

## Türkiye’de Yaya Tutumları ve Yaya Davranışları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Gizem Serin<sup>1\*</sup>, Cansu Öz<sup>2</sup>, Bahar Öz<sup>3</sup>, Timo Lajunen<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Psikoloji Bölümü, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Ankara Türkiye.

<sup>2</sup> Uzman Psikolog, İstanbul Türkiye.

<sup>3</sup> Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye.

<sup>4</sup> Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kuzey Kıbrıs Kampüsü, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti.

### Öz

Bu çalışmanın amacı yaya tutum ve davranışları arasındaki ilişkiyi, bu çalışma kapsamında geliştirilen bir yaya tutum ölçeğini kullanarak incelemektir. Bu amaçla, veri toplama sürecinde yeni geliştirilen Yaya Tutum Ölçeği ve Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) tarafından geliştirilen Yaya Davranış Ölçeği kullanılarak, yaşları 18 ile 55 arasında değişmekte olan 553 kişiden veri toplanmıştır. Yeni geliştirilen Yaya Tutum Ölçeği’nin faktör yapısı açıklayıcı faktör analizi kullanılarak analiz edilmiştir. Yapılan açıklayıcı faktör analizi sonucunda Yaya Tutum Ölçeği’nin *diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ve *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* olmak üzere iki faktörden oluştuğu görülmüştür. Değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemek amacıyla hiyerarşik regresyon analizi uygulanmıştır. Sonuçlar, diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumların kural ihlalleri ve saldırgan davranışlar ile pozitif, dikkate dayalı ihlaller ile negatif ve trafik kurallarına ilişkin tutumların yayaların kural ihlalleri, dikkatsiz ihlalleri ve saldırgan davranışlarıyla pozitif yönde ilişkili olduğunu göstermektedir.

*Anahtar Kelimeler:* yaya davranışları, yaya tutumları, yaya davranış ölçeği, yaya tutum ölçeği

## Investigating the Relation between Pedestrian Attitudes and Behaviors in Turkey

### Abstract

The aim of this study was to examine the relationship between pedestrian safety attitudes and pedestrian behaviors by using the attitude questionnaire developed for this study. For this purpose, in the process of data collection, the data were collected from a total of 553 pedestrians whose age ranged from 18 to 55 by using the newly developed Pedestrian Attitude Questionnaire and Pedestrian Behavior Scale developed by Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013). Exploratory factor analysis for the newly developed Pedestrian Attitude Questionnaire showed a two-factor structure named as *attitudes towards other road users* and *attitudes towards traffic rules*. To examine the relationship between pedestrian attitudes and pedestrian behaviors, hierarchical regression analyses were conducted. The results showed that attitudes toward other road users were positively related to transgressions and aggressive violations and negatively related to attentional violations, and attitudes toward traffic rules were positively related to transgressions, attentional violations, and aggressive pedestrian behaviors.

*Keywords:* pedestrian behaviors, pedestrian attitudes, pedestrian behavior scale, pedestrian attitude questionnaire

\* İletişim / Contact: Gizem Serin, Mustafa Kemal Mah. Söğütözü Cad. TOBB ETÜ Merkez Kampüsü, No: 43 Psikoloji Bölümü Z12, Ankara Türkiye. Eposta / Email: gizemserin@etu.edu.tr

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 14.08.2017, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 30.03.2018

Alıntı / Citation: Serin, G., Öz, C., Öz, B. ve Lajunen, T. (2018). Türkiye’de Yaya Tutumları ve Yaya Davranışları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 54–68.

## Yaya Tutumları ve Yaya Davranışları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Trafik kazaları, ölümlerin başlıca sebeplerinden bir tanesidir. 2013 yılı verilerine göre, dünyada her yıl 1.24 milyon insan trafik kazalarında hayatlarını kaybetmektedir (Dünya Sağlık Örgütü [DSÖ], 2013). Bu tarihten günümüze, dünya nüfusunda ve motorlu taşıt sayısında artış olmasına rağmen ölümlü kaza sayısında ve trafik kazalarındaki ölüm oranlarında azalma olmadığı rapor edilmektedir (DSÖ, 2015). Yayalar da karıştıkları trafik kazalarından en çok etkilenen taraflardan bir tanesidir (DSÖ, 2015). Bunun temel sebepleri, yayaların trafikteki hızlarının düşük olması, çarpışma anında daha az korumaya sahip olmaları ve özellikle trafikte riskli davranışlarda bulunmaları olarak sıralanabilir (Yannis ve ark., 2007).

Türkiye’de yayaların da karıştıkları ölümlü trafik kazalarında hayatını kaybeden 100 kişiden 26’sının yaya olduğu rapor edilmiştir (DSÖ, 2013). Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, yolların yayalar için yeterli alt yapıya sahip olmaması, yayaları ve diğer motorize olmayan yol kullanıcılarını koruyucu kural ve yönetmeliklerin bulunmaması ve hem sürücülerin hem de yayaların olumsuz güvenlik tutumları yayaların kazalardan etkilenmelerini artırmaktadır (DSÖ, 2013). Buna ek olarak bu ülkelerde, yayaların riskli davranışlarını engelleyecek katı yasalar bulunmamaktadır (Zhang ve ark., 2014). Yasalarda bulunan boşluklar ve yayaların yaptıkları kural dışı davranışlar karşısında caydırıcı yaptırım almamaları riskli davranışlar sergilemelerine neden olabilmektedir. Bu nedenle, yayaların davranışlarının ve bu davranışlarla ilişkili değişkenlerin incelenmesi hem yayalar hem de diğer yol kullanıcıları için daha güvenli bir trafik ortamının sağlanmasına katkıda bulunabileceği düşünülmektedir.

### 1.1. Riskli Yaya Davranışları

Önceki çalışmalar, yayaların dikkatsiz ve riskli davranışlarının, yayaların karıştığı kazaların oluşmasında anlamlı bir rolü olduğunu belirtmişlerdir. Örneğin, yayaların %20’sinin karşıdan karşıya geçerken dikkatlerinin dağınık olduğu rapor edilmiştir (Bungum ve ark., 2005). Tahran’da ise yayaların karıştığı trafik kazalarının %38’inin riskli karşıya geçiş davranışlarından kaynakladığı rapor edilmiştir (Razzaghi, Salehi, Heidari ve Zolala, 2014). Benzer bir şekilde, Martin (2006), yayaların genellikle karşıdan karşıya geçerken öncelikli olarak akan trafiğe veya yol güvenliğine odaklanmadığını, kendilerine kolaylık sağlayan ve zamandan kazandıran yol alanlarını bulup o noktaları kullanma eğiliminde olduklarını vurgulamıştır. Çoğu yaya, yayalar için trafiği düzenleyen trafik ışıklarına dikkat etmemekte ve karşıdan karşıya geçerken riskli davranışlarda bulunmaktadır (Zhou ve ark., 2009). İsrail’de yapılan bir çalışmada, yayaların %18’inin kırmızı ışıkta karşıya geçtiğini, %26’sının karşıya geçerken iki yöne de bakmadığını, %56’sının ise ışığın olmadığı yollarda karşıya geçerken yolu kontrol etmek için durmadıklarını ortaya koymuştur (Zaig, 2010). Yagil (2000) yayaların düşük trafik yoğunluğu olduğunda trafik ışıklarına dikkat etmeme eğiliminde olduklarını; bununla birlikte yanlarında trafik ışıklarına uyan diğer yayaların bulunmasının yayaların trafik ışıklarına uyma oranını artırdığını belirtmiştir.

İlgili literatürde, riskli ve güvenli yaya davranışları ile ilgili faktörler incelendiğinde yayaların yaş, cinsiyet (Charlton ve ark., 2001; Elliot, vd. 2003; Holland ve Hill, 2007), kişilik özellikleri ve tutumlarının (Şimşekoğlu, 2015) bu davranışlar ile ilişkili temel faktörler arasında sayılabileceği görülmektedir. Örneğin, Elliot ve arkadaşları (2003) 17 ve 25 yaş arası yayaların karşıdan karşıya geçerken genellikle yaya geçidi olmayan yerleri kullandıklarını, çocukların ve ergenlerin trafikte daha çok riskli davranışlarda bulunduğunu rapor etmiştir. Yaşla ilgili bir diğer bulgu ise özellikle karmaşık trafik durumlarında yaşça büyük yayaların genç yayalara göre daha riskli davranışlarda bulunduğudır (Charlton ve ark., 2001). Yaya davranışları yaşla

ilgili olduğu gibi diğer bir demografik değişken olan cinsiyet ile de ilişkisi çalışılmış, bu konuda araştırmalar farklılaşan sonuçlar vermişlerdir. Örneğin, Holland ve Hill (2007), erkek yayaların kadın yayalara göre daha çok kazaya karıştıklarını rapor etmiş; bunun nedenini de kadın yayaların genelde trafikteki risk algılarının yüksek olduğuna bağlamışlardır. Ancak, Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) Türk örneklem grubuyla yaptıkları çalışmada cinsiyet ile riskli yaya davranışları arasında ilişki bulamamıştır.

## 1.2. Yaya Tutumları

Planlı Davranış Teorisi'ne göre (PDT; Ajzen, 1991) tutumlar, davranışsal planlar ile ilişkilidir. Bu nedenle, trafik güvenliği araştırmaları yayaların riskli davranışlarının nedenlerini araştırırken PDT'nin bu temel varsayımını da test etmişlerdir. (Diaz, 2002; Evans ve Norman, 1998; Papadimitriou ve ark., 2013). Sonuçlar, tutumların trafik ortamında yayaların riskli davranışlarına neden olan davranışsal planlar ile ilişkili olduğunu göstermiştir. Örneğin, Evans ve Norman (1998) yaptıkları çalışmada karşıya geçme davranışlarının diğer yayalar tarafından kınanmayacağını ve kurallara uymamanın tehlikeli olmayacağını düşünen yayalar, daha çok kırmızı ışıkta geçme ve üst geçit kullanmama davranışı sergilediklerini göstermiştir. Buna ek olarak, Diaz (2002) yaptığı çalışmada, PDT'nin temel bileşenleri ve yaya davranışları arasındaki ilişkiyi incelemiş ve elde ettiği bulgular, kuralları ihlal etmenin tehlikeli olmadığını ve bunun karşılığında diğer yayalardan olumsuz geri bildirimler almayacağını düşünen yayaların daha sık kural ihlali (Örneğin, Kırmızı ışıkta geçme, karşıya geçerken yaya geçidi veya üst geçitleri kullanmama) rapor ettiklerini göstermiştir. Benzer bir şekilde, Papadimitriou ve arkadaşları (2013) 19 Avrupa ülkesinde gerçekleştirdikleri araştırmada olumsuz tutumların yayalarda riskli davranışlar ve kural ihlalleri ile ilişkili olduğunu rapor etmiştir. Yakın zamanda ise Barton, Kolongi ve Siron (2016) PDT ve dikkati dağılmış yayaların karşıya geçme davranışları arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Sonuçlar, yürürken başka şeylerle uğraşmanın (mesaj okuma veya yazma) ve karşıya geçerken diğer yayalara uymamanın güvensiz olmadığını düşünen yayaların, karşıya geçerken daha sık riskli davranışta bulunma eğiliminde olduğunu göstermiştir. Türk örneklem grubuyla yapılan çalışmaların sonuçları da dünya literatüründeki sonuçlarla aynı çizgide şekillenmiştir. Örneğin; yapılan çalışmalarda yaya güvenliğine karşı olumlu tutum sahibi olan yayaların daha az riskli davranışlar rapor ettiği bulunmuştur (Nordfjærn ve Şimşekoğlu, 2013; Şimşekoğlu, 2015). Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) yaptıkları çalışmada kural ihlalleri ve trafikte yayalara karşı olan riskler ile ilgili olumsuz düşüncelere sahip olan yayaların daha az riskli davranış sergilediklerini rapor etmiştir. Bir başka deyişle, kural ihlali yapmanın kendilerini tehlikeye atacağını ve trafikte yaya olmanın daha çok riskli olduğunu düşünen yayaların daha az riskli davranışlar sergiledikleri belirtilmiştir. Aynı şekilde, pragmatik ihlallere karşı daha olumsuz düşüncelere sahip olan yayaların daha az riskli davranışlar sergiledikleri bulunmuştur. Benzer bir şekilde, Şimşekoğlu (2015) hem kural ihlalleri ve risklere hem de pragmatik ihlallere karşı olumsuz tutumlara sahip olan yayaların daha az riskli davranışlar rapor ettiğini göstermiştir. Ancak yapılan bu çalışmalarda örneklem grubu, Türkiye'nin iki büyük şehri İzmir ve İstanbul'da ikamet eden ve araştırmaya katılan yayalardan oluşmaktadır.

Önceki çalışmaların da gösterdiği gibi yaya tutumları, yaya davranışları ile ilişkilidir; bu ilişkiyi incelemek için Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) tarafından geliştirilen bir yaya tutum ölçeği bulunmaktadır. Bu ölçek, Sürücü Tutum Ölçeği'nden (Iversen ve Rundmo, 2004) yayalara adapte edilen maddeler ile kişisel gözlemlere dayanarak oluşturulan kültüre özgü maddelerin birleşiminden oluşmaktadır. Aynı zamanda bu tutum ölçeği genellikle yayaların trafik kurallarına yönelik tutumlarını ölçmektedir. Her ne kadar bugüne kadar kullanılan ölçümler trafik ortamlarında yaya güvenliğinin önemini ortaya koymuş, yaya tutumlarının da yaya ve

dolayısıyla trafik güvenliğinin bir parçası olduğunu göstermiş olsa da başka bir yol kullanıcısı grubu olan sürücüler için geliştirilmiş bir ölçeğin adapte edilmesiyle değil, doğrudan yayalar için geliştirilmiş bir ölçeğin kullanımıyla elde edilen verinin eksikliğini de göstermiştir.

Bahsedilen bu bilgiler ışığında, bu çalışma yaya tutumları ve davranışları arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamaktadır. Bunun için, daha önce kullanılan yaya tutum ölçeğinin (Nordfjærn ve Şimşekoğlu, 2013) hem yöntemsel hem de içeriksel eksikliklerini gideren bir tutum ölçeği geliştirmek ve bu ölçeğin faktör yapısını belirlemek amaçlanmıştır.

## 2. Yöntem

### 2.1. Katılımcılar

Araştırmaya, yaşları 18 ve 55 arasında değişen 553 yaya katılmıştır. Katılımcıların yaş ortalaması 24.07'dir ( $SS= 5.65$ ); eğitim seviyeleri sorulduğunda 3 katılımcı ilkokul (% 0.5), 317 katılımcı lise (%57.3), 202 katılımcı üniversite (%36.5), 30 katılımcı yüksek lisans (%5.4) ve 1 katılımcı doktora derecesine (%0.2) sahip olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların 187'si metropollerde (%33.8), 295'i büyükşehirlerde (%53.3), 60'ı şehirlerde (%10.8) ve 10'u kasabalarda (%1.8) yaşamaktadır. Trafikte yaya olarak günlük ortalama 60.11 dakika bulduklarını belirtmişlerdir ( $SS= 52.31$ ). Katılımcıların demografik özellikleri Tablo 1'de sunulmaktadır.

**Tablo 1. Katılımcıların Demografik Özellikleri**

	Sayı	Yüzde	Ortalama	Standart Sapma
Yaş	553	-	24.07	5.65
Cinsiyet	553			
Kadın	127	23.0		
Erkek	133	24.1		
Cinsiyet Bilgisi Bildirmeyen	293	53.0		
Trafikte Geçirilen Süre	553		60.11	52.31
Okul				
İlkokul	3	.5		
Lise	317	57.3		
Üniversite	202	36.5		
Yüksek Lisans	30	5.4		
Doktora	1	.2		
Şehir				
Metropol	187	33.8		
Büyükşehir	295	53.3		
Şehir	60	10.8		
Kasaba	10	1.8		

## 2.2. Ölçme Araçları

### 2.2.1. Demografik sorular

Katılımcılara yaş, cinsiyet ve trafikte yaya olarak günde ortalama kaç dakika buldukları sorulmuştur.

### 2.2.2. Yaya Tutum Ölçeği

Yeni geliştirilen Yaya Tutum Ölçeği (YTÖ), yayaların trafik ortamındaki güvenliğe ve trafik kurallarına ilişkin tutumlarını ölçen 28 maddeden oluşmaktadır. *Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ve *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* olarak adlandırılan iki farklı boyuttan oluşan ölçekte her madde, 5 noktalı Likert tipi ölçek üzerinden öz bildirim yöntemiyle değerlendirilmektedir (“1 = Kesinlikle katılmıyorum”, “5 = Kesinlikle katılıyorum”). Yüksek puanlar olumsuz tutumları temsil etmektedir.

**Ölçek geliştirme.** YTÖ'nün geliştirilme sürecinde, ilk olarak yaya tutumlarına ilişkin kapsamlı bir literatür araştırması yapılmıştır. Literatürde, kullanılan diğer yaya tutum ölçekleri bulunmasına karşın (örneğin, Nordfjærn ve Şimşekoğlu, [2013] tarafından geliştirilen tutum ölçeği) bu ölçeklerin yaya tutumlarını kapsamlı bir şekilde ele almadığı veya geliştirilme süreçlerine bakıldığında özellikle trafik ortamlarında yayalar için geliştirilmiş ölçekler değil, bu ortama diğer yol kullanıcılarına yönelik ölçeklerden uyarlanmış ölçekler oldukları görülmektedir. Bu sebeple var olan ölçüm araçlarını da dikkate alarak yeni bir yaya ölçüm aracı geliştirmenin alana anlamlı katkı sağlayacağı düşünülmüştür. Bu çerçevede yapılan literatür taraması ile birlikte yayaların diğer yol kullanıcılarına ve yayaları kapsayan trafik kurallarına ilişkin tutumlarına dair yarı yapılandırılmış mülakatlar yapılmasına karar verilmiş ve ilgili sorular hazırlanmıştır. Mülakatlar, yayaların trafik kuralları hakkında düşüncelerini, trafik kurallarının yeterliliği, bu kurallara uyumları, kurallara uymamanın ya da uymamanın tehlikeleri hakkındaki soruları içermektedir. Bunlara ek olarak katılımcılara, diğer yayalar ve sürücülerin davranışları hakkındaki düşünceleri ve bu davranışların onlar için tehlikeli olup olmadığını anlamak amaçlı mülakat soruları da sorulmuştur. Bu aşamanın ardından mülakat sürecine başlanmış ve toplamda 20 yaya ile mülakat yapılmıştır. Bu aşamada veri doygunluk seviyesine ulaşılmış olup, katılımcılardan farklı cevaplar alınmadığı için mülakatlar sonlandırılmıştır. Alınan cevapların içerikleri bu çalışmanın yazarları tarafından analiz edilmiş ve katılımcıların cevaplarından üzerinde ortak olarak durulan maddeler belirlenmiş ve bu maddeler YTÖ'nün temel maddelerini oluşturmuştur. Toplam 36 maddelik YTÖ ilk defa bu çalışma kapsamında kullanılmıştır. Yeni geliştirilen YTÖ'nün faktör yapısı açımlayıcı faktör analizi kullanılarak belirlenmiştir. İki faktörlü yapı gösteren YTÖ'de faktörler, *diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ve *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* olarak isimlendirilmiştir. *Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar*, yaya davranışlarındaki varyansın %20.27'sini açıklarken *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* ise varyansın % 9.53'ünü açıklamıştır. Faktörlerin Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları sırasıyla .90 ve .79'dir.

### 2.2.3. Yaya Davranış Ölçeği

Yaya Davranış Ölçeği (YDÖ) orijinal olarak Granié ve arkadaşları (2013) tarafından yayaların trafikteki davranışlarını ölçmek amacıyla geliştirilmiştir. Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) yaptıkları çalışmada Granié ve arkadaşları tarafından geliştirilen ölçeğin yayaların riskli davranışlarıyla ilgili 17 maddesini kullanmış ve ölçeğe Türkiye'deki yayalarının davranışlarını ölçen kültüre özgü 10 adet madde eklemiştir. Ancak yaptıkları faktör analizinde Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013), 8 maddenin .30 faktör yüküne ulaşamadığı için ölçekten çıkarıldığını

belirtmiştir. Kalan 19 madde 5 noktalı Likert tipi ölçek üzerinden puanlanmaktadır (“1 = Hiçbir zaman”, “5 = Her zaman”). Ölçekten yüksek puan almak daha sık riskli davranışların sergilendiğini göstermektedir. Bu çalışmada Nordfjærn ve Şimşekoğlu tarafından adapte edilen ve Türk kültürüne uyarlanan YDÖ kullanılmıştır. Türkçe’ye adaptasyonu yapılan ölçekte 3 faktörlü yapı bulunmuş olup faktörler *kural ihlalleri* (Cronbach  $\alpha = .87$ ), *dikkate dayalı ihlaller* (Cronbach  $\alpha = .86$ ) ve *saldırgan davranışlar* (Conbach  $\alpha = .84$ ) olarak isimlendirilmiştir.

### 2.3. İşlem

Araştırma verisi mülakat ve anket uygulamalarından oluşan iki aşamada toplanmıştır. Öncelikle mülakat aşamasında veri toplanmadan önce Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) İnsan Araştırmaları Etik Kurulu’ndan etik izin alınmıştır. Daha sonra 20 kişiyle mülakatlar yapılarak tutum ölçeğini geliştirmek için veri elde edilmiştir. Mülakat verilerinin içerik analizleri sonucu YTÖ oluşturulduktan sonra YTÖ’nün uygulanması için tekrar ODTÜ İnsan Araştırmaları Etik Kurulu’ndan izin alınmıştır. Veri toplama süreci, daha fazla katılımcıya ulaşabilmek amacıyla, internet üzerinden yürütülmüş olup ölçek maddeleri online veri toplama sitesi Qualtrics’e yüklenmiştir. Site üzerinden oluşturulan anonim link, sosyal medya üzerinden katılımcılara ulaştırılmıştır.

## 3. Sonuçlar

### 3.1. Yaya Tutum Ölçeğinin Faktör Yapısı

Yaya Tutum Ölçeği’nin faktör yapısının belirlenmesi amacıyla 36 madde ile açıklayıcı faktör analizi (Exploratory Factor Analysis) yapılmıştır. Faktörlerin öz değerleri ve plato değerleri göz önüne alınarak iki faktörlü yapıda karar kılınmıştır. Geliştirme aşamasında daha tutarlı ve faktörler arası ayrışmanın daha anlamlı olduğu maddeleri seçebilmek amacıyla .50 faktör yüküne ulaşamayan maddeler ölçeğe dahil edilmemiştir. Birinci faktöre yüklenen maddeler değerlendirmeye alındığında birinci faktör, *diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* olarak isimlendirilmiştir (örneğin, “Sürücülerin yağışlı havalarda hızı azaltmadan geçerek yayalara su sıçratması beni kızdırır”). İkinci faktör ise bu faktöre yüklenen maddelerin içeriklerine bakılarak *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* olarak isimlendirilmiştir (örneğin, “Karşıdan karşıya geçerken, gelen araç yeterince uzaksa ışıklara ve/veya yaya geçitlerine ihtiyaç duymam”). Ölçeğin son hali 21 maddeden oluşmuştur. YTÖ’nün faktör yapısı Tablo 2’de sunulmuştur.

**Tablo 2. Yaya Tutum Ölçeği Faktör Yapısı**

Maddeler	Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar	Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar
1. Sürücülerin yağışlı havalarda hızı azaltmadan geçerek yayalara su sıçratması beni kızdırır.	.768	
2. Trafik kurallarına uymayan sürücüler trafiği tehlikeye atar.	.742	
3. Yürürken diğer yayalara çarpmamaya özen gösteririm.	.739	
4. Araçların, kaldırım gibi yayaların kullanımına ayrılan yerlere park edilmesi beni sinirlendirir.	.735	



**Tablo 2. Devam**

Maddeler	Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar	Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar
5.Sürücülerin trafikte hep kendilerini haklı gördüklerini düşünüyorum.	.661	
6.Yavaş yürüyen birinin arkasından yürümektense hızımı artırıp önüne geçerim.	.663	
7.Trafik ortamında yürürken telefonumla ilgilenmek gelebilecek tehlikeleri fark etmemi zorlaştırır.	.645	
8.KontROLSÜZ bir şekilde yola çıkan bir yaya gördüğümde endişelenirim.	.627	
9.Araç sürücüleri trafik ortamında, yayalardan çok diğer araçlara dikkat ediyor.	.616	
10.Sürücülerin kendilerini trafiğin hâkimi olarak gördüğünü düşünüyorum.	.608	
11.Grup halinde yürüyerek benim yürümemi engelleyen kişilere sinirlenirim.	.593	
12.Trafik ortamında yürürken, kulaklıkla müzik dinlemek tehlikeleri fark etme ihtimalimi azaltır.	.543	
13.Trafik ortamında yürürken, kulaklıkla müzik dinlemek tehlikeleri fark etme ihtimalimi azaltır.	.537	
14.Karşıdan karşıya geçmek için beklerken, yol vermeyen araç sürücülerine sinirlenirim.	.505	
15.Karşıdan karşıya geçerken, gelen araç yeterince uzaksa ışıklara ve/veya yaya geçitlerine ihtiyaç duymam.		.665
16.Acelemin olduğu durumlarda yaya trafik düzenleyicilerini (ışıklar, geçitler vs.) kullanmayı önemsemem.		.621
17.Eğer dikkatli olursam hareket halindeki araçların arasından karşıya geçmek tehlikeli olmaz.		.595
18.Yaya geçitlerini kullanmamak can güvenliğimi tehlikeye atmaz.		.578
19.Üst/Alt geçitleri kullanmak bana zaman kaybettirir.		.574
20.Kaldırımlar kalabalık olduğunda, yola inerek ilerlemenin tehlikeli olduğunu düşünmüyorum.		.520

**Tablo 2. Devam**

Maddeler	Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar	Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar
21.Yol boşken, trafik ışıklarının yayalar için yeşile dönmesini beklemeden karşıdan karşıya geçmek benim için tehlike yaratmaz.		520
Özdeğer	7.298	3.432
Açıklanan Varyans (%)	20.273	9.534
Cronbach Alfa	.90	.79

### 3.2. Korelasyon Analizi

Çalışma kapsamındaki demografik değişkenleri (yaş, trafikte geçirilen süre), yaya tutumları (trafik kurallarına yönelik tutumları; diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar) ve yaya davranışı (kural ihlalleri, dikkate dayalı ihlaller, saldırgan davranışlar) ölçeklerinin alt boyutları arasındaki ilişkiyi test etmek için korelasyon analizi yapılmıştır. Bütün korelasyon analizleri çift kuyruklu olarak test edilmiştir. Bu analiz öncesinde adı geçen ölçeklerin alt boyutları ortalama alınarak hesaplanmıştır. Tablo 3'te görüldüğü üzere yaş ile katılımcıların trafikte yaya olarak geçirdikleri süre arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır ( $r = -.138, p < .01$ ). Aynı zamanda yaş ile trafik kurallarına ilişkin tutumlar ( $r = -.207, p < .01$ ), kural ihlalleri ( $r = -.241, p < .01$ ) ve dikkate dayalı ihlaller ( $r = -.172, p < .01$ ) arasında negatif yönlü ilişkiler bulunmuştur. Yayaların trafikte geçirdikleri süre ise dikkate dayalı ihlallerle ( $r = .203, p < .01$ ) ve saldırgan davranışlarla ( $r = .086, p < .05$ ) pozitif yönlü bir ilişki sergilemiştir. Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar ile yayaların trafikte sergilediği dikkate dayalı ihlaller ( $r = -.307, p < .01$ ) ve saldırgan davranışlar ( $r = -.204, p < .01$ ) arasında negatif ilişkiler bulunmuştur. Trafik kurallarına ilişkin tutumlar ile kural ihlalleri ( $r = .635, p < .01$ ), dikkate dayalı ihlaller ( $r = .425, p < .01$ ), ve saldırgan davranışlar ( $r = .283, p < .01$ ) arasında pozitif ilişkiler saptanmıştır. Yayaların trafikteki kural ihlalleri ile dikkate dayalı ihlaller ( $r = .478, p < .01$ ) ve saldırgan davranışlar ( $r = .387, p < .01$ ) arasında pozitif ilişkiler gözlenmiştir. Aynı şekilde, dikkate dayalı ihlaller ile saldırgan davranışlar arasında da pozitif bir ilişki saptanmıştır ( $r = .559, p < .01$ ). Cinsiyet değişkeninin çalışmaya dahil edilen diğer değişkenlerle anlamlı bir ilişki sergilemediği görülmüştür.



**Tablo 3. Değişkenler Arası Korelasyon**

	Yaş	Trafikte Geçirilen Süre	Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar	Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar	Kural İhlalleri	Dikkate Dayalı İhlaller	Saldırgan İhlaller
Yaş	1.000						
Trafikte Geçirilen Süre	-.138	1.000					
Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar	.000	-.173**	1.000				
Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar	-.207**	.053	-.052	1.000			
Kural İhlalleri	-.241**	.360	.050	.635**	1.000		
Dikkate Dayalı İhlaller	-.172**	.203**	-.307**	.425**	.478**	1.000	
Saldırgan İhlaller	-.047	.086*	.283**	.283**	.387**	.559**	1.000

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$

### 3.3. Hiyerarşik Regresyon Analizi

Yaya davranışları ve yaya tutumları arasındaki ilişkiyi incelemek amacıyla üç farklı regresyon analizi yapılmıştır. Her bir analiz farklı bir davranış tipini açıklayan değişken olarak incelemiştir; tüm regresyon analizlerinde tutum boyutları ise açıklayıcı değişkenler olarak incelenmiştir. Analizlerin ilk basamağına kontrol değişkenleri olarak yaş ve yayaların trafikte geçirdiği süre eklenmiştir.

İlk hiyerarşik regresyon analizinde açıklanan değişken olarak kural ihlalleri analize eklenmiştir. Analizin ikinci basamağında kontrol değişkenleri ve üçüncü basamağında açıklayıcı değişkenler analize eklendiğinde, *diğer yol kullanıcılarına ve trafik kurallarına ilişkin tutumlar*, yayaların kural ihlallerindeki varyansın yaklaşık %42'sini açıklamaktadır ( $R^2 = .423$ ,  $\Delta R^2 = .365$ ,  $F(4, 547) = 100.243$ ,  $p < .001$ ). *Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ile kurallar ihlalleri arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = .082$ ,  $SH = .039$ ,  $t = 2.469$ ,  $p = .014$ ). Başka bir deyişle, diğer yol kullanıcılarına karşı olumsuz tutumlara sahip olan yayalar trafikte daha çok kural ihlali yaptıklarını rapor etmiştir. Benzer şekilde, *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* ile kural ihlalleri arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = .616$ ,  $SH = .033$ ,  $t = 18.530$ ,  $p < .001$ ); trafik kurallarına karşı daha olumsuz tutumlara sahip yayalar daha çok kural ihlali yaptıklarını rapor etmişlerdir (Bkz. Tablo 4).

İkinci hiyerarşik regresyon analizinde açıklanan değişken olarak dikkate dayalı ihlaller analize dahil edilmiştir. Açıklayıcı değişkenler analize dahil edildiğinde, *diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar ve trafik kurallarına ilişkin tutumlar*, dikkate dayalı ihlaller içerisindeki varyansın yaklaşık olarak %29'unu açıklamıştır ( $R^2 = .285$ ,  $\Delta R^2 = .222$ ,  $F(4, 547) = 54.390$ ,  $p < .001$ ). *Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ile dikkate dayalı ihlaller arasında negatif yönlü bir ilişki bulunurken ( $\beta = -.264$ ,  $SE = .041$ ,  $t = -7.169$ ,  $p < .001$ ), *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* ile dikkate dayalı ihlaller arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = .389$ ,  $SE = .035$ ,  $t =$

10.510,  $p < .001$ ). Diğer yol kullanıcılarına ilişkin olumsuz tutumlara sahip olan yayalar daha az dikkate dayalı ihlal rapor ederken trafik kurallarına ilişkin olumsuz tutumlara sahip olan yayalar daha sık dikkate dayalı ihlal rapor etmişlerdir.

**Tablo 4. Hiyerarşik Regresyon Analizi Sonuçları**

	<i>F</i>	<i>R</i> <sup>2</sup>	$\Delta R^2$	$\beta$	<i>SH</i>	<i>t</i>
<b>Kural İhlalleri</b>						
<i>Aşama 1</i>	16.971**	.058	.058			
Yaş				-.241	.006	-5.762**
Trafikte Geçirilen Süre				.002	.001	.057
<i>Aşama 2</i>	100.24**	.423	.365			
Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar				.082	.039	2.469**
Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar				.616	.033	18.530**
<b>Dikkate Dayalı İhlaller</b>						
<i>Aşama 1</i>	18.319**	.063	.063			
Yaş				-.147	.005	-3.535**
Trafikte Geçirilen Süre				.183	.001	4.379**
<i>Aşama 2</i>	54.390**	.285	.222			
Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar				-.264	.041	-7.169**
Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar				.389	.035	10.510**
<b>Saldırgan Davranışlar</b>						
<i>Aşama 1</i>	2.401**	.009	.009			
Yaş				-.036	.007	-.842
Trafikte Geçirilen Süre				.081	.001	1.888
<i>Aşama 2</i>	18.244**	.118	.109			
Diğer Yol Kullanıcılarına İlişkin Tutumlar				-.182	.058	-4.468**
Trafik Kurallarına İlişkin Tutumlar				.274	.050	6.672**

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$

Son hiyerarşik regresyon analizinde saldırgan davranışlar analize açıklanan değişken olarak eklenmiştir. Açıklayıcı değişkenler analize dâhil edildiğinde *diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar ve trafik kurallarına ilişkin tutumlar* saldırgan davranışlardaki varyansın yaklaşık olarak %12'sini açıklamıştır ( $R^2 = .118$ ,  $\Delta R^2 = .109$ ,  $F(4, 547) = 18.244$ ,  $p < .001$ ). *Diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlar* ile saldırgan davranışlar arasında negatif yönlü bir ilişki bulunurken ( $\beta = -.182$ ,  $SH = .058$ ,  $t = -4.468$ ,  $p < .001$ ) *trafik kurallarına ilişkin tutumlar* ile saldırgan davranışlar arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur ( $\beta = .274$ ,  $SH = .050$ ,  $t = 6.672$ ,  $p < .001$ ). Bir başka deyişle, diğer yol kullanıcılarına karşı olumsuz tutumlara sahip olan yayalar

daha az saldırgan davranışlar rapor ederken trafik kurallarına ilişkin olumsuz tutumlara sahip olan yayalar daha çok saldırgan davranışlar rapor etmişlerdir.

#### 4. Tartışma

Bu çalışma yayaların trafik ile ilgili tutumları ile trafikte sergiledikleri davranışlar arasındaki ilişkiyi incelemek amacıyla yapılmıştır. Değişkenler arasındaki ilişkinin incelenmesi ile birlikte, daha önce kullanılan yaya tutum ölçeğinin (Nordfjærn ve Şimşekoğlu, 2013) hem yöntemsel hem de içeriksel eksikliklerini gideren bir tutum ölçeği geliştirmek ve bu ölçeği ilk defa kullanarak faktör yapısını belirlemek amaçlanmıştır.

Bulguların, yaya tutum ve davranış ilişkilerinin yeni geliştirilen kapsamlı tutum ölçeği temelinde incelendiğinde de genel olarak önceki çalışmaların sonuçları ile tutarlı olduğu ve diğer çalışmalarda da belirtildiği gibi yaya tutumlarının yaya davranışları ile ilişkili olduğu bulunmuştur. Yayaların genel olarak trafik ortamına ilişkin duygu ve düşüncelerinin onların trafik ortamındaki davranışlarıyla ilişkili olduğunu gösteren bulgular incelendiğinde, belirli tutum ve davranış tipleriyle farklı ilişkilerin bulgulandığı görülmektedir. Örneğin, diğer yol kullanıcılarına ilişkin olumsuz tutumları olan kişilerin daha sık kural ihlali rapor ettikleri gösterilmiştir. Diğer bir deyişle, yayalar diğer yol kullanıcılarının trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilediklerini düşündüklerinde kendileri de kuralları ihlal etmektedirler. Bunun bir nedeninin, uydumculuk (conformity) eğilimi olabileceği ve özellikle toplulukçu kültürlerde daha yaygın olan bu eğilimin (Oishi, Schimmack, Diener ve Suh, 1998), diğer yol kullanıcılarına karşı olumsuz tutumları olsa da yayaların onlarla birlikte hareket etmelerine neden olabileceği düşünülmektedir. Şimşekoğlu'nun (2015) riskli yaya davranışlarının uydumculuk eğilimi ile ilişkili olduğunu belirten bulguları da bu çalışmanın bulgularını destekler niteliktedir. Aynı zamanda, yayaların bu davranışları ortalamadan iyi etkisi (above-average effect) ile de açıklanabilir. Ortalamadan iyi etkisi, bireylerin kendi performanslarının diğerlerinden daha iyi olduğunu düşünme eğilimidir (Alicke ve ark., 1995; Alicke, Dunning ve Krueger, 2014). Bu açıdan bakıldığında, diğer yayalara karşı olumsuz düşüncelere sahip olan yayalar yaptıkları kural ihlallerini diğer yayalardan daha az sıklıkta ve daha güvenli algılayma eğiliminde olabilirler. Bir başka deyişle, yayalar kendi davranışlarını diğer yaya davranışlarını eleştirip onlar hakkında olumsuz düşüncelere sahip iken kendi kural ihlallerinin güvensiz olmadığını düşünerek daha sık kural ihlali yapma eğiliminde olabilirler. Ancak böyle bir çıkarımın daha anlamlı yapılabilmesi adına bu değişkenlerin birlikte incelendiği çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Benzer olarak, trafik kurallarına karşı olumsuz tutumlara sahip olan kişiler daha sık kural ihlali yaptıklarını rapor etmişlerdir. Örneğin, trafik kurallarının yayaları yeterince korumadığını ya da trafik güvenliği açısından yeterli olmadığını düşünen yayalar, olan kurallara da uymanın gereksiz olduğunu düşünebilirler. Bu sonuçlar da önceki çalışmaların sonuçları ile desteklenir niteliktedir. Örneğin, on dokuz Avrupa ülkesinde yapılan çalışmada olumsuz tutumların riskli davranışlar ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Diaz, 2001; Papadimitriou ve ark., 2013).

Bu çalışmada dikkate dayalı ihlaller diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlarla negatif yönde ilişkili bulunurken trafik kurallarına ilişkin tutumlarla pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Daha açık bir şekilde belirtmek gerekirse, yayalar diğer yol kullanıcılarının trafik güvenliğine olumsuz etki ettiğini düşündüklerinde daha az dikkatsiz davranışlarda bulduklarını rapor etmişlerdir; ancak kendileri trafik kurallarına karşı olumsuz tutumlara sahip olduklarında daha sık dikkate dayalı ihlaller sergilediklerini belirtmişlerdir. Trafik ortamlarının güvensiz olduğu durumları diğer kişilerle ilgili faktörlere bağlamak, bir başka deyişle kendi dışında bir faktöre

atfetmek ile kendiyle ilgili bir faktöre atfetmek arasında yaya davranışı farklılıklarını işaret eden bu bulguların sebeplerinin araştırılması gerekmektedir. Trafikte yaya davranış ve tutumlarıyla ilgili önceki kısıtlı çalışmalar bu konuda bir açıklama için yeterli değildir. Yaya davranışı belirleyen faktörlerin, atıflar, içsel ve dışsal kontrol odağı, davranış ile ilgili kontrol gibi değişkenler çerçevesinde incelenmesinin katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Örneğin, dış kontrol odaklı yayaların, olayların kendileri dışında bir güç tarafından kontrol edildiği inancıyla hareket etmesinin kurallara uysalar dahi kazalardan kaçınamayacakları algısına neden olduğunu gösteren çalışmalar bulunmaktadır (Tabak ve ark., 2010). Bu durumda bu inanç, kişilerin trafik ortamlarında daha dikkatli davranmasına etki edebilir. Ayrıca, Diaz (2002) yaptığı çalışmada davranışsal planların hatalar ile ilişkili olduğu bulmuştur. Algılanan davranışsal kontrolün davranışlar ile ilişkili olduğu (Ajzen, 1991) göz önüne alındığında, bu değişkenin de trafikte dikkate dayalı ihlaller ile ilişkili olması olası görünmektedir.

Çalışma kapsamında ayrıca saldırgan yaya davranışlarının diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumlarla negatif yönde; trafik kurallarına ilişkin tutumlarla ise pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Yayalar, diğer yol kullanıcılarının (örneğin, diğer yayalar veya sürücüler) trafiği ve kendilerini tehlikeye atacak davranışlarda bulduklarını düşündüğünde küfür etmek, el hareketi yapmak gibi saldırgan davranışları daha az sergilemektedirler. Bunun nedeni, diğer yol kullanıcılarına ilişkin olumsuz tutumları olan yayaların trafikte saldırgan davranışlar sergilediklerinde, karşılarındaki diğer yayalarla etkileşimi güvenlikleri açısından riskli görüp, onlarla etkileşim sonucunda daha çok zarar görebileceklerini düşünmeleri olabilir. Bununla birlikte, trafik kurallarına ilişkin kendileri olumsuz tutumlara sahip olan yayaların daha sık saldırgan davranışlarda bulduklarını rapor ettiği görülmektedir. Boyut içeriğine bakıldığında, trafik kurallarına ilişkin tutumlar boyutunun yayaların trafik kurallarına uyma ve bu kuralları önemseme ile ilgili düşüncelerini vurguladığı görülmektedir. Bu içerik temelinde bulgular yorumlandığında, yayaların trafik kurallarına uymamanın kendileri için tehlike yaratmadığını düşündüğünde, trafikte daha çok el-kol hareketi yaptıkları ve küfür ettikleri görülmektedir. Bunun niyetli davranış, tutum, norm ve algılanan davranış kontrolü (Ajzen, 1991) çerçevesinde düşünülürse; kişilerin kendilerini daha güvenli gördüklerinde veya kendilerinden beklentinin, davranışlarına yönelik sınırların kendileri ile ilgili kriterlerin ağırlığında değerlendirildiğini düşündüklerinde daha kendi istedikleri yönde veya rahat bir şekilde hareket etmelerinin beklenebileceği söylenebilir. Trafik ortamında zarar görmeyeceğini düşünen yayalar, diğer yol kullanıcılarına sınırlendiklerinde bunu, el-kol hareketi yaparak ya da küfür ederek daha rahat bir şekilde saldırganca gösteriyor olabilirler.

Yapılan bu çalışmanın literatüre anlamlı katkılar yapma potansiyeli olduğu düşünülmektedir. Öncelikle bu çalışmada daha önceki yaya tutumu ile ilgili araştırmalar için kullanılan ve tek yaya tutum ölçeği olan Nordfjærn ve Şimşekoğlu (2013) tarafından geliştirilen tutum ölçeğinin incelenip, iyileştirilmesi gereken yanlarına odaklanılarak hazırlanan hem yönetsel hem de içerik olarak kapsamlı bir tutum ölçeği geliştirilmiştir. Böylelikle, yaya tutumunu inceleyen çalışmalarda sadece trafik kurallarına ilişkin tutumların değil, aynı zamanda diğer yol kullanıcılarına ilişkin tutumların da dahil edilmesi mümkün kılınmıştır.

Bu çalışma hem geliştirilme süreci hem de kapsam açısından yaya tutumlarını geniş bir perspektiften incelemeyi hedeflemiş olan Yaya Tutum Ölçeği'nin literatüre kazandırıldığı ve ilk kullanımının yapıldığı çalışma olarak anlamlı bir değere sahip olsa da aynı zamanda çeşitli kısıtlılıklara da sahiptir. Yeni geliştirilen ölçeğin geçerliğini test etmek için yeni çalışmalar yapılması gerekmektedir; aynı zamanda faktör yapısının ileriki çalışmalarda test edilmesi de ölçeğin uzun vade psikometrik değerlendirmesi açısından yararlı görünmektedir. Bunun yanında, bu çalışmanın bazı yönetsel kısıtlamaları da vardır. Bunlardan bir tanesi öz bildirim

ölçeklerinin kullanılmasıdır. Bilindiği üzere öz bildirim ölçekleri sosyal istenilirliğe dirençli değildir. Lajunen (1998), kişilerin sosyal onay isteklerinin özellikle ihlalleri rapor etmede sorun olabileceğini belirtmiştir. İnsanların, çevrelerinin onaylayamayacağını düşündükleri davranışları rapor etmede isteksiz olabileceği göz önünde bulundurulduğunda, bu çalışma kapsamında özellikle yaya ihlallerinin rapor edilmesinin yanlı olabileceğini düşündürmektedir. Bir diğer kısıtlama ise katılımcıların demografik özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Katılımcıların büyük çoğunluğu lise ve üniversite mezunudur. Farklı yaş gruplarından ve eğitim düzeylerinden katılımcılar örnekleme yer almamış, bu değişkenlerin yaya tutum ve davranışları ile ilişkisi test edilememiştir. Örneğin, düşük eğitim seviyesine sahip yayalar örnekleme yeterince temsil edilememiş ve onların yaya tutumları ve davranışları veriye yeterince yansımamıştır. Aynı zamanda katılımcıların çoğunluğu metropollerde ya da büyük şehirlerde yaşamaktadır. Metropoller ve büyükşehirler hem trafik alt yapısı hem de trafik yoğunluğu açısından şehirler, kasabalar ve köylerden farklılık göstermektedir. Bundan sonraki çalışmalarda yukarıda belirtilen kısıtlamalara dikkat edilmesi, yayaların trafik güvenliği ile ilgili tutum ve davranışları ile ilişkili olabilecek farklı değişkenlerin dahil edildiği incelemelerin yapılması daha kapsamlı sonuçlar sağlayabilecektir.

Sonuç olarak, trafik güvenliği ile ilgili literatüre bakıldığında çalışmaların farklı yol kullanıcı gruplarına farklı bir şekilde dağılım gösterdiği görülmektedir. Yayalar bir yol kullanıcısı grubu olarak her zaman varlık göstermiş olsalar da literatürde fazla odaklanılmış bir grup olmamıştır. Bu çalışma, bir yol kullanıcısı grubu olarak yayalara odaklandığı için ilgili literatüre bir katkı sağlamaktadır. Bunun yanında, yaya tutum ve davranışı ilişkisi daha önceki çalışmalardan farklı olarak yayaların trafik ile ilgili farklı tutumlarına odaklanarak farklı boyutlar altında daha detaylı bir şekilde çalışılmıştır. Böylece, trafik güvenliği ile ilgili olan yaya tutum ve davranış ilişkisinin daha ayrıntılı bir şekilde anlaşılmasına olanak sağlanmıştır. Trafik güvenliğinde aktif rolü olan bir yol kullanıcısı grubu olarak yayaların ve yaya olmakla ilgili değişkenlerin incelenmesi konusunda literatüre katkı sağlayan bu çalışmanın bulgularının anlamlandırılması yönünde yürütülecek olan ileriki çalışmaların hem literatüre hem de trafik güvenliği uygulamalarına anlamlı katkılar sağlayacağı düşünülmektedir.

## Kaynakça

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organ Behavior Human Decission Process*, 50, 179–211.
- Alicke, M. D., Klotz, M. L., Breitenbecher, D. L., Yurak, T. J. ve Vredenburg, D. (1995). Personal contact, individuation, and the better-than-average effect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68, 213–226.
- Alicke, M. D., Dunning, D. ve Krueger, J. I. (2014). *The self in social judgment*. New York: Psychology Press.
- Barton, B., K., Kolongi, S., M. ve Siron, A. (2016). Distracted pedestrians in crosswalks: An application of the theory of planned behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 129–137. doi:10.1016/j.trf.2015.12.012.
- Bungum, T. J., Day, C. ve Henry, L. J. (2005). The association of distraction and caution displayed by pedestrians at a lighted crosswalk. *Journal of Community Health*, 30, 269–279.
- Charlton, J., Day, R., Fildes, B., Ihsen, E. ve Oxley, J. (2001). Road crossing behaviour of older pedestrians. *10th European Conference on Developmental Psychology*. Sweden, Uppsala: European Society for Developmental Psychology. Erişim Tarihi Kasım 7, 2017, <http://hdl.handle.net/1959.3/3888>
- Elliott, M. A., Armitage, C. J. ve Baughan, C. J. (2003). Drivers' compliance with speed limits: an application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 88, 964–972. doi:10.1037/0021-9010.88.5.964.
- Evans D. ve Norman, P. (1998). Understanding pedestrians' road crossing decisions: an application of the theory of planned behaviour. *Health and Education Research*, 13, 481–489.
- Diaz, E. M. (2002). Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 169–175.
- Dünya Sağlık Örgütü. *Global Status Report on Road Safety. Supporting Decade of Action*. 2013. [http://www.who.int/iris/bitstream/10665/78256/1/9789241564564\\_eng.pdf](http://www.who.int/iris/bitstream/10665/78256/1/9789241564564_eng.pdf).
- Dünya Sağlık Örgütü. *Global Status Report on Road Safety*. 2015. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)
- Granie, M-A., Pannetier, M. ve Gueho, L. (2013). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 830–839.
- Iversen, H. H. ve Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47, 555–572.
- Holland, C. ve Hill, R. (2007). The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 224–237. doi:10.1016/j.aap.2006.07.003.



- Martin, A. (2006). *Factors Influencing Pedestrian Safety : A Literature Review* (p. 109, Rep. No. PPR241). London, England. Erişim <http://content.tfl.gov.uk/factors-influencing-pedestrian-safety-literature-review.pdf>
- Nordfjærn, T. ve Şimşekoğlu, Ö. (2013). The role of cultural factors and attitudes for pedestrian behavior in an urban Turkish sample. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 21, 181–193.
- Papadimitriou, E., Theofilatos, A. ve Yannis, G. (2013). Patterns of pedestrian attitudes, perceptions and behaviour in Europe. *Safety Science*, 53, 114–122.
- Razzaghi, A., Salehi, A., Heidar, İ. K. ve Zolala, F. (2014). Exploring the barriers and facilitators in using of pedestrian bridges among pedestrians: a qualitative study. *Safety Promotion and Injury Prevention*, 2, 173–9.
- Şimşekoğlu, Ö. (2015). How do attitudes, personality traits, and driver behaviors relate to pedestrian behaviors?: A turkish case. *Traffic Injury Prevention*, 16, 84–89. doi:10.1080/15389588.2014.880785
- Tabak, A., Erkuş, A. ve Meydan, C. H. (2010). Denetim odağı ve yenilikçi birey davranışları arasındaki ilişkiler: Belirsizliğe tolerans ve risk almanın aracılık etkisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10, 159–176.
- Yagil, D. (2000). Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians self-reported behavior at signal-controlled crossings. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 3, 1–13.
- Yannis, G., Golias, J. ve Papadimitriou, E. (2007). Modelling crossing behaviour and accident risk of pedestrians. *Journal of Transportation Engineering*, 33(11), 634–644.
- Zaig, R. (2010). Pedestrians' injuries in road crashes. *Vantage-Point on Road-Safety*, 7, Israeli National Road Safety Authority. <http://www.rsa.gov.il/InformationResearchCenter/ResearchSurveyCenter/tazpit/Documents/NekudatTazpit7.pdf>
- Zhang, G., You, K. K. W. ve Zhang, X. (2014). Analyzing fault and severity in pedestrian-motor vehicle accidents in China. *Accident Analysis and Prevention*, 73, 141–150.
- Zhou, R., Horrey, W. J. ve Yu, R. (2009). The effect of conformity tendency on pedestrians' road-crossing intentions in china: an application of the theory of planned behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 491–497.