



# Trafik Psikolojisi ve Psikoteknik Değerlendirmenin Tarihine Genel Bir Bakış

Yeşim Yasak\*

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu

## Özet

Trafik ortamı dendiğinde ilk akla gelen insan, araç ve çevre öğeleri ve bu üç ögenin birbiri ile ilişkisidir. Trafik psikolojisi, temel olarak insan faktörünü incelemekle beraber, bu üç faktörü ve trafik sistemini disiplinlerarası bir yaklaşımla ele almaktadır. Çalışma alanları, kazaya yakınlık konusundan, sürücü yeteneklerine ve kişiliğine kadar uzanmaktadır. Bu yazıda, trafik psikolojisinin Batı ülkelerinde ve ülkemizdeki tarihsel gelişimi ele alınmaktadır. Sürücü seçimi, psikoteknik değerlendirme ve sürücü davranışı geliştirme programlarının trafik psikolojisi alanındaki yeri ve gelişimi anlatılmaktadır. Yazıda, psikoloji biliminin trafik güvenliği konusuna katkıları, trafik psikolojisinin amaçları, ele aldığı konular ve uygulama alanları ana hatları ile anlatılmakta, ülkemizdeki ve dünyadaki son durumu kısaca değerlendirilmektedir.

**Anahtar kelimeler:** Trafik psikolojisi, psikoteknik değerlendirme, sürücülük davranışı modelleri, sürücü seçimi, psikolojik değerlendirme, sürücü davranışı geliştirme/rehabilitasyon programları

## Traffic Psychology and Psychotechnical Evaluation: A General Overview

### Abstract

Traffic situation consists of human, vehicle, and environmental factors and there is interplay among these factors. Traffic psychology has been mainly interested in these three factors and the whole traffic system from an interdisciplinary point of view. Main study areas cover all aspects of the human factors from accident proneness, driver abilities to personality characteristics. In this article, the history of traffic psychology in Europe and Turkey was briefly summarized. The role and development of driver selection, psychotechnical evaluation, and driver improvement programs in different areas of traffic psychology were reviewed. Contributions of psychological sciences to traffic safety, including practical issues and implications were discussed. Finally, the recent developments in Turkey and the other countries in this area were briefly evaluated.

**Key words:** Traffic psychology, psychotechnical evaluation, models of driving behavior, driver selection, psychological evaluation, driver improvement/rehabilitation programs

## 1. Giriş

“İnsanlar, epey uzun bir süre *ne* yaptıklarını anlayamadılar, otomobili yaptıklarında. Başlangıçtaki düşünce epey yalındı: Bir yüzyıla yakın süredir geliştirilen ....’motor’ (‘devindiren’) bir gücü, At’ın yerine koymak: “atsız araba”; “kendi kendine devinen bir araç yapmak-otomobile... Bir çok açıdan anlamadılar yaptıklarını-otomobilin bir “araba”dan...çok farklı bir şey olduğunu; yapılmasının da kullanılmasının da bambaşka düzenlemeler; biçiminin de çok ayrı kurallara uyulmasını gerektirdiğini, vb-; ama en temelde, *doğal olan* bir şey yerine *doğal olmayan*-giderek *doğaya aykırı* olacak – bir şey koyduklarıydı, anlamadıkları...”(Oruç Aruoba, 1996).

Trafik ve ulaşım ile ilgili bilimler, temel olarak insanların ve ürünlerin hareketine ilişkin açıklamalar ve yordamalar yapmakla ilgilenirler. Bu bilimler arasında psikoloji bilimi, 20. yüzyılın başlarından beri sürücü yetenekleri ve zihinsel süreçler konusunda çalışmalar yaparak, insanın tüm trafik sistemine uyumu ve sistemin de insana uyumu üzerinde odaklanmaktadır. Psikolojinin kendine özgü yaklaşımı, özel modelleri, metaforları ve yöntemleri, disiplinlerarası trafik ve ulaşım bilimlerine katkıda bulunmaktadır. Teknolojinin gelişmesi, araçların ve yolların daha güvenli bir hale gelmesi pek çok ülkede kazaların azalmasını sağlasa da, tüm güvenlik önlemlerine, denetimlere rağmen trafik kazası nedeniyle meydana gelen ölümler, yaralanmalar, sakatlanmalar hala artmaya devam etmektedir. İnsan faktöründen kaynaklanan bu kazaların nedenini açıklamak ve kısa ve uzun vadelere önleyici çözümleri önermek trafik psikolojisinin temel konusudur (Rothengatter, 2001).

## 2. Psikoloji biliminin trafik ve ulaşım sistemine katkıları

1960’lı yıllardan beri, psikologlar, trafik ortamında sürücülerden kaynaklanan tehlikeli davranışların yarattığı sorunlara psikolojinin yöntemlerini kullanarak çözümler bulmaya çalışmaktadırlar (Michon, 1980; Brown, 1997). Tarihsel gelişim süreci açısından değerlendirildiğinde psikoloji biliminin trafik alanında gösterdiği gelişim, Avrupa’da endüstri alanındaki büyük ilerlemeler ve modernleşme dönemindeki gelişmelere benzer bir süreç göstermektedir (Barjonet, 1997). Brown’a (1997) göre, aslında yaklaşık son elli yıldır psikologlar, ulaşım sistemindeki sorunlarla dolaylı olarak da ilgilenmektedirler. Brown bu çalışmaları iki grupta toplamaktadır: Aynı sistemi (iş yeri) paylaşan kişilerde bireysel farklılıklar nedeniyle iş performansında meydana gelen farklılıklarla başetme yöntemleri ve çalışanlarda iş kaynaklı ya da çevresel stres etkilerinin azaltılması. O yıllardaki çalışmalarda, “kazaya yakınlık” kavramı en çok ele alınan sorunlardan biriydi. Psikologların ilgisini çeken diğer bir sorun ise işe bağlı “stres” konusuydu (Brown, 1997).

Özellikle İkinci Dünya Savaşı sırasında zaman baskısının neden olduğu stres, iş yoğunluğundan kaynaklanan stres ve yorgunluk, psikologlar için konuyla ilişkili üç temel ilgi alanıydı. Bireysel farklılıklar ve stres sorunları 1940’ların ortalarında ergonomi alanının gelişmesine neden olmuştur (Brown, 1997). Psikologlar, mühendislerle işbirliği yaparak sistemin, insanın sınırlılıkları ve gereksinimlerine göre en uyumlu bir şekilde düzenlenmesinin iş verimine etkisini belirterek, bu konuda çalışılmasının gerekliliğini vurgulamışlardır. Brown (1997) makalesinde, eğitim ve denetim gibi başka alanların da katkıları olmasına rağmen, “hatalar” ve

“kazalar” konularının büyük ölçüde psikologlar tarafından ortaya konan konular olduğunu belirtmekte ve psikolojinin uygulamaları açısından bakıldığında, bu bilimin iki alanda taşımacılık sistemine katkıları olduğunu aktarmaktadır. Bunlardan birincisi sürücü eğitimi, sürücünün değerlendirilmesi gibi konulara yapılan katkılarla sürücülerin trafik sistemine algısal-motor ve bilişsel beceriler açısından güvenli ve kabul edilebilir olarak katılmalarının sağlanmasıdır. Psikolojinin ikinci katkısı, mühendislik ve denetim alanında disiplinlerarası yapılan çalışmalarındaki katkılarıyla (yol, araç dizaynı, güvenlik kampanyaları, trafik cezalarının etkisinin artırılması konusunda öneriler vb.) sürücünün trafik sisteminde güvenli ve kabul edilebilir olarak kalmasını sağlaması olmuştur.

Bununla beraber, trafik psikolojisi, 1990’a kadar psikolojinin ayrı bir alt alanı olmaktan çok, uygulamalı psikolojinin konuları arasında sürücü davranışı, kazaya yakınlık gibi tek tek araştırmalar, çalışmalar şeklinde görülmüştür. 1990 yılında ise, Japonya’da düzenlenen Uluslararası Uygulamalı Psikoloji Kongresi’nde trafik ve ulaşım alanındaki sunumların çokluğu bu alanın, uygulamalı psikoloji alanının altında ayrı bir alan olması gerekliliğini ilk kez ortaya koymuş, 1994 yılında Madrid’de düzenlenen kongrede ise trafik psikolojisi, uygulamalı psikolojisinin ayrı bir alt alanı olarak resmen kabul edilmiştir (Rothengatter, 1997a). 1996 yılında ise, ilk Uluslararası Trafik ve Ulaşım Psikolojisi Konferansı, İspanya’da gerçekleşmiştir. Bu konferans, her dört yılda bir düzenlenmektedir. 1998 yılında ise ilk kez Trafik Psikolojisi (Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour) adı altında uluslararası bir dergi, Kaza Analizi ve Önleme (Accident Analysis and Prevention) dergisinin ayrı bir yayını olarak çıkmaya başlamıştır.

Psikoloji biliminin bir uygulamalı alanı olan trafik psikolojisi; yaklaşımı, araştırma konuları ve çalışma alanlarında öncelikli konular açısından Amerika Birleşik Devletleri’nde, Batı ülkelerinde ve Almanca konuşulan Avrupa ülkelerinde ortak özelliklere sahip olmakla beraber bazı farklılıklar da göstermektedir. Örneğin, İngiltere’de yapılan araştırmalarda daha çok sürücü tutumlarına ilişkin kuramsal çalışmalar dikkat çekerken, Almanca konuşulan Avrupa ülkelerinde sürücü seçimi ve suçlu sürücüler ve deneyimsiz, gözetim altındaki genç sürücüler için sürücü davranışı geliştirme ve rehabilitasyon programlarının (driver improvement and rehabilitation programs) ön planda olduğu görülmektedir (Rothengatter, 1997b).

### 3. Trafik psikolojisinin amacı, konuları, çalışma alanları

#### 3.1. Hedef ve amaçlar

Trafik psikolojisinin temel uğraş alanı, trafik ortamının zararlı etkilerini en aza indirebilmek amacıyla yol kullanıcısının davranışlarını anlamak, yordamak ve değişiklikler için ölçümler sağlamaktır (Rothengatter, 2001). Dolayısıyla, trafik psikolojisi, yolu kullananların (sürücü, yolcu, yaya), trafik sistemindeki yaşantıları ve davranışları ile ilgilenir. Toplumda insan faktöründen kaynaklanan trafik kazalarının azaltılmasını sağlamak, trafik kazaları nedeniyle, insanda, araçta ve çevrede meydana gelen zararları azaltmak ve toplumda genel olarak “trafik kültürünün” ve “güvenlik bilincinin” gelişmesine katkıda bulunmak, trafik psikolojisi alanının hedefleridir (Nickel, 1998; Bukasa, Wenninger, ve Yasak, 2000). Çalışma konularını genel olarak üç grupta toplamak olasıdır: 1) Güvenli sürücülük davranışının tanımlanması, 2) trafik kurallarını ihlal etme ve kazaya karışma nedenle-

rinin belirlenmesi, analiz edilmesi ve 3) trafik kurallarını ihlal etmeyi alışkanlık haline getiren trafik suçlularının, topluma güvenli sürücüler olarak yeniden kazandırılması için bu sürücülere verilmesi gereken destek.

Son yıllarda, bu hedef ve amaçlar kapsamında trafik psikologları, insan faktörü açısından güvenlik bilinci ve güvenli sürücü kavramlarını tanımlamak ve psikolojik özelliklerini belirlemek gibi konularda çalışmalar yaparken (Groeger ve Rothengatter, 1998), özellikle Almanca konuşulan Avrupa ülkelerinde, trafik psikologları, güvenli sürücü ile riskli sürücüyü birbirinden ayırmak; “Herkes araba kullanabilir mi?” temel sorusu çerçevesinde, hangi psikolojik nedenlerle bir sürücünün artık araç kullanmaması gerektiğine ya da hangi tür aracı kullanabileceğine, tekrar kural ihlali yapıp yapmayacağına, yüksek sorumluluk altında araç kullanıp kullanamayacağına (otobüs şoförlüğü, ambulans şoförlüğü, taksi, minibüs şoförlüğü vb.) karar vermek, alkollü iken araç kullanan sürücülerin bu davranışlarını değiştirebilmek gibi konularda çalışmalar yapmaktadırlar (Nickel, 1998; Bukasa ve ark., 2000; Bukasa, Yasak, ve Wenninger, 2002).

### 3.2. Konular ve çalışma alanları

Trafik psikolojisinin çalışma konuları çok geniş bir yelpazede yer almaktadır (Yasak, 1998). Bu çalışma konularına genel olarak, kazalarda yol güvenliği araştırmalarının rolünden, trafik güvenliği kampanyalarının etkisinden, sürücü davranışları, tutumlar, sürücülük tarzları, risk alma, alkollü araç kullanımının psiko-egitim programları ile azaltılması, kaza yapma eğilimi vb. konulara kadar bir çerçeve çizilebilir. Araştırma konuları değerlendirildiğinde trafik psikologlarına göre, kazaları azaltmada sürücü

davranışının ve sürücülüğün tüm yönlerinin önem taşıdığı görülmektedir. Araştırmacılar tarafından, sürücü davranışı, başından sonuna kadar bir süreç olarak üç düzeyde ele alınmaktadır: Aracın kontrol edilmesi, direksiyonun kullanımı, yolu takip etme gibi davranışların olduğu “işlem” ya da “kontrol” düzeyi, araç soluma gibi davranışların yer aldığı “taktik” ya da “manevra” düzeyi ve gezinin planlanması, güzergahın seçilmesi gibi konuların bulunduğu “stratejik” düzey (Rothengatter, 1997a; Rothengatter, 1997b; Rothengatter, 2001). Kazalarda kişilik özelliklerinin rolü, yaşa, cinsiyete göre kural ihlal eğilimleri, şehir içi otobüs sürücülerinin yaptığı kazalardaki psiko-motor etmenler, yorgunluk, uykusuzluk gibi faktörlerin sürücü üzerindeki etkileri, kural ihlalleri ve hatalar günümüzde üzerinde çalışılan önemli konulardır. Sürücülerin para cezasına ilişkin tutumları, gençlerin trafik kazalarına ve kurallarına ilişkin tutumları, yaşam tarzı, sosyal roller, sosyal değerler, motosiklet kullanmanın riskleri ve saldırgan sürücülük, sorumluluk duygusu gibi konularda da araştırmalar yapılmaktadır.

Ranney (1994), 1970’li yıllardan 1994’e kadar olan dönemi ele alarak, sürücü davranışı modelleri üzerine yayın taraması ve değerlendirmesi yaptığı makalesinde, sürücü davranışını açıklayan modelleri ve 1950’lerden beri bu modeller kapsamında yapılan araştırmaları iki ana başlık altında toplamaktadır: Sınıflayıcı ve güdüsel modelleri de kapsayan işlevsel modeller. Sınıflayıcı modeller, “kazaya yatkınlık” kavramını açıklamayı temel alan modellerdir ve 1960’lara kadar trafik psikolojisi alanında yapılan araştırmalara yön vermişlerdir. Kısaca performans yaklaşımına modeller olarak özetlenebilen bu modeller kapsamında yapılan araştırmalarda, sürücünün kazaya karışmasını yordayan

zihinsel ve psikomotor yeteneklerinin yanı sıra yaş, cinsiyet, medeni durum gibi demografik özellikleri de incelenmiştir. 1960'lerde ve 70'lerde beceri temelli sınıflayıcı modellere alternatif olarak güdüsel modeller ortaya çıkmıştır (Ranney, 1994; Rothengatter, 2001). Bu modellerin temel varsayımına göre sürücülük, karmaşık bir iştir ve kavramlar arası dinamik ilişkiler bulunmaktadır. Sürücülük, sürücünün bireysel adımlarına dayanır. Sürücü herhangi bir durumda tolere etmeyi isteyebileceği "risk" miktarını seçer. Fakat sürücüler, bu risk miktarını genellikle analiz etmezler. Güdüsel modeller, sürücünün risk alma davranışını açıklayan ve günümüze kadar da etkisini sürdüren, trafik psikolojisi araştırmalarına ve uygulamalarına yön veren risk kuramlarının gelişmesini sağlamıştır. Bu kuramlar, 1980'li yılların başında geliştirilmeye başlanan Wilde'nın (1982) "Risk Dengeleme Kuramı", Fuller'ın (1984) "Risk Kaçınma Kuramı", Naatanen ve Summala'nın (1976) "Risk Eşliği Modeli"dir. (Ranney,1994).

Bu kuramların ve modellerin yanı sıra 1990'lı yılların ikinci yarısından bu yana trafik psikolojisi literatüründe etkisini gösteren ve sosyal psikolojinin önemli kuramlarından biri olan Ajzen ve Fishbein'in "Planlanmış Davranış Kuramı" da pek çok çalışmaya yön vermiştir (Parker, Manstead, ve Stradling, 1995; Keskinen, Hatakka, Laapotti, Katila, ve Peraaho, 2000). 1996 yılından itibaren, bu kuramlara farklı bir bakış açısıyla dikkat çeken bir kuram da, özellikle son yıllarda sürücü eğitime de yön veren "Sürücü Davranışının Aşamalı Modeli"dir (Keskinen ve ark., 2000; Hatakka, 2001). Araştırmacılara göre, diğer modeller her ne kadar sürücü davranışının pek çok yönünü açıklasa da "normal" sürücülük davranışının nasıl olduğu konusunda bilgi vermemekte, daha

çok kural ihlali, kazaya karışma gibi sürücünün trafikteki sapkın davranışlarını açıklamaktadırlar (Keskinen ve ark., 2000). Aşamalı modellere göre ise sürücülük davranışı, performansla (yetenekler, beceriler, sürücünün yapabileceği, potansiyeli) sürücülüğün güdüsel ve tutuma (sürücünün ne yaptığı) ilişkin yönlerinin bir bileşkesidir. Bu modele göre, sürücülük dört basamaklı (hiyerarşik) bir davranıştır (Hatakka, 2000; Keskinen ve ark., 2000). İlk basamak, aracı teknik olarak hareket ettirmek, vites değiştirmek, hız ayarlamak, manevralar, direksiyonu kullanmak gibi temel psikomotor ve fizyolojik safhaları kapsayan "*araçla uyum/manevra*" basamağıdır. Sürücünün araçla uyumu öğrenmesi ve trafik ortamına girmesi ile artık trafik kuralları ve trafik ortamı, diğer sürücüler ile uyum gibi durumları içeren "*trafik ortamı ile uyum*" basamağı önem kazanır. "*Sürücülük amacı ve ortam*" ve "*yaşamın amacı ve yaşam için yetenek*" adı ile ifade edilen son iki basamakta ise sürücülüğün güdüsel ve tutumlara ilişkin safhaları öne çıkmaktadır. Araştırmacılar, trafikte sorun yaşayan sürücülerin rehabilite edilmesinde, aşamalı modele göre, sürücülüğün gelişim sürecindeki hangi aşamada sorun yaşandığının belirlenmesinin önem taşıdığını vurgulamaktadırlar. Dolayısıyla sürücüler için geliştirilmiş özel bir psikolojik değerlendirme, trafik psikolojisinin uygulamalarında göz ardı edilemeyecek bir konudur (Bukasa ve ark., 2000).

#### 4. Dünyada trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme: Trafik psikolojisinde uygulamalar

Bugün tüm Avrupa'da trafik psikologları disiplinlerarası ekiplerle çalışmaktadırlar. Bu ekiplerde mühendisler, avukatlar, hekimler, öğretmenler ve ekonomistler yer almaktadır. Gü-



nümüzde tüm Avrupa’da sürücülerin seçimi, eğitimi, alkol, hız, ters yöne girmek gibi trafik suçlarını işleyen sürücülerin rehabilitasyonu gibi alanlarda görev yapan yaklaşık 5000 iş yerinin var olduğu, 5000 kadar da potansiyel iş yeri olduğu belirlenmiştir (News From EFPPA, 1996; Yasak, 2001). Avrupa Pofesyonel Psikologlar Birliği’nin (EFPPA) Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu (Task Force Traffic Psychology), 1994-1997 yılları arasındaki çalışma döneminde trafik psikologlarının çalışma alanlarını belirlemiştir. Bu alanlar; sürücü seçimi ve değerlendirilmesi (psikoteknik ve psikolojik değerlendirme), sürücü davranışı geliştirme ve rehabilitasyon, yol kullanıcılarının eğitimi, ergonomi, kampanyalar, trafik güvenliğinin tanıtımı, araçların ve alt yapının planlanması ve değerlendirilmesi, kanuni düzenlemeler, denetimcilerle danışmanlık, eğitimcilerin eğitimi, trafik uzmanlarına ve politikacılara danışmanlık, üniversitelerde psikoloji eğitimi vermek, trafik uzmanlarının eğitimi, bilirkişilik, ölçüm araçlarının geliştirilmesi ve değerlendirilmesi, araştırmalar yapmak, yaşam kalitesi, çevresel koşullar, sağlık ve refah konularında ölçütlerin belirlenmesi olarak sınıflandırılmaktadır (Risser, 2001)

Trafik psikolojisi alanında çalışan psikologların, diğer alanlarda çalışan psikologlara göre önemli bir farkı bulunmaktadır: Klinik, endüstri, okul vb. alanlarda çalışan psikologlar genellikle gönüllü kişilerle (danışanlarla) birlikte çalışırlar. Hizmeti talep eden kişi bir ihtiyaçla “talep edendir”. Oysa ki, trafik psikolojisi alanında kişiler resmi otoriteler tarafından ya da görev yaptıkları kurumlarca ve çoğu zaman da “suçlu sürücü” olarak “gönderilmişlerdir”. Diğer bir deyişle, hizmeti almak üzere gelen kişi gönülsüzdür. Bu şekilde çalışma bir yandan doğal olarak

trafik psikologlarının resmi otoritelerle işbirliği içinde olmalarını gerekli kılmakta, bir yandan da trafik psikologlarına bilimsel bulgularını, kuramlarını ilgili kurumlara, kanun yapıcılara, kamuoyuna aktarma zorunluluğu getirmektedir. Utzelmann’a (1997) göre, trafik psikolojisinin ilgi alanına giren sosyo-ekonomik veriler (eğitim, meslek, medeni durum, sosyal çevre), tutumlar (bilişsel, duygusal, davranışsal boyutlar), trafik ortamındaki davranışlar ve sonuçları (polis kayıtları, mahkeme kayıtları, vb.) gibi konular, birbirleriyle ilişkilidir ve trafik psikologları, davranışların sonuçları olan resmi kayıtlara ilişkin olarak sorumlu kuruluşlardaki kültürel özellikleri dikkate almak zorundadırlar. Bu resmi suç kayıtlarında temel olarak tanımlanmış ana maddeler; davranışın ne olduğu (trafik suçu, kazaya vb.), kazanın ya da suçun ciddiyeti, suçun kaç kez işlendiği, suç kayıtlarının birinin ya da tümünün iptali için zamanın ve koşulların belirlenmesi gibi konulardır. Araştırmacılara göre (Utzelmann, 1997; Gerhard, 1998), trafik psikologları, trafik güvenliği konusunda etkin olmak istiyorlarsa (örneğin kazaların azalması gibi), yöneticilerin ve politikacıların taleplerini dikkate almak zorundadırlar. Yöneticilerin, hukukçuların özel ihtiyaçlarını ve onların bakış açlarına göre bazı gerçekleri hesaba katmak zorundadırlar. Utzelmann (1997) yazısında, bu zorunlulukların, bazı temel sonuçları beraberinde getirdiğini vurgulamaktadır: Trafik psikologları ve trafik psikolojisi, teorik bilgiyi, çalışmakta olduğu alana uyarlamak zorundadır. Bu uyum sürecinde, çalışılan uygulamalı/sosyal alanın kendine özgü terminolojisini kullanmak da gereklidir ki bu durum bilimsel bulguların kaybı anlamına gelmemektedir. Trafik psikolojisinin amacı, psikoloji alanında elde edilen bulguların trafik alanında da geçerli olduğunu ortaya koymaktan daha çok, psikoloji biliminin yöntemle-

rinin avantajlarını ve faydalarını trafik alanında kanıtlamaktır. Bununla beraber, aynı zamanda trafik psikologları, trafik sorunları ile baş etmekte bilimsel yöntemlerinin faydalarını da kanıtlamak durumundadırlar. Kullanılan bilimsel yöntemlerdeki anahtar sözcük, bazı sınırlılıkları da olsa, “değerlendirme” dir. Bu yöntemdeki bazı gerçekler her ne kadar deneysel olarak kanıtlanamasa da bilimsel çevreler tarafından kabul edilmektedir ki, zaten bu da uygulamanın, bilim ötesi “sanat” yanıdır. Son olarak araştırmacı makalesinde, trafik psikolojisinin, hizmet alanlara daha açık olması gerektiğini ve akademik ve uygulamalı alanda çalışan trafik psikologlarının arasındaki ilişkinin tanımlanması ve görevlerin belirlenmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Utzelmann, 1997).

### 5. Sürücü seçimi ve değerlendirme: Psikoteknik değerlendirme/ psikolojik değerlendirme

1900’lerin başında, sürücü adaylarının değerlendirilmesine ilişkin gereksinimler psikoloji biliminin, Avrupa’da “psikoteknik” ya da “psikoteknoloji”, Amerika Birleşik Devletleri’nde “uygulamalı psikoloji” adı ile bilinen yeni yöntemler oluşturmaya neden olmuştur. Böylece psikolojinin yol güvenliğine katkıları, güvenli sürücülüğün araştırılması ve seçilmesi anlamına gelen psikoteknik değerlendirme yöntemleriyle kuramsal ve uygulamalı olarak başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında, uygulamalı psikolojinin bilgileri, endüstride olduğu kadar özellikle de orduda tank operatörlerinin, sürücülerin, pilotların, makinistlerin seçiminde ve orduda genel olarak personelin seçimi ve görevlere dağıtılması konularında kullanılmıştır (Barjonet ve Tartosa, 2001).

1920 yılından 1950’li yıllara kadar olan dönemde psikometri alanının, ulaşımdaki her türlü profesyonel sürücünün seçiminde kullanıldığı dikkati çekmektedir. 1924 yılında Fransa’da toplu taşımacılıkta görev yapan profesyonel sürücülerini değerlendirmede psikometrik testlerin kullanıldığı görülmektedir. Uygulamayla kazaların 2.2’den 0.6’ya düştüğü rapor edilmektedir. 1922 yılında Finlandiya’da, ilk uygulamalı psikoloji laboratuvarının, Fin Devlet Demiryolları bünyesinde kurulduğu, 1925 yılında Budapeşte’de tren kullanacak makinistler için ilk kez psikolojik testler uygulandığı, 1934’te Macaristan’da ve 1936’da da Romanya’da devlet demiryolları bünyesindeki makinistler için yetenek testleri kullanılmaya başlandığı bilinmektedir (aktaran Barjonet, 1997).

İspanya’da, trafik güvenliği ve psikoloji arasındaki en eski ve uzun süreli ilişki, psikoteknik alanında yapılan çalışmalarla başlamıştır (Blasco, 1994). Sadece son yıllarda İspanyol psikologlar trafik güvenliği konusunda ergonomi, yol eğitimi, trafiğin sosyal boyutları gibi diğer alanlarda da çalışmaya başlamışlardır. Uluslararası trafik psikolojisi literatüründe çok görülmesine rağmen psikoteknik değerlendirme yöntemlerini en eski ve en yaygın olarak kullanan bir ülke olduğu için İspanya, bu konuda ayrı bir öneme sahiptir. İspanya’da 1912’de Münsterberg’in etkisiyle, psikoteknik yeni bir disiplin olarak etkin olmaya başlamıştır. 1914 yılında, Madrid ve Barcelona’da tramvay ve kamyon şoförlerinin seçimi amacıyla üç psikoteknik laboratuvarı kurulmuştur. 1921 yılında Barcelona’da tramvay ve taksi şoförleri için psikoteknik değerlendirme yasal zorunluluk haline getirilmiştir. 1982 yılında yapılan yasal düzenlemelerle öncelikle profesyonel sürücüler için daha sonra da tüm sürücüler için psikoteknik değerlendirme, yasal zorunlu-

luk haline getirilmiştir (Blasco, 1994). Bu yasal düzenlemelerle psikologlar ilk kez, sürücü değerlendiren disiplinlerarası ekiplerde yönetici pozisyonlarına kabul edilmişlerdir. Psikologların bu yeni konumlarıyla birlikte, yeni psikolojik özelliklerin ölçülmesi de gündeme gelmiştir. Bunlar zeka, farklı psikomotor yetenekler, akıl sağlığı ve kişilik bozukluklarıyla ilgili bazı değişkenlerdir (Blasco, 1994).

Psikoteknik değerlendirme konusunda Türkiye'deki gelişmeler ise sonraki bölümde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Günümüzde sürücüler için psikoteknik değerlendirme; *“sürücülük için temel olan ve sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan, algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe tahmini gibi zihinsel düzeyin; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psiko-motor yeteneklerin düzeyinin, psikometrik kriterlere uygun mili saniyelerde ölçülen hassaslıkta, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesi”* şeklinde tanımlanabilir (Bukasa ve ark., 2000). Bu değerlendirme sürecinde test sonuçları, testi alan kişinin özelliklerini taşıyan (yaş, cinsiyet, eğitim, ehliyet tipi vb.) norm grupları ile karşılaştırılarak, kişinin sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında bir sonuca varılır. Bu teknik, yukarıda belirtilen yetkinliklere sahip olmayan sürücülerin, sahip olan sürücülerden ayrıştırılmasını sağlar. Sürücü adaylarının bir sürücü olup, trafik ortamına katıldıklarında güvenli sürücüler olup olamayacaklarını belirler. Sürücülüğü bir meslek olarak yapmak isteyen kişilerin ilgili işlere başvurularında bir başarı ölçütü olarak kullanılır. Bünyesinde şoför çalıştıran kurumların eski sürücülerinin performans değerlendirmesini, bir sağlık kontrolü kapsamında gerçekleştirebilmek için de kullanılır.

2000'li yıllarda psikoteknik yöntemlerde,

trafik psikologları, bilgisayar teknolojisinin de olanakları sayesinde, hem testlerin uygulanması, hem değerlendirilmesi, hem de yorumlanmasını son derece hızlı ve ölçüm hatasını en aza indirerek gerçekleştirebilmektedirler. Böylece, sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında daha tarafsız, daha bilimsel ve daha standart koşullarda gerçekleştirilmiş uygulamalarla sonuçlara varılması sağlanabilmektedir.

Avusturya, İsviçre gibi ülkelerde sürücülükle ilgili yeteneklerin yanı sıra kişilik, trafiğe ilişkin tutumlar ve alışkanlıkların da değerlendirilmesiyle “psikolojik değerlendirme” adını alan bu uygulamanın amacı; sürücünün, trafik ortamında bir aracı, güvenli bir şekilde sürme yeteneğine ve trafik kurallarına uyum sağlama isteğine/güdüsüne sahip olup olmadığını tespit etmektir (Bukasa ve ark., 2000).

Bu değerlendirme süreci, temel olarak iki aşamayı kapsamaktadır: 1) Bir sürücünün; bir aracı sürebilmek için asgari düzeyde, trafiğe ilişkin yeteneklere sahip olup olmadığını incelemek ve 2) trafiğe ilişkin kişilik açısından, trafik kurallarına uyma eğilimine (kişilik özellikleri, tutum, inanç ve alışkanlıklar) sahip olup olmadığını incelemek. Günümüzdeki haliyle trafik güvenliğinde, “psikolojik değerlendirme” hedefleri şu şekilde belirtilmektedir:

- Yolu kullananları, tehlikeli sürücülerin yarattığı risklerden korumak.
- Birey bazında sürücülerini, kalıpyargılara ve herkes için aynı olan değerlere göre yargılanmaktan korumak.
- Risk altındaki sürücülere, tutumlarını değiştirmeleri ve davranışlarını geliştirmeleri ve düzeltmeleri için şans tanımak.
- Toplumda sürücülük kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak.



- Kazaların azalmasına katkıda bulunmak.

Psikoteknik değerlendirme sürecinde kullanılan psikolojik testler, zeka, bellek, algı, konsantrasyon, dikkat, refleks, fren intikal süresi, strese dayanıklılık ve stres altında doğru karar verme, koordinasyon gibi psiko-motor ve zihinsel yetenekleri ölçmektedirler. Yapılan bilimsel araştırmalarda, bu yeteneklerle ilişkili olduğu saptanan belli başlı sürücü davranışları, hız ayarlama, öndeki ve yandaki araçlarla mesafe ayarlama, virajlarda, kavşaklarda dönerken hız ayarlama, sinyal verme, trafik ışıklarında hız ayarlama, şerit değiştirme, şerit seçimi, araç sollama olarak saptanmıştır. Diğer bir deyişle, zeka, bellek, algı, konsantrasyon, dikkat, refleks, fren intikal süresi, strese dayanıklılık ve stres altında doğru karar verme, koordinasyon gibi psiko-motor ve zihinsel yeteneklerinde diğer sürücülere göre sorun olan kişiler, trafikte hızlarını ayarlamada öndeki ve yandaki araçlarla mesafe ayarlamada, virajlarda, kavşaklarda dönerken hız azaltmada sorun yaşarlar, yanlış sinyal verirler, trafik ışıklarında yanlış ya da tehlikeli davranışlar yaparlar, yanlış şerit değiştirir ve yanlış şerit seçerler, hatalı sollama yapabilirler (Bukasa ve ark., 2000).

Bazı ülkelerde bu yeteneklerle birlikte trafiğe ilişkin kişilik özellikleri de değerlendirme kapsamına alınmıştır. Bu kişilik özellikleri risk alma isteği, saldırgan sürücülük, sosyal uyum, kişinin kendini eleştirme özelliği, kontrol ve sorumluluk duygusu olarak özetlenebilir (Bukasa ve ark., 2000). Belirtilen bu kişilik özelliklerine ilişkin testler sadece yarı yapılandırılmış bir psikolojik görüşme ile birlikte geçerli olarak kullanılabilir.

Günümüzde, Avusturya'nın yanı sıra suçlu sürücüler ve yeni sürücülerle ilgili benzer uygu-

lama ve çalışmalar, Almanya, İsviçre ve İtalya'da da yapılmaktadır. Örneğin İsviçre'de ehliyet almak için başvuran sürücüler, sınavlarda başarısız olmuşlarsa psikoteknik değerlendirmeden geçmek zorundadırlar. Avusturya'da olduğu gibi Almanya'da da ilgili yasalara göre, kamu taşımacılığı yapan profesyonel sürücüler mesleğe başlarken bu değerlendirmeden geçmek zorundadırlar ve 50 yaşından itibaren her üç yılda bir düzenli olarak psikoteknik değerlendirmeden geçmektedirler (Nickel, 1998; Gerhard, 1998; Bukasa ve ark., 2000). Avusturya, İspanya, Almanya, İsviçre ve İsrail gibi ülkeler bu uygulamayla trafik kazalarını azaltmada önemli başarılar elde etmişlerdir. Örneğin İsrail'de, 1996 yılında yapılan bir çalışmada, psikoteknik değerlendirmeden geçen bir grup sürücü ile bu değerlendirmeden geçmeyen bir grup sürücü üç yıl boyunca izlenmiş ve psikoteknik değerlendirmeden geçen sürücülerin bu süre boyunca hiç kaza yapmadıkları saptanmıştır (Cale, 1996).

## 6. Sürücü davranışı geliştirme / rehabilitasyon programları

Trafik psikolojisinin uygulamalarının arasına, 1970'li yıllardan itibaren günümüze kadar gelen yeni bir konu girmiştir: Sürücü Davranışı Geliştirme Programları (Driver Improvement and Rehabilitation Programs). Bu programlar, bugün pek çok Avrupa ülkesinde, bazı trafik suçlarını işlemeyi alışkanlık haline getirmiş sürücüler ve deneyimsiz, yeni sürücüler için yasal bir zorunluluktur. Kroj ve Utzelmann (1997), tüm Avrupa'da Sürücü Davranışı Geliştirme Programları alanında, 5000 kadar psikoloğun çalışmakta olduğunu belirtmektedir.

Trafik suçluları için özel rehabilitasyon programları düşüncesi ilk kez Amerika Birleşik

Devletleri'nde ortaya çıkmıştır ve daha sonra Avrupa ülkelerine yansımıştır. 1977 yılında ilk kez Avusturya'da, Almanya ve İsviçre'de yasal olarak uygulanmaya başlanmıştır. Günümüze kadar gelişerek uygulanmaya devam eden bu programlar, özellikle Almanca konuşulan Avrupa ülkelerinde trafik sisteminin vazgeçilmez bir parçası olmuştur. 1990'larda bu ülkelere Fransa, Belçika, Hollanda, İtalya'nın bir bölümü, Portekiz, İngiltere ve Finlandiya da katılmıştır (Bartl ve Willmes-Lenz, 2001).

Sürücü Davranışı Geliştirme Programları her ülkede bazı farklılıklar göstermekle birlikte (örneğin, Almanya'da trafik psikologları ve hekimlerle birlikte düzenlenirken, Avusturya'da trafik psikologları tarafından düzenlenmektedir) genel olarak amacı; sürücülerde sürücülük kimlikleri hakkında farkındalık yaratmak, risk bilgileri vermek, oto kontrolü sağlamak ve kural ihlaline neden olan tutum, inanç ve yanlış bilgilerin değiştirilmesidir. Programların uygulandığı ülkeler incelendiğinde, Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarının her birinin 50 dk. süren en az 4 oturumdan oluştuğu, ortalama 6-10 kişilik gruplar halinde ve ek olarak gereksinim halinde bireysel oturumlar şeklinde düzenlendiği görülmektedir. Bazı programlar 6 hafta sürerken, bazıları 8 haftaya kadar yayılmaktadır. Bu alanda özel olarak yetişmiş 750'den fazla trafik psikoloğunun bugün Avrupa ülkelerinde çalışmakta olduğu belirtilmektedir. Son on yıldır, Macaristan, Avusturya, Almanya ve İsviçre'de 50.000'den fazla kişinin katıldığı, 5.000'den fazla program düzenlenmiştir (Panosch, ve Platt, 2000; Kroj, 2000; Christ, Panosch ve Bukasa, 2000; Kroj ve Dienes, 2001).

Avrupa ülkelerinde, Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarına, yasal düzenlemeler gereği, alkollü araç kullanma ya da hız ihlali nede-

niyle yakalanan sürücüler, deneme süresi içindeki deneyimsiz yeni sürücüler katılmaktadır. Ayrıca ilaç kullanma şüphesi altında olan ve belli bir yaşın üstündeki sürücüler için de özel programlar düzenlenmektedir (Kroj ve Dienes, 2001).

Temel amaçları aynı olmakla beraber programların içeriği ve işlenme biçimleri açısından ülkelere göre bazı farklılıklar bulunmaktadır. Ancak, 90'lı yıllardan itibaren bu programların standartları belirlenmeye ve etkililiklerinin değerlendirilmesi çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda yapılan bir çalışmanın sonuçlarına göre 10 Avrupa ülkesindeki sürücü davranışı geliştirme programları incelendiğinde bu programlarının başarısının %50 olduğu belirtilmektedir. Diğer bir deyişle, bu programlara katılan ve katılmayan sürücüler karşılaştırıldığında, programa katılan sürücülerin %50'sinin tekrar aynı suçu işlemediği saptanmıştır (Bartl ve Willmes-Lenz, 2001). Bartl ve Willmes-Lenz, Avrupa ülkelerindeki sürücü davranışı geliştirme programlarını değerlendirdikleri çalışmalarında diğer ülkelere göre İsveç, İngiltere ve Finlandiya'da bu programların etkili olmadığını belirtmişler, bunun nedeninin bu ülkelerdeki trafik kültürü ve bilincindeki farklılıklar olduğunu ifade etmişlerdir. Yani bu ülkelerde genel olarak, hayatın her alanında "kurala uyma" davranışı diğerlerine göre bireylerde toplumsal olarak çok küçük yaşlarda yerleşen ve otomatik hale gelen bir özelliktir. Özetle bir kural varsa, herhangi bir denetim mekanizmasına gerek duymadan o kurala uyulur. Bireydeki oto kontrolün diğer ülkelerdeki bireylere göre daha gelişmiş olduğu söylenebilir. Ayrıca alkol tüketiminin de daha az olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla İsveç, İngiltere ve Finlandiya'daki trafik suçluları için düzenlenen sürücü davranışı ge-

liştirme programlarının diğer ülkelerdeki kadar başarılı ve gözde olabilmesi için bazı kültürel özelliklerin ve ihtiyaçların dikkate alınması gereklidir. Bununla beraber, genel olarak değerlendirildiğinde sürücü davranışı programları gönüllü olmayan kişilerle, yani zorunlu katılım la olmasına rağmen, suçlu sürücülerde olumlu yönde davranış değişikliği sağlama konusunda başarılı bulunmaktadır (Bartl ve Willmes-Lenz, 2001)

## 7. Türkiye’de trafik psikolojisinin gelişimi

Dünyada psikolojinin trafiğe katkıları 1912’lerde başlarken, ülkemizde suçlu sürücülerin değerlendirilmesi olarak, 1997’de yasal ve yaygın biçimde gündeme geldiği görülmektedir (Yasak, 1997b). Bununla beraber, aslında 1950’li yıllardan bu yana Ankara’da Devlet Demiryollarında görev yapan makinistlerin, psikologlar tarafından olmasa da, bazı psikoteknik testlere tabi tutulduğu ve İstanbul Belediyesi’nde görevli tüm personelin de İETT Umum Müdürlüğü bünyesinde kurulan psikoteknik laboratuvarında, psikoteknik değerlendirmeye alındığı bilinmektedir (Noyan, 1951). Türkiye’de ilk psikoteknik laboratuvarı İETT bünyesinde kurulmuştur. Noyan (1951), psikoteknik uygulamaları açıkladığı makalesinde, psikoteknik yöntemler kullanılmadan önce, iş verimini arttırmak amacıyla Amerikalı bir mühendisin bazı yöntemlerinden söz etmektedir. Etik ve bilimsel yanı olmadığı ifade edilen bu yöntemlere göre, işinde en kısa zamanda ve en az hata ile çalışanlar kalıyor, ücretleri arttırılıyor, hata yapanlar ve yavaş çalışanlar işinden uzaklaştırılıyordu. Araştırmacı o dönemde, çalışanların ve psikologların tepkileri nedeniyle bu yöntemin terk edildiğini çünkü, bu yöntemde kişilerin

kendilerine özgü yeteneklerinin araştırılıp, o kişinin en iyi başarabileceği işi bulmak ilkesinin olmadığını belirtmektedir. Noyan (1951) tarihi değer taşıyan makalesinde, laboratuvarın kurulma nedenlerini ve psikoteknik uygulamaların faydalarını şöyle ifade etmektedir:

“.....

Bundan sonra iş sahasında adil ve dürüst bir seçim sistemi kurmak, insani ve ilmi esaslara göre hareket ederek, her çalışmanın ve çalışma şeklinin gelişmesini sağlamak için yeni gayretler sarfedilmiştir. İşte bugünkü Psikoteknik ilmi bu ihtiyacı karşılamak üzere doğmuştur

.....

.....Mesela tatbik edilen testlerle şoförlüğe kabiliyeti olduğu anlaşılan bir kişinin hakikaten direksiyon başında da iyi bir şoför olması veya aksi durumun da pratik hayata tetabuk etmesi lazımdır. İşte bütün bu hususlar kullanılan testlerin de daimi bir şekilde ve ilmi yollardan kontrol altında bulundurulmasını gerektirir. Ve tatbik edilen bir test serisinin de iyi olup olmadığı böylece uzun çalışma ve tecrübeler sonunda anlaşılır.

Netice itibariyle bir Psikoteknik Laboratuvarının yaptığı seçim, kabiliyetsizleri ayıklar, herkesi zeki ve kabiliyet derecesine göre sıralar. Bu hususun ise her sahada temin edeceği faydalar aşikardır.

..... Psikoteknik ilmi bütün dünyada değerini bilhassa taşıt vasıtaları kullananların seçimi meselesinde isbat etmiştir.....

İstanbul E.T.T. İşletmelerinin Psikoteknik Laboratuvarı, otomobil ve otobüs kullanacakların, vatmanların, biletçilerin yani yol emniyeti ile ilgili kimselerin kabiliyetlerini ölçebilecek bütün cihazları havidir. Bunu yanında garajlarda ve atölyelerde çalışacak teknisyenlerin, garlarda Fenwick kullananların, telefoncuların meslekleri için icap eden kabiliyetlerini de inceleyip bir sertifika tanzim edebilir. Her türlü zeka ve karakter muayenelerinin tetkiki dolayısıyla muhasebeci, daktilo ve katip gibi büro memurlarının seçimi işini de başarabilir.” (Noyan, 1951)

Psikoteknik uygulamalar bir yana bırakılırsa, Türk trafik psikolojisi literatürü incelendiğinde, bu alanda ülkemizde 1980’lerin ikinci yarısında sürücülerin kazaya karışmaları ve bazı özelliklerine ilişkin bir, iki çalışma dikkati çekmektedir. Bu çalışmalardan biri Ertübek-Kurt (1988-1989) tarafından yapılmıştır. 1990’ların başında Emniyet Genel Müdürlüğü ya da bazı üniversitelerin işletme, mühendislik bölümleri tarafından düzenlenen trafik güvenliği ile ilgili şuralarda ve sempozyumlarda trafik psikolojisinden ve psikoteknik uygulamalardan söz edildiği görülmektedir. Ancak bu bilimsel toplantılarda Türk psikologlarının herhangi bir katılımı bulunmamaktadır (bkz. Trafik Şurası, 1991; I. ve II. Trafik Güvenliği Semineri ve Psikoteknik Uygulamalar, 1991). Dolayısıyla, 1996 yılına kadar ülkemizde psikologların, ne kuramsal ne de uygulamalı alanda trafik psikolojisi ile ilgilendiğini söylemek olasıdır.

1997 yılında yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda yapılan değişiklikler ve yenilikler kapsamında, suçlu sürücüler için psikoteknik değerlendirme zorunluluğunu (48’inci, 51’inci ve 118’inci maddeler) içeren

maddelerin kabulü ile ülkemizde psikologların trafik psikolojisi alanına ilgisi başlamış ve böylece trafik psikolojisi, Türk psikoloji tarihinde yerini almıştır (Yasak, 1997a). 97 yılından bu güne sadece yaklaşık beş yıl geçmiştir. Ancak, bu kadar kısa bir süre içinde ülkemizde trafik psikolojisi inanılmaz bir yol almış ve pek çok açıdan Batı literatürü ile yarışır hale gelmiştir. Bu hızlı gelişme sürecinde en önemli konu, ülkemizde trafik alanında çalışan psikologların, bu konudaki tüm ülkelerin bakış açılarını kapsayan, geniş bir perspektif ve eklektik bir anlayışla araştırmalarını yürütmeleridir. Çalışma konuları ve ilgi alanları açısından değerlendirildiğinde, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa ülkelerinin 1912 yılından bu yana üzerinde durdukları konuların ülkemizde beş yıllık bir süre içinde yer aldığı görülmektedir. Bu konular arasında güvenli sürücülük yetenek ve becerileri, kazalara neden olan kural ihlal davranışları ve tutumlar, kültürel özellikler, güvenli sürücülükte kişilik özellikleri, şoförler için güvenli sürücülük psiko-eğitim programları sayılabilir (XII. Ulusal Psikoloji Kongresi, 2002).

Türkiye’de psikologlar tarafından ilk kez 1996 yılında, IX. Ulusal Psikoloji Kongresi sırasında, trafik psikolojisi konulu bir panel düzenlenmiş, panele Türk psikologların yanı sıra İspanya, İsrail ve Amerika Birleşik Devletleri’nden uzmanlar katılmıştır (Yasak, 1996). Tarihi bir değeri olan bu panel, Türk Psikologlar Derneği (TPD) tarafından organize edilmiştir. IX. Ulusal Psikoloji Kongresi’nden itibaren her kongrede trafik psikolojisi gittikçe genişleyen bir yer tutmaya başlamıştır. Kongrelerin yanı sıra 2001 yılında ODTÜ Psikoloji Bölümü tarafından, I. ODTÜ Sürücü Davranışları ve Trafik Güvenliği Sempozyumu düzenlenmiş, bu sempozyuma yurt içinden alanda çalışan psikolog-

ların ve akademisyenlerin yanı sıra, İngiltere, İsveç, Finlandiya ve Yunanistan olmak üzere yurt dışından trafik psikolojisi alanının önemli kuramcılarını katılmıştır.

1997 yılından itibaren Türkiye’de trafik psikolojisi alanında yapılan çalışmalara TPD öncülük etmiş ve hizmet içi eğitimlerle psikologların, trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme konusunda bilgilenmeleri için destek olmuştur. 97 yılından bu yana TPD sürekli eğitim kursları bünyesinde, trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme adıyla 9 kez kurs düzenlenmiş ve bu kurslara yaklaşık 70 psikolog katılmıştır (Şahin, 2001). Alanda çalışan psikologlara verilen bu eğitimlerin yanı sıra ayrıca, Ankara ve İzmir gibi büyük illerin üniversitelerinin Psikoloji bölümlerinde de TPD tarafından trafik psikolojisini tanıtan seminerler düzenlenmiştir. 1999 yılından bu yana ise Ankara’da, Hacettepe Üniversitesi’nde, ODTÜ’de ve İzmir’de Ege Üniversitesi’ndeki Psikoloji Bölümlerinde lisans ve lisans üstü düzeyde trafik psikolojisi dersleri verilmektedir. Psikoloji bölümlerinin dışında trafik güvenliği üzerine yüksek lisans programları düzenleyen bazı üniversiteler de ders programlarına trafik psikolojisini dahil etmişlerdir (Yasak, 2001). 2001 yılında TPD’nin düzenlediği I. Ulusal Psikoloji Kurultayı’nda, Türkiye’de psikoloji uygulamaları başlığı altında, ülkemizde trafik psikolojisinin durumu, sorunları ve çözümleri ele alınmıştır. Diğer bir deyişle, trafik psikolojisi ülkemizde de psikolojinin uygulamalı bir alt alanı olarak resmen kabul edilmiştir (Yasak, 2001).

Yukarıda da belirtildiği gibi, trafik psikolojisi hem dünyada hem de ülkemizde kuramsal çalışmalardan ve akademik ilgiden daha önce, toplumun trafik güvenliği konusundaki gereksinimleri ve yönlendirmeleri nedeniyle uygula-

malı alanda, psikoteknik değerlendirmeler olarak kendini göstermiştir. İspanya’da (Blasco, 1994) olduğu gibi Türkiye’de de psikologlar ve onları temsil eden meslek örgütü olan Türk Psikologlar Derneği, ilk kez resmi otoriteler tarafından, resmen tanınmış ve psikologluk mesleği, ilgili yönetmelikle ve dolayısıyla ilk kez bir yönetmelikte resmen tanımlanmıştır. Ayrıca, psikoteknik değerlendirme amacıyla kullanılacak psikolojik testlerin Türk normlarının ve psikologlara verilecek olan eğitimin denetim görevi ve sorumluluğu, Sağlık Bakanlığı tarafından, TPD’nin bünyesindeki bağımsız bilim kuruluna verilmiştir (Yasak, 1997a).

Bugün, halen yürürlükte olan 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereği psikoteknik değerlendirme uygulamalarını yasal olarak yapmaya yetkili ülke genelinde yaklaşık 20 kadar merkez bulunmaktadır. Psikologluk meslek yasasının henüz çıkmamış olması nedeniyle, bu merkezlerin hemen hepsinin sorumluluğu Sağlık Bakanlığı’na bağlı İl Sağlık Müdürlükleri tarafından psikiyatri uzmanlarına verilmiştir. Yapıları incelendiğinde, kurulma ve çalışma özellikleri açısından merkezlerin şahıs sahipliğinde ve üniversite, vakıf ya da federasyon bünyesinde olmak üzere iki grupta toplandığı görülmektedir. 40’a yakın psikolog bu merkezlerde, psikoteknik değerlendirme uzmanı olarak çalışmakta, yaklaşık 6 psikolog ise üniversitelerde trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme konusuyla akademik olarak ilgilenmektedirler. Psikoteknik değerlendirme kapsamında kullanılan 3 adet farklı test bataryası bulunmaktadır. Bu test bataryalarında ikisi Avusturya kökenli ve Türkiye adaptasyonu yapılan test bataryaları (Viyana Test Sistemi ve ART 2020 Trafik Psikolojisi Test Sistemi), bir tanesi ise bilimsel çalışmaları henüz devam etmekte olan ve ülke-



mizde geliştirilmiş bir test bataryası ve cihazıdır (Özkan, Ayvaşık, Sümer ve Er, 2002).

Son zamanlarda ülkemizde, trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme alanında çalışan psikologların gündeminde, psikoteknik değerlendirme merkezlerinde ortak kalite standartları, psikologların eğitimi, test sistemleri ve uygulamalar arasındaki farklılıklar (Yasak, 2001) gibi konular yer alırken, trafik psikolojisinin bir diğer uygulama alanı da bu gündemde yerini almıştır. 8 Ocak 2003 tarihinde TBMM'de Trafik Kanunu'nda yer alan cezalarda yapılan değişiklik ve yenilikler kapsamında, alkollü araç kullanan sürücüler için sürücü davranışı geliştirme eğitim programına katılma zorunluluğu getirilmiştir. Bu konudaki yönetmelik çalışmaları ilgili bakanlıkların sorumluluğunda devam etmektedir. Henüz bu programlardaki rolü resmen belirlenmemiş olmakla beraber, çok kısa bir süre içinde psikologların, sürücü davranışı geliştirme programlarında da yerlerini alacakları kesindir.

Batı'da olduğu gibi ülkemizde de çok hızlı olmakla beraber trafik psikolojisinin gelişim sürecinin hem yasal hem de bilimsel olarak aynı şekilde yaşandığını görmek heyecan vericidir. Son gelişmeler değerlendirildiğinde, ülkemizde trafik psikolojisinin ve trafik psikologlarının gelişiminin nefes kesici bir hızla devam edeceğini ifade etmenin hiç de yanlış olmadığı söylenebilir. Bu gelişim sürecinde tıpkı diğer ülkelerde olduğu gibi, Türk trafik psikologları da kamuoyunun gözü önündedir. Dolayısıyla, verilen psikolojik hizmetin kalitesi, hem toplum tarafından hem de resmi mercilerce sorgulanmaya başlanmıştır. Önümüzdeki günlerde belki de bu alanda çalışan psikologların en önemli faaliyeti, ülkemizde trafik güvenliğine psikolojinin katkı-

larını ve önerilerini değerlendirmek olacaktır. Bu noktada kesinlikle unutulmaması gereken konu, diğer ülkelerde olduğu gibi bizim ülkemizde de uygulamalı ve akademik alanda çalışan trafik psikologlarının her konuda mutlaka işbirliği yapmaları ve dayanışma içinde olmalarının gerekliliğidir.

## 8. Bitirirken

Bu makalenin başından sonuna dek her bölümde trafik psikolojisi alanının, insanı trafik ortamında tüm yönleriyle ele alan kuramsal ve uygulamalı bir bilim olduğu vurgulanmıştır. Günümüzde, tüm diğer alanlardaki toplumsal ve bireysel sorunların çözümünde, diğer bilim dalları için geçerli olduğu gibi trafik psikolojisi bilimi için de çok disiplinli bir yaklaşımla çalışmak tartışmasız bir durumdur. Dolayısıyla, trafik psikolojisi, mühendislik, ekonomi, eğitim, denetim alanlarındaki tüm yeniliklere de kendi alanındaki yenilikler kadar açık ve duyarlı olmak zorundadır. Günümüzde ve gelecek için belirlenmesi gereken konulardan biri, trafik alanında çok disiplinli bir yaklaşımla kuramsal ve uygulamalı çalışmalar yapan trafik psikologları ile diğer disiplinleri temsil eden uzmanların ekip çalışmasındaki rollerinin, sorumluluklarının ve yetkilerinin belirlenmesidir. Avrupa ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de bu konuda bazı karışıklıklar yaşanmaktadır. Örneğin, psikiyatri uzmanları ile ve zaman zaman eğitimcilerle rol karışıklıkları yaşanmaktadır. Bu sorun elbette sadece trafik psikolojisi alanı için geçerli değildir. Örneğin, endüstri alanında işletmecilerle ya da mühendislerle, okullarda eğitimcilerle benzer sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunun çözümünde elbette meslek yasası çok önem taşımaktadır ( Summala, 2001; Yasak, 2001).

Önümüzdeki yüzyıl her konuda olduğu gibi

trafik ve taşımacılık alanı için de pek çok yenilik ve değişiklik getirecektir. Trafik psikologları, bu değişikliklere kuramsal ve uygulamalı alanları açısından hazırlıklı olmak zorundadır. Trafik psikolojisi bugün, ilgi alanları ve hedefleri kapsamında, sürücünün ya da yayanın sadece trafikteki hareketleri üzerinde çalışmakla kalmamakta, kişinin yolculuk kararları, seçtiği güzergah ve hatta kullandığı aracın modeli de trafik psikolojisinin gündemindeki konular arasındadır. Dolayısıyla, bu bilim alanının geleceği düşünüldüğünde, toplumların yaşadığı gelişmelere paralel olarak farklı konuların da trafik psikologlarının gündemine gireceği görülmektedir. Örneğin, çevrenin trafik için düzenlenmesi konusu yerini yavaş yavaş çevrenin trafikten korunmasına bırakırken, trafik psikologlarına, sürücülere oto kontrol, minimum düzeyde özel araç kullanma gibi konularda yol gösterme, destek olma görevleri de düşecektir (Summala, 2001).

Bir diğer konu da pek çok durum için geçerli olan ve trafik ortamı için de önem taşıyan kültürel farklılıklardır. Günümüzde, sürücü davranışına ilişkin olarak kültürel farklılıklar henüz tam olarak ne kuramsal ne de uygulamalı olarak açıklanmış değildir. Bu konuya ilişkin olarak sürücülük yetenekleri ve beceriler, kültürel farklılık sorunun hemen hiç yaşanmadığı ya da belirlenmesi ve çözülmesinin en kolay olduğu akan trafik psikolojisinin ilgi alanıdır. Ancak sürücülük tutumları ve kişilik konusunda kültürel özelliklere ve farklılıklara ilişkin pek çok çalışmaya ihtiyaç vardır. Aslında bu konuda araştırmalar yapılmakla birlikte bu çalışmaların yeterli olduğu söylenemez (SARTRE, 1994). Trafik psikologları bu konuda yeterince çalışma yapmadığı sürece, trafik psikolojisinin uygulamalarında olduğu kadar mühendislik, eğitim ve

denetim alanlarındaki uluslararası gelişmeler bazı ülkelere aktarılamayacak ya da bu yenilikler bir başka ülkede uygulandığında tam tersi sonuçlar elde edilebilecektir. Sonuç olarak belki de önümüzdeki yıllarda hem ülkemizde hem de diğer ülkelerde ele alınacak en önemli konu kültürel farklılıklara ilişkin olacaktır.

## Kaynaklar

- Aruoba, O. (1996). Otomobil ya da at, ot ve ok üzerine. *FOL*, 3, 4-7.
- Barjonet, P. -E. (1997). Transport psychology in Europe: A general overview. In T. Rottengatter & E. C. Vaya (Eds.), *Traffic and transport psychology: Theory and application*. (pp. 22-30). Amsterdam: Pergamon.
- Barjonet, P. -E. (2001). Transport psychology in Europe: A historical approach. In P.-E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. (pp. 14-29). Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.
- Bartl, G. & Wilmess-Lenz, G. (2001). EU-Project „Andrea“-Analysis of Driver Improvement /Rehabilitation Programs. 7th International Congress, Driver Improvement“, October 8-10, 2001, Salzburg: Austria.
- Blasco, R. D. (1994). Psychology and road safety. *Applied Psychology: An International Review*, 43, (2), 313-322.
- Brown, I. D. (1997). How traffic and transport systems can benefit from psychology. In T. Rottengatter & E. C. Vaya (Eds.), *Traffic and transport psychology: Theory and application*. (pp. 9-19). Amsterdam: Pergamon.
- Bukasa, B., Wenninger, U., & Yasak, Y. (2000). Sürücü seçimi. XI. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde düzenlenen çalışma grubu. 18-19 Eylül 2000. Ege Üniversitesi, İzmir.
- Bukasa, B. Yasak, Y., & Wenninger, U. (2002). Alkol ve sürücülük. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı. 8-12 Mayıs 2002, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Cale, M. (1996). The psychological evaluation of drivers using ART90. IX. Ulusal Psikoloji Kongresi, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul.
- Christ, R., Panosch, E., & Bukasa, B. (2000). Driver selection and improvement in Austria. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.
- Ertübe-Kurt, C. (1988-1989). Şöförlerin kaza yapma eğilimlerine ilişkin bir araştırma. *Psikoloji Seminer Dergisi*, (6-7), 99-102, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayını, İzmir.

- Gerhard, U. (1998). Trafik psikolojisi'nde özel konular. X. Ulusal Psikoloji Kongresi. 16-18 Eylül 1998, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Hatakka, M. (2000). What makes a good driver?-The hierarchical approach. *DAN-Report: Results of EU-Project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers*. G. Bartl (ed.). Vienna: Austrian Road Safety Board.
- Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A., & Peraaho, M. (2000). Driver behaviour as a hierarchical system. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.
- Kroj, G. & Utzelmann, H.D. (1997). The role of driver selection, improvement and rehabilitation in the field of traffic psychology. In P.-E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. (pp. 431-434). Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.
- Kroj, G. (2000). Symposium driver selection and improvement. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.
- Kroj, G., & Dienes, E. (2001). Driver improvement. In P.-E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. (pp. 165-179). Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.
- Michon, J. A. (1980). Telling road users who they are and what they do: can they profit? *International Review of Applied Psychology*, (29), 399-413.
- Nickel, W. R. (1998). Uygulamalı trafik psikolojisi çalışma grubu, yayınlanmamış ders notları. X. Ulusal Psikoloji Kongresi. 16-18 Eylül 1998, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Noyan, E. (1951). *Elektrik, tramvay ve tunel işletmesinde psikoteknik*. İstanbul: Hüsniyat Basımevi.
- Özkan, T., Ayvaşık, B., Sümer, S., & Er, N. (2002). Kişilik özellikleri, psikolojik belirtiler, psikomotor/bilişsel beceriler, sürücü becerileri ve trafik kazaları. XII. Ulusal Psikoloji Kongresi, ODTÜ, Ankara.
- Panosch, E., & Paltt, M. (2000). Psychological courses for road accident drivers by the Austrian Road Safety Board. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4-7 September 2000, Bern, Switzerland.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., & Stradling, S.G. (1995). Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. *British Journal Social Psychology*, 34, 127-137.
- Ranney, T. A. (1994). Models of driving behavior: A review of their evolution. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (6), 733-750.
- Risser R. (2001). EFPPA Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu Raporu. *EFPPA Task Force: Traffic Psychology. Report to the General Assembly 2001 in London*.
- Rothengatter, T. (1997a). *Applied psychology: An International Review*, 46 (3), 221-222.
- Rothengatter, T. (1997b). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, 46 (3), 223-234.
- Rothengatter, T. (2001). Objectives, topics and methods. In P.-E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. (pp. 4-11). Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.
- SARTRE-Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe (1994).
- Summala, H. (2001). Traffic psychology for the 2000's: profession and science. In P.-E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. (pp. 354-364). Massachusetts: Kluwer Academic Publishers.
- Şahin, A. (2001). Psikoloji eğitiminde "sürekli eğitimin" yeri: TPD sürekli eğitim kursları. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (23), 61-66.
- Traffic Psychology in Europe. (1996). I. Lunt (ed.) *News From EFPPA* (10) 1-2.
- Utzelmann, H.D. (1997). The service orientation of traffic psychology as an applied science. In R. Risser (ed.), *Assessing the driver*, (pp.3-14). Cologne: Rot-Gelb-Grün Braunschweig.
- Yasak, Y. (1996). Türk Psikologlar Derneği Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu 1996 yılı faaliyet raporu. *Türk Psikoloji Bülteni*, 2 (5), 59-63.
- Yasak, Y. (1997a). Psikoteknik değerlendirme ile ilgili son yasal gelişmeler. *Türk Psikoloji Bülteni*, 3 (7), 17-20.
- Yasak, Y. (1997b). Psikoteknik değerlendirmenin serüveni. *Türk Psikoloji Bülteni*, 3 (7), 20-23.
- Yasak, Y. (1998). Türk psikolojisi için yeni bir çalışma alanı: Trafik psikolojisi. IX. Ulusal Psikoloji Kongresi-Bilimsel Çalışmalar. Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları No:15.
- Yasak, Y. (2001). Trafik psikolojisi. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (23), 141-149.