

## SÜRÜCÜLERİN TRAFİKTE SALDIRGAN DAVRANIŞ SERGİLEMELERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER: ÇANAKKALE İL ÖRNEĞİ<sup>1</sup>

### THE FACTORS AFFECTING THE DRIVERS OFFENSIVE BEHAVIOR IN THE TRAFFIC: CASE OF ÇANAKKALE

**Bahattin HAMARAT\* & Erol DURAN\*\***

\* Öğr. Gör., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Turizm Fakültesi,  
Turizm İşletmeciliği Bölümü, TÜRKİYE e-mail: [bhamarat@comu.edu.tr](mailto:bhamarat@comu.edu.tr)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6745-5785>

\*\* Doç. Dr., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Turizm Fakültesi,  
Turizm İşletmeciliği Bölümü, TÜRKİYE e-mail: [eroldurantr@yahoo.com](mailto:eroldurantr@yahoo.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0116-3189>

Geliş Tarihi: 02 Eylül 2020; Kabul Tarihi: 13 Ekim 2020

Received: 02 September 2020; Accepted: 13 October 2020

#### ÖZET

Trafik kazaları genellikle sürücü ve araç, hava şartları, yol ve çevre özelliklerine bağlı nedenlerle meydana gelmektedir. Trafik kazaları üzerinden yapılan analizler kazaların büyük oranının sürücülerin davranışlarından kaynaklandığı belirtilmektedir. Araştırmada sürücülerin trafikteki davranışlarının, saldırgan davranış sergilemesinde önemli bir faktör olup olmadığı incelenmiştir. Araştırmada veriler anket tekniği ile elde edilmiştir. Bu kapsamda 214 sürücüye yönelik veri elde edilmiş ve analiz edilmiştir. Anket formunda heyecan arama, risk alma, bilgilenme, zorlama ve saldırganlık boyutlarına yönelik ölçekler yer almıştır. Gizil değişkenler arasındaki ilişkiler yapısal eşitlik modeli ile araştırılmıştır. Modelde sürücülerde trafiğe yönelik bilgilenme artarken trafikte heyecan arama ve riskli davranışlarda azalma belirlenmiştir. Sürücülerde heyecan arama ve risk alma davranışları artarken diğer sürücülere ve paydaşlara saldırgan davranışların arttığı belirlenmiştir. Bir diğer bulgu ise sürücülerde trafikte heyecan arama artarken zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum azalırken riskli davranışlarda artış olduğu belirlenmiştir. Trafikte, sürücülerin trafik noktalarına yönelik davranışlarının, saldırgan davranışa olan etkisine yönelik önemli bir kanıt elde edilememiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik, sürücü davranışı, heyecan arama, risk alma, saldırganlık, yapısal eşitlik modeli.

<sup>1</sup> Bu Çalışma, 6-7 Eylül 2018 tarihleri arasında Ukraine Lviv kentinde yapılan III. International Rating Academy Congress on Applied Sciences kongresinde "Trafik Canavarı Olmak Ya da Saldırgan Olmamak" isimli çalışmanın genişletilmiş halidir.

## ABSTRACT

Traffic accidents are usually happens with reasons connected driver and vehicle, weather conditions, road and environment features. Analyses made on traffic accidents indicates that, main proportion of the accidents derive from drivers' behaviors. In this study the weight of drivers' behaviors in traffic on displaying aggressive behavior was examined. The questionnaire technique employed to obtain the data. In this context, the data from 214 drivers obtained and analyzed. Taking risk, enlightenment, straining, and aggression dimensions are the scale of the questionnaire form. The relationship between latent variables examined by employing Structural Equation Modelling (SEM). The model specified that increase on drivers' knowledge about traffic rules cause decrease on seeking excitement and risky behaviours. Increases on drivers seeking excitement on traffic and behaviours of taking risk cause increase on aggressive behaviours to the other drivers and stakeholders. The another finding is that when the seeking excitement on traffic increases, adapting to the traffic rules on compulsory cases decreases and risky behaviours increases. It investigated that, when the behaviors of taking risk and searching excitement increases, the behavior of aggression increasing too.

**Key words:** Traffic, driver behavior, searching excitement, taking risk, aggression, structural equation modelling

## 1. GİRİŞ

Trafik günümüzde neredeyse hiçbir bireyin dışında kalamayacağı bir olgudur. Günlük yaşantının bir yerinde bireyler mutlaka trafikte sürücü, yaya, yolcu veya bir şekilde trafiğin bir parçası olarak yer alır. Trafik olgusu insan, araç ve yol faktörlerinden ve bu faktörler arasındaki etkileşimden oluşmaktadır. Trafik sosyolojisinde iyi-kötü karşıtlığında söz konusu trafik ihlalleri veya suçları olduğunda kötü veya hatalı kategorisinde kimse yer almamaktadır. Sürücülerin yer aldığı sosyal yaşamda her bir sürücü kendi benliğinde mükemmelliğini tartışmasız olarak görmektedir. Bu durum diğer kişi veya sürücülere yönelik ötekileştirici, suçlayıcı davranışları ve saldırganlığı doğurmaktadır.

Trafikte meydana gelen ve suç oluşturabilecek davranışlar bireyin kendisinden ya da toplumsal nedenlerden oluşabilecek sosyolojik bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Trafik sosyolojisinin bireysel nedenlerinden bazıları bireyin becerisi, deneyimi, kişilik özellikleri ve eğitim ve bilgisidir. Trafik suçlarının toplumsal nedenleri ise sürücü kültürü, biçimsel olmayan sosyal normlar, çevre baskısı, medyayla oluşturulan trafik sistemi, gelenekler, sosyal değişme, trafikteki rol modeller, dönemin toplumsal koşulları olarak sıralanabilir. Trafik suçlarının devlete bağlı nedenlerinden bazıları ise caydırıcı unsurların etkili bir şekilde devreye sokulmaması, bu unsurların bireyler tarafından adeta ceza kesme merkezli hazırlanmış algısı, yasama ve denetimde yetersizlikler, trafik eğitiminde etkinlik sağlanamaması, karayollarında ve çevre düzenlemelerindeki eksiklikler olarak sıralanabilir (Ceylan 2015).

Türkiye'de trafik kazalarının nedenleri altında sosyal, kültürel ve hukuksal nedenler yer almaktadır. Bu kapsamda karayolu alt yapısı, trafik yönetimi, araç ve trafik koşulları, çevre koşulları, bunların içerisinde en önemlisi olan insan faktörüdür. Hemen hemen trafik kazalarının tümünde kurallara uymayan sürücü davranışları söz konusudur (Eygü 2018). Kazaların faktörlere göre oranları incelendiğinde, sürücülerin kusurlarının önemli düzeyde olduğu görülmektedir. Sürücü davranışları, sürücünün yol ve aracın teknik özelliklerine yönelik bilgilerinin kısıtlılığı, heyecan arayışı ve trafik güvenliğini riske sokacak eylemler gerçekleştirilmesi, ölümlü kazalara neden olan ana sebeplerdendir. Bu durum sürücülerin sürüş sırasındaki tutumlarının, davranışlarının, zihinsel ve bilişsel süreçlerinin incelenmesini gerekli kılmaktadır. Trafik sistemi içerisinde yer alan, sürücü, yaya ve yolcuların tutum ve davranışlarının şekillenmesinde özellikle toplumun genel trafik kültürü ve güvenlik bilincinin önemi büyüktür.

Sürücünün kurallara karşı ihmalkâr tutumları ile diğer sürücülere ve araçlara karşı yaklaşımı sürücünün trafikteki davranışını anlamada önemlidir. Sürücünün sürüş esnasında, duygularını yönetememesi, öfkelenmesi, sürüş sırasında heyecan arama isteği trafik kazalarına neden olan temel sürücü davranışlarıdır (Sümer ve Özkan 2002). Sürücü davranışları ve becerileri trafikte insan faktörünü anlamak ve açıklamak için en önemli özelliklerdendir. Bu özellikler ne derecede olumlu yönde, sürücüde yer edinirse, trafik içerisindeki güvenlik de sağlanmış olacaktır.

Araştırmada sürücülerin trafik bilgisi, arabalar hakkında edindiği bilgilerle beraber bu bilgilerin trafikte heyecan aramaya ve riskli davranış sergilemelerine olası etkileri incelenmiştir. Bu etkilerin saldırgan davranış göstermeye nedensel bir faktör olabilecek unsurların ortaya çıkartılmasına çalışılmıştır.

## 2. İLGİLİ YAZIN

Sürücülerin, trafikteki davranışları arasında ilişkileri araştıran ya da sürücü davranışlarının ölümlü, yaralanmalı ya da hasarlı kazalara etkisinin belirlenmesine yönelik yapılan bazı çalışmalar var olup bu çalışmaların bazı örnekleri Tablo 1’de verilmiştir.

**Tablo 1.** Sürücülerin Trafikteki Davranışları ve Trafik Kazalarına Yönelik Bazı Çalışmalar.

Çalışmanın Künyesi	Delice M, (2013) Sürücüyü Öfkeliendiren Davranışların ve Sürücülerin Bu Davranışlara Verdiği Tepkilerin İncelenmesi
Amaç	Trafik kazalarında önemli bir yer alan sürücülerin davranışları ve bu davranışların kazalarla ilişkisi incelenmiştir. Araştırmada sürücüyü öfkeliendiren davranışlar ve sürücülerin bu davranışlara verdiği tepkileri belirlemeye çalışılmıştır. Ayrıca sürücünün verdiği tepkilerin çeşitli özelliklerine göre farklılık gösterip göstermediği belirlenmiştir.
Yöntem	Araştırmada nicel araştırma yöntemlerinden anket tekniği kullanılarak Erzurum merkezindeki sürücülerden veriler toplanmıştır. Ankette Sürücü Öfkeli Ölçeği ve Sürücü Öfke İfadesi Envanteri kullanılmıştır. Ortalamalar arasındaki farklılıklar MANOVA ile araştırılmıştır. Ölçek boyutları bağımlı değişken alınarak regresyon analizinden yararlanılmıştır.
Sonuç	Araştırmada, sürücülerin en çok, diğer sürücülerin saldırgan ve düşmanca hareketlerine öfkeliendikleri ve öfkelerini en çok sözel olarak gösterdikleri belirlenmiştir. Sürücülerin öfkeleri arttıkça saldırganlıkları da artmaktadır. Ayrıca sürücülerin öfke ve saldırganlık davranışları cinsiyet, yaş, medeni durum ve trafik kazası sayısına göre farklılaştığı belirlenmiştir.
Çalışmanın Künyesi	Bektaş S, M.A Hınıs (2008) Şehir İçi Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörlerin Lojistik Regresyon Modeli İle İncelenmesi: Aksaray Örneği.
Amaç	Aksaray ili şehir içi trafik kazalarına karışan yayaların, bisikletli veya motosikletli ve taşıt sürücülerinin çeşitli özelliklerinin kazaya etkisini belirlemek amaçlanmıştır.
Yöntem	Veri olarak Aksaray’da 2000-2003 yılları arasında gerçekleşen kazalara yönelik kayıtlar alınmıştır. Kaza sonuçları (maddi hasarlı veya ölümlü ya da yaralanmalı) bağımlı değişken alınmıştır. 15 faktör ise bağımsız değişken olarak ele alınmış ve bağımlı değişkene etkisi lojistik regresyonla incelenmiştir.
Sonuç	Lojistik regresyon analizi sonucunda bağımlı değişkeni etki eden değişkenler mevsim, zaman, yolun kaplama cinsi, yol yüzeyi, sürücü yaşı ve yıl cinsinden sürücü belgesine sahip olma değişkenleri bulunmuştur.
Çalışmanın Künyesi	Sümer N (2002) Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Becerileri ve Sosyal Politik Çevre
Amaç	Çalışmanın amacı trafik güvenliği ve sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi sosyo psikolojik açıdan ele almak ve ülkemizdeki durumu psiko-politik yaklaşımla analiz etmektir.
Yöntem	Çalışmada literatürden yararlanılarak kuramsal bir tartışma yapılmıştır.
Sonuç	Trafik kazalarının nedeninin trafik ihlalleri olduğu, sürücü davranışlarında sürüş yeteneklerine aşırı güven olduğu ve güvenli sürüş becerileri ile sürücünün performansı arasında asimetric bir ilişkinin olduğu belirtilmiştir. Trafikte sürücülerin riskli araç kullanmasının trafik güvenliğini etkilediğine değinilmiştir.

**Tablo 1 (Devamı).** Sürücülerin Trafikteki Davranışları ve Trafik Kazalarına Yönelik Bazı Çalışmalar.

Çalışmanın Künyesi	Yüksel İ (2002) Sürücü Davranışlarının Stres Oluşturucu Değişkenlere Bağlı Olarak Öngörülmesi
Amacı	Sürücü davranışlarını etkilediği düşünülen stres yaratıcılarını belirlemesidir.
Yöntem	Araştırmada veriler rassal örneklem yöntemiyle Ankara’da kent içi öğrenci servisi yapan 63 sürücüden anket tekniği ile elde edilmiştir. Araştırmada kaza yapma-yapmama, hızlı araç kullanma-kullanmama, alkollü araç kullanmaktan suçlu bulunma-bulunmama davranışları bağımlı değişken ve bu davranışları etkilediği düşünülen 24 stres yaratıcısı faktör ise bağımsız değişken olarak belirlenmiştir. Faktörlerin bağımlı değişkene etkisi diskriminant analizi ile ölçülmüştür.
Sonuç	Bağımlı değişkenin trafik kazası yapan-yapmayan olduğu diskriminant fonksiyonunda ‘Zor yollarda tetikte olurum’ maddesi ile ‘diğer sürücülerin yanlış bir şey yapması keyfimi kaçırır’ maddeleri anlamlı bulunmuştur. Bağımlı değişkenin hızlı araç kullanmaktan suçlu-suçsuz bulunma değişkeninde ise ‘araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar’ maddesi anlamlı bulunmuştur. Son olarak bağımlı değişkenin alkollü araç kullanmaktan suçlu-suçsuz olmak değişkenin alındığı modelde ‘araç kullanmak beni genellikle saldırgan yapar’, ‘yoğun trafikte daha tedirgin olma’ ve ‘trafiğin yoğun olduğu saatlerde genellikle sabırsız olurum’ maddeleri önemli bulunmuştur.
Çalışmanın Künyesi	Özen E vd. (2014) Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği
Amacı	Uşak halkının trafik kazalarının nedenlerine ilişkin düşüncelerini belirlemeyi ve trafik kazaları ile ilgili algı düzeylerini ölçmektir.
Yöntem	Araştırmada veriler, Uşak ilinde rasgele seçilen 506 kişilik bir grup ile anket tekniği ile elde edilmiştir. Araştırmaya katılan bireylerin özelliklerine göre, trafik kazalarının nedenleri, bireylerin trafik ile ilgili farkındalık düzeyleri arasındaki farklılıklar incelenmiş ve kazaya neden olan özellikler belirlenmiştir.
Sonuç	Analiz sonuçlarına göre, trafikteki kazalarda sürücü ve yayaların önemli kusurları olduğu belirlenmiştir. Trafik kazaların yolların teknik ve fiziksel olarak önemli sorunlar taşımamasından kaynaklandığı görüşü ön plana çıktığı belirlenmiştir. Trafikle ilgili farkındalık düzeyine ise, bireylerin trafik kuralları ve trafikle ilgili yetkili birimler hakkında yetersiz bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Ayrıca, trafikte bireylerin nezaket ve saygı konusunda yetersiz oldukları belirlenmiştir.
Çalışmanın Künyesi	Eygü H, (2018) Trafik Kazalarını Etkileyen Faktörlerin Yapısal Eşitlik Modeli İle İncelenmesi
Amacı	Çalışmanın amacı Ankara ilinde 2010-2015 yılları arasında meydana gelen ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kazaları etkileyen faktörler ve etkileri incelenmek olarak belirlenmiştir.
Yöntem	Veriler Emniyet Genel Müdürlüğünden “trafik kaza tespit tutanakları” incelenerek oluşturulmuştur. Trafik kazalarına yönelik oluşturulan model yapısal eşitlik modeli ile sınanmıştır. Sınama AMOS hazır yazılımı ile gerçekleştirilmiştir.
Sonuç	Modelde kaza boyutu gizil değişkeni (ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı) açıklanmaya çalışılmış ve kaza boyutunun açıklanmasında yer ve konumun öneminin olmadığı ancak kaza türü, hava şartları, çevresel faktörler ve sürücü faktörünün etkili olduğu belirlenmiştir. Etkili olan bu değişkenlerin ölümlü-yaralanmalı-maddi kaza boyutunu artırdığı belirlenmiştir.

**Tablo 1 (Devamı).** Sürücülerin Trafikteki Davranışları ve Trafik Kazalarına Yönelik Bazı Çalışmalar.

Çalışmanın Künyesi	Demirkol İ. C., Tosun H., Yüksel Y. (2016) Tehlikeli Araç Kullanma: Kamuda Çalışan Şoförlerin Emniyet Kemerini Kullanımı
Yöntem	13 farklı kamu kurumunda çalışan 400 şoförden elde edilen veriler analiz edilmiştir.
Sonuç	Çalışmada emniyet kemeri kullanma ile trafikte heyecan duyma ve heyecan arama faktörleri arasındaki ilişki incelenmiş, emniyet kemeri takanların trafikte daha fazla heyecanlandıkları ortaya çıkmıştır. Heyecan aramayla bir ilişki bulunamamıştır.
Çalışmanın Künyesi	Jonah B. A. (1986) Accident risk and risk-taking behavior among young drivers.
Yöntem	Çalışmada gençlerin risk alma davranışını belirlemeye dönük anket tekniği ile elde edilen veriler analiz edilmiştir.
Sonuç	Araştırmada yaş oranı düştükçe trafikte emniyet kemeri kullanımı vb kurallara uyma davranışının azaldığı, trafikte risk alma davranışının ise arttığı belirlenmiştir.
Çalışmanın Künyesi	Şendağ E, Z (2010) Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı Ve Saldırganlık İle Trafik Kuralı İhlali Yapma Ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler
Amacı	Araştırmada bazı demografik değişkenler (yaş ve eğitim düzeyi) ve bazı kişilik özellikleri (heyecan arayışı, saldırganlık ve iç-dış denetim odaklı olma) ile tehlikeli araç kullanma nedeniyle alınan trafik ceza sayısı ve karışılan trafik kaza sayısı arasındaki ilişkiler incelenmiştir.
Yöntem	Araştırmanın örneklemini en az beş yıldır aktif olarak araç kullanan ve sürücülük performanslarının değerlendirilmesi için bir psikoteknik değerlendirme merkezine başvuruda bulunan 318 erkek sürücünden oluşmaktadır. Veri toplama aracı olarak kullanılan bazı ölçekler, Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği, Saldırganlık Envanteridir. Analizinde aşamalı regresyon ve Pearson korelasyon analizi kullanılmıştır.
Sonuç	Trafik cezası alma ile saldırganlık, heyecan arama arasında aynı yönde anlamlı ilişkiler belirlenmiştir. Saldırganlık ile heyecan arama değişkenleri arasında da aynı yönde ilişki belirlenmiştir.
Çalışmanın Künyesi	Oktay E, Alkan Ö (2010) Temel Bileşenler Analizi Yöntemiyle Toplu Taşıma Araçlarından Memnuniyeti Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Erzurum İli Örneği
Amacı	Erzurum il merkezinde ikamet eden yetişkin bireylerin Erzurum'daki toplu taşıma araçlarından duydukları memnuniyet belirlenmek
Yöntem	Araştırmada veriler anket tekniği ile toplanmış ve ortak faktör yapıları temel bileşenler analizi ile belirlenmiştir.
Sonuç	Araştırma anketinde, araç personelinin (sürücülerin) trafikteki davranışları (araçta sigara içme durumu, cep telefonu kullanma, trafik kurallarına uyum, radyo ve teyp dinleme gibi) sorgulanmıştır. Böylelikle sürücülerin riskli veya heyecan aramalarına yönelik sorular sorulmuş ve 'Araç şoförleri araç kullanırken radyo ve teyp dinlemezler' 'Araç şoförleri araç kullanırken cep telefonlarını kullanmazlar' ve 'Araç personeli araçta sigara içmezler' maddeleri bir faktör olarak belirlenmiştir.

### 3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Trafik kazalarının önemli nedenlerinden birisi sürücülerin davranışlarıdır. Sürücü davranışı, trafik psikolojisi içinde farklı açılardan değerlendirilen yaygın bir araştırma konusu olmakla beraber araştırmada sürücünün trafikte saldırgan davranışına neden olabilecek etkenler incelenmiştir. Bu bağlamda sürücünün aracıyla veya trafikle olan bilgilenmesinin/bilgisinin trafikte heyecan arama ve risk almasında önemi araştırılmıştır. Bu davranışların ve trafikte karşılaşılan önleyici tedbirlere yönelik uyumluluklarının diğer bir ifadeyle zorlamaların saldırgan davranışa etkisi incelenmektedir.

Delice'ye göre (2003) saldırganlık, bireyin korku, öfke, düşmanlık ve rekabet gibi hislerinin etkisiyle ortaya çıkan ve karşısındakine zarar vermeyi, engel olmayı, korkutmayı ve savunmayı amaçlayan fiziksel ve/veya sözel davranış biçimidir. Saldırganlık eylemlerinde çoğu zaman amaç, hedefine ulaşma, istediğini elde etme çabasıdır. Saldırganlık, iki taraf arasında bir tarafın diğer tarafa hükmetme, sözünü geçirme, üstün gelme çabası neticesinde ortaya çıkmaktadır. İki taraf arasında genelde karşı tarafa göre kendini daha güçlü algılayan birey veya topluluk tarafından saldırganlık uygulanmaktadır. Trafikte saldırganlık ise, trafik ortamında başkalarına zarar verme niyetli yapılmış her hangi bir fiziksel, duygusal veya psikolojik davranış olarak tanımlanabilmektedir (Delice 2003). Trafikte saldırgan davranışlar korna çalma, yakın takip, hız yapma, zikzak yaparak ilerleme, diğer sürücülere bağırma, el kol hareketi yapma, küfretme, uzun farları açık araç kullanma, özellikle öndeki sürüş yapan araç sürücüsüne yönelik sürekli selektör yapma gibi davranışlardır. Ayrıca teknolojik olarak üstün veya kamyon gibi hacim olarak daha büyük araçlar tarafından küçük araçların sıkıştırılması, yolunun kapatılması son anda yolundan çekililmesi gibi davranışlar heyecanla birlikte tehdit unsurları içermektedir. Bu davranışların saldırgan davranış olarak tanımlanabilmesi için diğer sürücüye karşı doğrudan ve bilerek uygulanması gerekmektedir.

Bir diğer saldırgan davranışın ise trafikte risk almak olduğu yoğunlukla belirtilmektedir. Risk almak, hayatın her aşamasında karşımıza çıkan bir davranış bir olgudur. Risk, bireylerin karar vermelerinde olumsuzlukları davranışın olumsuz etkileyebilecek olayların gerçekleşme olasılığı, diğer bir ifadeyle olayların gerçekleşme olasılığının bilindiği durum karşısında belirsizlik olarak tanımlanabilmektedir. Trafikte risk almak ise sürücülerin sürüş esnasında kabul görmemiş davranışların zorlanması, rasyonel davranılmaması olarak ifade edilebilir. Trafikte risk almak trafikte heyecan aramanın ötesinde, trafik kurallarını ve güvenliğini riske sokarak yapılması zor olan ve genellikle ölümlü, yaralanmalı veya hasarlı kaza yapma olasılığının yüksek olduğu davranış sergilemektir ve genel risk alma unsurundan farklı olarak olumsuz sonuçları, karşı tarafı daha sık ve şiddetli bir şekilde etkileyebilmektedir.

Sürücülerde risk alma, saldırgan davranış sergilemenin dışında aşırı hız yapma, teknolojisi daha güçlü araçla yarışma, trafik kurallarına uymama, makas atma gibi maceraperest davranışlarda sergilemektedir. Heyecan Türk Dil Kurumu tarafından durgun ve olağan durumundan herhangi bir biçimde uzaklaşılması hali olarak tanımlanmaktadır. Geçmiş çalışmalar incelendiğinde heyecan arama, risk alma, ruh sağlığına ilişkin faktörler ve saldırganlığın trafik kazalarına yakınlıkla en yüksek düzeyde ilişkili kişilik özellikleri olduğu gözlenmektedir (Sümer, Özkan, 2002).

Yüksek düzeyde heyecan arayan ve risk alan kişilerin yaptıkları işlerde dikkatlerini seçici olarak zevk ya da ödüle yönelttikleri, düşük düzeyde heyecan ve risk arayanların ise dikkatlerini daha çok olası olumsuz sonuçlar üzerinde yoğunlaştıkları ileri sürülmektedir. Bu da heyecan ve risk arayan sürücülerin trafik kurallarına uyma ve olası kazalardan kaçınma konusundaki dikkatlerini sınırlandırmaktadır (Sümer, Özkan, 2002). Araştırmalarda sürücülerin eğitim seviyelerine göre de trafikte öfke ve saldırganlık davranışları farklılık göstermektedir. Trafikte öfke ve saldırganlık davranışının sürücülerin, eğitim seviyesi, sürücülük tecrübesi, trafik kazası sayısı ve trafik cezası sayısı gibi özellikler açısından farklılaştığını göstermektedir (Delice 2013). Sürücüler eğitimleri boyunca toplumsal normlara uygun davranış gelişimleri sağlasalar da eğitimle beraber bilgi/bilgilenme donanımları da gelişmektedir. Araştırmada sürücülerin öğrenme, araştırma veya gözlem yolu ile çaba sarf ederek elde ettiği veya herhangi bir çaba sarf etmeksizin ulaştığı dışardan verilen olgular, bilgilenme olarak ele alınmıştır. Böylelikle sürücülerin araçlarıyla ve trafik sosyolojisi ile ilgili edindikleri her türlü bilginin trafikteki davranışlarını etkilemesi beklenecektir.

Trafik, ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması olarak tanımlanabilir. Bu tanımdan hareketle trafikte kuralların ve davranışların yasaları ve normları vardır. Bu yasalar veya normlar trafik güvenliği için bir zorunluluktur. Zorunluluk/zorlama trafikte bir sürücünün trafik güvenliğini zora sokabilecek davranışlardan, meydana gelebilecek tehlikeden kendisini veya başkasını korumak zorunda hissetmeden, normal şartlarda suç teşkil eden bir eylemin işlenmesini önleyici tedbirlerin farkına vararak davranışından vazgeçmesi olarak tanımlanmıştır. Diğer bir ifadeyle suç olabilecek bir davranıştan, trafik polisini veya arabasını, kamera ya da radar gibi önleyici unsurları görerek istemeyerek de olsa istenen davranışı sergilemesidir.

#### **4. ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE SINIRLILIKLARI**

Gelişen teknoloji ve bilginin sonucunda her birey için ulaşım önemli bir sorun olarak günlük yaşamında yer almaktadır. Gerek sürücü gerek yaya olarak trafikte gerçekleşen olumlu veya olumsuz davranışlar gerek yerli bireyleri gerek ise bölgeye gelen turistleri etkilemektedir. Trafikte yaşanan sorunlar gerek turistin geldiği bölgeden olan tatmin düzeyi olsun gerek günlük yaşamına devam eden bireylerin iş performanslarına olsun yansımaktadır. Dolayısıyla trafikte yaşanan trafik sosyolojisi çoklu bir disiplinle incelenmesi gereken bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır. Araştırmanın amacı ulaşımın vazgeçilmezi olarak sürücülerin trafikteki davranışlarının saldırgan davranışa etkisini belirlemek oluşturmaktadır.

- Birçok sürücünün, bu tür araştırmalara zaman ayırmak istememesi, personellerin zaman kaybına sebep olacağını düşünmeleri ve sürücülerin bilgi paylaşmaktan kaçınmaları, çalışmanın, araştırma anakütlesini oluşturan sürücülerin tümüne uygulanamamasına sebep olmuştur.
- Araştırmanın Çanakkale’de yapılmış olması da sınırlılıklardan bir tanesidir. İlçelerden merkeze geliş gidişlerin yoğun olmasına rağmen, merkezde yaşanan trafik sorununun paydaşlarından olan ilçelerdeki sürücülere ulaşılabilmesi diğer bir sınırlılık olarak çalışmada yer almıştır.
- Anket formlarında katılımcıların ifadeleri algılama ve yanıtlarda samimiyet düzeyi de bir sınırlılık etkeni olarak karşımıza çıkmaktadır.

#### **5. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

Çalışmanın anakütlesini Çanakkale’de yaşayan sürücüler oluşturmaktadır. Değerlendirmeye alınabilen 214 sürücüye yönelik veriler araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Araştırmayı nicel verilerle desteklemek amacıyla anket tekniğine başvurulmuş ve veriler anket tekniği ile toplanmıştır. Anketler, örneklem grubuna bizzat ulaşılarak elden dağıtılmış ve anında sürücüler tarafından doldurulmasıyla elde edilmiştir. Anketlerin sürücüler tarafından doldurulma süreci 15 günlük bir süreçte gerçekleşmiştir. Sürücülere 220 anket doldurtulmuş ancak 214’ü kullanılabilir bulunarak değerlendirilmeye alınmıştır. Ankette yer alan ölçekler Likert ölçeği tarzında hazırlanmış olup yanıtlar 5 noktadan oluşmaktadır. Gizil değişkenler arasındaki ilişkiler yapısal eşitlik modeli ile araştırılmıştır.

##### **5.1. Araştırmada Kullanılan Ölçekler**

Araştırmada beş farklı ölçek kullanılmıştır. Ölçekler; heyecan arama, saldırganlık, risk alma, zorlama ve trafik sosyolojisine yönelik bilgi ölçeklerinden oluşmaktadır. Bu ölçeklerin yanı sıra, ankette, örneklemin kategorik özelliklerini ortaya koymak üzere hazırlanmış dokuz soru vardır. Bunlar; yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim durumu, ehliyet tipi gibi sorulardan oluşmaktadır.

Sürücülerin trafikte saldırganlığına nedensel faktör olabilecek değişkenlerin belirlenmesine yönelik ölçek Demirkol vd (2016)’nın “Tehlikeli Araç Kullanma: Kamuda

Çalışan Şoförlerin Emniyet Kemeri Kullanımı” çalışmasında kullandıkları ve 14 maddeden oluşan ölçek baz alınarak hazırlanmıştır. On dört maddeden oluşan ölçek, literatürden yararlanılarak motifiye edilmiş ve 29 maddeli bir ölçek haline getirilmiştir.

## 5.2. Yapısal Eşitlik Modeli

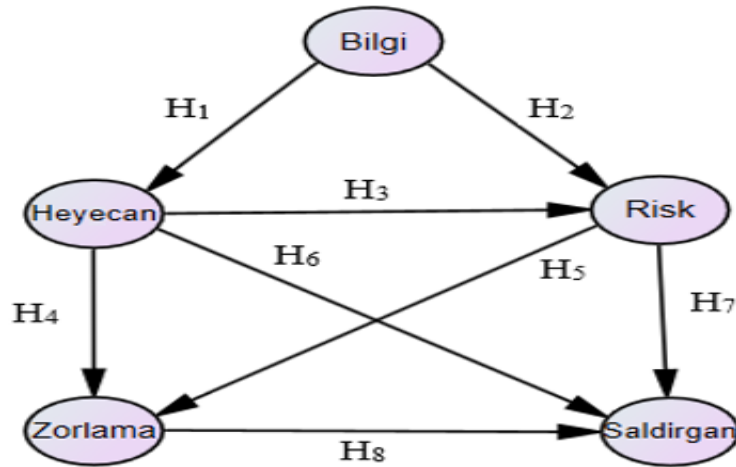
Yapısal eşitlik modelleri (YEM) gözlenen ve gözlenemeyen (gizil-latent) değişkenler arasındaki nedensel ilişkilerin sınanmasında kullanılan kapsamlı bir istatistiksel tekniktir. YEM gizil değişkenler seti arasında bir nedensellik yapısının var olduğunu ve gizil değişkenlerin gözlenen değişkenler aracılığıyla ölçülebildiğini varsayar (Yılmaz, 2004). YEM verilen bir modeldeki gözlenen değişkenlere (hem bağımlı hem bağımsız) ilişkin ölçüm hatalarını açıkça hesaba katan bir yöntemdir. YEM aynı zamanda değişkenler arasında doğrudan ve dolaylı etkileri belirleme olanağı sağlayan bir yöntemdir (Yılmaz, Çelik 2009; Hamarat ve diğ. 2014).

## 5.3. Araştırmanın Modeli ve Hipotezler

Araştırmada sürücülerin trafikteki davranışlarının ve trafik ve araç bilgisinin saldırganlığa etkisi incelendiğinden Grafik 1’de yer alan model sınanmıştır. Modelde sürücülerin heyecan arama, risk alma ve zorlama boyutlarında saldırganlığa direk ilişkiler araştırılmıştır. Sürücülerin trafik ve araçlarla bilgisini belirlemeye yönelik boyut, heyecan aramaya ve risk almaya yönelik ilişkilendirilmiştir. Dolayısıyla sürücülerin bilgi düzeylerinin saldırganlığa dolaylı bir katkı sağlayıp sağlamadığı belirlenmiş olacaktır. Araştırmada Tablo 1’de özetlenen araştırma bulgularından hareketle aşağıdaki hipotezler önerilmiştir.

- H<sub>1</sub>: Sürücülerde trafik ve araç bilgisi artarken trafikte heyecan arama azalır.
- H<sub>2</sub>: Sürücülerde trafik ve araç bilgisi artarken trafikte riskli davranıştan kaçılır.
- H<sub>3</sub>: Sürücülerde trafikte heyecan arama artarken riskli davranışta artış sağlanır.
- H<sub>4</sub>: Trafikte heyecan arayan sürücüler zorlama ile trafik kurallarına uyum göstermez.
- H<sub>5</sub>: Sürücülerde riskli davranış artarken zorlama ile trafik kurallarına uyumda artış gözlenir.
- H<sub>6</sub>: Trafikte heyecan arayan sürücülerde saldırgan davranışlarda artış gösterir.
- H<sub>7</sub>: Trafikte riskli davranan sürücülerde saldırgan davranışlarda artış gösterir.
- H<sub>8</sub>: Sürücülerde zorlama ile trafik kurallarına uyumda artış saldırganlıkta da artış sağlar.

**Grafik 1.** Araştırma Modeline Yönelik Yollar ve Hipotezler





## **6. BULGULAR**

Sürücülerin trafikteki davranışlarının ve trafik ve araç bilgisinin saldırganlığa etkisinin incelendiği araştırma toplam 214 sürücüye ait veriler üzerinde gerçekleştirilmiştir. Sürücülerin % 65,4'ü erkek sürücülerden oluşurken % 34,6'sı kadın sürücülerden oluşmaktadır. Sürücülerin % 69,6'evli sürücülerden oluşmakta olup ve bu sürücülerin % 83,9'u en az bir çocuğa sahip olduğu belirlenmiştir. Bekar olan sürücülerin oranı % 30,4 olup bu sürücülerin % 26,2'sinin en az bir çocuğa sahip olduğu belirlenmiştir. Sürücülerin % 36,9'u 46 ve daha fazla yaşa sahip olup % 26,4'ü 26-35 yaş aralığında yer almaktadır. Sürücülerin % 22,4'ü ise 18-25 yaş aralığında olup en genç toplumu oluşturmaktadır. Son olarak yaşı 36-45 arasında bulunan sürücüler ise toplumun % 14,5'ini teşkil etmektedir. Sürücülerin eğitimde mod sınıfının lise olduğu ve toplumun % 36,0'sından oluştuğu belirlenmiştir. En az ön lisans mezunu sürücülerin oranı ise 33,6 olduğu belirlenmiştir. Ortaokul mezunu sürücülerin oranı % 16,8, ilkökul mezunu olan sürücülerin oranı ise % 13,6 olarak hesaplanmıştır. Sürücülerin mod geliri 2001-3000 TL arasında olup toplumun % 36,9'una karşılık gelmektedir. Geliri 1000 TL ve daha az olan sürücülerin oranı % 12,1 olup, geliri 1001-2000 TL arasında olan sürücülerin oranı ise % 24,8 olarak hesaplanmıştır. Gelir durumu 3001-4000 TL arasında olan sürücülerin oranı % 14,5, geliri 4001 ve üzer olan sürücülerin oranı ise % 11,7 olarak hesaplanmıştır. Toplumda en çok gözlenen sürücü belgesi B (otomobil, minibüs, kamyonet) tipi belgeden oluşmaktadır. C tipi (Kamyon) sürücü belgesine sahip sürücülerin oranı % 2,3, E tipi (otobüs) sürücü belgesine sahip sürücülerin oranı ise % 19,2 olarak hesaplanmıştır. Sürücülerin % 0,5'inin ise F tipi (lastik tekerlekli traktör) sürücü belgesine sahip olduğu belirlenmiştir. Sürücülerde sürücü belgesine sahip oldukları yıl sayısı da gözlenmiş ve sürücülerin % 50,5'inin 1-10 yıl arası sürücü belgesine sahip olduğu belirlenmiştir. 11-20 yıl arası sürücü belgesine sahip olanları oranı ise % 22,9, 21-30 yıl arası sürücü belgesine sahip olanların oranı ise % 19,2 olarak belirlenmiştir. Sürücü belgesine 31 ve daha fazla yıla sahip olan sürücüler ise toplumun % 7,5'undan meydana gelmektedir. Sürücülerin % 31,3'ü, herhangi bir trafik kazasına karışmış sürücülerden oluşmaktadır.

Ankette yer alan ölçeklerin güvenilirliği ve doğruluğu araştırılmış, güvenilirliğin bir ölçüsü olarak Cronbach's Alpha (CR) istatistiği, ölçeklerde yer alan maddelerin doğruluğu ise doğrulayıcı faktör analizi ile incelenmiştir. Ölçeklerin güvenilirlikleri incelenmeden önce ve analizde ifadeler simetrik hale getirilmiştir. Bu anlamda heyecan arama, saldırganlık ve riskli davranış ölçekleri olumsuz değerlendirilmiş ve ölçeklere verilen puanların artması heyecan arama, risk alma/riskli davranış sergileme ve saldırganlığın yüksekliğini göstermektedir. Bilgi/bilgilenme ve zorunluluk hallerinde trafik kurallarına uyumun yüksekliği olumluluğu göstermektedir. Tüm boyutlarda Cronbach's Alpha istatistiği anlamlı bulunmuştur. Cronbach's Alpha istatistiği en küçük 0,750 olmak risk alma boyutunda, en yükseği ise 0,922 ile zorlama boyutunda elde edilmiştir. Her bir ölçek ayrı ayrı ele alınarak, soru bütün korelasyonlar incelenmiş, negatif korelasyona sahip soru bulunmamıştır. Ayrıca ölçeklerden çıkarıldığında güvenilirliği yükselten herhangi bir soruya rastlanmamıştır. Ancak araştırma modelinin sınanmasında bilgilenme boyutunda yer alan 'Aracımın servisinde aracım ile ilgili teknik bilgiler edinirim' maddesi boyuttan çıkartılmıştır. Ölçek soru ortalamalarına bakıldığında en küçük ortalama 1,727 ile risk alma boyutunda elde edilmiştir. En yüksek ortalama ise 3,337 ile zorlama boyutunda elde edilmiştir. Araştırmada güvenilirlik analizi ile doğrulayıcı faktör analizi birlikte ele alınmış ve tüm boyutlar tek tek ele alınarak doğrulanmıştır. Doğrulayıcı faktör analizinden sonra araştırma modeli yapısal eşitlik modeli ile sınanmıştır. Güvenirlik analizi sonuçları ve tanımlayıcı istatistikler Tablo 2'de verilmiştir.

**Tablo 2.** Ölçeklere Yönelik Güvenirlilik Analizi Sonuçları ve Bazı Tanımlayıcı İstatistikler

Boyut*	Maddeler	$\bar{X}$	SS	Soru bütün korelasyon	Silindiğinde CR
H1	Trafikte rekabetten kaçırım.	1,71	,985	,488	,788
H2	Takip mesafelerine yeteri kadar uyarım.	1,61	,802	,616	,772
H3	Riskten kaçınmam.	2,03	1,216	,554	,778
H4	Hız sınırına uyarım.	1,68	,840	,547	,781
H5	Telefonla konuşurken araba kullanırım.	2,65	1,340	,494	,795
H6	Şehir içi araç kullanımım çok hızlıdır.	1,79	,988	,609	,768
H7	Araç kullanırken dikkat dağıtıcı şeyler yaparım (yemek yeme, telefonla konuşma v.b).	1,96	1,083	,558	,776
Cronbach's Alpha=0,8054 Ölçek ortalama=1,918 Ortalama ölçek varyans= 1,106					
S1	Kızdığımı belli etmek için kornaya basarım.	3,23	1,428	,626	,685
S2	Bir sürücüye kızdığım zaman onu kovalarım.	1,85	1,088	,613	,698
S3	Kavşak dönüşlerine dikkat etmem.	1,56	,772	,416	,762
S4	Trafikte beni rahatsız edenlere yönelik tepki gösteririm.	2,95	1,430	,544	,720
S5	Araç içinde bıçak, beysbol sopası, levye v.b aletler bulundurmamı uygun görüyorum.	2,15	1,341	,521	,726
Cronbach's Alpha=0,764 Ölçek ortalama=2,348 Ortalama ölçek varyans= 1,532					
R1	Emniyet kemeri takmaktan kaçınırım.	1,85	1,155	,399	,741
R2	Düzenli aralıklarla araç bakımını yaptırırım.	1,59	,762	,377	,738
R3	Uykusuzken araç kullanabilirim.	2,34	1,225	,557	,700
R4	Dikiz aynalarının kullanımına dikkat ederim.	1,51	,704	,476	,723
R5	Yaya geçitlerinde önceliği yayalara veririm.	1,65	,884	,521	,709
R6	Alkollü iken araç kullanabilirim.	1,56	,951	,491	,714
R7	Zorda kalmadıkça dönüşlerde sinyal vermem.	1,59	,876	,505	,712
Cronbach's Alpha=0,750 Ölçek ortalama=1,727 Ortalama ölçek varyans= 0,909					
B1	Trafikle ilgili medya kampanyalarıyla her zaman ilgilenen bir sürücüyüm.	2,70	1,205	,724	,718
B2	Şoför olarak sürücülerin seminerlerini takip ederim.	2,42	1,155	,674	,736
B3	Bir sürücü olarak güvenli sürüş konusunda televizyon programı izlerim.	2,73	1,206	,739	,712
B4	Görsel basında araç tanıtımlarını izlerim.	3,19	1,181	,618	,754
B5	Aracımın servisinde aracımınla ilgili teknik bilgiler edinirim.	4,21	,853	,176	,859
Cronbach's Alpha=0,803 Ölçek ortalama=3,049 Ortalama ölçek varyans= 1,272					
Z1	Trafik polisi arabasını görürsem trafik kurallarına uyarım.	3,40	1,658	,916	,880
Z2	Bir radar gördüğümde trafik kurallarına uyarım.	3,52	1,621	,931	,878
Z3	Trafikte bir polis arabası bana yakın sürdüğünde trafik kurallarına itaat ederim.	3,53	1,629	,921	,880
Z4	Kameraları fark ettiğimde trafik kurallarına uyarım.	3,43	1,645	,917	,880
Z5	Trafik polisi gördüğümde karşı şeritten gelen araçları uyarırım.	2,82	1,544	,357	,981
Cronbach's Alpha=0,922 Ölçek ortalama=3,337 Ortalama ölçek varyans= 1,624					

\*H: Trafikte heyecan arama, S: Saldırganlık, R: Riskalma/riskli davranış, B: Bilgi/bilgilenme, Z: Zorunluluk/zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum

Sürücülerin trafikteki davranışlarının saldırgan davranışa etkisini belirlemeye yönelik araştırma modeli yapısal eşitlik modeli ile sınanmıştır. Araştırma modelinin sınanmasına yönelik elde edilen uyum ölçüleri modelin uygun olduğunu diğer bir ifadeyle ölçülen değişkenler arasında gözlenen kovaryans matrisi ile gizil kovaryans matrisinin uyumunu göstermektedir. Elde edilen uyum ölçüleri Tablo 3’de verilmiştir.

**Tablo 3.** Araştırma Modeline Yönelik Uyum Ölçüleri

Uyum ölçüleri	İyi uyum	Kabul edilebilir uyum	Ölçüm modeli
$\chi^2/sd.$	$0 \leq \chi^2/sd. \leq 2$	$2 < \chi^2/sd. \leq 3$	1,718
RMR	$0 \leq RMR \leq 0,05$	$0,05 < RMR \leq 0,1$	0,094
GFI	$0,95 \leq GFI \leq 1$	$0,90 \leq GFI < 0,95$	0,974
NFI	$0,95 \leq NFI \leq 1$	$0,90 \leq NFI < 0,95$	0,965
CFI	$0,97 \leq CFI \leq 1$	$0,95 \leq CFI < 0,97$	0,976
RMSEA	$0 \leq RMSEA \leq 0,05$	$0,05 < RMSEA \leq 0,08$	0,058

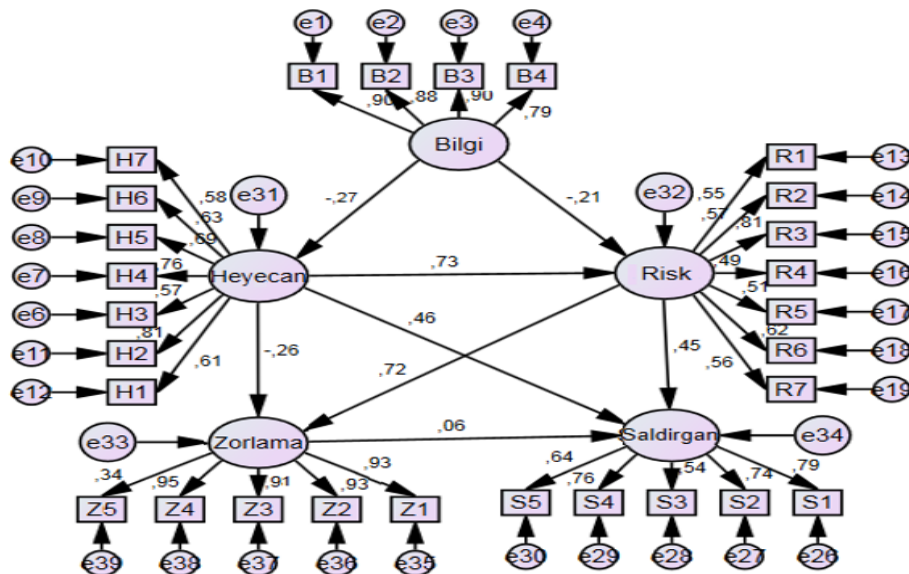
Grafik 1’de yer alan araştırma modeline yönelik uyum ölçütlerinin iyi uyum veya kabul edilebilir uyum sınırları içerisinde olduğu belirlendikten sonra modele yönelik kurulan hipotezlere için aşağıdaki bulgular elde edilmiştir.

- Sürücülerin bilgileneşmesi ile trafikte heyecan arama arasında ters yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,27 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = -2,522$   $P = 0,012$ ). Sürücüler araçları ve trafikle ilgili bir birimlik bir bilgi artışında trafikte heyecan aramalarında 0,27 birimlik bir azalma gerçekleşmektedir. Dolayısıyla  $H_1$  desteklenmiştir. Bu durum kurallara yönelik bilgi ve sosyal farkındalık düzeyi arttıkça, yaşanacak heyecan duygusunun getirdiği haz sal tatmin düzeyinden ziyade, olası olumsuz koşullara yönelik algının daha fazla ön plana çıktığını göstermektedir. Dolayısıyla birey, anlık haz tatmininden ziyade kendisine ve çevresine olabilecek olumsuzlukları öncelemektedir.
- Sürücülerin bilgileneşmesi ile trafikte risk alma arasında ters yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,21 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = -2,215$   $P = 0,027$ ). Sürücüler araçları ve trafikle ilgili bir birimlik bir bilgilendiklerinde trafikte heyecan aramalarında 0,21 birimlik bir azalma gerçekleşmektedir. Dolayısıyla  $H_2$  desteklenmiştir. Olası olumsuz sonuçlara yönelik farkındalık düzeyi, oluşması öngörülen riske yönelik katılım düzeyini düşürmektedir.
- Sürücülerin trafikte heyecan arama ile risk alma arasında aynı yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,73 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = 4,714$   $P = 0,0001$ ). Sürücülerin trafikte heyecan aramalarında gerçekleşen bir birimlik artış, risk almalarında 0,73 birimlik bir artış göstermektedir. Dolayısıyla  $H_3$  desteklenmiştir. Trafikte sürücülerde heyecan aramak veya heyecan oluşturan davranışlar sergilemek, aynı zamanda risk taşıyan davranışlar sergilemesini artırmaktadır.
- Sürücülerin trafikte heyecan arama ile zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum arasında ters yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,26 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = -2,232$   $P = 0,026$ ). Sürücülerin trafikte heyecan aramalarında gerçekleşen bir birimlik artış, zorlama ile trafik kurallarına uyumda 0,26 birimlik bir azalış göstermektedir. Dolayısıyla  $H_4$  desteklenmiştir. Bu durum, olası sonuçların farkında olsun ya da olmasın heyecan unsurunu tercih edenlerin bu tercihlerinde risk alma unsurunu da dikkate aldıklarını göstermektedir. Bir bakıma sürücüler risk unsuru ile heyecanı aynı potada değerlendirmektedir. Kurallara uymamakta önemli bir risk faktörü olarak ortaya çıkmaktadır. Trafikte heyecan arayan sürücü zorunluluk

hallerinde dahi kurallara uymamakta ve trafikte kargaşa oluşturabilecek davranışlar sergileyebilmektedir.

- Sürücülerin trafikte risk alma ile zorlama ile trafik kurallarına uyum arasında aynı yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,72 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = 3,763$   $P = 0,0001$ ). Sürücülerin trafikte risk almalarında gerçekleşen bir birimlik artış, zorlama ile trafik kurallarına uyumda 0,72 birimlik bir artış göstermektedir. Dolayısıyla  $H_5$  desteklenmiştir. Trafikte risk arayan veya risk alan sürücülerin zorunluluk halinde trafik kurallarına uymamayı da risk faktörü olarak görmedikleri belirlenmiştir. Dolayısıyla riskli davranış sergileyen sürücü zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum göstermektedir.
- Sürücülerin trafikte heyecan arama ile trafikte saldırgan davranış gösterme arasında aynı yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,46 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z = 3,076$   $P = 0,002$ ). Sürücülerin trafikte heyecan aramalarında gerçekleşen bir birimlik artış, sürücülerde trafikte saldırgan davranış göstermelerinde 0,46 birimlik bir artış göstermektedir. Dolayısıyla  $H_6$  desteklenmiştir. Trafik kurallarına uymamak aynı zamanda ilgili yazında da belirtildiği üzere önemli bir saldırgan davranış faktörü olarak ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan araştırma ilgili yazını da yüksek oranda desteklemektedir. Heyecan arayışındaki her bir sürücünün, aldıkları risk oranındaki artış ya da bu kapsamda uymadıkları her bir kural aynı zamanda trafikteki diğer sürücülerini de olumsuz etkileyecektir.
- Sürücülerin trafikte riskli davranış sergilemeleri ile trafikte saldırgan davranış gösterme arasında aynı yönde istatistiksel açıdan anlamlı 0,45 birimlik bir ilişki belirlenmiştir ( $Z=2,762$   $P= 0,006$ ). Sürücülerin trafikte riskli davranış sergilemelerinde gerçekleşen bir birimlik artış, trafikte saldırgan davranış göstermelerinde 0,45 birimlik bir artış göstermektedir. Dolayısıyla  $H_7$  desteklenmiştir. Sürüş halinde bulunan sürücü özellikle heyecan arama davranışı içerisinde ve trafikte risk alıyorsa kuralları ihlal ediyor ve saldırgan davranış sergilemekte, aldıkları risk oranında trafikteki diğer sürücülerini de olumsuz etkileyecektir.
- Sürücülerin trafikte zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum ile trafikte saldırgan davranış gösterme arasında aynı yönde 0,06 birimlik bir ilişki belirlenmiştir. Ancak belirlenen bu ilişki istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ( $Z = 0,758$   $P = 0,448$ ). Dolayısıyla  $H_8$  desteklenmemiştir. Elde edilen sonuçlar Grafik 2’de verilmiştir.

Grafik 2. Araştırma Modeline Yönelik Yollar ve Korelasyonlar



## 7. TARTIŞMA

Yapılan araştırmalar, emniyet kemeri takmama, kırmızı ışıkta geçme, aşırı hız yapma vb. kural dışı davranışlar sergileyen sürücülerin çok daha yüksek risk taşıyan, trafik kazalarına karışma veya diğer trafik suçlarını işleme potansiyeli yüksek sürücüler grubunda olduklarını belirtmektedir (Jonah, 1986; Demirkol vd., 2016; Mohamed ve Bromfield, 2017). 2016 yılı verilerine göre dünya nüfusunun % 54,48'i kentlerde yaşamaktadır (www.nufus.mobi). Bu durum kent hayatının yoğun alt ve üst yapı sorunlarıyla boğuşmasına yol açmaktadır. Bu sorunlarla baş etme yöntemlerinden en önemlisi olarak da toplumu oluşturan tüm kurumların sorumlu olduğu normlar ve kurallar örüntüsü olarak görülmektedir. Yoğun çalışma hayatı ve kent kalabalığından kaynaklı zorlu yaşam koşulları, bireyleri toplumsal yaşamı kolaylaştıracak kurallara uyma ya da biriktirmiş oldukları stresi atmaya dönük, içinde yoğun risk ve heyecan barındıran rekreasyonel faaliyetlere yönelme ikilemi ile karşı karşıya bırakmaktadır. Turizmin pek çok alanında uygulanan ve risk ve heyecan barındıran aktivitelerin aksine, trafikte aranan risk ve heyecana dönük faaliyetler toplumsal yaşamı daha da zorlaştırdığı gibi çevreye de zarar verebilmektedir.

Araştırmada sürücülerin trafikte heyecan arama, risk alma gibi davranışlarının saldırgan davranışa ne yönde etki ettiği belirlenmeye çalışılmıştır. Gizil değişkenler arasındaki etkiler yapısal eşitlik modeli ile araştırılmıştır.

Elde edilen bulgular kapsamında toplumsal kurallara uyum sergilemeye dönük kurallar ve normlara yönelik farkındalık düzeyi arttıkça ilgili kurallara uymamanın maliyetlerine yönelik farkındalık düzeyinin de arttığını görmek mümkündür. Araştırmada da görüldüğü üzere kurallara uymamanın getirdiği bireysel ve çevresel maliyetlerin farkındalığı, risk ve heyecan aramaya dönük faaliyetlere yönelik eğilimi düşürmekte ya da turizm faaliyetleri içerisindeki başka rekreasyonel uygulamalara yönlendirebilmektedir. Dolayısıyla farkındalık ve bilgi düzeyinin artması saldırgan trafik davranışlarının da azalmasına sebep olmaktadır. Zira araştırma sonuçları heyecan arayanların daha saldırgan trafik davranışı sergilediklerini, kurallara ve uymama maliyetlerine yönelik bilgi ve farkındalık düzeyi yüksek olanların ise saldırgan davranış sergilemediklerini göstermektedir.

Araştırmada trafikte heyecan arayan sürücülerde zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum azalırken riskli davranış gösteren sürücülerde ise zorunlu hallerde trafik kurallarına uyum artmaktadır. Heyecan arama riskli davranışı artırırken riskli davranış sergileme ile aynı sonucu veya benzer sonuçlar ortaya çıkartmamaktadır. Heyecan davranışı, sürücünün duygularıyla ilişkili olan bir duygu olup, olumlu veya olumsuz şekillerde de ortaya çıkabilmektedir. Sürücü olumlu veya olumsuz durumlarda heyecanı yaşayabilmekte ve duyguların yönetimi problemini yaşayabilmektedir. Sürücü kurallara uyma veya uymama noktasında duygularını iyi yönetememesinden kaynaklı olarak trafik kurallarına uymayabilmektedir. Böylelikle duygularının etkisiyle kuralları ikinci plana ata kurallara uymamaktadır. Riskli davranışta ise olumsuz unsurlar devreye girdiği için korumacı refleks değişimi gerçekleşmektedir. Sürücü korumacı refleksle rasyonel davranarak zorunlulukla da olsa kurallara uymaya özen göstermektedir. Sürücünün, kendisini korumaya alması, davranışlarında rasyonel boyutlarda ilerlemesine ve kurallara uyma faktörünün ön plana çıkmasına sebep olabilmektedir. Heyecan unsuru ise hem olumlu hem de olumsuz durumda da yaşanması amaçlı olarak yürütüldüğü için, temel amaç duyguları optimize/maksimize etme olduğu için zorunlu bile olsa kurallara uyumu azaltmakta ve kuralları, duygulardan sonra öne çıkartmaktadır.

Risk ve heyecan, monotonlaşmış kent yaşamından kurtulmak için bireylerin sıklıkla başvurdukları ve bu amaçla turizm faaliyetlerine katıldıkları ana motivasyon unsurlarındandır. Trafikte risk ve heyecan aramayanların bu duyguları karşılamaya dönük olarak ne tür turizm faaliyetlerine katılım gösterdiklerini belirlemek bir sonraki araştırma problemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

## KAYNAKLAR

- BEKTAŞ, S., HINIS, M. A. (2008). Şehir İçi Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörlerin Lojistik Regresyon Modeli İle İncelenmesi: Aksaray Örneği. Selçuk Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, c.23, s.3.
- CEYLAN, Y. (2015). Trafik Suçlarının Sosyolojik Nedenleri, 6. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Seçilmiş Bildiriler – 2, Acar Matbaacılık. Ss:118-126
- DELİCE, M. (2013). Sürücüyü Öfkeliendiren Davranışların ve Sürücülerin Bu Davranışlara Verdiği Tepkilerin İncelenmesi, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 2013 17 (2): 251-273
- DEMİRKOL, İ. C., TOSUN, H., YÜKSEL, Y. (2016). Tehlikeli Araç Kullanma: Kamuda Çalışan Şoförlerin Emniyet Kemeri Kullanımı. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. Vol. 15, No. 2, ss. 139-152.
- EYGÜ, H. (2018). Trafik Kazalarını Etkileyen Faktörlerin Yapısal Eşitlik Modeli İle İncelenmesi, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Bahar-2018, Cilt:17 Sayı: 66, Ss:837-850
- HAMARAT, B., GÜLER, O., DURAN, E., GÜMÜŞ, M. ve TUFAN, E. (2014). Çevresel tehdit, çevresel bilinç ve çevresel tutum, çevre odaklı davranış etkiler mi? Çanakkale sivil toplum kuruluşları örneği. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7 (2), 26-56.
- JONAH, B. A. (1986). Accident Risk and risk-taking behavior among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4),255-271.
- MOHAMED, M., BROMFIELD, N. F. (2017). Attitudes, driving behavior, and accident involvement among young male drivers in Saudi Arabia. *Transportation Research part F*. Vol. 47, pp. 59-71.
- OKTAY, E., ALKAN, Ö. (2010). Temel Bileşenler Analizi Yöntemiyle Toplu Taşıma Araçlarından Memnuniyeti Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Erzurum İli Örneği, 11. Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu, 2010-05-30, Sakarya.
- ÖZEN, E., GENÇ, E., KAYA, Z. (2014). Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, Vol.1.1, No.1. ss.1-19
- SÜMER, N., ÖZKAN, T. (2002). “Sürücü Davranışları, Becerileri, Bazı Kişilik Özellikleri ve Psikolojik Belirtilerin Trafik Kazalarındaki Rollerini”. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1-22.
- SÜMER, N. (2002). Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Becerileri ve Sosyal Politik Çevre, *Türk Psikoloji Yazıları*, 5 (9-10)1-36
- ŞENDAĞ, E. Z. (2010). Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı Ve Saldırganlık İle Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Psikoloji Anabilim Dalı, Sosyal Psikoloji Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi
- YÜKSEL, İ. (2002). Sürücü Davranışlarının Stres Oluşturucu Değişkenlere Bağlı Olarak Öngörülmesi, *Erciyes Üni. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 19, Temmuz-Aralık, Ss:173-182
- <http://www.nufus.mobi/dunya/nufus/kentlesme>, (Erişim, Ağustos 2018)