

SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI İLE STRES YARATICI FAKTÖRLERİN BELİRLENMESİ

**-Ankara ve İzmir İlleri Kent İçi Personel Taşımacılığı Yapan Sürücüler
Örneği-**

Yard.Doç.Dr.Cemile GÜRÇAY / Yard.Doç.Dr.İhsan YÜKSEL
Dokuz Eylül Üniversitesi / Kırıkkale Üniversitesi
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğretim Üyeleri
e-posta : cemile.gurcay@deu.edu.tr
e-posta : yuksel94@isnet.net.tr

ÖZET

Yaşamda herkesi etkileyen olgulardan biri olan trafik, insanla başlayan, devam eden ve sonuçlanan bir özellik taşımaktadır. Bu noktada trafikte yer alan insanın davranışları giderek daha önemli ve öncelikli inceleme, araştırma alanlarından birini oluşturmaktadır. Ağırlıklı olarak trafik psikolojisinin çalışma konusu olan bu alanda davranışların ardında yatan nedenler yasal düzenlemelerden çok daha öncelik taşımaktadır. Bu nedenle çalışmada, trafikteki insanı sorgulayacak şekilde sürücü davranışlarında stres yaratıcı faktörlerin neler olduğu belirlenmeye çalışılmakta ve İzmir ile Ankara illerinde faaliyet gösteren, personel taşımacılığı yapan iki özel şirket çalışanlarından elde edilen sonuçlar tartışmaya sunulmaktadır, öneriler oluşturulmaktadır.

1.GİRİŞ

Trafik, ulaşımı sağlayan araç, sürücü, içinde seyredilen mekan ve bu mekana katılan diğer aktörlerden (diğer sürücüler ve araçlar ile yayalar, trafik polisi gibi) oluşan bir devinim sürecidir. Bu devinimde üzücü sonuçların meydana gelmemesi, her bir ögenin seyredilen mekana uygun bir şekilde yapılanmasına ve sergilenen davranışların kurallara uygun olmasına bağlıdır(Tınar/Gürçay,1998,546). Diğer bir ifade ile trafik insanla başlayan, insanla devam eden ve insanla sonuçlanan her aşamasına yönelik olarak katlanılamaz(tolere edilemez) düzeyde stresli, tehlikeli ve yüksek düzeyde bir kabul edişi de içeren aynı zamanda tüm toplumları ve insanları bazen doğrudan bazen de dolaylı olarak ilgilendirip etkileyen çok faktörlü bir süreçtir. Bu noktada, ülkemizdeki 2000 yılı verilerinde yer alan kaza kusur oranlarına bakıldığında, insandan kaynaklanan ya da içinde insanın olduğu kaza kusur

oranı % 99,21 gibi çok yüksek bir rakamla ifade edilmektedir(%96,38'i sürücü kaynaklı, % 2,68'i yaya kaynaklı, % 0,15'i yolcu kaynaklı)(www.kgm.gov.tr/kaza_2k.doc). Kazalara bir başka boyuttan bakıldığında, 2001 yılı ilk dokuz ayı verilerinde meydana gelen kaza sayısı 360.590 olup 101.927 kişi yaralanmış ve maddi kayıp ise 185 trilyon olarak gerçekleşmiştir(Gülenç/20.11.2001). Bununla beraber 1996-2000 yılları arasında trafikteki araç sayısı(1996/ 7.109.926 araç; 2000/ 9.554.868 araç) 5 yılda % 74.4 oranında artarken kaza sayısı da buna paralel olarak (1996/ 344.641 kaza; 2000/ 466.385 kaza) % 73.8 oranında artmıştır(KGM,2001,9). Diğer bir deyişle Türkiye'de ortalama olarak her gün 12-13 kişi sadece trafik kazasında hayatını kaybetmektedir. Türkiye Trafik Güvenliği Vakfı Başkanı Ekrem Bulgun'un vurguladığı nokta "her 5 yılda, bir deprem felaketiyle kaybedilen kadar insanın trafik kazaları sonucu kaybedildiği"dir(Gülenç/20.11.2001). Aynı şekilde Dünya Bankası Destekli "Türkiye Trafik Güvenliği Projesi" kapsamında İsveçli Danışman Kuruluş Sweroad'un raporunda yer alan verilerde de 2002 yılından itibaren 10 yıllık perspektifte oluşan tablo hiç de iç açıcı görülmemektedir. Rapora göre 2006 yılında 824.000 trafik kazası meydana gelip 9.125 kişi hayatını kaybedecekken, 2011 yılında kaza sayısı 1.185 olup hayatını kaybeden kişi sayısı 9.200 olacaktır (www.hurriyetim.com.tr/haber/0,, tarih ~2001-12-21-t@nvid~76029,00.asp).

Gerek kazalar sonucu ulaşılmış olan rakamlar gerekse geleceğe dönük tahminler ülkemiz açısından çözümlerin, istatistiki verileri alt alta yazmak ya da yasal düzenlemelerde aramaktan çok farklı bir yerde ve karmaşık bir alanda olduğuna işaret etmektedir. Nitekim "yasalar ne kadar mükemmel olursa olsun koruyucu, uygulayıcı ve yararlanıcıların mükemmelliği ile örtüşmediği sürece" aksaklıklar ve sorunlar çözülmek yerine yenileri ile büyüyebilecektir. Kazalardaki oransal ağırlığına dayalı olarak çözümü, tıpkı trafik gibi çok bilinmeyenli bir denklem olan insanda aramak gerekmektedir. Trafikte kendinden, ortamdan, araçtan, kurallardan ve çevredeki diğer faktörlerden kaynaklanan değişkenlerle baş başa kalıp onları algılamak ve yorumlamak suretiyle davranış sergilemek zorunda olan insanın verdiği kararların ardında yatan düşünce boyutu giderek daha önemli olmaktadır. Trafikte yer alan insanı özellikle de sürücü davranışı boyutu ile anlamadan trafik sorunlarını çözebilmek olanaksız bir noktaya gelmiştir.

2. DAVRANIŞ OLUŞUMUNA NEDEN OLAN UNSURLAR ve SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARININ SINIFLANDIRILMASI

Sürücü davranışını ve bu davranışın ardında yer alan nedenleri açıklayabilmek, davranışın oluşumunda yaşanan süreçleri ve bu süreçlerin davranış üzerindeki etkilerini anlayarak mümkün olabilir. Bireysel davranışı açıklamada modern psikolojide yer alan ve davranışın üçlü sistemi olarak ifade edilen unsurlar; **İstek**, **Kavrama(algılama)** ve **Eylem**'dir(James,1997).

İstek; etki davranışıdır ve hatadan kaçmada önemlidir. Hisleri, duyguları, güdüleri(motiv) ve ihtiyaçları yani insanın eyleminin parçası olan doğrudan hedefe yönelik her şeyi içerir. Trafikte **sinyal vermenin** ardında davranışın **etki boyutu** vardır. Sürücülerin koruyucu süreçlerini devreye sokar ve hata oluşmasını engeller. Bu güdü yok olunca hataya düşülür ve sürücü sinyal vermez.

Kavrama(algılama); bilişsel davranış olarak da adlandırılır. Bilgileri, düşünceleri, sebepleri ve insanların eylemlerindeki analiz etme ve karar verme süreçlerini içeren her şeyi kapsar. Sürüş sırasındaki olayları doğru yorumlama ve karar verme önemli bir bilişsel sürüş yeteneğidir. Bilişsel sürüş hataları mantıklı olmayan ve birbiri ile bağlantılı olayların yol açtığı yanlış karar verme sonucu oluşur. “Biliyorum arkamda kimse yok, sinyal vermesem de olur” şeklindeki düşünceleri içerir.Bu yanlış kararlarla bazı sonuçlar görmemezlikten gelinir. Oysa ki kör noktada “biri” ya da “polis denetimi” olabilir.

Eylem; psiko-motor davranış olarak adlandırılır. Sürücülerin açıkça görülen davranışlarıdır. Şerit değiştirmeden önce sinyal vermek karmaşık bir psikomotor davranıştır. Çünkü, gelişmiş bir el-göz uyumu ister, gerektiğinde frene basmak ve aynaya bakmak için hazır olmak gerekir.

Tablo 1. Sürücü Davranışlarının Sınıflandırılması(1990)

D Ü Z 3 E Y	ETKİ ALANI	BİLİŞSEL ALAN	PSİKOMOTOR ALAN
	<i>Etkin Sürüş Sorumluluğu</i>	<i>Bilişsel Sürüş Sorumluluğu</i>	<i>Psikomotor Sürüş Sorumluluğu</i>
	Bencil olmamak ve erdem..... Bencillik ve vicdani yetersizlik	Pozitif davranış ve düşünel sağlık..... Negatif davranış ve çılgınlık	Zevk ve doyum..... Stres ve depresyon
D Ü Z 2 E Y	ETKİN GÜVENLİK	BİLİŞSEL GÜVENLİK	PSİKOMOTOR GÜVENLİK
	<i>Etkin Sürüş Güvenliği</i>	<i>Bilişsel Sürüş Güvenliği</i>	<i>Psikomotor Sürüş Güvenliği</i>
	Savunmaya yönelik sürüş ve eşitlik..... Agresiflik ve fırsatçılık	Tarafsız atfetmeler..... Taraflı atfetmeler	Kibar değiş-tokuşlar ve sakinlik..... Kaba değiş-tokuşlar ve gereksiz tepkiler
D Ü Z 1 E Y	ETKİN YETERLİLİK	BİLİŞSEL YETERLİLİK	PSİKOMOTOR YETERLİLİK
	<i>Etkin Sürüş Yeterliliği</i>	<i>Bilişsel Sürüş Yeterliliği</i>	<i>Psikomotor Sürüş Yeterliliği</i>
	Düzenlemelerden doğan sorumluluk ve bireysel kontrol..... Otoriteyi reddetme ve yetersiz bireysel kontrol	Bilgi ve farkındalık..... Eğitimsizlik ve hatalı düşünme	Doğru eylemler ve dikkat..... Hatalı, yanlış eylemler ve dikkatsizlik

Kaynak:James,1997

Tabloda sınıflandırılmış başlıklarda yer alan davranışsal alanların trafikteki görünümünün nasıl gerçekleştiğine bakıldığında, aşağıda yer alan davranışsal sonuçlar oluşmaktadır.

DÜZEY 3 – Etkin Sorumluluk / Fedakarlık ve Ahlak

- ◆ Sürüş sırasında erdem ya da dini ilkelere eylemlerinde, düşüncelerinde ve güdülerinde sahip olmak
- ◆ Birine zarar vermektten ve incitmektten çekinmek
- ◆ Trafikteki diğer insanların duyguları konusunda dikkatli olmak

DÜZEY 3 – Etkin Sorumluluğun Eksikliği / Egoizm ve Vicdani Eksiklik

- ◆ Trafikteki diğer sürücülere zarar verme isteğine ve intikam duygularına sahip olmak
- ◆ Başkalarına karşı misilleme yapma isteğine sahip olmak
- ◆ Diğer karayolu kullanıcılarının hak ya da duygularını minimize etmek ya da bunlara aldırılmamak

DÜZEY 3 – Bilişsel Sorumluluk / Olumlu Davranışlar ve Düşünsel Sağlık

- ◆ Sürüş sırasındaki eylemlerin olası sonuçlarını zihninde canlandırmak ya da öngörmek
- ◆ Diğer insanları ve onların eşyalarını koruyucu sürüşü gerçekleştirmek
- ◆ Başkalarının sürüş güvenliğini sağlamak için gerçek bilgilere dayalı olarak davranmak

DÜZEY 3 – Bilişsel Sorumluluğun Eksikliği / Olumsuz Davranışlar ve Çılgınlık

- ◆ Kötü sürüş senaryoları oluşturmak
- ◆ Sürücülerin, fiziki görünüşlerine ya da arabalarına bakarak onların karakterleriyle ilgili kötü şeyler söylemek
- ◆ Arabada izole edildiğini ve kimsenin görmediğini düşünmek

DÜZEY 3 – Psikomotor Sorumluluk / Zevk Alma ve Doyum

- ◆ Sürüş esnasında sürmek, gözlemlemek, düşünmek ve hareketleri kontrol etmektten zevk almak
- ◆ Sürüş sırasında iyi bir ruhsal duruma sahip olmak
- ◆ Sürüşe yönelik düşünme, plan yapma, karar alma gibi düşünsel çaba gerektiren süreçlerle meşgul olmak...

DÜZEY 3 – Psikomotor Sorumluluğun Eksikliği / Stres ve Depresyon

- ◆ Çaresiz bir ruh haline izin vererek ya da enerji eksikliği ile birinin sürüşünü olumsuz yönde etkilemek
- ◆ Sürüş esnasında endişe, korku ve tahrik duygularına sahip olmak
- ◆ Birisinin sürüş hatası görüldüğünde deneyime dönmek var olan saygınlığını kaybetmek

DÜZEY 2 – Etkin Güvenlik / Savunma ve Tarafsızlık ya da Eşitlik

- ◆ Diğer yol sürücülerine karşı dürüst olmaya çalışmak
- ◆ Diğer karayolu sürücülerinin potansiyel hatalarına karşı tedbirli olmayı sürdürmek

DÜZEY 2 – Etkin Güvenliğin Eksikliği / Agresiflik ve Fırsatçılık

- ◆ Diğer sürücülerin yarışmacı bir dürtü ile ilerlemelerine neden olmak
- ◆ Karayolu kullanıcılarına karşı kızgınlık duygusuna sahip olmak

- ◆ Diğer sürücülerin davranışlarında hor görüldüğünü ya da göz dağı verildiğini düşünmek

DÜZEY 2 – Bilişsel Güvenlik / Tarafsız Atfetmeler

- ◆ Diğer karayolu kullanıcılarının davranış ya da güduları için mantıklı açıklamalar yapmak
- ◆ Olayları her karayolu kullanıcısının bakış ve algıları ile değerlendirmek
- ◆ Ne olduğunu anlayacak şekilde bir sürüş durumunu analiz etmek

DÜZEY 2 – Bilişsel Güvenliğin Eksikliği / Taraflı Atfetmeler

- ◆ Birinin sürüş pozisyonuna dönük kendi içinden gelen engelleri başkalarına atfetmek
- ◆ Diğerlerinin sürüş davranışları ile ilgili önyargılı, asılsız, varsayım dayalı açıklamalar yapmak
- ◆ Birinin yanlış bir şeyini bireysel olarak atlamak

DÜZEY 2 – Psikomotor Güvenlik / Kibar Değiş Tokuşlar ve Sakinlik

- ◆ Başka bir sürücü ile üzücü bir şey yaşadıktan sonra hızlı bir şekilde kendine gelmek
- ◆ Provokasyon ile yüzyüze geldiğinde oluşan baskıya direnmek ve sakin kalmak
- ◆ Direksiyonda iyi bir ruh halinde olmayı sürdürmek...

DÜZEY 2 – Psikomotor Güvenliğin Eksikliği / Kaba Değiş Tokuşlar ve Gereksiz Reaksiyonlar

- ◆ Diğer sürücülerin kaba davranışlarına aşırı tepki göstermek
- ◆ Diğer karayolu kullanıcılarının hareket ve kelimelerinden izole olmak
- ◆ Diğer karayolu kullanıcılarından ya da kötü sözlerinden şikayet etmek

DÜZEY 1 – Etkin Yeterlilik / Kurallara Uyuma ve Bireysel Güven

- ◆ Trafik işaret ve düzenlemelerine uymada istekli olmak
- ◆ Trafik düzenlemelerinde bireysel olarak sorumlu olduğunu düşünmek
- ◆ Trafik lambalarında, dur işaretlerinde ya da trafik akışındaki gecikmelerde beklerken sabırlı ve kontrollü olmak

DÜZEY 1 – Etkin Yeterliliğin Eksikliği / Otoriteyi Reddetme ve Bireysel Güven Eksikliği

- ◆ Polis ve trafik çalışanlarını da içeren şekilde yapılardan ve trafik düzenlemelerinden hoşlanmamak
- ◆ Trafik akışında sabırsız olmak

DÜZEY 1 – Bilişsel Yeterlilik / Bilgi ve Farkındalık

- ◆ Sürüş ilkeleri ile gerçeklerini hatırlama ve öğrenme
- ◆ Birinin sürüş hatalarını gözlemleyerek öğrenmek bunları diğer sürücülerde de kontrol etmek
- ◆ Doğru sürüş ilkelerini ya da doğru hareketleri düşünsel olarak art arda tekrarlamak

DÜZEY 1 – *Bilişsel Yeterliliğin Eksikliği / Eğitimsizlik ve Yanlış Düşünme*

- ◆ Sürüşte hız limitinin çok yavaş olduğunu düşünmek
- ◆ Yavaş gitmek yerine polisin izlemediğine karar vermek
- ◆ Hız limitlerinde sürmektense kendi hızımızın güvenli olduğuna inanmak
- ◆ Hiçbir yerde yasal hız limiti olmadığını varsaymak
- ◆ Doğru bir şey yapıldığı düşünülüğünde bunun yanlış olduğuna inanmak

DÜZEY 1 – *Psikomotor Yeterlilik / Doğru Davranışlar ve Dikkat*

- ◆ Rutin sürüş pozisyonlarında doğru eylemler sergilemek
- ◆ İşaretlere karşı dikkatli olmak ve diğer karayolu kullanıcılarına dikkat etmek
- ◆ Trafikte hız limitini aşmadan yer almak
- ◆ Sürüş sırasında güzel ve doğru şeyleri hatırlayarak uygulamak

DÜZEY 1 – *Psikomotor Yeterliliğin Eksikliği / Hatalı Davranışlar ve Dikkatsizlik*

- ◆ Çılgın duygular ya da yetersiz konsantrasyon ile sürmek
- ◆ Rutin bir sürüş durumunda illegal olan ve doğru olmayan hareketleri yapmak
- ◆ Trafik koşullarına dikkatte yetersiz olmak ya da işaretlere dikkat etmemek

Böylesi bir karmaşık davranışsal tablo, trafikte insan ve insana yönelik davranışlar ile bu davranışların ardında yatan nedenlerin neler olduğunu anlamının önemini bir kez daha vurgulamaktadır.

Bu nedenle çalışmada, güvenli sürüş davranışına ışık tutmak amacıyla sürücü davranışları uygulamalı olarak incelenmeye çalışılmıştır. Sürücü davranışlarına farklı boyutlardan yaklaşmak olasıdır. Ancak çalışmada sürücü davranışlarının stres oluşturan faktörlerle olan ilişkisi temel alınmıştır.

Sürücü stresi, uzun yol ya da günlük araç kullanımında trafikteki olaylara, bilişsel, duygusal ya da fizyolojik yanıtların birikimli sonucudur. Ancak sürücü stresi araç kullanmanın dışındaki bir çok faktörle de bağlantılıdır. Sürücü stresinin araç kullanmanın dışında kalan zamanlarda da yaşanabileceği, örneğin kişinin aile ve iş ortamında duyduğu huzursuzluk, gerginlik araç kullanmasına da yansiyabilir. Öte yandan yaşam koşullarından sağlanan doyum, iyi bir sağlık, iş güvencesi, tatmin edici ailesel ve mesleki ilişkiler stresi azaltan faktörlerdir. Bu faktörlerin herhangi birinde oluşan bir olumsuzluk, strese yol açabilir dolayısıyla sürüş performansını etkileyebilir (Gulian ve ark.,1989:585).

Sürücü stresi faktörlerini belirlemek amacıyla Hartley ve El Hassani'nin (1994:221) 190 otobüs ve kamyon sürücüsüne yönelik yapmış olduğu çalışmada toplam varyansın .38'ini açıklayan 6 faktör saptanmıştır. Belirlenen faktörler sürüş saldırganlığı, sürücülükten hoşlanmamak, sürüş kontrolündeki güven,

konsantrasyon düzeyi, kavşak stresi ve sürüş soğukkanlılığı olarak isimlendirilmiştir (Hartley ve El Hassani,1994:221).Yazında yer alan bir diğer çalışma ise Gulian ve arkadaşlarının (1989:585) 97 sürücü üzerinde yapmış oldukları araştırmadır. Faktör analizi sonucunda bulunan 5 faktör toplam varyansın 38.2'sini açıklamıştır. Faktörler; sürüş saldırganlığı, sürücülükten hoşlanmamak, gerilim, engellenme ve kızgınlık olarak tanımlanmıştır (Gulian ve ark.,1989:585). Yüksel ve Kurt' un (2001) öğrenci taşımacılığı yapan 63 sürücüye yönelik yapmış olduğu çalışmada ise özdeğeri 1'den büyük 8 faktör saptamıştır. Faktörler; kavşak stresi, sürücülükten hoşlanmamak, araç sollaması ve sürekli hazır olma, sinirlenme durumunda saldırganca araç kullanma, sürüş saldırganlığı, engellenme, risk alma, trafik akışının yoğun olduğu saatler olarak tanımlanmıştır. Yazındaki çalışmalarda görüldüğü gibi sürücü stresine neden olan faktörler çok sayıdadır. Bununla birlikte farklı araştırmaların sonuçlarında benzer faktörler bulunduğu gibi farklı stres oluşturuvcu faktörler de bulunmaktadır.

Bu çalışmada Ankara ve İzmir'de kent içi personel taşımacılığı yapan sürücülerin özellikleri, davranışları ve stres yaratıcı faktörler karşılaştırmalı incelenmeye çalışılmıştır.

3.GEREÇ VE YÖNTEM

Araştırmanın örneği Ankara ve İzmir'de kent içi personel taşımacılığı alanında faaliyet gösteren özel iki şirkette çalışan sürücülerden rassal örneklem yöntemi ile seçilmiştir. Araştırmanın verileri Ankara'da faaliyet gösteren 61 sürücü ve İzmir'de faaliyet gösteren 61 sürücü olmak üzere toplam 122 servis sürücüsünden elde edilmiştir.

Bu çalışmada sürücülerin kişisel özellikleri, davranışları ve sürücü stresini belirlemek için toplam 70 soru içeren bir anket kullanılmıştır. Anketin sürücü davranışları ve sürücü stresini belirlemek için oluşturulan bölümdeki maddeler Yüksel ve Kurt (2001)'un çalışmasından alınmıştır. Yüksel ve Kurt (2001)'un çalışmasında anketin Cronbach Alpha değeri .7950 bulunmuştur. Bu araştırmada Ankara örneğine ilişkin olarak Cronbach Alpha değeri .7813, İzmir örneğine ilişkin olarak Cronbach Alpha değeri .6747 ve toplam örnek içinse Cronbach Alpha değeri .7568 bulunmuştur.

4. BULGULAR

4.1. Sürücülere ilişkin genel tanımlayıcı özellikler

Tablo 2'de sürücülere ilişkin tanımlayıcı özellikler verilmiştir. Araştırmanın örneğini oluşturan sürücülerin yaş ortalamasının 37.52 olduğu saptanmıştır. Sürücülerin .902 sinin evli, .057'sinin bekar ve .041'inin boşanmış olduğu öğrenilmiştir. İncelenen sürücülerin ortalama 2 çocuk sahibi oldukları saptanmıştır. Eğitim düzeyleri incelendiğinde sürücülerin .672'sinin ilköğretim, .295'inin ortaöğretim ve .033'ünün yükseköğretimli oldukları belirlenmiştir.

Sürücülerin günlük çalışma süresi ortalaması 6.59 saat, günlük araç kullanım süresi ortalamasının 6.06 saat, günlük uyuma süresi ortalaması 7.54 saat, haftalık dinlenme süresinin ortalaması 1.56 gün, günlük araç kullanımı ortalamasının 875.68 km. olduğu saptanmıştır. Değiştirilen iş sayısı ortalaması 2.18, geçirilen trafik kaza sayısı ortalamasının ise 1.49 olarak belirlenmiştir.

Tablo 2. Sürücülerin Tanımlayıcı Özellikleri

Özellikler	Ortalama	Standart Sapma
Sürücülerin yaş ortalaması (Yıl)	37.52	7.26
amanın Gelişim Süreci ve Politik Pazarlama,” Pazarlama	6.59	3.12
Günlük araç kullanım süresi (Saat)	6.06	2.03
Günlük uyuma süresi (Saat)	7.54	1.29
Haftalık dinlenme süresi (Gün)	1.56	.88
Günlük araç kullanımı (km.)	875.68	274.69
Değiştirilen iş sayısı	2.18	1.04
Sürücü ehliyetinin süresi (Yıl)	14.32	5.80
Geçirilen kaza sayısı	1.49	0.60
Geçirilen kazanın ne kadar süre önce gerçekleştiği (Yıl)	3.73	2.07

Tablo 3’de sürücülerin mesleğe ilişkin özellikleri verilmiştir. İncelenen sürücülerin .762’si geçimini sürücülük mesleğinden kazandığını, .484’ü sürücülük işini şirket adına gerçekleştirdiğini, .516’sı sürücülük işini kendi adına gerçekleştirdiğini belirtmiştir. Sürücülerin .393’ü halen yapmış oldukları bu işi değiştirmek istediklerini, .475’inin günlük sürüş programını yoğun bulduğunu, .664’ünün sürüş programının gerçekleşmemesi durumunda yaptırımla karşılaştıkları öğrenilmiştir. Yapmış oldukları trafik kazasında sorumluluğunun olduğunu düşünenlerin .393, yapmış oldukları trafik kazasından sonra sürüş biçiminde değişiklik yapanların .377 düzeyinde olduğu saptanmıştır.

Tablo 3. Sürücülerin Mesleğe İlişkin Özellikleri

Özellikler	Evet % N=122
Geçimini sürücülük mesleğinden kazanma	.762
Sürücülük işini şirket adına gerçekleştiren	.484
Sürücülük işini kendi adına gerçekleştiren	.516
Halen yapılan işi değiştirmek isteyenler	.393
Günlük sürüş programını yoğun bulan	.475
Sürüş programının gerçekleşmemesi durumunda yaptırımla karşılaşma.	.664
Yapmış olduğunuz trafik kazasında sorumluluğunuzun olduğunu düşünme.	.393
Trafik kazasından sonra sürüş biçiminde değişiklik yapma.	.377

Tablo 4' de sürücü stresi değişkenlerinin Ankara, İzmir ve toplam örneğe ilişkin ortalama ve standart sapmaları ile Ankara ve İzmir örneği ortalamaları arasında .05 anlamlılık düzeyinde istatistiksel farklılığı verilmiştir. Sinirlendiğinde genellikle saldırganca araç kullanma (DS03), bir diğer aracı geçmeyi deneyip de geçememe durumunda sinirlenme (DS04), araç kullanmanın güçlü olma duygusunu verme (DS05), araç kullanmanın trafikteki riskleri almaya değer olması (DS06), trafikteki sürücülerin beklenmedik davranışlarına karşı tepki gösterme (DS08), diğer araçların beni sollamasından rahatsız olma (DS23), diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda keyifsizliğin oluşması (DS24) değişkeninin Ankara örneği ortalamasının İzmir örneğine ilişkin ortalamadan yüksek olduğu görülmektedir. Bu değişkenlerin ortalamaları arasındaki farklılık istatistiksel olarak .05 anlamlılık düzeyinde önemli bulunmuştur. Diğer sürücü stresi değişkenlerinin ortalamaları incelendiğinde Ankara ve İzmir örneği arasında istatistiksel olarak .05 anlamlılık düzeyinde farklılık bulunmadığı görülmektedir.

Tablo 4. Sürücü Stresi Değişkenlerinin Ortalama ve Standart Sapmalarına Göre Dağılımı

Değişken Kodu	Ortalama (Ankara) n = 61	Standart Sapma (Ankara) n = 61	Ortalama (İzmir) n = 61	Standart Sapma (İzmir) n = 61	Ortalama (Genel) n = 122	Standart Sapma (Genel) n = 122	Önemlilik
DS01	1.4590	.8281	1.3115	.6718	1.3852	.7546	P > .05
DS02	1.8852	.9147	1.8525	.9633	1.8689	.9355	P > .05
DS03	1.6230	.7781	1.3443	.6803	1.4836	.7412	P < .05
DS04	1.7541	.8880	1.3279	.7239	1.5410	.8347	P < .05
DS05	2.1475	.9633	1.6230	.8975	1.8852	.9638	P < .05
DS06	2.0656	.8731	1.7213	.9333	1.8934	.9164	P < .05
DS07	2.4262	.8458	2.3934	.8996	2.4098	.8969	P > .05
DS08	2.4098	.8637	1.9836	.9573	2.1967	.9328	P < .05
DS09	1.6393	.8570	1.6721	.8509	1.6557	.8506	P > .05
DS10	1.4918	.7444	1.3443	.7277	1.4180	.7368	P > .05
DS11	2.2131	.9330	2.0492	.9904	2.1311	.9617	P > .05
DS12	2.3279	.9438	2.1967	.9630	2.2623	.9518	P > .05
DS13	2.0656	.9638	1.6393	.8762	1.8525	.9419	P < .05
DS14	2.6066	.7366	2.4590	.8864	2.5328	.8150	P > .05
DS15	2.6721	.7239	2.4262	.9909	2.5492	.8729	P > .05
DS16	1.4426	.7643	1.3279	.7005	1.3852	.7323	P > .05
DS17	1.4262	.7844	1.3934	.7806	1.4098	.7794	P > .05
DS18	1.2787	.6616	1.3115	.7197	1.2951	.6886	P > .05
DS19	1.2459	.6233	1.3279	.7466	1.2869	.6861	P > .05
DS20	2.3443	.9108	2.1967	.9096	2.2705	.9094	P > .05
DS21	1.5902	.8441	1.3279	.7005	1.4590	.7836	P > .05
DS22	1.5410	.7654	1.4754	.8487	1.5082	.8054	P > .05
DS23	1.4590	.7433	1.1475	.5111	1.3033	.6542	P < .05
DS24	2.5574	.8067	2.1803	.9748	2.3639	.9109	P < .05
Toplam	1.9030	.4593	1.7097	.4168	1.8064	.4331	

Tablo 5’de sürücülerin son zamanlarda sosyal ve psikolojik duyumsamaları verilmiştir. Ankara ve İzmir örneğini oluşturan toplam örneğe ilişkin düzeyler incelendiğinde; sürekli olarak kendilerini gerilimli duyumsayanlar .426, sorunlarla başa çıkamayacağını duyumsayanlar .377, aktivitelerden eskisi kadar zevk almayanlar .484, yoğun mutsuzluk duyumsayanlar .475 düzeyinde bulunmuştur. Kendine olan güvende azalma olduğunu duyumsayanlar .164, kendini değersiz bir kişi olarak düşünenler .180 olduğu saptanmıştır. İşsiz kalma kaygısı duyumsayanların .402, önemli ölçüde parasal sorun yaşayanların .557 düzeyinde olduğu saptanmıştır.

Tablo 5. Sürücülerin Son Zamanlardaki Sosyal ve Psikolojik Duyumsamaları

	Evet (Ankara) % n = 61	Evet (İzmir) % n = 61	Önemlilik	Evet Toplam Örnek % n = 122
Sürekli olarak kendisini gerilimli duyumsama	.475	.377	P>.05	.426
Sorunlarla başa çıkamayacağını duyumsama	.361	.393	P>.05	.377
Aktivitelerden eskisi kadar zevk alma	.541	.426	P>.05	.484
Yoğun mutsuzluk duyumsama	.508	.443	P>.05	.475
Kendine olan güvende azalma duyumsama	.213	.115	P>.05	.164
Kendini değersiz bir kişi olarak düşünme	.180	.180	P>.05	.180
İşsiz kalma kaygısı duyumsama	.443	.361	P>.05	.402
Önemli ölçüde parasal sorun yaşama	.557	.557	P>.05	.557

Tablo 6’ da sürücülerin araç kullanımı sürecindeki davranış durumları verilmiştir. Toplam örneğe ilişkin bulgular incelendiğinde; hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunanlar .221, tehlikeli araç kullanmaktan suçlu bulunanlar .131, alkollü araç kullanmaktan suçlu bulunanlar .057, araç kullanırken radyo v.b. dinleyenler .803, araç kullanırken cep telefonu kullananlar .230 olduğu görülmüştür.

Yorgun olduğunda dinlenenler .803, araç kabinin tasarımını stresli bulan .320, geceleyin araç kullanmayı stresli bulan .320, aracın gürültüsünü stresli bulan .689, aracın yüksek düzeydeki ısısını stresli bulan .566 olduğu saptanmıştır.

Tablo 6. Sürücülerin Araç Kullanım Sürecindeki Davranış Durumları

	Evet (Ankara) % n = 61	Evet (İzmir) % n = 61	Önemlilik	Evet Toplam örnek % n = 122
Trafik kazası yapan sürücüler	.459	.951	P<.05	.705
Hızlı araç kullanmaktan suçlu bulunma	.213	.230	P>.05	.221
Tehlikeli araç kullanmaktan suçlu bulunma	.082	.180	P>.05	.131
Alkollü araç kullanmaktan suçlu bulunma	.000	.115	P<.05	.057
Araç kullanırken radyo v.b. dinleme	.836	.770	P>.05	.803
Araç kullanırken cep telefonu kullanma	.213	.246	P>.05	.230
Yorgun olduğunuzda dinlenme	.836	.787	P>.05	.811
Araç kabininin tasarımını stresli bulma	.344	.311	P>.05	.320
Geceleyin araç kullanmayı stresli bulma	.525	.410	P>.05	.467
Araçın gürültüsünü stresli bulma	.656	.721	P>.05	.689
Araçın yüksek düzeydeki ısıyı stresli bulma	.475	.656	P<.05	.566
Trafik levhalarına genellikle uyma	.967	.902	P>.05	.934
Sinyal verme alışkanlığının bulunması	.836	.918	P>.05	.877
Araçtaki insanların sorumluluğunu duyumsama	.787	.820	P>.05	.803

Araştırmanın toplam örnek düzeyinde trafik levhalarına uyduğunu belirtenler .934, sinyal verme alışkanlığı olduğunu belirtenler .877, araçtaki insanların sorumluluğu duyumsayanların .803 olduğu saptanmıştır.

4.2. Ankara örneğine ilişkin sürücü stresi boyutlarının belirlenmesi

Araştırmanın Ankara örneğini oluşturan 61 sürücüye ilişkin stres boyutları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla 24 stres değişkeni (Ek) temel bileşenler analiziyle incelenmiş ve varimax rotasyon yöntemiyle boyutlar belirlenmeye çalışılmıştır.

Faktör analizine alınan örneğin yeterliliği Kaiser-Meyer –Olkin (KMO) testiyle ve faktör analizi bulgularının istatistiksel anlamlılığını belirlemek amacıyla da Bartlett testi yapılmıştır. KMO testi değerinin .633 ve Bartlett testinin sonucunun ise 669.301 (P<.001) olduğu saptanmıştır. Her iki test sonucunun da faktör analizi için yeterli olduğu görülmüştür.

Sürücü stresine ilişkin 24 değişken varimax analizi sonucunda özdeğeri 1'den büyük 7 faktör altında toplanmıştır. Bu 7 faktör toplam varyansın .6906'sını açıklamıştır.

Birinci faktör toplam varyansın .1686'sını açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler ve değişkenlerin faktörlerle olan aynı kökenliliği Tablo 7'de verilmiştir.

Tablo 7. Sürücü Stresi Boyutu (Kavşak stresi)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman endişelenirim	.843	.769
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman öfkelenirim	.821	.767
Bir diğer araca yetişip geçtiğimde gergin olurum	.821	.762
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman sıkıntı hissederim	.772	.808
Genelde bir diğer aracın beni sollamasından rahatsız olurum	.701	.781
Araç kullanmak beni genellikle mutlu etmez	.472	.796

İkinci faktör toplam varyansın .1442'sini açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler Tablo 8'de sunulmuştur.

Tablo 8. Sürücü Stresi Boyutu (Sürüş Saldırganlığı)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Sinirlendiğimde genellikle Saldırganca araç kullanırım.	.815	.780
Bir diğer aracı geçmeyi deneyip de geçemezsem sinirlenirim.	.684	.686
Trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum.	.659	.640
Bilmediğim yollarda araç kullanırken gergin olurum.	.577	.669
Araç kullanmak beni genellikle Saldırgan yapar.	.573	.405
Araç kullanmak bana güçlü olduğum duygusunu verir.	.538	.676

Toplam varyansın .0849'unu açıklayan üçüncü faktör Tablo9'de görülmektedir.

Tablo 9. Sürücü Stresi Boyutu (Zor Yollarda Araç Kullanımı)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Araç kullanmak beni genellikle sinirlendirir.	.669	.660
Zor yollarda konsantrasyonumu artırırım.	.640	.572
Zor yollarda daha dikkatli ve tedirgin olurum.	.613	.709

Dördüncü faktör toplam varyansın .0833'ünü açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler Tablo 10'da verilmiştir.

Tablo 10. Sürücü Stresi Boyutu (Uygun Olmayan Trafik Koşulları

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlilik
Olumsuz hava koşullarında araç kullanmak beni genellikle endişelendirir.	.817	.745
Yoğun trafikte daha tedirgin oluyorum.	.680	.582

Faktör ağırlıklarına göre 5.faktör altından toplanan değişkenler Tablo 11’de sunulmuştur. Bu faktör toplam varyansın .0728’ini açıklamıştır.

Tablo 11. Sürücü Stresi Boyutu (Engellenme)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlilik
Yavaş hareket eden araçların arkasından kullanırken kızarım.	.730	.697
Trafik ışıklarına yaklaşırken ışıkların değişmesi beni kızdırır.	.544	.772
Bir diğer aracı geçmeye çalışıp ta geçemezsem genellikle huzursuz olurum.	.486	.560

Sürücü stresi boyutlarını oluşturan 6.faktör toplam varyansın .0711’ini açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler Tablo 12’de verilmiştir.

Tablo 12. Sürücü Stresi Boyutu (Risk Alma)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlilik
Olanak olduğu her fırsatta diğer araçları geçme eğilimindeyim.	.781	.747
Araç kullanmak yoldaki ve trafikteki riskleri almaya değer.	.683	.627

Özdeğeri 1’den büyük olan sonuncu faktör Tablo 13’de sunulmuştur. Bu faktör toplam varyansın .0655’ini açıklamıştır.

Tablo 13. Sürücü Stresi Boyutu (Diğer Sürücü Davranışları)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlilik
Trafikteki sürücülerin beklenmedik davranışlarına karşı tepki gösteririm.	.700	.758
Diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması keyfimi kaçırr.	.694	.610

4.3. İzmir örneğine ilişkin sürücü stresi boyutlarının belirlenmesi

Araştırmanın İzmir örneğini oluşturan 61 sürücüye ilişkin stres boyutları temel bileşenler analiziyle incelenmiş ve varimax rotasyon yöntemiyle belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla 24 stres değişkeni (Ek) analizine alınmıştır.

Faktör analizine alınan örneğin yeterliliği Kaiser-Meyer –Olkin (KMO) testiyle ve faktör analizi bulgularının istatistiksel anlamlılığını belirlemek amacıyla da Bartlett testi yapılmıştır. KMO testi değerinin .475 ve Bartlett testinin sonucunun ise 485.459 ($P < .001$) olduğu saptanmıştır. Her iki test sonucunun da faktör analizi için yeterli olduğu görülmüştür.

Sürücü stresine ilişkin 24 değişken varimax analizi sonucunda özdeğeri 1'den büyük 9 faktör altında toplanmıştır. Bu 9 faktör toplam varyansın .7205'ini açıklamıştır.

Faktör ağırlıklarına göre birinci faktör altında toplanan değişkenler ve değişkenlerin faktörlerle olan aynı kökenlilik değerleri Tablo 14'de verilmiştir. Bu faktör altındaki değişkenler toplam varyansın .0969'unu açıklamıştır.

Tablo 14. Sürücü Stresi Boyutu (Kavşak Stresi)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlilik
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman sıkıntı hissederim.	.802	.731
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman endişelenirim.	.748	.704
Kavşakta bana yetişip geçildiği zaman.fkelenirim.	.696	.760
Bir diğer aracı geçmeyi deneyip de geçemezsem genellikle sinirlenirim.	.173	.805

İzmir örneğine ilişkin belirlenen 2.sürücü stresi boyutu Tablo 15'de verilmiştir. Bu faktör altında toplanan değişkenler toplam varyansın .0911'ini açıklamıştır.

Tablo 15. Sürücü Stresi Boyutu (Sürüş Saldırganlığı)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Sinirlendiğimde genellikle Saldırganca araç kullanırım.	.792	.727
Olanak olduğu her fırsatta diğer araçları geçme eğiliminde olurum.	.610	.725

Üçüncü sürücü stresi boyutu toplam varyansın .0826'sını açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler ve değişkenlerin aynı kökenlilik değerleri Tablo 16'da verilmiştir.

Tablo 16. Sürücü Stresi Boyutu (Trafik Akışının Yoğun Olması)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Trafik ışıklarına yaklaşırken ışıkların değişmesi beni kızdırır.	.794	.688
Trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum.	.781	.725
Bir diğer aracı geçmeye çalışıp ta geçemezsem genellikle huzursuz olurum.	.559	.624
Yoğun trafikte daha tedirgin olurum.	.414	.741
Araç kullanmak beni genellikle Saldırgan yapar.	.106	.700

Tablo 17'de İzmir örneğine ilişkin dördüncü sürücü stresi boyutu görülmektedir. Bu faktör toplam varyansın .0833'ünü açıklamıştır.

Tablo 17. Sürücü Stresi Boyutu (Diğer Araçların Sollaması)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenliliği
Genelde diğer araçların beni sollamasından rahatsız olurum.	.659	.622

Toplam varyansın .0821'sini açıklayan 5.faktör Tablo 18'de verilmiştir.

Tablo 18. Sürücü Stresi Boyutu (Zor Yollarda Araç Kullanma)

Değişken	Faktör Ağırlığı ₁	Aynı Kökenliliği _k
Zor yollarda daha dikkatli ve tedirgin olurum.	.786	.781
Olumsuz hava koşullarında araç kullanmak beni genellikle endişelendirir.	.718	.726
Bilmediğim yollarda araç kullanırken genellikle gergin oluyorum.	.659	.810

Tablo 19’da altıncı sürücü stresi boyutu altında toplanan değişkenler görülmektedir. Bu faktör altında toplanan değişkenler toplam varyansın .0787’ini açıklamıştır.

Tablo 19. Sürücü Stresi Boyutu (Sürücülükten Hoşlanmamak)

Değişken	Faktör Ağırlığı ₁	Aynı Kökenliliği _k
Araç kullanmak beni genellikle sınırlendirir.	.725	.689
Araç kullanmak beni genellikle mutlu etmez.	.699	.596
Bir diğer araca yetişip geçtiğimde gergin olurum.	.614	.664

Toplam varyansın .0765’ini açıklayan 7.faktör Tablo 20’de yer almaktadır.

Tablo 20. Sürücü Stresi Boyutu (Diğer Sürücü Davranışları)

Değişken	Faktör Ağırlığı ₁	Aynı Kökenliliği _k
Diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması keyfimi kaçıtır.	.908	.875
Trafikteki sürücülerin beklenmedik davranışlarına karşı tepki gösteririm.	.679	.755
Zor yollarda konsantrasyonumu arttırırım.	.571	.669

İzmir örneğine ilişkin 8.sürücü stresi boyutu toplam varyansın .0661’ini açıklamıştır. Bu faktör altında toplanan değişkenler Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 21. Sürücü Stresi Boyutu (Risk Alma)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlili
	1	k
Araç kullanmak bana güçlü olduğum duygusunu verir.	.785	.749
Araç kullanmak yoldaki ve trafikteki riskleri almaya değer.	.655	.674

Tablo 22’de ise 9.faktör görülmektedir. Bu faktör toplam varyansın .0613’ünü açıklamıştır.

Tablo 22. Sürücü Stresi Boyutu (Engellenme)

Değişken	Faktör Ağırlığı	Aynı Kökenlili
	1	k
Yavaş hareket eden araçların arkasında araç kullanırken kızarım.	.792	.759

5. SONUÇ

Ankara ve İzmir’de personel taşımacılığı alanında faaliyet gösteren iki işletmedeki sürücülerin genel özellikleri, araç kullanım sürecindeki davranışları ve stres oluşturu faktörlerin belirlenmeye çalışıldığı araştırmada sürücüler günlük ortalama 6.06 saat ve 875.68 km. araç kullanmaktadırlar. Mesleki yaşamları süresince ortalama 1.49 trafik kazası geçirmiş olup, meydana gelen trafik kazasında sorumluluğu olduğunu düşünenlerin oranı .393 olarak oluşmuştur. Geçirdikleri trafik kazası/kazaları sonrası sürüş biçiminde değişiklik yapanların .377 olduğu belirtilmiştir

Sürücülerin araç kullanım sürecindeki davranışları incelendiğinde, kaza yapan, hızlı, tehlikeli ve alkollü araç kullanmaktan suçlu bulunanlar sırasıyla .705, 221, .131 ve .057 dir. İzmir’ de faaliyet gösteren sürücülerin kaza yapma ve alkollü araç kullanma oranları Ankara’daki sürücülerden daha fazla bulunmuştur. Ankara ve İzmir örneği arasında istatistiksel olarak .05 anlamlılık düzeyinde fark bulunmuştur.

İncelenen sürücülerin .426’sı son zamanlarda kendisini gerilimli hissetmekte olup, .377’si sorunlarla başa çıkamayacağını düşünmektedir. Sürücülerin .484’ü aktivitelerden eskisi kadar zevk alamadığını ifade ederken, .475’i yoğun mutsuzluk yaşamakta, .164’ü kendine olan güvende azalma olduğunu ve .180’i de kendini değersiz bir kişi olarak duyumsadığını ifade etmektedirler. İşsiz kalma kaygısı duyumsayanların oranı ise .402’dir. Ankara ve İzmir örneği arasında .05 anlamlılık düzeyinde istatistiksel bir farklılık görülmemiştir.

Ankara ve İzmir örneğine ilişkin sürücü stresi değişkenlerinin ortalamaları incelendiğinde; saldırganca araç kullanma, bir diğer aracı geçmeyi deneyip de geçememe durumunda sinirlenme, araç kullanmanın güçlü olma duygusunu verme, araç kullanmanın trafikteki riskleri almaya değer olması, trafikteki sürücülerin beklenmedik davranışlarına karşı tepki gösterme, diğer araçların beni sollamasından rahatsız olma, diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması durumunda keyifsizliğin oluşmasına ilişkin değişkenler arasında istatistiksel olarak .05 anlamlılık düzeyinde farklılık bulunmuştur.

Sürücü stresini oluşturan 24 değişkenin (Ek) ortaklaşa ilişkisini belirlemek amacıyla gerçekleştirilmiş olan faktör analizinde, Ankara örneğine ilişkin bulgularda 24 değişken özdeğeri 1'den büyük 7 faktör altında toplanmıştır. Faktör analizi sonucunda belirlenen faktörlerin isimlendirilmesi aşağıdaki şekilde olmuştur:

- Kavşak stresi
- Sürüş saldırganlığı
- Zor yollarda araç kullanımı
- Uygun olmayan trafik koşulları
- Engellenme
- Risk alma
- Diğer sürücü davranışları

Bu faktörler toplam varyansın .6906'sını açıklamıştır. Faktörler altında toplanan değişkenlerin faktör ağırlıklarının .472 ile .843 aralığında olduğu saptanmıştır. Aynı kökenlilik değerleri ise .405 ile .808 arasındaki bir aralıkta dağılım göstermiştir.

İzmir örneğine ilişkin faktör analizi bulgularına göre ise 24 değişken özdeğeri 1'den büyük 9 faktör altında toplanmış olup isimlendirilmesi aşağıdaki gibi gerçekleştirilmiştir:

- Kavşak stresi
- Sürüş saldırganlığı
- Trafik akışının yoğun olması
- Diğer araçların sollaması
- Zor yollarda araç kullanma
- Sürücülükten hoşlanmamak
- Diğer sürücü davranışları
- Risk alma
- Engellenme

Bu faktörler toplam varyansın .7205'sini açıklamıştır. Faktörler altında toplanan değişkenlerin faktör ağırlıklarının .908 ile .106 aralığında olduğu saptanmıştır. Aynı kökenlilik değerleri ise .875 ile .596 arasındaki bir aralıkta dağılım göstermiştir.

Önlemenin tedavi etmekten daha kolay ve ucuz olduğu gerçeği trafik konusunda olmazsa olmaz aktör olan insana dönük süreçleri özellikle de psikolojik alana yönelik olarak daha sık ele almayı ve kalıcı çözümler üretmeyi gerekli kılmaktadır. İnsanı anlamadan ve düzeltmeden trafik kazalarındaki ilk sırayı terk etmemiz olası gözükmemektedir. Çünkü, trafik sadece İçişleri Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü gibi kurumların sorumluluğunda yürütülecek çalışmalarla ve kağıt üzerinde kalan düzenlemelerle iyileşme şansını yakalayabilecek bir görünüm ve içeriğe sahip değildir. Trafik tamamen bireysel bir süreçtir. Yasal düzenlemeler ise sadece bu süreçte doğru ve hatalı davranışları ayırmaya yarayan bir ayıraçtır. Yaşamın pek çok alanında olduğu gibi trafikte de esas olan toplumda farkındalık ve buna dayalı duyarlılık yaratmaktır. Farkında olarak içselleştirilmemiş hiçbir şey düzelmez. Slogan ötesi özünü kavramaya dönük farkındalığı artırıcı bilgilendirme süreçleri ile yol almak gereklidir. Sadece bir yakınımıza bir şey olduğunda aklımıza gelen ve bizi harekete geçiren süreçler, düşünsel ve davranışsal tutarlılığı içermediği için bir sabun köpüğü kadar kalıcı olmakta ama bireysel boyutta gündemde kalmayı sağlamaktadır. Denetim sürecinin sağlıklı, sürekli ve herkese eşit işlemesi gerekliliği de kültürel bir ihtiyaçtır. “Kötü örneklerin örnek olduğu” toplumumuzda iyi örnekler başlangıçta ancak ve ancak denetimle sağlanabilir. Unutulmaması gereken en önemli nokta, her alanda örnek alınan toplumlarla ülkemizin yerel farklılıklarının olduğudur. Her alanda olduğu gibi trafikte de bizim insanımıza uygun düzenlemeler gerekmektedir. Sabahtan akşama değişen, tutarlılığı kendi içinde bile tartışmalı olan düzenlemelerle trafikte kalıcı çözüme dönük olarak yol almak olası değildir. Tıpkı sağlık gibi toplumda yaşayan herkesi yaşamının herhangi bir diliminde az ya da çok, doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemekte olan trafik olgusu ulusal yönetim kademelerinin en üst noktasında bulunan kişiden bugün doğan çocuğa kadar herkesi ilgilendirmektedir. Özel ve kamu tüm kurumların sorumluluk alması gereken bir görünümde sürekliliği olan uygulamalarla bireysel ve toplumsal olarak düşünsel ve davranışsal boyutlarda içselleşmelidir. Bunun bir diğer adı trafikte doğru davranışların sergilenmesi ve doğru uygulamaların eşit olarak yaşanmasını ifade eden “*olumlu trafik kültürü*”ne ihtiyaç olduğudur.

KAYNAKLAR

- Gulian, E./ Matthews, G./ Glendon, A.I./ Davies, D.R./ Debney, L.M.**, (1989), “Dimensions of Driver Stress”, **Ergonomics**, 32,585-602.
- Gülenç**, Erhan(2001); “Trafik Kazalarında 9 Ayda 3371 Kişi Öldü”, **BYA Haber Merkezi**, 20.11.2001
- Hartley, L.R./ El Hassani, J.**, (1994), “Stress, Violations and Accidents”, **Applied Ergonomics**, 32, 585-602.

James, Leon(1997); “Principles of Traffic Psychology-An Overview of Twenty Years 1976-1996-“, www.soc.hawaii.edu/leonj/leonpsy/instructor/address.html

Karayolları Genel Müdürlüğü(2001); “Trafik Kazaları Özeti”, Bakım Dairesi Başkanlığı Trafik Şubesi Müdürlüğü, [www.hurriyetim.com.tr/haber/ 0,, tarih ~2001-12-21-t@nvid~76029,00.asp](http://www.hurriyetim.com.tr/haber/0,, tarih ~2001-12-21-t@nvid~76029,00.asp)

Tınar, Yaşar Mustafa / Gürçay, Cemile(1998); “Yapısal ve Kültürel Ortam Etkileri Açısından Sürücü Davranışları”, **6.Ergonomi Kongresi Bildirileri**, Ankara Üniversitesi/Milli Produktivite Merkezi, MPM Yayın No.622, Ankara, 1998, s.545-551

www.kgm.gov.tr/kaza_2k.doc

Yüksel, İ./ Kurt, M., (2001), “Sürücü Stresi Boyutlarının Belirlenmesi”, **8. Ulusal Ergonomi Kongresi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir

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 kızarım.

DS21- Bir diğer aracı geçmeye çalışıp ta 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.