

SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARININ STRES OLUŞTURUCU DEĞİŞKENLERE BAĞLI OLARAK ÖNGÖRÜLMESİ

İhsan YÜKSEL*

ÖZET

Türkiye’de oluşan trafik kazalarında sürücülerin kusur oranı % 96 düzeyindedir. Bu düzeyde bir sorumluluğu bulunan sürücülerin davranışlarının incelenmesi trafikte yaşanan sorunların çözümüne ışık tutabilecektir. Bu araştırmanın temel amacı sürücü davranışlarını etkilediği düşünülen stres yaratıcılarını belirlemeye çalışmaktır. Araştırmada stres yaratıcı değişkenlere bağlı olarak; kaza yapan, hızlı ve alkollü araç kullanan sürücüler diskriminant fonksiyonu yardımıyla tahmin edilmeye çalışılmıştır. Araştırma sonucunda; kaza yapan sürücüler % 73, hızlı araç kullanan sürücüler % 79.4, alkollü araç kullanan sürücüler % 92.1 düzeyinde doğru öngören diskriminant modelleri geliştirilmiştir. Araştırmada trafik kazası yapma, hızlı ve alkollü araç kullanma davranışı üzerinde istatistiksel olarak etkili bulunan değişkenler; araç kullanmanın yaratmış olduğu saldırganlık duygusu, yoğun trafikte tedirgin olma, trafiğin yoğun olduğu saatlerde sabırsız olma, zor yollarda tetikte olma ve diğer sürücülerin yanlış bir şey yapmasıdır.

GİRİŞ

İnsanların çalışma ve yaşama biçimini önemli düzeyde etkileyen teknolojik gelişmeler arasında motorlu taşıt araçları önemli bir yer tutmaktadır. Ancak, motorlu taşıt araçları, özellikle kara taşıt araçlarının kullanımı sırasında meydana gelen kazalar ölüm, yaralanma ve de maddi kayıplara yol açmaktadır. Dünyada her yıl yarım milyon insanın trafik kazalarında öldüğü, yaklaşık 15 milyon insanın da yaralandığı ya da sakat kaldığı belirtilmektedir (Sabancı, 1999:458). Dünyadaki bu tablo içinde Türkiye’nin yeri ise daha da olumsuz sayılabilecek düzeydedir. 1971-2000 yılları arasında meydana gelen trafik kazalarında yaşamını yitiren yıllık ortalama kişi sayısı 5428’dir (E.G.M.,2000:6). Bu rakam hastaneye intikal etmiş yaralıların ölümlerini içermemektedir. Bunun yanında yaklaşık yılda 100.000 kişi de yaralanmakta ve sakat kalmaktadır. Türkiye’de yaklaşık 7.000.000 olan özürli insan sayısına her gün yenileri eklenmektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik İstatistiği Yıllığı (E.G.M.,2000:386) verilerine göre 2000 yılında Türkiye’deki motorlu araç sayısı 9.554.868 iken aynı yıl meydana gelen trafik kaza sayısı ise 466.385’tir. Uluslararası karşılaştırmada önemli bir ölçüt olan 100.000 araca düşen ölüm sayısı Türkiye’de 41 iken, bu

* Yrd. Doç. Dr., Kırıkkale Üniversitesi, İ.İ.B.F., İşletme Bölümü.

A.B.D.'de 19, Almanya'da 15, Avusturya'da 19, Belçika'da 26, Finlandiya'da 16, Fransa'da 24, Hollanda'da 14, İngiltere'de 12, İsveç'te 13, İsviçre'de 13, Japonya'da 13'tür (E.G.M.2000:386). Görüldüğü gibi Türkiye'de oluşan trafik kazalarının ölümle sonuçlanma olasılığı Avrupa Birliği ülkeleri ve gelişmiş ülkelere göre oldukça yüksektir. Türkiye'de trafikte karşılaşılan bu durumun bir az gelişmişlik belirtisi olduğu söylenebilir.

Trafik olgusu insan, araç ve yol faktörlerinden ve bu faktörler arasındaki etkileşimden oluşmaktadır (Özdirim, 1994:135). Türkiye'de oluşan kazaların faktörlere göre oranları incelendiğinde sürücülerin kusurlarının önemli düzeyde ağırlıklı bir payı olduğu görülmektedir (Erdoğan ve Tekarslan, 1981:154; İçmeli, 1995:120; Tansel,1993:192). Türkiye'de 2000 yılında meydana gelen trafik kazalarında; sürücülerin kusur oranı % 96.38, yayaların kusur oranı % 2.68, yolcuların kusur oranı % 0.15, araçların kusur oranı % 0.20 ve yola ilişkin kusur oranı ise % 0.59'dur (www.egm.gov.tr). Ölüm, yaralanma ya da maddi yitikle sonuçlanan kazaların % 96.38'inde sorumluluğu ve kusuru bulunan sürücülerin psikolojik, sosyolojik ve fizyolojik yönden incelenmesinin gerek sürücüler gerek diğer insanlar ve ulusal ekonomi için önemli olabileceğini söylemek olasıdır.

Trafik kazaları ve sürücü davranışları yazını incelendiğinde, trafik sorununun tek boyutlu olmadığı ve çözüm için disiplinler arası çabanın gerektiği ileri sürülmektedir. Tınar ve Gürçay, oluşan trafik kazalarında % 90'ın üzerinde sürücü hatalarının payının bulunmasının, öncelikli olarak "sürücü davranışlarının" araştırılmasını gerektirdiğini belirtmişlerdir (Tınar ve Gürçay, 1998: 545). Shinar'ın yapmış olduğu araştırmada da, başlıca kaza nedeninin insan davranışı olduğu ve trafik kazalarının oluşumunda % 90'ın üzerinde etkide bulunduğunu belirtmiştir (Sabancı, 1999:459). Yazındaki bu çalışmalar sürücü davranışlarının ayrıntılı olarak incelenmesinin önemli olabileceğini göstermektedir.

Bu çalışmanın da temel amacı sürücü davranışları üzerinde etkisinin olabileceği düşünülen stres yaratıcı öğeleri belirlemeye çalışmaktır.

Stres; insanların esenliği ve huzuru için bir tehlike işareti, bir uyarı olarak algılanan olaylara gösterilen, belirgin olmayan fizyolojik ve psikolojik tepki olarak tanımlanmaktadır (Şimşek vd., 2000:215). Eroğlu (2000:297) ise stres sözcüğünü, fizyolojik ve patolojik etkilerin organizma üzerinde yaratmış olduğu kaba ve sert etki olarak açıklamıştır. Tınar (1996:46) ise stresi en genel anlamıyla bireyin içinde bulunduğu çevreden kendine yönelen istemlerle, kendi değerleri, tutumları, gereksinimleri, yetenekleri ve becerileri arasındaki uyumsuzluktan kaynaklanan bedensel ve sosyo-psişik bir gerilim durumu olarak değerlendirmektedir.

Stres kavramının fizyolojik ve psikolojik boyutlarının olduğu ve bu boyutların ortak noktasının ise "uyumsuzluk" olduğu belirtilmiştir (Eroğlu,2000:304). Stres; bireyler üzerine etki yapan ve onların davranışlarını, iş verimini, diğer insanlarla ilişkilerini etkileyen bir durumdur. Stres, insanın yaşadığı ortamda oluşan bir değişimin ya da insanın bulunduğu ortamı değiştirmesinin insan üzerinde etkiler bırakmasıyla ilgilidir (Eren,2000:276). Çalışma yaşamında stres yaratıcılarını fiziksel, sosyal ve duygusal olarak üç grupta toplamak olasıdır. Fiziksel stres kaynakları; çalışanın çevresinden kaynaklanan, fiziksel bir strese yol açan ve insanı sonuçla-

rı konusunda endişeye yönelten kaynaklardır. Sosyal stres kaynakları, çalışma yaşamındaki bireyler arası ilişkilerle ilgilidir. Duygusal etmenler ise; çalışanların çevreleriyle olan ilişkilerini algılama biçimleri olup, kişide engelleme, kaygı, kızgınlık ya da bunlara benzer stres duygularına neden olurlar (Güney,2000:432-433).

Stokol ve Novaco; sürücü stresini, uzun yol ya da günlük araç kullanımında sürücülerin trafikteki olaylara gösterdikleri bilişsel, duygusal ya da fizyolojik yanıtların birikimli sonucu olarak değerlendirmektedirler (Gulian vd.,1989:585). Yazında yer alan diğer araştırmalarda; trafikte sürüş gerekleri, teslim ve dağıtım-dan kaynaklanan iş gerekleri, ailesel ya da mesleki sorunlardan kaynaklanan kaygı ve üzüntü, yetersiz araç tasarımı, yetersiz zihinsel ve fiziksel sağlık (Hartley ve El Hasani, 1994:221-230), uzun yol seyahatleri (Gulian vd.,1989:585) ve trafik yoğunluğuna maruz kalmanın (Turner vd., 1975:1098; Stokols vd.,1978:467) sürücü stresine neden olduğu belirtilmiştir. Öte yandan yaşama koşullarından sağlanan doyum, iyi bir sağlık, iş güvencesi, tatmin edici ailesel ve mesleki ilişkilerin stresi azaltan faktörler olduğu bildirilmiştir (Gulian vd.,1989:585).

Sürücü davranışlarının istenmedik yönde oluşmasına neden olan değişkenlerin istatistiksel modellerle saptanması ve bu modellerin bir öngörü aracı olarak kullanılmasının gerek sürüş performansı gerek sürücü ve diğer insanların can ve mal güvenliği için önemli olabileceği söylenebilir. Ancak sürücü davranışlarını etkileyen öğelerin tek değişkenli modellerle incelenmesi durumunda, yapılacak açıklamanın durağan ve davranışları açıklamada yetersiz kalabileceği söylenebilir. Çünkü tek değişkenli bir modelde önemsiz görülebilecek bir değişken çok değişkenli bir modelde önemli bir değişken olabilir. Öte yandan çok boyutlu modellerle sürücü davranışlarını etkileyen tüm özellikler ve bu özellikler arasındaki ilişki belirlenebilirken, tek boyutlu modellerde bu olanaksız olmaktadır.

Yazında sürücü davranışlarını açıklamaya yönelik olarak yapılmış çalışmalarda, genellikle sürücü davranışlarını etkileyen değişkenlerin birer birer ele alındığı görülmüştür. Ancak davranışların çok çeşitli olaylara ve nedenlere bağlı olduğu (Baysal ve Tekarslan,1996:35) dolayısıyla sürücü davranışının yalnızca bir tek etkenin sonucu oluşabileceği gibi, birden fazla değişkenin eş anlamlı sonucu olarak da ortaya çıkabileceği söylenebilir. Bu nedenle sürücü davranışları tek boyutlu bir yaklaşımla birlikte çok boyutlu yaklaşım ve yöntemlerle de incelenmelidir.

Bu araştırmanın temel amacı sürücü davranışlarını etkilediği düşünülen stres yaratıcıları (Ek) doğrusal diskriminant analizi ile belirlemeye çalışmaktır. Bu temel amaçla birlikte araştırmanın alt amaçları ise şunlardır:

- 1- Stres yaratıcı değişkenlere bağlı olarak; kaza yapan-yapmayan, hızlı ve alkollü araç kullanan-kullanmayan sürücüleri diskriminant analizi ile öngörmeye çalışmak,
- 2- Diskriminant analizine başlangıçta alınan 24 bağımsız değişken sayısından daha az değişken sayısı ile gruplar arasındaki farklılıkları açıklamaktır.

I. GEREÇ VE YÖNTEM

Araştırmanın verileri rassal örneklem yöntemi ile Ankara’da kent içi öğrenci taşımacılığı alanında uğraş gösteren özel bir şirkette çalışan 112 okul servisi sürücüsünden 63 servis sürücüsüne uygulanan anketlerle sağlanmıştır.

Sürücü stresine neden olan değişkenleri belirlemek için oluşturulan anketin maddeleri yazındaki çalışmalardan (Gulian vd.,1989:585; Hartley vd.,1994:221) Türkçe’ye çevirisi yapılarak oluşturulmuştur. Anketin maddelerinin alınmış olduğu çalışmalarda faktör analizi ile değişken sayısı azaltılmıştır. İngiltere’de 97 sürücüye yönelik yapılmış çalışmada 5 faktör (Gulian vd.,1989:585), Avustralya’da 190 otobüs ve kamyon sürücüsüne yönelik yapılmış olan çalışmada ise 6 faktör (Hartley vd.,1994:221) belirlenmiştir.

Anketi oluşturan 24 madde likert tipi 3 dereceli ölçekle değerlendirilmiştir. Anketin güvenilirlik analizi yapılmış ve anketin Cronbach Alpha değerinin .795 olduğu saptanmıştır.

Bu çalışmada doğrusal diskriminant analizi kullanılmıştır. Diskriminant analizi, birimleri en az hata ile ait oldukları kitlelere ayırmak için yapılan işlemler topluluğu olarak tanımlanmaktadır. Diskriminant analizinin temeli, incelenen birimlerin kitlesinin belirlenmesini sağlayacak bir fonksiyonu bulmak ve bu fonksiyonlar yardımıyla yeni gözlenen bir birimi sınıflama hatası minimum kılacak biçimde gruplardan birine atama yapmaktır (Özdamar, 1999:318; Tatlıdil,1996:257).

Araştırmada kaza yapma-yapmama, hızlı araç kullanma-kullanmama, al-kollü araç kullanmaktan suçlu bulunma-bulunmama davranışları bağımlı değişken ve bu davranışları etkilediği düşünülen 24 stres yaratıcısı ise bağımsız değişken olarak belirlenmiştir. Bağımlı değişkenler sürücülere uygulanan ankette yer alan sorulara verilen yanıtlarla ölçülmüştür. Diskriminant analizi S.P.S.S. 8.0 for windows istatistik paket programı ile yapılmıştır.

II. BULGULAR

Bu çalışmada trafik kazası yapan ve yapmayan iki grup sürücü arasındaki ayrıma en çok etki eden değişkenlerin belirlenmesi için doğrusal diskriminant analizi yapılmıştır. Modele başlangıçta 24 bağımsız değişken alınmıştır. Stepwise işlemi sonucunda .05 anlamlılık düzeyinde modele 2 değişken girmiştir. Modele giren değişkenler ve model şöyledir:

$$Y = -3.993 + 0.969(DS14) + 1.150(DS24)$$

Modelin Wilks’ Lambda değeri .835, Ki-Kare değeri 10.840, serbestlik derecesi (S.D.) 2 olup, model istatistiksel açıdan .01 anlamlılık düzeyinde önemli bulunmuştur. Diskriminant fonksiyonu grup ortalama değerleri ise kaza yapan sürücüler için -.223, kaza yapmayan sürücüler için .859 bulunmuştur. Yapı matrisine göre, diskriminant fonksiyonu ile DS14 (zor yollarda tetikte olma) arasındaki korelasyon .696, DS24 (diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması keyfimi kaçırır) arasındaki korelasyon .668 olduğu saptanmıştır.

Diskriminant analizi sonucunda elde edilen sınıflandırma matrisi bulguları değerlendirildiğinde (Tablo 1); model tarafından, kaza yapan 50 sürücünden 41'i (% 82), kaza yapmayan 13 sürücünden 5'i (%38.5) doğru tahmin edilmiştir. Modelin bir bütün olarak doğru sınıflandırma gücü ise % 73 bulunmuştur.

Tablo 1: Kaza Yapan-Yapmayan Sürücülerin Sınıflandırılması

Gerçek Grup Üyeliği	Tahmin Edilen Grup Üyeliği		Toplam
	Kaza Yapan	Kaza Yapmayan	
Kaza Yapan	41(.820)	9 (.180)	50
Kaza Yapmayan	8 (.615)	5 (.385)	13

Doğru sınıflandırma gücü % 73.0

Bu araştırmada hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunan-bulunmayan sürücülerini ayırt etmek için elde edilen diskriminant modeli ise şöyledir:

$$Y = -2.298 + 1.880(DS01)$$

Modelden anlaşılacağı gibi stepwise işlemi sonucunda modele giren değişken DS01 değişkeni olmuştur. Modelin Wilks' Lamda değeri .913, Ki-Kare değeri 5.488, serbestlik derecesi ise 1 dir. Bu model de istatistiksel açıdan .01 anlamlılık düzeyinde önemli bulunmuştur. Diskriminant fonksiyonu grup ortalama değerleri ise hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunanlar için .595, hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunmayan sürücüler için -.155 bulunmuştur. Yapı matrisine göre, diskriminant fonksiyonu ile DS01 (araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar) arasındaki korelasyonun 1.000 olduğu saptanmıştır.

Tablo 2'de görüldüğü gibi sınıflandırma matrisi bulgularına göre; hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunmamış olan 50 sürücünden 45'i (%90), hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunan 13 sürücünden 5'i (%38.5) doğru tahmin edilmiş olup modelin doğru sınıflandırma gücünün ise % 79.4 olduğu saptanmıştır.

Tablo 2: Hızlı Araç Kullanan-Kullanmayan Sürücülerin Sınıflandırılması

Gerçek Grup Üyeliği	Tahmin Edilen Grup Üyeliği		Toplam
	Hızlı Araç Kullanan	Hızlı Araç Kullanmayan	
Hızlı Araç Kullanan	5 (.385)	8 (.615)	13
Hızlı Araç Kullanmayan	5 (.100)	45(.900)	50

Doğru sınıflandırma gücü % 79.4

Araştırma kapsamındaki sürücülerin alkollü araç kullanmaktan dolayı suçlu bulunup-bulunmama ayırımına en çok etki eden değişkenler ve model ise şöyle bulunmuştur:

$$Y = -2.270 + 2.134(DS1) - .640(DS11) + .485(DS13)$$

Diskriminant modelinin Wilks' Lamda değeri .630, Ki-Kare değeri 27.444(S.D.=3) tür. Modelin istatistiksel açıdan .01 anlamlılık düzeyinde önemli olduğu saptanmıştır. Diskriminant fonksiyonu grup ortalama değerleri ise alkollü araç kullanan sürücüler için 2.566, alkollü araç kullanmayan sürücüler için -.221 bulunmuştur. Yapı matrisine göre, diskriminant fonksiyonu ile DS01 (araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar) arasındaki korelasyon .804, DS11 (yoğun trafikte daha tedirgin olma) arasındaki korelasyon -.125, DS13 (trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum) .273 olduğu saptanmıştır. Sınıflandırma matrisine göre (Tablo 3) alkollü araç kullanmayan 58 sürücünden 54'ünün (%93), alkollü araç kullanan 5 sürücünden 4'ünün (%80) model tarafından doğru tahmin edildiği belirlenmiştir. Modelin doğru sınıflandırma gücü ise % 92.1 bulunmuştur.

Tablo 3: Alkollü Araç Kullanan-Kullanmayan Sürücülerin Sınıflandırılması

Gerçek Grup Üyeliği	Tahmin Edilen Grup Üyeliği		Toplam
	Alkollü Araç Kullanan	Alkollü Araç Kullanmayan	
Alkollü Araç Kullanan	4 (.800)	1 (.200)	5
Alkollü Araç Kullanmayan	4 (.069)	54(.931)	58

Doğru sınıflandırma gücü % 92.1

TARTIŞMA VE SONUÇ

Trafikte güvenli sürüşün sağlanması hem sürücü hem de trafikte bulunan diğer kişiler için yaşamsal düzeyde önemlidir. Ancak daha öncede belirtildiği gibi güvenli ve düzenli bir sürüş ise araç, yol ve insan faktörünün trafikteki uyumlu etkileşimi ile olanaklıdır. Bu faktörler arasında da sürücülerin ağırlıklı bir sorumluluğa sahip bulunduğu yazında yer alan çalışmalarda görülmüştür.

Bu çalışmada sürücülerin trafik kazası yapma, hızlı ve alkollü araç kullanma davranışları üzerinde etkisi olduğu düşünülen stres yaratıcı değişkenler diskriminant analizi ile belirlenmeye çalışılmıştır.

Kaza yapan ve yapmayan sürücüleri öngörmek amacıyla, başlangıçta modele alınan 24 değişken stepwise işlemi sonucunda iki değişkene indirgenmiştir. Modele girmeyi başaran değişkenler, sürücünün zor yollarda tetikte olması (DS14) ve diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda sürücünün keyfini kaçırmaması (DS24) dır. Buna göre sürücünün zor yollarda tetikte olması ve diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda sürücüde oluşan keyifsizliğin, kaza yapan ve yapmayan sürücüleri ayırt edici iki değişken ($P<0.01$) olduğu saptanmıştır. Bu iki değişkenin kaza yapan ve yapmayan sürücüleri ayırt etmede önemli bulunması, Sabancı (1999:459)'nın da belirttiği gibi araç kullanımında insan kapasitesinin tamamına gereksinim duyulmasıyla açıklanabilir. Sürücünün zor yollarda tetikte olması ve diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda sürücünün keyfini kaçırmaması, sürücünün algılama, karar verme ve motor yeteneklerini olumsuz yön-

den etkilemesine ve sonuçta kazalara neden olduğu söylenebilir. Ancak, diskriminant modelindeki değişkenlerin katsayılarına bakıldığında; diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda oluşan keyifsizliğin zor yollarda tetikte olma durumuna göre sürücünün kaza yapmasına daha fazla etkide bulunduğu görülmüştür. Bu sürüş performansında bozucu faktörlerin; algılama, karar verme ve motor yeteneklerini etkilemesi durumunda olumsuz sonuçlara daha fazla neden olabileceğini ifade etmektedir. Kaza yapan ve yapmayan sürücülerini ayırt eden bu modelin doğru sınıflandırma gücünün % 73 olduğu saptanmıştır.

Hızlı araç kullanmaktan dolayı suçlu bulunan-bulunmayan sürücülerini öngörmek için, stepwise işlemi sonucunda elde edilen diskriminant fonksiyonuna göre ayırt edici tek değişkenin “araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar” (DS01) değişkeni olmuştur. Modelde yer alan bu bağımsız değişken modelin bağımlı değişkeni ile içerik olarak da anlamlı olduğu görülmektedir. Bu araştırmada “araç kullanma beni genellikle saldırgan yapar” diyen sürücülerin hızlı araç kullanmaktan ötürü suçlu oldukları saptanmıştır. Bir başka deyişle hızlı araç kullanma davranışını gösteren sürücülerin “araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar” diyenler olduğu saptanmıştır. Bu davranış biçiminin sağlıklı bir davranış biçimi olduğunu söylemek olanaklı değildir. Bu nedenle, bu davranışa neden olan faktörlerin araştırılması sorunun çözümü için önemli olabilecektir. Geliştirilen diskriminant modeli istatistiksel açıdan .01 anlamlılık düzeyinde önemli görülmüş olup hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunan-bulunmayan sürücülerini doğru sınıflandırma gücünün % 79.4 olduğu saptanmıştır.

Alkollü araç kullanmaktan suçlu bulunan-bulunmayan sürücülerini ayırt edici diskriminant fonksiyonunda ise; “araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar” (DS01), “yoğun trafikte daha tedirgin oluyorum” (DS11), “trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum” (DS13) değişkenleri yer almıştır. Bir başka deyişle araç kullanmanın kendisini saldırganlaştırdığını, yoğun trafikte daha tedirgin ve trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olduğunu belirten sürücülerin alkollü araç kullanma ya da kullanmamada ayırt edici olduğu saptanmıştır. Bu üç değişkenin diğer faktörlerle ilişkisi olabileceği gibi kişilik yapısıyla ilişkili olabileceği söylenebilir. Bu tür davranış içinde olduğunu belirtenlerin kişilik özellikleri açısından incelenmesinin önemli olabileceğini söylemek olasıdır. Alkollü araç kullanan ve kullanmayan sürücülerini ayırt edici modeldeki değişkenlerin katsayılarına göre ağırlıklarına bakıldığında araç kullanmanın neden olduğu saldırganlık durumunun “yoğun trafikte daha tedirgin olma” ile “trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olma”dan daha fazla ağırlıklı olduğu görülmüştür. Model bir bütün olarak istatistiksel açıdan önemli ($P < 0.01$) olup, doğru sınıflandırma gücünün % 92 olduğu belirlenmiştir.

Bu araştırmada trafik kazası yapma, hızlı ve alkollü araç kullanma davranışları üzerinde istatistiksel olarak etkili bulunan değişkenlerin; araç kullanmanın yaratmış olduğu saldırganlık, yoğun trafikte tedirgin olma, trafiğin yoğun olduğu saatlerde sabırsız olma, zor yollarda tetikte olma ve diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması olduğu görülmüştür. Ancak “araç kullanmanın yaratmış olduğu saldırganlık” DS01 değişkeninin hızlı araç kullanma davranışı ile alkollü araç kullanma

davranışını öngören modellerde ortak ayırt edici değişken olarak yer aldığı saptanmıştır. Ayrıca bu iki davranışa ilişkin diskriminant modelleri incelendiğinde araç kullanmanın yaratmış olduğu saldırganlığın gerek hızlı araç kullanma gerekse al-kollü araç kullanma davranışı üzerinde diğer değişkenlere göre katsayıları bakımından daha ağırlıklı olduğu bulunmuştur.

EK

- DS01- Araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar.
- DS02- Ne zaman olanak olsa diğer araçları geçme eğilimindeyim.
- DS03- Sinirlendiğimde saldırganca araç kullanırım.
- DS04- Bir diğer aracı geçmeyi deneyip de geçemezsem genellikle sinirlenirim.
- DS05- Araç kullanmak bana güç duygusu verir.
- DS06- Araç kullanmak yoldaki, trafikteki riskleri almaya değer.
- DS07- Olumsuz hava koşullarında araç kullanmak beni endişelendirir.
- DS08- Diğer sürücülerin beklenmedik manevralarına karşı tepki göstermeye daima hazırım.
- DS09- Araç kullanmak genellikle beni mutlu etmez.
- DS10- Araç kullanmak beni genellikle sinirlendirir.
- DS11- Yoğun trafikte daha tedirgin oluyorum.
- DS12- Yeni yollarda araç kullanırken daha gergin oluyorum.
- DS13- Trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum.
- DS14- Zor yollarda tetikte olurum.
- DS15- Zor yollarda konsantrasyonumu artırırım.
- DS16- Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman sıkıntı hissederim.
- DS17- Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman öfkelenirim.
- DS18- Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman endişelenirim.
- DS19- Bir diğer araca yetişip geçtiğimde gergin olurum.
- DS20- Yavaş hareket eden araçların arkasında araç kullanmaktan hoşlanmam.
- DS21- Bir diğer aracı geçmeye çalışıp da geçemezsem genellikle sıkılırım.
- DS22- Trafik ışıklarına yaklaşırken ışıkların değişmesi beni kızdırmaktadır.
- DS23- Genelde araçların sollaması beni rahatsız eder.
- DS24- Diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması benim keyfimi kaçırır.

KAYNAKÇA

- BAYSAL, A.C. ve E. TEKARSLAN. (1996), **Davranış Bilimleri**, 2. Baskı, Avcıol Basım Yayın, İstanbul.
- EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (E.G.M.), (2000), **Trafik İstatistik Yıllığı**, Ankara.
- ERDOĞAN, İ. ve E. TEKARSLAN. (1981), "Türkiye'de İstanbul Özel Oto Sürücüsünün Bir Profili" **İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi**, 10, 145-164.
- EREN, E. (2000), **Örgütsel Davranış ve Yönetim Psikolojisi**, Genişletilmiş 6. Baskı, Beta, İstanbul.
- EROĞLU, F. (2000), **Davranış Bilimleri**, 5.Baskı, Beta, İstanbul.
- GULIAN, E., G.MATTHEWS., A.I. GLENDON., D.R. DAVIES, and L.M. DEBNEY. (1989), "Dimensions of driver stress" **Ergonomics**, 32, 585-602.
- GÜNEY, S. (2000), **Davranış Bilimleri**, Genişletilmiş 2. Baskı, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- HARTLEY, L.R. and J. EL HASSANI. (1994), "Stress, Violations and Accidents" **Applied Ergonomics**, 25, 221-230.
- İÇMELİ, C. (1995), "Trafik Kazalarında Şoförlerin Davranışlarını Etkileyen Psiko-Sosyal Faktörler" **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 7,113-128.
- ÖZDAMAR, K. (1999), **Paket Programlar İle İstatistiksel Veri Analizi**, Kaan Kitabevi, Eskişehir.
- ÖZDİRİM, M. (1994), **Trafik Mühendisliği**, K.G.M., Ankara.
- SABANCI, A. (1999), **Ergonomi**, Baki Kitabevi, Adana.
- STOKOLS, D., R.W. NOVACO., J. STOKOLS. and J. CAMPBELL. (1978), "Traffic congestion, type A behavior, and stress" **Journal of Applied Psychology**, 63, 467-480.
- ŞİMŞEK, Ş., T. AKGEMCİ. ve A. ÇELİK. (2001), **Davranış Bilimlerine Giriş ve Örgütlerde Davranış**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- TANSEL, A. (1983), "Türkiye'de Trafik Kazalarının Bölgesel Dağılımı" **ODTÜ Gelişme Dergisi**, 20, 189-206.
- TATLIDİL, H. (1996), **Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistiksel Analiz**, Akademi, Ankara.

TINAR, M.Y. (1996), **Çalışma Psikolojisi**, İzmir.

TINAR, M.Y. ve C. GÜRÇAY. (1998), “Yapısal ve Kültürel Ortam Etkileri Açısından Sürücü Davranışları” **6. Ergonomi Kongresi**, M.P.M. Yayın No: 622, 545-551, Ankara.

TURNER, C. W., J.F. LAYTON. and L. S. SIMONS. (1975), “Naturalistic studies of aggressive behavior: Aggressive stimuli, victim visibility” **Journal of Personality and Social Psychology**, 31, 1098-1107.

<www.egm.gov.tr/daireler/trafik Hizmetleri> , Erişim Tarihi:11.02.2002