

# Hız İhlali Yapan Sürücülerin İhlale İlişkin Nedensel Atıflarının ve Kişilik Özelliklerinin İncelenmesi

Gülin Kaçaroğlu\*

Sonia Amado

Ebru Akün

Ege Üniversitesi

Seyit Samlı Endüstri Meslek Lisesi

## Özet

Bu çalışmada, hız ihlali nedeniyle ehliyetine el konulup psiko-teknik değerlendirmeye tabi tutulan sürücülerin, bu ihlali yapmalarına neden olan faktörler, tekrar aynı ihlali yapmamak için alacakları önlemler ve bunlara ilişkin sorumluluk atıfları ile psiko-teknik değerlendirme süreci ile ilgili düşünceleri görüşme yoluyla incelenmiştir. Buna ek olarak ihlale ilişkin iç ve dış atıf yapan sürücülerin, kişilik özellikleri ve ehliyetlerini geri aldıktan sonra tekrar ceza alma oranları da araştırılmıştır. Örneklem, psiko-teknik değerlendirme için Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri tarafından Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psiko-teknik Değerlendirme Merkezi'ne hız ihlali nedeniyle sevk edilen 445 sürücüdür. Sürücüler hız ihlali yapmalarına neden olarak en çok 'zaman baskısı' (%51.4) faktörünü belirtirken, bir daha hız ihlali yapmamak için 'daha dikkatli olacaklarını' (%80.3) ileri sürmüşlerdir. Sürücülerin büyük bir çoğunluğunun (%66), ihlalin nedenine ilişkin sorumluluğu dışa atfettikleri ve bu sürücülerin iç atıf yapan sürücülere oranla aynı ihlal nedeniyle, daha fazla ceza tekrarı yaptıkları bulunmuştur. Bulgular hız ihlali yapan sürücülerin değerlendirilmede; sorumluluk atıfları ve kişilik özellikleri gibi faktörlerin de ele alınması gerektiğinin önemini ortaya koymaktadır. Makalede trafik kanunumuzun hız ihlaline ilişkin maddesinin ne derece caydırıcı olduğu tartışılmış; bu maddede yapılabilecek değişikliklere ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler :** Hız ihlali ve nedenleri, sorumluluk atfı, kişilik özellikleri, ceza tekrarı

## Analyzing Personality Traits and Causal Attributions for Violation in Drivers with Speed Violation

### Abstract

In this study, interviews with drivers who have applied to psycho-technical evaluation because of their offences were analyzed. In the interview, questions were posed for understanding the reasons for their violations, the precautions they are planning to take for obeying the traffic rules in the future, their attributions for the amount of responsibility they hold in these violations and their views about the psychological evaluation procedure. In addition, personality characteristics and recidivism rates of drivers who make internal and external attributes were examined. The sample consisted of 445 drivers sent to "Ege University, Psycho-technical Evaluation Centre" by the Traffic Enforcement Department, because of multiple speed offences. The drivers frequently expressed the reason for their speeding as "time pressure" (51.4%) and they intended precautions for not speeding as "I will be more careful"(80.3%). Most of the drivers (66%) make external attributions for the responsibility of their offences, and their recidivism rates were significantly higher than those who make internal attributions. The findings implied the importance of the personality factors and responsibility attributions in the evaluation of drivers who have made multiple speed offences. In the article, the Turkish traffic law for speeding was discussed and modifications were suggested.

**Key Words:** Speeding and its causes, responsibility attribution, personality traits, recidivism

Ülkemizde ve dünyada trafik kazalarına yol açan en önemli faktörlerden biri aşırı hızdır. Modern teknolojiyle birlikte araçların performansının ve yol standartlarının gelişmesi, hızlı araç kullanma davranışının artmasına neden olmaktadır. Uygulama ve denetimlerdeki sorunlar da bu durumu desteklemektedir. Sweroad tarafından Türkiye için hazırlanan Trafik Güvenliği Projesi (2001) raporunda, “aşırı hız”ın sürücülerde gözlenen sorunlar ve ciddi kazalara neden olma açısından en önemli faktörlerden biri olduğu bildirilmiştir. Trafik Güvenliği Projesi'nin, pilot proje bölgesinde yapılan hız ölçümlerinde, bazı bölünmemiş yollarda taşıtların yüzde 50'sinin ve bazı bölünmüş yollarda taşıtların yüzde 80'inin, hız sınırını ihlal ettiği görülmüştür.

Ülkemizin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununca da (KYTK) bu trafik suçunun önemi göz önünde bulundurulmuş, 1999 yılından itibaren hız ihlali yapan sürücülerin para cezası ve ceza puanının yanı sıra, ehliyetin bir yıl süreyle alınması ve psiko-tekniik değerlendirme ile psikiyatri muayenesine tabi tutulması zorunluluğu getirilmiştir. Türkiye’de Nisan 2000-Ağustos 2002 tarihleri arasında psiko-tekniik değerlendirmeye tabi tutulan sürücülerin oldukça büyük bir çoğunluğunu hız ihlali yapan sürücüler oluşturmaktadır (%98.27’si hız ihlali, %0.62’si alkollü araç kullanma, %0.91’i ise ceza puanı). Ancak, hız ihlali nedeniyle psiko-tekniik değerlendirmeye giren sürücülerin %4.13’ü test sonucunda başarısız olurken, alkollü araç kullanma nedeniyle değerlendirmeye alınan sürücülerde bu oranın 2 katına (%8) çıkması dikkat çekicidir (EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, 2003). Bu

bulgu, alkollü araç kullanan ve hız ihlali yapan sürücülerin ayrı ayrı incelenmesinin önemini ortaya koymaktadır.

### ***Hız İhlali Yapan Sürücülerini Değerlendirmede Sadece Psiko-tekniik Değerlendirme Yeterli midir?***

Avrupa’nın birçok ülkesinde ve ülkemizde, sürücülerin güvenli araç kullanma becerileri psiko-tekniik değerlendirme ile incelenmektedir. Psiko-tekniik değerlendirme, güvenli araç kullanmak için gerekli olan psikomotor ve bilişsel beceriler ile kişilik, tutum ve davranış özelliklerinin incelendiği bir test sistemi olarak tanımlanmaktadır. Avusturya ve Almanya gibi Avrupa ülkelerinde, bu uygulama ‘psikolojik değerlendirme’ olarak adlandırılmaktadır. Bu ülkelerdeki merkezlerde sürücülerin ilk olarak psiko-motor becerileri incelenmekte, ardından trafikle ilgili tutum ve davranışlarına ilişkin ölççekler uygulanmakta, son olarak kişi ile bir görüşme yapılmaktadır. Bu üç değerlendirmenin sonucunda, kişinin güvenli sürücülük becerilerine sahip olup olmadığı hakkında karara varılmaktadır (Bukasa, Wenninger ve Yasak, 2000; Utzelman ve Jacobshagen, 1997).

Ülkemizde uygulanan psiko-tekniik değerlendirmede ise, sürücülerin yalnızca bilişsel ve psikomotor becerileri incelenmektedir. 2918 sayılı KYTK’nın psiko-tekniik değerlendirmenin uygulama esaslarına ilişkin 4 sayılı cetvelinde belirtilmediği için, kişilik, tutum ve davranış özelliklerine ilişkin bir değerlendirme yapılmamakta ya da merkezlerin araştırma amacıyla yaptığı görüşme ve ölççek uygulamaları yasal olarak sonucu etkileyememektedir. Bu durumda hız ihlali,

alkollü araç kullanma ve ikinci kez 100 ceza puanını doldurma nedenleriyle ehliyetlerine el konulan sürücülerin yalnızca bilişsel ve psikomotor becerilerindeki yetersizlikler incelenmektedir. Sürücülüğe ilişkin tutumları, inançları, sürücü davranışları ve kişilik özellikleri gibi ihlale yol açan diğer etmenler hakkında bilgi edinilemediği için, değerlendirmeye alınan kişilerin sürücülük yetkinliği hakkında güvenilir bir karar vermek güçleşmektedir.

Türkiye’de yapılan araştırmalar, sürüş sırasında etkili olan sürücü davranışı, sürücülüğe ve trafik kurallarına ilişkin tutumlar ve kişilik özellikleri ile psikomotor ve bilişsel becerilerin birlikte değerlendirilmesi gerektiğini doğrular niteliktedir. Sümer ve Özkan (2002) tarafından yapılan bir çalışmada, sürücülük becerisi yüksek olan ancak hız ihlali yapma, yeterli takip mesafesi bırakmama gibi davranışları nedeniyle güvenli sürücülük becerilerine sahip olmayan sürücülerin daha fazla kaza yaptıkları ve ceza aldıkları bulunmuştur. Bir başka çalışmada Amado, Koyuncu ve Kaçaroğlu (baskıda), hız ihlali nedeniyle ehliyeti alınmış sürücülerin, alkol nedeniyle ehliyeti alınmış sürücülere oranla bilişsel ve psikomotor testlerde daha başarılı olduklarını belirtmişlerdir. Bu bulgular sürücülerin hız ihlali davranışlarının altında bilişsel ve motor yetersizliklerden çok, kişilik özelliklerinin trafik kurallarına ilişkin tutum ve inançların yattığını düşündürmektedir.

### ***Sürücülerin Hız İhlali Yapma Nedenleri***

Sürücülerin hız yapma davranışlarının altında yatan nedenlerin saptanması, bu soruna yönelik çözüm stratejilerinin belirlenmesinde

büyük önem taşımaktadır. Sürücülerin hız limitini aşma nedenleri birkaç psikolojik modelle açıklanabilir. Rothengatter’a (1990) göre hız; sürücülükten zevk alma, trafik tehlikesi, seyahat zamanı ve sürüş maliyetleri olarak adlandırılan dört motivasyonel faktörle açıklanabilir. Hız yapan sürücüler hız limitini aşmanın çok keyif verdiğini düşünürler, bunun tehlikeyi arttıracığını kabul etmezler, zamana daha çok, maliyete ise daha az önem verirler. ‘Sosyal Karşılaştırma Kuramı’ çerçevesinde yapılan açıklamalar ise sürücülerin hız seçimlerinin, yoldaki diğer sürücülerin davranışlarından etkilendiğini öne sürmektedir (Connolly ve Aberg, 1993; Van Houten ve Nau, 1983). Bu açıklamalara göre sürücüler kendi hızlarını yoldaki diğer sürücülerin hızlarına göre ayarlamaktadırlar.

Hız seçiminde tutumların etkisini inceleyen çalışmalarda sıklıkla kullanılan Ajzen ve Fishbein’in (1980) "Nedenselleştirilmiş Eylemler Kuramı"na göre, bir yolda hız yapma kararını vermede önemli belirleyici faktörlerden biri tutumlardır. Bu kurama göre bir sürücünün hız limitlerine uyması için; öznel ve sosyal normların kişiyi kurallara uymaya zorlaması, kişinin hız limitlerine uymanın gerekli ve doğru olduğuna inanması ve hız sınırlarına uyma niyetinde olması gerekmektedir.

Gabany, Plummer ve Grigg (1997), “Sağlık Teşvik Planlama Modeli”nde (bkz. Green ve Kreuter, 1991) ileri sürülen, ‘davranışa yatkın hale getirme’, ‘davranışı ortaya çıkarma’ ve ‘davranışı pekiştirme’ye yol açan faktörleri, hız davranışı açısından ele almışlardır. Çalışmalarında bilgi, inançlar, değerler, tutumlar ve kendine güvenin davranışa yatkın

hale getiren faktörleri oluşturduğunu bildirmişlerdir. Bunlar, hızlı gitmeye bir temel sağlayarak, (ya geç kaldığını belirterek ya da diğer sürücülerin hızlarını gözleyerek hızı mantıksallaştırma yoluyla) sürücüleri hızlı gitmeye motive ederler. Davranışı ortaya çıkaran faktörler, yolun uygunluğunu, kolay ulaşılabilirliğini, kanunları ve sürücülük becerilerini içermektedir. Bu faktörler sürücülerin hız yapmasına olanak vermekte ve hız yapılabilir otoyol veya hızlı araçları içerebilmektedir. Davranışı pekiştiren faktörler ise aile, akranlar, öğretmenler ve işverenler gibi diğer kişilerden oluşmaktadır. Diğer insanlar, hız yapan sürücüleri özendirerek ya da ödüllendirerek hızlı araç kullanmalarına katkıda bulunmaktadırlar. Cezaların azlığı ve yetersiz uygulamalar da pekiştirici faktörleri oluşturabilmektedir. Gabany ve arkadaşları (1997), bu model çerçevesinde yaptıkları bir çalışmada hız yapmayı açıklayan; "ego şişmesi/memnuniyeti", "risk alma", "zaman baskısı", "araç kullanmayı önemsememe" ve "dikkatsizlik" olarak isimlendirilen 5 faktör saptamışlardır.

### **Hız İhlali ve Kişilik Özellikleri**

Hız ihlali ve kişilik özellikleri arasındaki ilişkiyi inceleyen araştırmalarda, heyecan arama ve saldırganlığın hız ihlallerini yordadığı sıklıkla belirtilen bir bulgudur (Burns ve Wilde, 1995; Eby ve Molnar, 1998; Furnham ve Snaipe, 1993; Iversen ve Rundmo, 2002; Jonah ve Clement, 1984). Aşırı hız, riskli sürücülük davranışlarından biri olduğu için riskli sürücülük stili ve kişilik özellikleri arasında bulunan ilişkinin, hız ihlali için de geçerli olacağı düşünülebilir. Yapılan araştırmalarda denetim odağı, kuralsızlık, dışadönüklük, dürtüsellik, nörotisizm gibi

kişilik özelliklerinin riskli sürücülük stiliyle ilişkili olduğu öne sürülmektedir (Elander, West ve French, 1993; Iversen ve Rundmo, 2002; Ward ve Lancaster, 2003).

Buchanan, Goldberg ve Johnson (1999), hızlı araç kullanma ile Beş Faktör Kişilik Envanteri'nin yumuşak başlılık/uzlaşabilirlik (-.14), sorumluluk (-.14) ve duygusal tutarsızlık (nörotisizm) (.09) boyutları arasında anlamlı korelasyonlar bulmuşlardır. Sürücü stresi ile beş faktör kişilik modeline dayanılarak kişilik özelliklerinin incelendiği bir başka çalışmada ise hız ihlalinin, stres ölçüğünün heyecan arama ve saldırganlık boyutlarıyla ilişkili olduğu saptanmıştır. Heyecan arama ise duygusal tutarsızlık (.15), dışadönüklük (.13), sorumluluk (-.17) ve açıklık (.14) kişilik boyutlarıyla ilişkili bulunmuştur (Matthews, Desmond, Joyner, Carcary ve Gilliland, 1997).

### **Riskli Sürücülük ve Atıflar**

Davranışlarımızın sonuçlarını ne derecede etkileyebileceğimize ilişkin inancımızın (denetim odağı) ya da davranışlarımız üzerindeki sorumluluk atıflarımızın riskli sürücülük stiliyle ilişkili olduğu düşünülmektedir. Bu konuyla ilgili çalışmalar, genellikle Rotter'ın denetim odağı kavramı çerçevesinde yürütülmüştür. Rotter'a göre (1966), bazı kişiler olayların kendi kontrolleri altında olduğuna inanırken (iç denetim odağı/içsellik); bazıları olayların kader, şans, diğer insanlar gibi dış koşullara (dış denetim odağı/dışsallık) bağlı olduğunu düşünmektedirler. Dışsallığın istenmeyen sonuçlara neden olan olayları önlemede dikkatsizlik ve önlem almadaki başarısızlıkla ilgili olduğu bildirilmektedir

(Hoyt, 1973; Phares, 1978). İçselliğin ise kazalara ilişkin daha fazla kontrol edilebilir nedenler ileri sürme, araç kullanırken daha az anksiyete bildirme (Iversen ve Rundmo, 2002) ve emniyet kemeri takma gibi koruyucu stratejileri kullanmayla (Hoyt, 1973; MacDonald, 1970) ilişkili olduğu düşünülmektedir.

Gidron, Gal ve Desevilya (2003) tarafından yapılan bir çalışmada, yol saldırganlığı yüksek sürücülerden, içsel denetim odağı düşük olanların yüksek olanlara oranla anlamlı bir şekilde daha fazla kazaya karıştıkları bulunmuştur. Aynı çalışmada, yol saldırganlığının içsel denetim odağıyla etkileşimli olarak, hız ve sapkın sürücülükle ilgili sürücülük stili ve kazaya karışmayla ilişkili olduğu saptanmıştır. Türkiye’de sürücü davranışı envanteri ve sorumluluk atfı öyküleri kullanılarak yapılan bir çalışmada, sapkın sürücü davranışını değerlendiren faktörlerden alınan puanlar arttıkça, kazaların sorumluluğunu dışa atfetme eğiliminin de arttığı bulunmuştur (Tekinsav, 2000). Jonah ve Clement (1984); Montag ve Comrey (1987) gibi araştırmacılar dışsal kontrol odağı ile kaza geçirme arasında anlamlı bir ilişki olduğunu ileri sürerlerken; Guastello ve Guastello (1986) ise bu iki değişken arasında ilişki olmadığını öne sürmektedirler. Ayrıca sürücülerin, kazaların önlenmesi ile trafik güvenliğindeki rollerini savunurken daha fazla dışsal nedenli atıflar yapma eğiliminde oldukları bildirilmiştir (Kouabenan, 2002).

Tüm bulgular ışığında, hız ihlali yapan sürücülerini değerlendirmede, tek başına psiko-teknik değerlendirmenin yetersiz olduğu düşünülmektedir. Buradan yola çıkarak bu çalışmanın amaçlarından birincisi, sürücülerin hız ihlali yapma nedenlerinin ve bir daha bu

ihlali yapmamak için almayı düşündükleri önlemlerin görüşme yoluyla incelenmesi ve bunlara ilişkin sorumluluk atıflarının belirlenmesidir. Buna göre sürücülerin, yaptıkları ihlalin nedenine ve alacakları önlemlere ilişkin sorumluluğu daha çok dış koşullara atfedecekleri beklenmektedir.

Çalışmanın ikinci amacı, sürücülerin ihlale ilişkin sorumluluk atıfları ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkinin incelenmesidir. Yapılan çalışmalarda, içsel denetim odaklı kişilerin bağımsızlık ve duygusal denge düzeylerinin yüksek olduğu, ayrıca kompulsif, canlı ve empatik oldukları bulunmuştur (Brandstätter, 1997; Montag, 1992). Dışsal denetim odaklıların ise uyum, duygusal denge, subjektif mutluluk, istek, sorumluluk ve yumuşak başlılık/uzlaşılabilirlik düzeylerinin düşük olduğu, bununla birlikte benmerkezci oldukları bildirilmiştir (Montag, 1992; Morrison, 1997). Buna göre ihlalin nedenlerine ve alacakları önlemlere ilişkin dış ve iç atf yapan sürücülerin sakinlik, uzlaşma/tepkisellik, heyecan arama, kurallara bağlılık, sorumluluk, duygusal değişkenlik gibi kişilik özellikleri yönünden farklılaşacakları beklenmektedir.

Sürücülerin aynı ihlal nedeniyle tekrar ceza alma oranları, güvenli sürücülüğün bir göstergesidir. Bu nedenle çalışmamızın üçüncü amacı, psiko-teknik değerlendirme sonucunda olumlu rapor alan sürücülerin, aynı ihlal nedeniyle tekrar ceza alma oranlarının ve sürelerinin saptanması, ayrıca ihlallere ilişkin atıflar ve tekrar ceza alma oranları arasındaki ilişkinin değerlendirilmesidir. İhlale ilişkin dış atf yapan sürücülerin, iç atf yapan sürücülere oranla daha fazla tekrar ceza alacağı öngörülmektedir.

Bütün bu amaçlara ek olarak sürücülerin psiko-teknik değerlendirme süreci ile ilgili görüşleri de incelenecektir.

### Yöntem

#### Örneklem

Örneklem, hız ihlali nedeniyle ehliyeti alınmış ve psiko-teknik değerlendirme için Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri tarafından Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Psiko-teknik Değerlendirme Merkezi'ne sevk edilen 445 (6 kadın, 439 erkek) sürücüden oluşmaktadır. Ancak kişilik testi sonradan dahil edildiği ve zamanla görüşme formunda değişiklik yapıldığı için tüm analizler 445 kişi üzerinden yürütülemedi. Araştırmaya katılanların, % 69.9'u amatör, % 30.1'i profesyonel sürücüdür. Grubun yaş ortalaması 37.13'tür (S=9.25, ranj=19-77). Örneklem % 29.9'u ilkokul, % 33.5'i ortaokul ve lise, % 36.5'i ise üniversite mezunudur. Sürücülerin % 30.9'u 10 yıldan az süredir, % 69.1'i ise 10 yıldan fazla süredir araç kullanmaktadır. Ehliyetlerine el konulmadan önce ayda ortalama 4096 km. yol katettiklerini bildirmişlerdir.

#### Veri Toplama Araçları

Veriler, psiko-teknik değerlendirme testinden sonra sürücülerle yapılan yarı-yapılandırılmış bir görüşme ile toplanmıştır. Bununla birlikte Beş Faktör Kişilik Envanteri ve sürücülerin ehliyetlerini geri aldıktan sonra aynı trafik suçunu tekrar işleme oranları da veri olarak kullanılmıştır.

**Yarı-yapılandırılmış Görüşme.** Sürücülerin yaptıkları trafik ihlallerini, psiko-teknik değerlendirme ve kendi sürücülük becerileri

hakkındaki görüşlerini inceleyen sorulardan oluşmaktadır. Trafik ihlaline ilişkin sorular; sürücünün ceza aldığı yerleri, limiti aşma oranlarını, ilgili trafik kanununu bilip bilmediğini, sürücünün trafik kuralını neden ihlal ettiğini, ehliyetinin olmamasının yaşantısına etkilerini, bu süre boyunca ulaşım problemini nasıl çözdüğünü ve bu kuralı bir kez daha ihlal etmemek için almayı düşündüğü önlemleri öğrenmeye yöneliktir. Sürücülerin psiko-teknik değerlendirme hakkındaki görüşleri ise testin hangi becerileri ölçtüğü, uygulamanın yararlarının neler olabileceği ve bu uygulamanın gerekli olup olmadığı gibi açık uçlu sorularla incelenmiştir. Sürücülere ayrıca, kendi sürücülük becerileri hakkındaki görüşleri ve sürücülük hayatları boyunca yaptıkları kazalar da sorulmuştur.

***İhlalin Nedenlerine ve Tekrar İhlal Yapmamak İçin Alınacak Önlemlere İlişkin Atıflarının Belirlenmesi.*** Görüşmelerde sürücülere hız ihlali yapmalarının nedenleri sorulmuştur. Sürücülerin ehliyeti 5 kez hız ihlali nedeniyle geri alındığı için bu soruya verilen cevaplarda bütün ihlaller göz önüne alınmıştır. Bu nedenle tek bir yanıt kısıtlamasına gidilmemiş ve sürücülerin verdikleri her yanıt kaydedilmiştir. Sürücülerin hız yapma nedeni olarak ileri sürdükleri her neden ayrı bir madde olarak ele alınmış, böylece toplam 11 neden saptanmıştır. Bu maddeler araştırmacılar tarafından incelenmiş ve ihlalin sorumluluğunun kendi hatası olduğunu belirten nedenler (dikkatsizlik, acil durum, acelecilik, bilerek, nedeni yok) iç atıf, ihlalin sorumluluğunun dış koşullara bağlanmasına ilişkin nedenler (işlerinin yoğunluğu ve iş yeri baskısı, yolun boş-geniş olması, aracın hız yapmaya uygun olması, trafik işaretlerinin

yetersizliği, radarların tuzak olması ve solarken mecburen hızını arttırması) ise dış atıf olarak gruplandırılmıştır. Katılımcılara, ihlal nedeni olarak belirttikleri her iç ve dış atıf maddesi için 1'er puan verilmiş, bu puanlar toplanarak sürücülerin iç ve dış atıf puanları belirlenmiştir. Ardından iç atıf puanı, dış atıf puanından yüksek olanlar, iç atıf yapanlar; tam tersi ise dış atıf yapanlar olarak gruplandırılmıştır.

Sürücülerin bir daha hız ihlali yapmamak için alacakları önlemlere ilişkin atıfları da aynı şekilde belirlenmiştir. Önlem olarak ileri sürülen 9 madde araştırmacılar tarafından gruplandırılmıştır. Buna göre "dikkatli olma", "yola erken çıkma" maddeleri iç atıf; "aracı değiştirme", "radarların yerini öğrenme", "hız kontrol donanımı kullanma", "rüşvet verme", "tekrar ihlal etme", "bu süre boyunca araç kullanılarak kurallara uygun kullanmayı öğrenme" maddeleri ise dış atıf olarak puanlanmış ve bu puanların oranına göre önlemlere ilişkin iç ve dış atıf yapan sürücü grupları belirlenmiştir.

**Ceza Tekrarı.** Ege Üniversitesi Psiko-teknik değerlendirme merkezinde teste giren sürücülerin, ehliyetlerini geri aldıktan sonraki 1-3 ay, 4-6 ay, 7-9 ay, 10-12 ay ve 1 yıl ve üzeri zaman dilimleri içerisinde aynı ihlalden dolayı tekrar ceza alıp almadıkları incelenmiştir. Bu veriler, İzmir Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından verilen ceza kayıtları ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün internet adresindeki 'sürücü ceza puanı' sayfası (<http://www.egm.gov.tr/suruceza.asp>) kullanılarak elde edilmiştir.

**Beş Faktör Kişilik Envanteri.** Somer, Korkmaz ve Tatar tarafından 1998 yılında

geliştirilmeye başlanmış, "Beş Faktör Kişilik Modeli" çerçevesinde, normal kişilik özelliklerini ölçmeye yönelik bir kişilik envanteridir. Beş Faktör Kişilik Modeli, farklı ülkelerde ve dillerde geçerliği büyük ölçüde kanıtlanmış bir modeldir (De Raad, Perugoni, Hrebickova ve Szarota, 1998; Saucier, Hampson ve Goldberg, 2000). Türkçe'de kişilik özelliklerini tanımlayan sıfatlar üzerinde yürütülen çalışma sonucunda, bu modeli destekleyen bulgular elde edilmiştir (Somer ve Goldberg, 1999). Kişinin kendisini değerlendirdiği davranışsal, duygusal ve düşünsel özelliklerle ilgili kısa ifadeleri içeren, 217 maddeden oluşan ve 1-5 arasında puanlanan Likert tipi bir ölçektir. Norm ve standardizasyon çalışması örnekleme, 1741'i yetişkin ve 1279'u öğrenci olmak üzere toplam 3020 kişiden oluşmuştur. Ölçek maddeleri 17 alt boyutta puanlanmaktadır. 17 alt boyuta uygulanan temel bileşenler analizi ve varimax döndürmesi sonucunda toplam varyansın %75'ini açıklayan beş temel faktör elde edilmiştir ( $\alpha = .74-.84$ ). Bu beş temel faktör ve alt boyutları şöyledir: 1.*Dışadönüklük*: Canlılık (madde sayısı: 12), Girişkenlik (madde sayısı:10), İnsanlarla Etkileşim (madde sayısı:13), 2.*Yumuşakbaşlılık/Geçimlilik*: Hoşgörü (madde sayısı:10), Sakinlik (madde sayısı:10), Tepkisellik/Uzlaşma (madde sayısı:11), Yumuşak Kalplilik (madde sayısı:14), 3.*Özdenetim/Sorumluluk*: Düzenlilik (madde sayısı:14), Heyecan Arama (madde sayısı:11), Kurallara Bağlılık (madde sayısı:12), Sorumluluk/Kararlılık (madde sayısı:11),

4. *Duygusal Tutarsızlık*: Duygusal Değişkenlik (madde sayısı:12), Endişeye Yatkınlık (madde sayısı:14), Kendine Güvensizlik (madde sayısı:14), 5. *Gelişime Açıklık*: Analitik Düşünme (madde sayısı:11), Duyarlılık (madde sayısı:13) ve Yeniliğe Açıklık (madde sayısı:12) (Somer, Korkmaz ve Tatar, 2002; Somer, Tatar ve Korkmaz, 2002). Ölçeğin beş temel faktör altında toplanması yorumlamada ekonomiklik ve pratiklik sağlamasına karşın bazı sınırlılıkları da beraberinde getirmektedir. Alt boyutların bir araya gelmesiyle oluşmuş bu geniş faktörler, içerikleri daha iyi tanımlanmış olan dar kapsamlı alt boyutlara göre anlamsal belirsizlikler taşımaktadır. Bu nedenle faktörlerden elde edilen sonuçları daha iyi anlamak, yorumlamak ve net bir şekilde kavramsallaştırmak için bu çalışmadaki analizler 17 alt boyut üzerinden yürütülmüştür. Bu çalışmada, 253 kişilik örneklem için iç tutarlılık katsayısı  $\alpha = .89$ 'dur.

### ***İşlem***

Sürücülerle psiko-teknik değerlendirme testinden sonra bir görüşme yapılmıştır. Görüşmeye başlamadan önce sürücülere, sorulan soruların ehliyetlerini geri alma ile ilişkili olmadığı, psiko-teknik test sonuçlarını etkilemeyeceği ve görüşme sonuçlarının araştırma amaçlı kullanılacağı aktararak gönüllü katılım sağlanmıştır. Görüşmeden sonra sürücülerden Beş Faktör Kişilik Envanteri'ni yanıtlamaları istenmiştir. Görüşme formundaki soruların bir kısmında seçenek kısıtlamasına gidilmediği için bazı analizlerde ve-

rilen değerlerin toplamı %100'ü aşmaktadır. Bu nedenle bazı analizler toplam kişi sayısı, bazıları ise toplam cevap sayısı üzerinden yürütülmüştür.

### **Bulgular**

#### ***Hız İhlali Yapan Sürücülere İlişkin Betimsel İstatistikler***

Sürücülerin verdikleri yanıtlara göre ceza aldıkları yerlerin dağılımı incelendiğinde, (ceza alınan mekan sayısı = 1979) ceza alınan yerlerin %18.95'inin meskûn mahal, %67.86'sının şehir dışı yol ve %13.19'unun şehir içi yol olduğu görülmektedir. Buna göre sürücüler en fazla şehir dışı yollarda ceza almışlardır ( $\chi^2 = 1071.63$ ,  $sd = 2$ ,  $p < .001$ ). Sürücülerin hız limitlerini aşma oranları incelendiğinde (toplam ceza sayısı = 1891) %94.6'sı limiti yüzde on oranında aşarak, %5.4'ü ise limiti yüzde elli oranında aşarak ceza aldıklarını bildirmişlerdir ( $\chi^2 = 1515$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ). Hız limitini bir yılda 5 kez aşarak ceza alan sürücülerin ( $n = 359$ ) %59'u bu trafik suçunun cezasını bilirken, %41'i bilmediklerini belirtmişlerdir ( $\chi^2 = 11.06$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ).

Sürücülerin hayatları boyunca karıştırdıkları kazalar, sürücünün kazadaki rolüne (aktif kaza/pasif kaza) ve kazanın şiddetine (hafif hasarlı/ağır hasarlı) göre 2'ye ayrılarak incelenmiştir. Buna göre sürücünün kendi hatasından kaynaklanan kazalar (bir başkasına çarpma) 'aktif kaza' diğer sürücüdenden, araçtan veya yol koşullarından kaynaklanan kazalar ise (bir başka sürücünün çarpması) 'pasif kaza' olarak değerlendirilmiştir. Hafif çarpma, vurma gibi araçta küçük hasar yaratan ya da



hasar yaratmayan kazalar ‘hafif hasarlı’; şiddetli çarpma, takla atma, yoldan çıkma sonucu meydana gelen, yaralanma ya da can kaybına neden olan kazalar ise ‘ağır hasarlı’ kazalar olarak nitelendirilmiştir. Araştırmaya katılan kişiler, sürücülük yaşamları boyunca geçirdikleri kazaların (toplam kaza sayısı = 483) %37’sinin aktif, %63’ünün pasif olduğunu ( $\chi^2 = 32.34$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ) ve bu kazaların %18’inin ağır hasarlı, %82’sinin ise hafif hasarlı ( $\chi^2 = 193.4$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ) olduğunu belirtmişlerdir.

Sürücülerden kendi araç kullanma becerilerini değerlendirmeleri istenmiş, beğendikleri ya da eksik olduğunu düşündükleri becerileri sorulmuştur. Buna göre sürücülerin ( $n=325$ ) % 80’i çok iyi ve dikkatli bir sürücü olduğunu, kendi sürücülük becerilerine güvendiğini ve yetersiz bir yönünün olmadığını, %19.1’i iyi bir sürücü olduğunu ancak bazı yetersiz yönlerinin olabileceğini, %0.9’u ise pek iyi bir sürücü olmadığını ifade etmişlerdir ( $\chi^2 = 334.57$ ,  $sd = 2$ ,  $p < .001$ ).

Sürücülere, ehliyetlerine el konulduğu 1 yıllık ceza süresi boyunca ulaşım problemlerini nasıl çözdükleri sorulmuştur. Bu soruya verilen cevaplarda tek bir seçenek kısıtlamasına gidilmemiş, sürücülerin kullandıkları bütün yöntemler birlikte ele alınmıştır. Bu nedenle elde edilen değerlerin toplamı yüzde yüzü aşmaktadır. Buna göre sürücülerin ( $n=395$ ), %36.2’si şoför kullanarak, %55.2’si arkadaş ve akraba yardımı alarak, %43.3’ü toplu taşıt kullanarak ve %53.9’u ise kendi aracını kullanarak ulaşım problemini çözdüğünü bildirmişlerdir.

Sürücülerin ehliyetlerine el konulduğu süre boyunca araç kullanıp kullanmadıkları hakkında daha kesin bir bilgiye ulaşmak için, ehliyetsiz araç kullanma sıklıkları ayrıca sorulmuştur. Buna göre, sürücülerin ( $n = 393$ ) %22’si bu süre boyunca hiç araç kullanmadıklarını, %35’i bazen kullandıklarını ve %43’ü ise araç kullanmaya devam ettiklerini bildirmişlerdir ( $\chi^2 = 22.92$ ,  $sd = 2$ ,  $p < .001$ ).

Ehliyetlerinin olmamasının yaşamlarına etkileri sorulduğunda, sürücülerin ( $n = 395$ ) %17’si ‘hiç etkilenmediklerini’, % 35’i ‘biraz etkilendiklerini’, %36’sı ‘orta derecede etkilendiklerini’, % 12’si ise ‘çok etkilendiklerini’ belirtmişlerdir ( $\chi^2 = 73.79$ ,  $sd = 3$ ,  $p < .001$ ). Ehliyetsiz araç kullanmaya devam eden ya da özel şoförü olan sürücüler, ehliyetlerinin alınmasının kendilerini hiç etkilemediğini belirtmişlerdir. "Biraz etkilendiklerini" söyleyen sürücüler bu durumun sosyal ve iş yaşamlarında bazı zorluklara neden olduğunu belirtmişlerdir. "Orta derecede etkilendiklerini" söyleyen sürücüler ulaşım problemlerini çözmeye zorlandıklarını, işten çıkarılma korkusu yaşadıklarını, psikolojik olarak etkilendiklerini ifade etmişlerdir. "Çok etkilendiklerini" belirten sürücüler ise işten çıkarıldıklarını, geçim problemi yaşadıklarını ve bu nedenle aile ilişkilerinin bozulduğunu bildirmişlerdir.

### ***Sürücülerin Hız İhlali Yapma Nedenleri ve Bunlara İlişkin Atıfları***

Yapılan görüşmelerde sürücülere hız ihlali yapmalarının nedenleri sorulmuştur. Bir yılda beş kez hız ihlali yaptıklarından dolayı, sürücüler bu soruya verdikleri cevaplarda genelde birden fazla neden ileri sürmüşlerdir.

**Tablo 1**

*Sürücülerin Hız İhlali Yapma Nedenleri ile Bu Nedenlerin Sıklık ve Yüzdeleri*

<b>İhlal Nedenleri</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
İşlerin yoğunluğu ve işyeri baskısı	204	51.4
Dikkatsizlik	115	29
Yolun boş olması	91	2.9
Aracın özellikleri	82	20.7
Kişinin aceleci olması	64	16.1
Radarların tuzak olması	59	14.9
Acil durum	57	14.4
Trafik tabelasının olmaması	50	12.6
Bilerek ihlal etme	50	12.6
Nedeni yok	31	7.8
Sollarken	26	6.5

Sürücülerin hız ihlali yapma nedenlerine ilişkin 11 madde saptanmıştır. Bu 11 maddenin yanıt olarak verilme sıklığı Tablo 1’de sunulmaktadır. Buna göre sırasıyla; işlerinin yoğunluğu ve iş yeri baskısı (%51.4), dikkatsizlik (%29) ve yolun hız yapmaya müsait olması (geniş, düz ya da boş yollar) (%22.9) en çok belirtilen ihlal nedenleridir ( $\chi^2 = 343.38$ ,  $sd = 10$ ,  $p < .001$ , toplam cevap sayısı = 829).

Sürücülerin, yaptıkları ihlallerin nedenlerine ilişkin atıfları iç ve dış atıf olarak sınıflandırılmıştır. Sürücülerin ihlalden kendilerini sorumlu tuttıkları nedenler (dikkatsizlik, acil durum, acelecilik, bilerek, nedeni yok) iç atıf, ihlalin sorumluluğunu koşullara atfettikleri nedenler ise (işlerinin yoğunluğu ve iş yeri baskısı, yolun boş-geniş olması, aracın hız yapmaya uygun olması, trafik işaretlerinin yetersizliği, radarların tuzak olması ve sollarken mecburen hızını artırması) dış atıf olarak değerlendirilmiştir. Buna göre, sürücülerin ( $n = 289$ ) %28’i ihlallerinin sorumluluğuna ilişkin olarak iç atıf yaparken, %72’si dış atıf yapmışlardır ( $\chi^2 = 55.81$ ,  $sd = 1$ ,

$p < .001$ ). Hız ihlalin nedenine ilişkin atıflar ve yaş arasındaki ilişki  $\chi^2$  dağılım testi ile incelenmiştir. Buna göre yaşa bağlı olarak, ihlalin nedenini içe ve dışa atfetme arasında anlamlı bir farklılaşma olmadığı saptanmıştır ( $\chi^2 = 5.03$ ,  $sd = 2$ ,  $p > .05$ ).

### ***Sürücülerin Bir Daha İhlal Yapmamak İçin Almayı Düşündükleri Önlemler ve Bunlara İlişkin Atıfları***

Sürücüler "bir daha hız ihlali yapmamak için almayı düşündüğünüz önlemler nelerdir?" sorusuna, birden fazla cevap vermişlerdir. Bu soruya verilen cevaplar 9 madde altında toplanmış ve bu maddelerin yanıt olarak verilme sıklıkları Tablo 2’de sunulmuştur. Buna göre, ehliyetini geri aldıktan sonra çok dikkatli olmak ve kurallara kesinlikle uymak (%80.3) en çok belirtilen önlemdir, ancak bunun ardından hiçbir önlem almayı yine ihlal etmek (%11.9) ve radarların yerini öğrenmek (%11.1) gelmektedir ( $\chi^2 = 1253.04$ ,  $sd = 8$ ,  $p < .001$ , toplam cevap sayısı = 544). Bu yanıtlar niteliklerine göre incelendiğinde, ihlali engellemeye yönelik sorumluluğu "içe atfeden" ve "dışa atfeden" önlemler olmak üzere 2 kategori saptanmıştır. İhlali engellemeye yönelik sorumluluğu "içe atfeden" önlemler kategorisine (dikkatli olma, yola erken çıkma) giren yanıtların verilme sıklığı %80, bu sorumluluğu "dışa atfeden" önlemler kategorisine (aracı değiştirme, radarların yerini öğrenme, hız kontrol donanımı kullanma, rüşvet verme, tekrar ihlal etme, bu süre boyunca araç kullanarak kurallara uygun kul-

**Tablo 2**

*Sürücülerin Bir Daha Hız İhlali Yapmamak İçin Almayı Düşündüğü Önlemler ile Bu Önlemlerin Sıklık ve Yüzdeleri*

Önlemler	N	%
Kurallara kesinlikle uyacak	317	80.3
Yine ihlal edecek	47	11.9
Radarların yerini öğrenecek	44	11.1
Yola erken çıkacak	40	10.1
Cezalı olduğu süre boyunca kurallara uygun kullanmayı öğrendi	39	9.9
Artık araç kullanmayacak	19	4.8
Polisle anlaşacak	16	4.1
Aracına hız kontrol donanımı taktıracak	12	3
Aracını değiştirecek	10	2.5

lanmayı öğrenme) giren yanıtların verilme sıklığı ise %20'dir ( $\chi^2 = 114.01$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ,  $n = 310$ ). Buna göre sürücülerin büyük bir kısmı tekrar aynı ihlali yapmamak için çok dikkatli olacaklarını, kurallara uya-caklarını belirtmişlerdir.

Sürücülerin bir daha hız ihlali yapmamak için alacakları önlemlere ilişkin atıfları ve ehliyetlerinin ellerinden alındığı süre boyunca araç kullanma oranları arasında bir fark bulunup bulunmadığı  $\chi^2$  dağılım testi ile incele-nmiş ve anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur ( $\chi^2 = 30.194$ ,  $sd = 2$ ,  $p < .001$ ). İhlali engelle-meye yönelik sorumluluğa ilişkin iç atıf yapan sürücülerin %32.1'i ehliyetsiz olduğu süre boyunca araç kullanmaya devam ederken, dış atıf yapan sürücülerde bu oran %70.5'tir.

Sürücülerin bir daha hız ihlali yapmamak için alacakları önlemlere ilişkin atıfları ile

eğitim düzeyleri arasındaki ilişki  $\chi^2$  dağılım testi ile incelenmiştir. Buna göre alınacak önlemlere ilişkin atıflar ve eğitim arasında anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur ( $\chi^2 = 7.741$ ,  $sd = 2$ ,  $p < .05$ ). Düşük eğitim düzeyin-deki sürücülerin %16.4'ü, orta eğitim düzeyindeki sürücülerin %41'i ve yüksek eğitimli sürücülerin %42.6'sı ihlali engelle-meye yönelik sorumluluğu dışa atfetmekte-dirler.

### ***Ehliyetsiz Araç Kullanma, Hıza İlişkin Atıflar ve Kişilik Özellikleri***

Ehliyetlerine el konulan süre boyunca 'hiç araç kullanmayan', 'bazen kullanan' ve 'araç kullanmaya devam eden' sürücülerin, Beş Faktör Kişilik Envanteri'nden elde ettikleri ortalamalar Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) ile karşılaştırılmış ve elde edilen bulgular Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3'te görüldüğü gibi, üç gruptaki sürücülerin; Sakinlik [ $F(2,356) = 3.63$ ,  $p < .05$ ], Tepkisellik/Uzlaşma [ $F(2,356) = 4.19$ ,  $p < .05$ ], Düzenlilik [ $F(2,356) = 3.76$ ,  $p < .05$ ], Heyecan Arama [ $F(2,356) = 5.22$ ,  $p < .01$ ], Kurallara Bağlılık [ $F(2,356) = 3.92$ ,  $p < .05$ ] ve Duygusal Değişkenlik [ $F(2,356) = 4.24$ ,  $p < .05$ ] alt ölçeklerinden elde edilen ortalamalar açısından birbirlerinden farklı-laştıkları bulunmuştur.

Grup ortalamaları ve  $F$  değerleri arasındaki farkın hangi gruplar arasındaki farktan kaynaklandığı Scheffe testi ile incelenmiş ve ehliyeti olmadığı süre boyunca sürekli olarak araç kullanan sürücülerin, Heyecan Arama alt

**Tablo 3**

*Ehliyetlerine El Konulan Süre Boyunca Hiç Araç Kullanmayan, Bazen Kullanan ve Araç Kullanmaya Devam Eden Sürücülerin Beş Faktör Kişilik Envanteri Alt-Ölçek Ortalamaları, Standart Sapmaları ve ANOVA Sonuçları*

Faktörler	Ölçekler	Hiç Araç Kullanmayan Sürücüler (N=79)		Bazen Araç Kullanan Sürücüler (N=126)		Araç Kullanmaya Devam Eden Sürücüler (N=152)		F
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	
Dışadönüklük	Canlılık	38.9	8.2	40.1	7.5	41.3	7.0	2.94
	Girişkenlik	41.3	5.1	41.3	6.7	41.5	5.9	0.03
	İnsanlarla Etkileşim	40.0	9.4	40.1	9.5	39.2	9.1	0.35
Yumuşak Başlılık/ Hoşgörü		43.7	5.7	44.9	3.9	43.9	4.6	2.30
Uzlaşabilirlik	Sakinlik	39.7	7.3	40.4	6.2	38.2	6.6	3.62*
	Tepkisellik/Uzlaşma	42.2	8.2	43.1	8.1	40.3	7.6	4.18*
	Yumuşak Kalplilik	59.1	6.4	58.6	6.8	57.7	7.2	1.29
Sorumluluk/ Kararlılık	Düzenlilik	61.4	6.7	60.2	8.3	58.4	9.0	3.75*
	Heyecan Arama	25.1	8.6	25.6	9.2	28.5	8.5	5.22**
	Kurallara Bağlılık	51.9	7.1	50.0	7.1	49.1	7.0	3.92*
	Sorumluluk/Kararlılık	49.1	5.2	48.1	7.0	47.6	6.2	1.36
Duygusal Tutarsızlık	Duygusal Değişkenlik	23.6	7.3	23.9	7.3	26.1	7.6	4.24*
	Endişeye Yatkınlık	29.8	8.1	29.6	8.4	31.1	9.4	1.12
	Kendine Güvensizlik	28.5	8.8	27.0	8.6	29.1	9.0	1.90
Gelişime Açıklık	Analitik Düşünme	46.8	5.1	45.5	6.6	45.4	6.2	1.44
	Duyarlılık	49.3	7.6	50.4	8.9	49.5	8.1	0.66
	Yeniliğe Açıklık	44.6	7.0	44.7	6.7	45.3	6.6	0.40

\*p<.05    \*\*p<.01

ölçeğinde diğer iki gruptan (hiç kullanmayan ve bazen kullanan); Sakinlik, Duygusal Değişkenlik ve Tepkisellik/Uzlaşma alt ölçeklerinde "bazen araç kullanan" gruptan ve Düzenlilik, Kurallara Bağlılık boyutunda ise "hiç araç kullanmayan" gruptan farklılaştığı bulunmuştur. Buna göre ehliyeti olmadığı süre boyunca sürekli araç kullanan sürücüler, hiç araç kullanmayan ve bazen araç kullanan sürücülere oranla heyecan arama kişilik özelliğine biraz daha fazla sahiptirler.

Ayrıca bu sürücüler, bazen araç kullanan sürücülere oranla; daha öfkeli, daha tepkisel, duygusal bakımdan daha tutarsız ve hiç araç kullanmayan sürücülere oranla ise daha düzensiz, ihmalci ve sosyal kuralları ihlal etmeye yatkın bir kişilik yapısı sergileyebilirler.

Tekrar hız ihlali yapmamak için alınacak önlemlere ilişkin atıfları açısından iki gruba ayrılan sürücülerin Beş Faktör Kişilik Envanteri'nin alt ölçeklerinden aldıkları puanlar, Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) ile

**Tablo 4**

*Alacakları Önlemlerin Nitelikleri Açısından Değerlendirilen Sürücülerin Beş Faktör Kişilik Envanteri Alt-Ölçek Ortalamaları, Standart Sapmaları ve ANOVA Sonuçları*

Faktörler	Ölçekler	İhlali Engellemeye Yönelik Sorumluluğu İçte Atfeden Önlemler (N=226)		İhlali Engellemeye Yönelik Sorumluluğu Dışta Atfeden Önlemler (N=56)		F
		$\bar{X}$	S	$\bar{X}$	S	
Dışadönüklük	Canlılık	39.9	7.8	42.4	6.3	4.93*
	Girişkenlik	40.9	5.9	43.7	5.2	10.80**
	İnsanlarla Etkileşim	39.5	8.9	41.4	9.5	1.99
Yumuşak Başlılık/ Uzlaşabilirlik	Hoşgörü	44.5	4.3	44.4	5.1	0.01
	Sakinlik	39.9	6.1	39.2	7.3	0.67
	Tepkisellik/Uzlaşma	42.6	7.6	40.7	8.4	2.80
	Yumuşak Kalplilik	58.6	6.8	58.5	7.8	0.00
Sorumluluk/ Kararlılık	Düzenlilik	60.2	7.9	59.6	8.5	0.23
	Heyecan Arama	25.9	8.8	29.9	9.5	8.78**
	Kurallara Bağlılık	50.9	6.6	48.2	8.8	6.80*
	Kararlılık	48.3	5.6	49.2	5.5	1.115
Duygusal Tutarsızlık	Duygusal Değişkenlik	24.3	7.3	25.3	7.2	0.08
	Endişeye Yatkınlık	29.9	8.8	29.5	8.4	0.14
	Kendine Güvensizlik	28.1	9.0	27.9	8.5	0.03
Gelişime Açıklık	Analitik Düşünme	45.7	5.9	46.3	6.4	0.32
	Duyarlılık	49.9	7.6	50.9	6.8	0.74
	Yeniliğe Açıklık	44.6	6.5	46.8	6.7	4.65*

\*p<.05    \*\*p<.01

incelenmiş, elde edilen bulgular Tablo 4'te sunulmuştur (iki grupta bulunan katılımcı sayıları farklı olmasına rağmen, kurallara bağlılık dışındaki diğer alt ölçeklerde varyanslar arası farklılaşma bulunmadığı için varyans analizi yürütülebilmiştir, Levene statistic  $p > .05$ ). Her iki gruptaki sürücüler, Canlılık [ $F(1,281) = 4.93, p < .05$ ], Girişkenlik [ $F(1,281) = 10.80, p < .01$ ], Heyecan Arama [ $F(1,281) = 8.77, p < .01$ ], Kurallara Bağlılık [ $F(1,281) = 6.80, p < .05$ ] ve Yeniliğe Açıklık [ $F(1,281) = 1.22, p < .05$ ] alt ölçeklerinde elde

ettikleri ortalamalar açısından birbirlerinden farklılaşmaktadırlar. Buna göre, ihlali engellemeye yönelik sorumluluğu dışta atfeden sürücüler, ihlali engellemeye yönelik sorumluluğu içte atfeden sürücülere oranla; canlılık, girişkenlik, heyecan arama ve yeniliğe açıklık gibi kişilik özelliklerini biraz daha fazla sergileyebilirler. Diğer taraftan, bu gruptaki sürücüler, Kurallara Bağlılık alt ölçeğinden düşük puan almışlardır; daha açık bir deyişle, bu kişiler sosyal kuralları ihlal etmeye yatkınlık, geleneksel değerlere önem vermeme

gibi kişilik özelliklerini daha fazla ifade etmişlerdir.

### ***Sürücülerin Ceza Tekrarı Oranları ve Hıza İlişkin Atıfları***

Sürücülerin ehliyetlerini geri aldıktan sonra, tekrar hız ihlali nedeniyle ceza alıp almadıkları, İzmir Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından verilen ceza kayıtları ile Emniyet Genel Müdürlüğü'nün internet adresindeki 'sürücü ceza puanı' sayfası kullanılarak incelenmiştir. Ehliyetini geri almasının üzerinden en az 12 ay geçtiği saptanan 283 sürücüden %56'sının (159 kişi) hız ihlali nedeniyle tekrar ceza almadığı, buna karşılık %44'ünün (124 kişi) aynı ihlal nedeniyle 1 ile 5 kez tekrar ceza aldığı bulunmuştur ( $\chi^2 = 4.33$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .05$ ). Tekrar ceza aldığı belirlenen bu 124 sürücüden %49.2'sinin (61 kişi) bir kez, %32.3'ünün (40 kişi) iki kez, %10.5'inin (13 kişi) üç kez, %4.8'inin (6 kişi) dört kez ve %3.2'sinin (4 kişi) ise beş kez hız ihlali nedeniyle tekrar ceza aldığı saptanmıştır ( $\chi^2 = 97.47$ ,  $sd = 4$ ,  $p < .001$ ). Ehliyetini geri aldıktan sonra ilk 12 ay içinde hız ihlali nedeniyle tekrar ceza aldığı tespit edilen bu sürücülerin ( $n = 124$ ), %31'i ilk 3 ay içinde, %29'u ilk 6 ay içinde, %12'si ilk 9 ay içinde, %17'si ilk 12 ay içinde ve %11'i ise 1 yıldan sonra ilk ceza tekrarlarını yapmışlardır ( $\chi^2 = 20.54$ ,  $sd = 4$ ,  $p < .001$ ).

İhlalin nedenine ilişkin iç ve dış atıf yapan sürücülerin, ehliyetlerini geri aldıktan sonraki ceza tekrarı sayıları arasındaki farklılıkları değerlendirmek için Mann Whitney U testi uygulanmıştır. İlk 6 ay içinde hız ihlalinden tekrar ceza alma yönelik elde edilen sonuçlar

anlamsızdır. ( $z = -1.775$ ,  $p > .05$ ). Buna göre ihlalin nedenini içe ve dışa atfedenlerin ilk 6 ay içinde aldıkları tekrar cezaların ortalama sıraları (mean ranks) birbirinden farklılaşmamaktadır. Ancak ilk 9 ve ilk 12 ay içinde tekrar ceza almaya ilişkin sonuçlar anlamlı bulunmuştur (ilk 9 ay için  $z = -2.161$ ,  $p < .05$  ve ilk 12 ay için  $z = -2.175$ ,  $p < .05$ ). İhlalin nedenini içe atfeden sürücülerin, ilk 9 ay içinde aldıkları tekrar cezaların ortalama sırası 92.34 iken, dışa atfeden sürücülerin ortalama sırası 109.09'dur. Benzer şekilde ihlalin nedenini içe atfeden sürücülerin, ilk 12 ay içinde aldıkları tekrar cezaların ortalama sırası 66.46 iken, dışa atfeden sürücülerin ortalama sırası 81.53'tür. Buna göre ihlalin nedenine ilişkin dış atıf yapan sürücüler iç atıf yapan sürücülere oranla ehliyetlerini geri aldıktan sonraki ilk 9 ve ilk 12 ay içinde daha fazla tekrar ceza almışlardır.

Sürücülerin bir daha hız ihlali yapmamak için alacakları önlemler ile ehliyetlerini geri aldıktan sonraki ceza tekrarı sayıları arasında bir farklılık olup olmadığı Mann Whitney U testi ile değerlendirilmiştir. Test sonuçları, ihlali önlemeye yönelik olarak iç ve dış atıf yapan sürücülerin, ehliyetlerini geri aldıktan sonra ilk 6, 9 ve 12 ay içinde hız ihlalinden tekrar ceza alma ortalama sıraları arasında anlamlı bir farklılık olmadığını göstermiştir. (ilk 6 ay için  $z = -.222$ ,  $p > .05$ ; ilk 9 ay için  $z = -.418$ ,  $p > .05$ ; ilk 12 ay için  $z = -1.005$ ,  $p > .05$ ). Buna göre ihlali önlemeye yönelik sorumluluğu içe ve dışa atfeden önlemler alan sürücülerin ilk 6, 9 ve 12 ay içinde aldıkları tekrar cezaların sayısı birbirinden farklılaşmamaktadır.

### ***Sürücülerin Psiko-Teknik Değerlendirme İle İlgili Görüşleri***

Sürücülerin "psiko-teknik test ile ölçülen beceriler nelerdir?" sorusuna verdikleri yanıtlar incelenmiş ve 12 kategori saptanmıştır. Bu kategorilere giren yanıtların verilme sıklığına göre; dikkat (%75), refleks (%57.7), görme (%25.7), zeka (%23.5), algılama (%21.8), koordinasyon (%19), karar verme (%17), mesafe hız algılama (%10.9), trafik işaretleri hakkında bilgi (%10.6), stres altında tepki verme (%8.4), konsantrasyon (%8.1) ve hafıza (%7.8) en çok belirtilen becerilerdir ( $\chi^2 = 746.59$ ,  $sd = 11$ ,  $p < .001$ , toplam cevap sayısı = 1025).

"Ehliyeti alınmış sürücülerin psiko-teknik testten geçmesi gerekli midir?" sorusuna verilen yanıtlar incelendiğinde sürücülerin %83.8'i bu uygulamayı gerekli bulurken, %16.2'si gereksiz olduğunu belirtmişlerdir ( $\chi^2 = 168.92$ ,  $sd = 1$ ,  $p < .001$ ,  $n = 370$ ).

Psiko-teknik değerlendirmenin gerekli olduğunu düşünen sürücülerin, bu uygulamanın trafik ortamındaki yararlarına ilişkin görüşleri 7 kategori altında toplanmıştır. Buna göre %32.2 oranıyla 'yeteneksiz sürücülerin elenmesi' en sık belirtilen yanıttır. Ardından %28.8 oranıyla 'aracı daha dikkatli kullanmayı sağlar' yanıtı gelmektedir. Ayrıca sürücülerin %20.3'ü bu uygulamanın, 'trafik kurallarına uymayı sağlayacağı', %14.4'ü 'trafik kazalarını önlemede yararlı' olabileceğini ve %13.3'ü 'kişinin kendi eksikliklerini görmesini sağlayacağını' belirtmişlerdir. Sürücülerin %14.7'si ise 'bu uygulamanın bir yararının olmayacağını' ifade etmişlerdir. Bu

soruya verilen yanıtlardan en dikkat çekici olanı, tek başına psiko-teknik değerlendirmenin yararının olmayacağı, görüşme yoluyla sürücülerin düşüncelerinin ve tutumlarının da incelenmesinin gerektiğidir (%8.2) ( $\chi^2 = 84.4$ ,  $sd = 6$ ,  $p < .001$ , toplam cevap sayısı = 467).

Testin yararlarının neler olduğu sorusuna verilen yanıtlar ayrıca 'psiko-teknik değerlendirme testinin yararları' ve 'bu teste girme zorunluluğunun yararları' olarak 2 kategoriye ayrılabilir. Buna göre yeteneksiz sürücülerin elenmesi, kazaların önlenmesi ve sürücünün kendi hata ve eksikliklerini görmesi psiko-teknik testin yararları (%55) iken, aracı daha dikkatli kullanmayı sağlaması ile trafik kurallarına uymayı sağlaması bu teste girme zorunluluğunun bir yararı (%45) olarak ortaya çıkmaktadır.

### **Tartışma**

Bu çalışmada hız ihlali yapan sürücülerin ihlal yapma nedenleri, bir daha aynı ihlali yapmamak için alacakları önlemler ve bunlara ilişkin atıfları yarı yapılandırılmış görüşme yöntemiyle incelenmiştir. Bununla birlikte ihlale ilişkin iç ve dış atıf yapan sürücülerin, kişilik özellikleri ve ceza tekrarı sayıları arasındaki ilişkiler de araştırılmıştır. Araştırma sonuçları sürücülerin büyük bir bölümünün şehir dışı yollarda, limiti %10 oranında aşarak ceza aldıkları, genelde hafif hasarlı (%82) ve pasif kazalar (%63) yaptıkları yönündedir. Hızın nedenleri ve sonuçlarıyla ilgili olarak İskoçya'da yapılan kapsamlı bir araştırmada, sürücülerin en çok şehir içi yollarda ceza aldıkları, bunu şehir dışı ve otoyolların izlediği ve %41'inin aktif, %53'ünün ise pasif kazalar

yaptıkları saptanmıştır (Stradling ve ark., 2003). Çalışmamıza katılan sürücülerin %59'u işledikleri trafik suçunun cezasını bildiğini, %41'i ise bilmediğini belirtmiştir. Bu sonuç, trafik cezalarının kamuoyuna daha iyi duyurulması gerektiğini düşündürmektedir.

Hız ihlali nedeniyle ehliyetine el konulan sürücülerin %80'i kendi sürücülük becerilerine oldukça güvendiklerini belirtirken, %19'u bazı yetersiz yönlerinin olabileceğini, %0.9'u ise pek iyi bir sürücü olmadığını belirtmiştir. Sürücülerin kendilerini diğer sürücülerden daha yetenekli görmeleri olgusu başka araştırmacılar tarafından da desteklenmektedir. Yapılan çalışmalarda; sürücülerin algısal motor becerilerine çok güvendikleri ve kendi sürücülük becerilerini olduğundan fazla ya da ortalamanın üstünde gösterdikleri bulunmuştur (Lajunen, Corry, Summala ve Hartley, 1998; Silcock ve ark., 2000). Bizim çalışmamızdaki sürücüler de kendi sürücülüklerine oldukça güvenmekte ve kendilerini 'çok iyi bir sürücü' olarak nitelendirmektedirler. Örneklemimizin hız ihlali yapan sürücülerden oluştuğu göz önüne alındığında bu bulgu, ülkemiz sürücülerinin trafik kurallarına uymayı "iyi araç kullanmanın ya da iyi sürücülüğün" bir göstergesi olarak benimsemediklerini düşündürmektedir.

### ***Hız İhlali Yapma Nedenleri, Bir Daha İhlal Yapmamak İçin Alınacak Önlemler ve Bunlara İlişkin Atflar***

Sürücüler hız yapmalarına neden olarak sırasıyla; "işlerinin yoğunluğu ve işyeri baskısı", "dikkatsizlik", "yolun hız yapmaya uygun (boş, geniş) olması", "aracın güçlü olması" ve "acil bir durum (hastalık vs)

olması" gibi faktörler ileri sürmüşlerdir. Ülkemizde konuyla ilgili olarak yapılan araştırmalarda da benzer sonuçlar elde edilmiştir. Yasak, Şendağ, Doğruyusever, Oğuz ve Turhan (2002) yaptıkları çalışmada, sürücülerin hız limitini aşma nedenleri olarak, acil iş (%36), yolun boş olması (%25), aracın çok iyi olması (%24), dalgınlık (%11) ve çok fazla yol yapma (%9) gibi faktörler ileri sürdüklerini belirtmişlerdir. Uluğ ve arkadaşları (2002) ise sürücülerin en son yaptıkları hız ihlalinin; yol ve aracın uygun olması (%34), iş yetiştirme ve işyeri baskısı (%22), hız limiti uygun bulmamak (%21) ve dikkatsizlik (%17.5) gibi nedenlere dayandırdıklarını bulmuşlardır. Zaman baskısı ve dikkatsizlik faktörleri, daha önce Gabany, Plummer ve Grigg (1991) tarafından yapılan çalışmada da sürücülerin hız ihlali yapmalarına neden olarak gösterilen faktörler olarak ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak görülmektedir ki sürücüler çoğunlukla zaman baskısı, dikkatsizlik, araç ve yolun hız yapmaya uygun olması gibi nedenlerle hız yapmaktadırlar. Sürücülerin zamana daha çok, maliyete daha az önem vermeleri (Rothengatter, 1990), 'Sağlık Teşvik Planlama' modelinde öne sürüldüğü gibi *davranışa yatkın hale getiren* (acil durumlar, geç kalma, iş yoğunluğu), *davranışı ortaya çıkaran* (hızlı araçlar, boş geniş yollar) ve *davranışı pekiştiren* faktörlerin (işveren baskısı) varlığı (Gabany ve ark., 1991) sürücülerin hız yapmalarına neden olmaktadır. Sürücü davranışı geliştirme programlarının içeriğinin hazırlanmasında, sürücülerin hız yapma nedenleri olarak belirlenen faktörlerin üzerinde yoğunlaşılması, bu programların etkililiğinin artırılmasına katkıda bulunacaktır.



Bulgular, sürücülerin büyük bir bölümünün yaptıkları ihlallerin nedenini daha çok dış koşullara atfettiklerini ortaya koymuştur. Kouabenan'ın 2002 yılında yaptığı çalışmada da benzer bir sonuç elde edilmiş, sürücülerin trafik güvenliğindeki rollerini savunurken daha fazla dışsal nedenli atıflar yapma eğiliminde oldukları bulunmuştur.

Sürücüler bir daha hız ihlali yapmamak için çoğunlukla "çok dikkatli olmak / kurallara uymak", "radarların yerini öğrenmek", "yola erken çıkmak ve böylece daha yavaş gitmek", gibi önlemler alacaklarını belirtmişlerdir. Önlemler, ihlali engellemeye yönelik sorumluluğu "dışa atfeden" ve "içe atfeden" olarak ikiye ayrıldığında, sürücülerin büyük bir bölümünün (%80) kurallara uyacağını, daha dikkatli olacağını, hız limitini aşmayacağını belirterek sorumluluk üstlendikleri (iç atıf yaptıkları) görülmektedir. Ancak sürücülerin birçoğu kurallara uymak için nelere dikkat edeceklerini açıklayamamışlardır. Sürücülerin % 20'sinin ise alacakları önlemlere ilişkin dış atıf yaptıkları görülmüştür. Bu grubun alacakları önlemlerin, genelde sadece ceza almalarını engellemeye yönelik olduğu (polisle anlaşma, radarların yerini öğrenme gibi) ve kendi sürücülük davranışlarını değiştirmeye yönelik bir farkındalık içermediği dikkati çekmektedir.

Sürücüler yaptıkları ihlallerin nedenlerini daha çok dışa atfederken, bir daha hız ihlali yapmamak için alacakları önlemlere ilişkin iç atıf yapmaktadırlar. Daha açık bir deyişle sürücüler, yaptıkları ihlallerden kendilerini sorumlu tutmamalarına rağmen aynı ihlali tekrarlamamak için gereken çabayı kendilerinin göstermeleri gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu sonuç sürücülerin bir daha

trafik ihlali yapmamak için üzerlerine düşen sorumlulukları farkettiklerini düşündürebileceği gibi, sosyal beğenirlik nedeniyle kendilerini olumlu gösterme ihtiyaçlarından da kaynaklanmış olabilir. İhlali önlemeye yönelik sorumluluğu dışa atfeden sürücülerin büyük bir bölümünün, ehliyetine el konulduğu süre boyunca araç kullanmaya devam ederek trafik kuralı ihlalini sürdürdükleri bulunmuştur. Bulgularımıza göre, sürücülerin eğitim düzeyleri arttıkça, ihlali önlemeye yönelik sorumluluğu dışa atfetme oranları da artmaktadır. Eğitim düzeyi yüksek olan sürücülerin ihlali engellemeye yönelik sorumluluğa ilişkin dış atıf yapmaları, Hemenway ve Solnick (1993) ile Shinar, Schechtman ve Copmton'un (2001), hız eğiliminin eğitim ve gelir düzeyinin yükselmesiyle birlikte arttığı yönündeki bulgularıyla paraleldir. Eğitim ve gelir düzeyi yüksek olan kişiler, daha iyi araçlara sahiptirler. 240 km/sa hızla gidebilen, hızı hissettirmeyen, güvenlik tedbirleri artırılmış araçlar, sürücülerin arabalarına ve dolayısıyla kendilerine güvenlerini de arttırmaktadır. Bu nedenle eğitim ve gelir düzeyi yüksek olan bazı sürücüler, hız limitleri gibi trafik kurallarını gereksiz bulmakta ya da teknolojik gelişmelerin gerisinde kaldığını düşünerek uymamaktadırlar. Bu sürücülere göre kuralları ihlal etmelerinin sorumlusu kendileri değildir, buna bağlı olarak da ihlali önlemeye yönelik sorumluluğu dışa atfetmektedirler.

### ***Ehliyetsiz Araç Kullanma, İhlali Önlemeye Yönelik Atıflar ve Kişilik Özellikleri***

Hız ihlali nedeniyle ehliyeti alınan sürücülerin büyük bir bölümünün (%43), cezalı oldukları süre boyunca araç kullanmaya

devam ettikleri saptanmıştır. Ülkemizde yapılan diğer çalışmalarda bu oran Uluğ ve arkadaşları (2002) tarafından %12.7; Yasak ve arkadaşları (2002) tarafından ise %37.1 olarak bulunmuştur. Bu veriler, ülkemizde trafik ihlalleri nedeniyle ehliyetine el konmuş sürücülerin önemli bir kısmının, cezalı oldukları bir yıllık süre boyunca bazen birkaç kez, genelde ise sıklıkla araç kullanmaya devam ederek ihlal davranışlarını sürdürdüklerini göstermektedir. Ehliyetlerine el konulduğu bir yıllık süre içinde araç kullanmaya devam eden sürücülerin, araç kullanmayan sürücülere oranla kızgınlık, duygusal dengesizlik, düzensizlik, tepkisellik, heyecan arama, sosyal kuralları ihlal etmeye yatkınlık gibi kişilik özelliklerine daha fazla sahip oldukları saptanmıştır. Ehliyetine el konmuş sürücülerin, cezalı oldukları süre boyunca araç kullanmaya devam etmelerine, yukarıda belirtilen kişilik özelliklerinin yanı sıra, ceza süresinin uzun olması (bir yıl) ve bu süre boyunca sürücülere uygulanan denetimlerin yetersizliği de yol açmış olabilir.

Hız ihlalini engellemeye yönelik sorumluluğu dışa atfeden sürücülerin, içe atfeden sürücülere oranla sosyal kuralları ihlal etmeye yatkınlık, heyecan arama, canlılık, girişkenlik ve yeniliğe açıklık gibi kişilik özelliklerine daha fazla sahip oldukları bulunmuştur. Kurallara bağlılık ve heyecan aramanın Beş Faktör Kişilik Envanteri'nin sorumluluk faktörünün; canlılık ve girişkenliğin ise dışadönüklük faktörünün alt boyutları olduğu göz önüne alındığında, bulgularımız kısmen daha önce yapılan çalışmalarla tutarlıdır (Montag, 1992; Morrison, 1997). Ancak Montag'ın (1992), içsellerin canlılık özel-

liğine daha fazla sahip olduğu bulgusuna karşılık, bizim çalışmamızda dışsalların bu kişilik özelliğine daha fazla sahip oldukları ortaya çıkmıştır. Hızlı araç kullanan sürücülerin, sosyal sapma puanlarının yüksek olduğu (West ve Hall, 1997) ve heyecan arama kişilik özelliğine daha fazla sahip oldukları (Jonah ve Clement, 1984) literatürde de belirtilmektedir. Iversen ve Rundmo (2002) tarafından yapılan çalışmada da, tehlikeli sürücülerin heyecan arama, kural tanımama ve sürücü öfkesi puanlarının daha yüksek olduğu ve bu sürücülerin aşırı hız ve trafik kurallarına uymamayı içeren ihlalleri daha çok bildirdikleri bulunmuştur. Cezalı olduğu süre boyunca araç kullanmaya devam eden sürücülerde de gözlenen sosyal kuralları ihlal etmeye yatkınlık ve heyecan arama kişilik özellikleri, sürücülerin tekrar ihlal yapıp yapmayacaklarını yordamak amacıyla kullanılabilir.

#### ***Ceza Tekrarı Oranları ve Atıflar***

Hız ihlali yapan sürücülerin yaklaşık yarısının (%44), ehliyetlerini geri aldıktan sonra 12 ay içinde, aynı ihlalden dolayı tekrar ceza aldıkları saptanmıştır. Almanya'da psikoteknik değerlendirmede başarılı olan kişilerin, üç yıl içinde, %18.8'nin aynı cezayı tekrar aldıkları bulunmuştur. Ayrıca riskli olarak değerlendirildikleri için "sürücü geliştirme programına" alınmış kişilerin Almanya'da %13.4'ünün, Avusturya'da ise %14'ünün tekrar ceza aldıkları bildirilmektedir (Christ, Brandstätter ve Smuc, 2000; Winkler, Jacobshagen ve Nickel, 1988).

İhlalin nedenini içe ve dışa atfeden sürücülerin, ilk 6 ay içinde aldıkları tekrar cezalar açısından bir farklılık göstermedikleri bulun-

muştur. Ancak, ihlalinin nedenine ilişkin dış atıf yapan sürücüler, iç atıf yapan sürücülere oranla ilk 9 ve ilk 12 ay içinde daha fazla ceza tekrarı yapmaktadırlar. Bu bulgu, alınan cezanın (bir yıl ehliyet el konulması) ve psiko-teknik değerlendirmeden geçmiş olmanın etkisinin geçici bir süre devam ederek sürücülerin ihlal davranışlarını engellediğini, ancak uzun vadede davranış değişimine bir etkisinin olmadığını göstermektedir. Ayrıca bu bulgu, ihlalin nedenine ilişkin sorumluluk üstlenmeyen (dış atıf yapan) sürücülerin, tekrar ceza almamak için kendi sürücülük davranışlarını değiştirmeye yönelik bir motivasyonlarının olmadığını ya da bunun için bir çaba sarfetmediklerini de düşündürmektedir. Dışsallığın, istenmeyen sonuçlara neden olan olayları önlemede dikkatsizlik ve önlem almadaki başarısızlıkla ilgili olduğunu yönündeki bulgular da sonuçlarımızı destekler niteliktedir (Hoyt, 1973; Phares, 1978).

Bir daha ihlal yapmamak için alacakları önlemlerin sorumluluğunu içe atfeden sürücülerin, dışa atfeden sürücülere oranla daha az ceza tekrarı yapması beklenilmiş, ancak bu iki değişken arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Buna göre tekrar ihlal yapmamak için alınacak önlemlere ilişkin iç ve dış atıf yapan sürücüler benzer oranlarda ceza tekrarı yapmışlardır. Bu bulgu sürücülerin görüşme sırasında geleceğe yönelik önlemleri içtenlikle cevaplamadığını destekler niteliktedir.

### ***Psiko-teknik Değerlendirmeyle İlgili Görüşler***

Bulgularımız sürücülerin, psiko-teknik test ile hangi becerilerinin değerlendirildiğinin farkında olduklarını ve oldukça büyük bir çoğunluğun bu değerlendirmenin gerekliliğine

inandıklarını göstermektedir. Psiko-teknik değerlendirmenin gerekli olduğunu söyleyen sürücüler, bu testin ehliyet verilmeden önce ve belirli zaman aralıklarıyla yapılması gerektiğini ifade etmişler ve bu uygulamanın en çok dikkat, refleks vb. yetenekleri yetersiz olan sürücülerin elenmesi konusunda yarar sağlayacağını belirtmişlerdir.

Testin yararları ‘psiko-teknik değerlendirme testinin yararları’ ve ‘bu teste girme zorunluluğunun yararları’ olarak ikiye ayrıldığında; ikinci kategoriye giren yanıtları veren kişilerin testi zaman kaybı ya da hız ihlali suçu için verilen bir ceza olarak gördükleri ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle psiko-teknik değerlendirme sürecinin, bir daha bu cezayı almamak ve tekrar böyle bir uygulamadan geçmemek için, daha dikkatli olmak ve trafik kurallarına uymayı sağlamak gibi bir yararı olduğu söylenebilir.

Örneğimiz, ehliyetini geri almak için psiko-teknik değerlendirmeye tabi tutulan sürücülerden oluşmuştur ve verilerin bir kısmı yarı-yapılandırılmış görüşme yöntemiyle elde edilmiştir. Her ne kadar yapılacak görüşmenin ehliyetlerini geri almalarını etkilemeyecekleri belirtilse de, sürücüler bazı soruları içtenlikle yanıtlamamış olabilirler. Ancak sürücülerin %43’ü gibi oldukça büyük bir oranının ehliyetsiz araç kullandığını ifade etmesi, elde edilen verilere güvenebileceğinin bir göstergesidir. Bu çalışmada sürücülerin hız ihlaline ilişkin atıfları, görüşmede sorulan hız yapma nedenleri ve aynı ihlali yapmamak için alacakları önlemler dikkate alınarak belirlenmiştir. Gelecek çalışmalarda sürücülerin hıza ilişkin atıflarını belirlemek için standart bir ölçek

geliştirilmesi ya da bu tür ölçeklerin kullanılması konunun daha derinlemesine incelenmesinde yarar sağlayabilir.

### Sonuç ve Öneriler

Araştırma sonuçlarına göre hız ihlali nedeniyle ehliyetine el konmuş sürücüler; araç kullanma becerilerine aşırı güvenmekte, yaptıkları ihlalin sorumluluğunu dışa atfetmekte ve birçoğu ceza süreleri boyunca araç kullanarak ihlal davranışlarını sürdürmektedirler. Üstelik, psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene sonucunda ehliyeti geri verilen sürücülerin yaklaşık yarısı tekrar ceza almakta, yani aynı trafik kuralını tekrar ihlal etmektedir. Sürücülerin araç kullanma becerilerine oldukça fazla güvenmeleri, kendi yeteneklerine ilişkin gerçekçi bir algıya sahip olmadıklarını göstermektedir. Bu nedenle psiko-teknik değerlendirmeden sonra sürücülere test sonuçları hakkında geribildirim verilmesinin, sürücülerin kendi yeteneklerinin sınırlılıklarını öğrenmeleri açısından faydalı olacağı düşünülmektedir.

Sürücülük becerilerindeki yetersizliklerden çok sürücülüğe ilişkin yanlış inanç ve tutumlardan kaynaklanan hız ihlalinin önlenmesinde, bilişsel ve psikomotor becerilerin yanı sıra, kişilik özelliklerinin ve trafik kurallarına ilişkin sorumluluk atıflarının değerlendirilmesi ile görüşme süreci önem kazanmaktadır. Bununla birlikte, sürücülerle yapılacak görüşme sonucunda elde edilen bilgiler, sürücü davranışı geliştirme programlarının içeriğinin hazırlanmasında kullanılmalıdır. Sürücülerin yetersiz olduğu alanların belirlenmesine dayanılarak oluşturulan bu eğitim programları, bireylerin trafik kurallarına,

kendi beceri düzeylerine ve araç kullanmaya ilişkin farkındalıklarının artmasına katkıda bulunacaktır. Eğitim programlarında kişilik özelliklerinin ve dışsal denetim odağının, trafik ihlalleri ve kazalarıyla ilişkisinin vurgulanması da önem taşımaktadır.

Sürücülerin yaklaşık yarısının işledikleri trafik suçunun cezasını bilmedikleri saptanmıştır. Bu sonuç, trafik cezalarının yeteri kadar iyi duyurulmadığını düşündürmektedir. Genelde trafik cezaları ile ilgili haberlerde para cezalarındaki artış vurgulanmakta, ama daha caydırıcı nitelikteki cezalardan (ehliyete el koyma vb.) pek bahsedilmediği dikkati çekmektedir. Oysa bu tür cezaların daha sık vurgulanması sürücülerin kurallara uymak için daha fazla çaba göstermelerini ve daha dikkatli olmalarını sağlayabilir.

Ehliyetine el konmuş sürücülerin çoğunun ehliyetsiz araç kullandığı saptanmıştır. Cezalı olduğu süre içinde ehliyetsiz araç kullandığı tespit edilenler ise 2918 sayılı KYTK'nın 118/7 maddesi gereğince mahkemeye sevk edilmekte ve hafif para cezası ile cezalandırılmaktadırlar. Ancak ehliyetsiz araç kullanan sürücülerin büyük bir kısmı herhangi bir şekilde trafik denetim ekiplerince farkedilmemektedir. Bu durum trafikteki denetimlerin yetersiz olduğunu, sürücülerin yakalanma kaygısı taşımadıklarını göstermektedir. Ehliyetin geri alınma süresinin uzun olması her ne kadar caydırıcı gibi görünse de, sürücülerin ehliyetsiz araç kullanmaya teşvik etmektedir. Ayrıca bu süre içinde sürücüler, bir eğitime tabi tutulmadıklarından davranışlarında değişiklik olması beklenmemektedir. Bu nedenle, ehliyete "bir yıl boyunca el konulması" cezasının, ihlal davranışını önlemek için yeteri kadar etkili ve caydırıcı bir yöntem

olmadığı düşünülmektedir. Hız ihlali nedeniyle sürücülerin ehliyetlerine el konulma süresinin kısaltılması, ehliyetlerine el konulan sürücülerin hemen psiko-teknik ve psikiyatrik incelemeden geçmeleri ve riskli görülen kişilerin sürücü davranışı geliştirme programlarına yönlendirilmesi hız ihlalinin önlemede daha etkili olacaktır.

### Kaynaklar

- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Amado, S., Koyuncu, M., & Kaçaroğlu, G. (baskıda). Güvenli sürücülüğün değerlendirilmesinde etkili olan faktörler: Sürücünün demografik özellikleri, deneyimi, kişilik özellikleri ve psiko-teknik değerlendirme. *Türk Psikoloji Dergisi*.
- Brandstätter, H. (1997). Becoming an entrepreneur – A question of personality structure? *Journal of Economic Psychology*, 18 (2-3), 157-177.
- Buchanan, T., Goldberg, L. R., & Johnson, J. A. (1999). *WWW personality assessment: Evaluation of an on-line Five Factor Inventory*. Paper presented at the 1999 meeting of the Society for Computers in Psychology, Los Angeles. İnternet'ten 23 Kasım 2003'de elde edilmiştir: <http://users.wmin.ac.uk/~buchant/downloads/scip99.html>
- Bukasa, B., Wenninger, U., & Yasak, Y. (2000). *Workshop on driver selection*. Yayınlanmamış çalışma grubu notları, XI. Ulusal Psikoloji Kongresi, İzmir.
- Burns, C. P., & Wilde, G. J. S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: relationship among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18 (2), 267-278.
- Christ, R., Brandstätter, C., & Smuc, M. (2000). Driver improvement courses for novice drivers in Austria what determines the effect? *Recherche Transport Sécurité*, 67, 21-35.
- Connoly, T., & Aberg, L. (1993). Some contagion models of speeding. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 57-66.
- De Raad, B., Perugoni, M., Hrebickova, M., & Szarota, P. (1998). Lingua Franca of Personality: Taxonomies and structures based on the psycholexical approach. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 29, 212-232.
- Eby, D. W., & Molnar, L. J. (1998). *Matching traffic safety strategies to youth characteristic: A literature review of cognitive development*. Report No. UMTR 198-09, Ann Arbor, MI: University of Michigan Transportation Research Institute.
- EGM, (2003). *Türkiye'de sürücü değerlendirme faaliyetleri psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene sayısal verileri*. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Ankara.
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences road-traffic crash risk an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113 (2), 279-294.
- Furnham, A., & Snaipe, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, 14 (2), 329-336.
- Gabany, S. G., Plummer, P., & Grigg, P. (1997). Why drivers speed: The speeding perception inventory. *Journal of Safety Research*, 28 (1), 29-35.
- Gidron, Y., Gal, R., & Desevilya, H. S. (2003). Internal locus of control moderates the effects of road-hostility on recalled driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6 (2), 109-116.
- Green, L. W., & Kreuter, M. W. (1991). *Health promotion planning: An educational and environmental approach*. Mountain View, CA: Mayfield.

- Guastello, S. J., & Guastello, D. D. (1986). The relation between the locus of control construct and involvement in traffic accidents. *Journal of Psychology, 120*, 293-297.
- Hemenway, D., & Solnick, S. J. (1993). Fuzzy dice, dream cars, and indecent gestures: Correlates of driver behaviour? *Accident Analysis and Prevention, 25*, 161-170.
- Hoyt, M. F. (1973). Internal-external locus of control and beliefs about automobile travel. *Journal of Research in Personality, 7*, 288-293.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences, 33* (8), 1251-1263.
- Jonah, B. A., & Clement, R. (1984). Field dependence, sensation seeking and driver behaviour. *Personality and Individual Differences, 5*, 87-93.
- Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, driving experience, and risk and accident perception. *Journal of Risk Research, 5* (1), 49-68.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1998). Cross-cultural differences in drivers' self assessment of their perceptual-motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences, 24* (4), 539-550.
- MacDonald, A. P. (1970). Internal-external locus of control and the practice of birth control. *Psychological Reports, 27* (1), 206.
- Mathews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., & Gilliland, K. (1997). A comprehensive questionnaire measure of driver stress and affect. In J. A. Rothengatter & E. J. Carbonel Vaya, (Eds.), *Traffic and transport psychology: Theory and application*. New York: Pergamon.
- Montag, I. (1992). Styles of thinking related to accident causation and personality characteristics. *International Journal of Adolescent Medicine and Health, 5* (3-4), 199-205.
- Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accident. *Journal of Applied Psychology, 72*, 339-343.
- Morrison, K. (1997). Personality correlates of the Five Factor Model for a sample of business owners/managers: Associations with scores of self-monitoring, type A behaviour, locus of control and subjective well-being. *Psychological Reports, 80* (1), 255-272.
- Phares, E. J. (1978). Locus of Control. In H. London & J. Exner (Eds.), *Dimensions of personality*. New York: Wiley-Interscience.
- Rothengatter, J. A. (1990). *Normative behaviour is unattractive if it is abnormal: Relationship between norms, attitudes and traffic law*. Proceeding of Enforcement and Rewarding Strategies and Effects, OECD International Symposium, 19-21 September 1990, Copenhagen.
- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs, 80*.
- Saucier, G., Hampson, S. E., & Goldberg, L. R. (2000). Cross-language studies of lexical personality factors. In S. E. Hampson (Ed.), *Advances in personality psychology*. East Sussex: Psychology Press Ltd.
- Shinar, D., Schechtman, E., & Compton, R. (2001). Self-report of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis & Prevention, 33* (1), 111-116.
- Silcock, D., Smith, K., Knox, D., & Beuret, K. (2000). *What limits speed? Factors that affect how fast we drive*. Final Report, A A Foundation for Road Safety Research.
- Somer, O., & Goldberg, L. R. (1999). The Structure of Turkish Trait Descriptive Adjectives. *Journal of Personality and Social Psychology, 76* (3), 431-450.
- Somer, O., Korkmaz, M. & Tatar, A. (2002). Beş faktör kişilik envanteri'nin geliştirilmesi-I: Ölçek ve alt ölçeklerin oluşturulması. *Türk Psikoloji Dergisi, 17* (49), 21-36.
- Somer, O., Tatar, A., & Korkmaz, M. (2002). Beş Faktör Kişilik Envanteri'nin revizyon ve norm çalışması. *XII. Ulusal Psikoloji Kongresi Kongre Kitabı*, Ankara.

- Stradling, S. G., Campbell, M., Allan, I. A., Gorell, R. S. J., Hill, J. P., Winter, M. G., & Hope, S. (2003). *The speeding driver: Who, how and Why?*. Development Department Research Programme Research Findings No. 170. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit. İnternet'ten 28 Kasım 2003'de elde edilmiştir: <http://www.scotland.gov.uk/library5/finance/df170-00.asp>
- Sümer, N., & Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17 (50), 1-22.
- Tekinsav, S. (2000). *Sürücü davranışının incelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Trafik Güvenliği Projesi, SweRoad raporu. (2001). *Türkiye için ulusal trafik güvenliği programı. Ana rapor*. Ankara.
- Uluğ, N., Yaralıoğlu, A., Eken, C., Sarıoğlu, S., Kılıç, N., & Eren, T. G. (2002). *Hız ihlali nedeniyle ehliyetleri alıkonulan sürücülerin demografik özellikleri, ihlal nedenleri ve hız davranışlarına yönelik tutumları*. XII. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulmuş bildiri, 9-13 Eylül 2002, Ankara.
- Utzelmann, H. D., & Jacobshagen, W. (1997). Validation of the German system of diagnosis and rehabilitation of traffic offenders. In J. A. Rothengater & E. J. Carbonel Vaya, (Eds.), *Traffic and transport psychology: Theory and application*. New York: Pergamon.
- Van Houten, R., & Nau, P. A. (1983). Feedback intervention and driving speed: Parametric and comparative analysis. *Journal of Applied Behaviour Analysis*, 16, 253-281.
- Ward, R. L., & Lancaster, R. J. (2003). *International review of the individual factors contributing to driving behaviour*. İnternet'ten 18 Kasım 2003'te elde edilmiştir: [www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_rdsafety/documents/page/dft\\_024718-04.hsccp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_024718-04.hsccp)
- West, R., & Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: An International Review*, 46 (3), 253-264.
- Winkler, W., Jacobshagen, W., & Nickel, W. R. (1988). Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. *Unfall-und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*, 64. Bergisch-Gladbach. Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Yasak, Y., Şendağ, E., Doğruyusever, Ş., Oğuz, Ö., & Turhan, G. (2002). *Psikolojik değerlendirme amacıyla "psiko-teknik değerlendirmeye" katılan sürücülerle yapılan "yarı-yapılandırılmış" görüşme sonuçlarının değerlendirilmesi*. XII. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulmuş bildiri, 9-13 Eylül 2002, Ankara.