Prevention*, 30(3), 337–346.
- Türk İstatistik Kurumu (2013). Trafik Kaza İstatistikleri (Karayolu). Ankara, Türkiye. Erişim Tarihi: 23 Mayıs 2015, http://www.tuik.gov.tr/Kitap.do?metod=KitapDetay&KT_ID=15&KITAP_ID=70
- Vance, D. E., Roenker, D. L., Cissell, G. M., Edwards, J. D., Wadley V. G. ve Ball, K. K. (2006). Predictors of driving exposure and avoidance in a field study of older drivers from the state of Maryland. *Accidents Analysis and Prevention*, 32, 823–831.
- Williams, A. (2003). Teenage drivers: Patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34, 5–15.
- Wood, J. M., Lacherez, P. F. ve Anstey, K. J. (2013). Not all older adults have insight into their driving abilities: Evidence from an on–road assessment and implications for policy. *The Journals of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences*, 68(5), 559–566.

EK 1**Trafikte Öz Düzenleyici Davranışlar Anketi**

Lütfen aşağıdaki soruları size göre doğru olan seçeneği veya seçenekleri işaretleyerek cevaplayınız. Değerlendirmelerinizi geçtiğimiz yıl boyunca kendinizin araç kullanma davranışlarından ne hatırlıyorsanız onları temel alarak yapınız.

1) Geçtiğimiz 1 yıl içinde yeni bir yere taşındınız mı?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
2) Geçtiğimiz 1 yıl içinde herhangi bir düzenli egzersiz ya da spor aktivitesine başladınız mı?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
3) Geçtiğimiz 1 yıl içinde yeni bir araç satın aldınız mı?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
4) Geçtiğimiz 1 yıl içinde araç kullanma miktarınızı azalttınız mı?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>

Eğer 4. Soruya cevabınız EVET ise “4a ve 4b” numaralı soruları size en uygun olan seçeneği ya da seçenekleri işaretleyerek cevaplayınız. Size uygun olmayan seçeneği boş bırakınız. Eğer 4. Soruya cevabınız HAYIR ise 5.sorudan devam edebilirsiniz.

4a) Araç kullanma miktarınızı nasıl azalttınız?	
Haftada rutin olarak araç kullanılan gün sayısını azaltarak	<input type="radio"/>
Haftada rutin olarak yaptığınız seyahat sayısını azaltarak	<input type="radio"/>
Haftalık katedilen kilometre miktarını azaltarak	<input type="radio"/>
Seyahatlerinizin mesafesini azaltarak	<input type="radio"/>
4b) Araç kullanma miktarınızı düşürme sebebiniz ya da sebepleriniz nelerdir?	
Gündüz görme güçlüğü çekmek	<input type="radio"/>
Gece görme güçlüğü çekmek	<input type="radio"/>
Bir şeyleri hatırlamakta güçlük çekmek	<input type="radio"/>
Aynı anda birden çok şeye odaklanmakta zorlanma	<input type="radio"/>
Gücünüzde, esnekliğinizde ve genel hareketliliğinizde zayıflama	<input type="radio"/>
Her gün araç kullanılması durumunda rahat hissetmeme	<input type="radio"/>

Her gün araç kullanılması durumunda güvende hissetmeme	<input type="radio"/>
Mali sebepler (petrol fiyatları, vb.)	<input type="radio"/>
Çevresel sebepler (egzoz gazı emisyonu, vb.)	<input type="radio"/>
Her gün araç kullanmaya ihtiyaç duymama	<input type="radio"/>
Diğer sebepler, lütfen belirtiniz. _____	

5) Gece araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
6) Sağa dönüş yapmanın yasak olduğu bir kavşakta, akan trafikte sağa dönüş yapmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
7) Kötü hava koşullarında araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
8) Trafiğin yoğun olduğu ortamlarda araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
9) Bilmediğiniz yerlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
10) Yalnızken araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
11) Hava koşullarının kötü olduğu gecelerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
12) Trafiğin yoğun olduğu saatlerde araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
13) Otobanda araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
14) Geri geri araç kullanmaktan kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
15) Araç kullanırken yolcularla sohbet etmekten kaçınır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>

16) Araç kullanırken yemek yemekten kaçınırmısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
17) Araç kullanırken yol haritasına bakmaktan kaçınırmısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
18) Araç kullanırken radyo kanalını değiştirmekten kaçınırmısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
19) Araç kullanırken cep telefonu ile konuşmaktan kaçınırmısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
20) Araç kullanırken kişisel bakım yapmaktan kaçınırmısınız? (Makyaj yapmak, tıraş olmak, vb.)	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
21) Genelde seyahate çıkmadan bir süre önce seyahat planı yapar mısınız – güzergâhınızı yazmak buna dâhil?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
22) Genelde bir güzergâha alışmak için bir süre pratik yapar mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
23) Birkaç seyahatinizi birleştirip tek seyahat haline getirerek toplam yolculuğunuzu azaltır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
24) Kendi aracınız ve takip ettiğiniz araç arasındaki mesafe şu an, geçmişte bıraktığınız mesafeden daha fazla mı?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>
25) Size yol göstermede yardımcı olması için yanınıza yolcu alır mısınız?	Evet <input type="radio"/>	Hayır <input type="radio"/>