

Sürücü Eğitmenlerinin İş Doyumu, İş Stresi, Tükenmişliği ve Kazaları: Sürücü Davranışlarının Aracı Rolü

Gaye Solmazer^{1*}, Bahar Öz¹, Timo Lajunen², Türker Özkan¹

¹ Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye.

² Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Kuzey Kıbrıs Kampüsü, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti.

Öz

İşleri gereği trafik ortamlarına fazla miktarda maruz kalan sürücü eğitmenlerinin, araba kullanmak için gerekli olan bilgi ve becerileri sürücü adaylarına aktarmakla görevli oldukları için yol güvenliğinde oldukça önemli bir yere ve aktif bir role sahip oldukları söylenebilir. Bu çalışmanın amacı işteki iyilik hali göstergeleri (örn., iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik) ve kaza sayısı arasındaki ilişkide sapkın sürücü davranışlarının (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) rolünü sürücü eğitmenleri örnekleminde incelemektir. Toplamda 132 sürücü eğitmeni çalışmaya katılmıştır. Korelasyon sonuçlarına göre, kaza sayısı tüm sapkın sürücü davranışlarıyla anlamlı düzeyde ilişkilidir. Ayrıca, iş doyumunu ve iş stresi de tüm sapkın sürücü davranışlarıyla anlamlı düzeyde ilişkilidir; tükenmişlik sadece hata ve ihmal ve dikkatsizliklerle ilişkilidir. Kaza sayısı ve işteki iyilik hali göstergeleri arasındaki ilişkide sürücü davranışlarının rolünü incelemek için bir seri bootstrap analizi yapılmıştır. Bu analizlerin sonuçlarına göre; iş doyumunun kazaları sürücü hata ve ihlalleri aracılığıyla etkilediği görülmüştür. İkinci olarak, iş stresinin kazaları sürücü hata, ihlal ve ihmal ve dikkatsizlikleri aracılığıyla etkilediği görülmüştür. Son olarak, tükenmişliğin kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisinin hata ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla ortaya çıktığı bulunmuştur. İlgili alanyazın dikkate alınarak çalışmanın bulguları tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: iş doyumunu, iş stresi, tükenmişlik, sürücü eğitmenleri, sapkın sürücü davranışları, kazalar

Driving Instructors' Job Satisfaction, Work Stress, Burnout and Accidents: The Mediating Role of Driver Behaviors

Abstract

Driver instructors who are exposed to road traffic extensively due to the nature of their jobs have important role in, and contribution to road safety since they try to transfer their knowledge and skills to driver candidates. Hence, the aim of this study was to investigate whether well-being indicators at work (i.e., job satisfaction, work stress, and burnout) affect the number of accidents via driver behaviors (i.e., errors, violations, and slips and lapses) in a sample of driver instructors. A total of 132 driving instructors participated to the study. According to correlation analysis, the number of accidents was associated with all types of aberrant driver behaviors (i.e., errors, violations, and slips and lapses). Job satisfaction and work stress had also significant association with all types of aberrant behaviors; although burnout had significant association with only the errors and slips and lapses. In order to test the indirect effects of well-being indicators at work on the number of accidents via aberrant driver behaviors, a series of bootstrap analyses were conducted. According to the bootstrap results, firstly job satisfaction had significant indirect effects on the number of accidents via errors and violations. Secondly, work stress had significant indirect effects on the number of accidents via errors, violations, and slips and lapses. Finally, burnout had significant indirect effects on the number of accidents via errors and slips and lapses. Findings of this study was discussed by taking the previous studies into consideration.

Keywords: job satisfaction, work stress, burnout, driving instructors, aberrant driver behaviours, accident

* İletişim / Contact: Gaye Solmazer, Psikoloji Bölümü Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Oda No: BZ03, Çankaya, Ankara Türkiye. Eposta / Email: gayesolmazer@gmail.com

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 13.08.2017, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 11.04.2018

Alıntı / Citation: Solmazer, G., Öz, B., Lajunen, T. ve Özkan, T. (2018). Sürücü Eğitmenlerinin İş Doyumu, İş Stresi, Tükenmişliği ve Kazaları: Sürücü Davranışlarının Aracı Rolü. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 36–53.

Sürücü Eğitimlerinin İş Doyumu, İş Stresi, Tükenmişliği ve Kazaları: Sürücü Davranışlarının Aracı Rolü

Sürücü eğitimleri sürücü adaylarını güvenli ve bağımsız sürüşe uygun hale getirmekten sorumlu oldukları için yol güvenliğinde oldukça önemli aktörlerden biridir (Bartl, Gregersen ve Sanders, 2005). İşleri gereği trafiğe fazla miktarda maruz kalan sürücü eğitimleri araba kullanmakta gerekli olan bilgi ve becerileri belirli bir müfredat kapsamında sürücü adaylarına aktarmaya çalışmaktadır. Çok sınırlı sayıda kişiden oluşan sürücü eğitimleri, işi araç kullanmak olan farklı ve özel bir profesyonel sürücü grubunu oluşturmaktadır. Araç kullanmanın yanında çoğu zaman adaylara araç kullanmayı öğrettikleri düşünülecek olursa; sürücü eğitimlerinin kendi güvenliklerinin yanı sıra sürücü adaylarının ve diğer yol kullanıcılarının güvenliği üzerinde daha farklı bir rol ve etkiye sahip oldukları da görülecektir. Bu doğrultuda, Meadows ve Stradling (1998) uzun saatler boyunca birlikte çalıştıkları için sürücü eğitimlerinin sürücü adaylarının güvenliğe ilişkin tutumlarını etkilemede önemli rol oynayabileceğini ifade etmiştir (aktaran, Bartl ve ark., 2005). Ayrıca, öğrenme sürecinde, ilişkili davranışlar dikkatli bir şekilde gözlemlendiği ve sonra da taklit edildiği için (World Health Organization [WHO], 2007), sürücü adayları için genel tavır, davranışı ve tarzı model alınabilecek kişiler arasında sürücü eğitimlerinin anlamlı bir yeri vardır. Scott-Parker (2017) sürücü eğitmeni ve sürücü adayları arasındaki ilişkinin öğretmen-öğrenci ilişkisine benzer olabileceğini ifade etmiştir. Bu nedenle sürücülük bağlamında sürücü eğitimlerinin sürücü adaylarına rol model olacakları düşüncesi diğer eğitimlerin öğrencilerine model olduğunu gösteren araştırma bulgularıyla (örn., Klopfenstein, 2005) desteklenir görünmektedir. Benzer şekilde, ebeveynlerin çocuklarına sürücülük ve yol güvenliği bağlamında model olduğunu gösteren çalışmalar (Goodyear, 2014; WHO, 2007) da bu düşüncüyü desteklemektedir. Bu bilgiler ışığında, sürücü eğitimlerinin trafik ortamlarındaki diğer sürücü gruplarından ayrıştığı ve yol güvenliğine ilişkin tutum ve davranışlarının oldukça önemli olduğu görülmektedir. Ağır vasıta, dolmuş, taksi sürücüleri gibi farklı profesyonel sürücü gruplarını çeşitli özellikleri üzerinden değerlendiren ve karşılaştıran çeşitli çalışmalar yapılmış olsa da (örn., Öz, Özkan ve Lajunen, 2010); sürücü eğitimleri daha önce bu tür bir araştırma içinde yer almamış ve tek başına bir grup olarak da özellikleri, tecrübeleri açısından incelenmemiştir. Hem trafik sistemi içindeki işlevsel konumları, hem de ayrı bir profesyonel sürücü grubunu oluşturdukları gerçeği göz önüne alındığında, sürücü eğitimlerini iş ortamlarında incelemenin ilgili alanyazına anlamlı katkı sağlayacağı görülmektedir. Bu tür incelemeler, hem sürücü eğitimlerinin, hem de onların eğitiminden geçen sürücü adaylarının hem trafikte insan faktörleri (örn., sürücü davranışları) ve kaza sayısı gibi trafik güvenliği açısından kritik rol oynayan değişkenler ve çıktılar açısından, hem de bu değişkenlerin profesyonel sürücülük ile yakından ilgili temel tutum ve davranışlarla bağlantısı açısından değerlendirilmesini sağlayacaktır. Bu temele dayanarak bu çalışma sürücü eğitimlerinin işteki iyilik hali göstergeleriyle ilişkili olarak onların sapkın sürücü davranışları ve kazaları üzerine odaklanmıştır.

Profesyonel sürücülerde depresyon, iş stresi ve tükenmişliğin yaygın problemler arasında oldukları belirtilmiştir (örn., Couto ve Lawoko, 2011, Płatek ve ark., 2016, Urbańska, Żelazko, Domagalska ve Nowak, 2016). Daha önce farklı iş ortamlarında yapılmış araştırmalar işteki iyilik hali değişkenlerinin (well-being variables at work: job satisfaction, work stress, and burnout) güvenlik performansına etkisini ortaya koymuştur (örn., Barling, Kelloway ve Iverson, 2003; Fındık, 2016; Nahrgang, Morgeson ve Hofman, 2011). Ancak, şimdiye değin hiçbir araştırma bu değişkenler arasındaki ilişkiyi sürücü eğitimleri ve trafik güvenliği bağlamında çalışmamıştır. Bu araştırma sürücü eğitmeni örnekleminde, kaza sayısı ve işteki iyilik hali değişkenleri (iş doyumu, iş stresi ve tükenmişlik) arasındaki ilişkide sapkın sürücü davranışlarının rolünü inceleyerek alanyazındaki bu boşluğu doldurmayı hedeflemektedir.

1.1. Trafik Bağlamında Güvenlik: Sürücü Davranışları ve Kazalar

Sürücü davranışlarının da içinde değerlendirilebileceği sürücülükte insan faktörleri birçok kazanın nedenleri arasında yer almaktadır (Lewin, 1982). Sürücü davranışları “yıllar boyunca yerleşmiş olan sürücü alışkanlıklarını veya bireylerin araç kullanmayı seçme biçimlerini” yansıtmaktadır (Elander, West ve French, 1993, p.279).

Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell (1990) tarafından geliştirilen Sürücü Davranışları Ölçeği (SDÖ) alanyazında yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu ölçeğin geliştirildiği çalışmanın sonuçları sürücü davranışlarında 3 bileşenli yapıyı desteklemektedir: hatalar (“errors”), tehlikeli ihlaller (“dangerous violations”) ve ihmal ve dikkatsizlikler (“slips” and “lapses”). Daha sonra yapılan bazı çalışmalar da bu temel yapıyı desteklemiştir (Parker, Reason, Manstead ve Stradling 1995; Mohamed ve Lotfi, 2016). Genellikle utanç ile ilişkili olan ihmal ve dikkatsizliğin aksine (Parker ve ark., 1995; Reason ve ark., 1990), hem hataların hem de ihlallerin kazaya etki etme potansiyeli bulunmaktadır (Reason ve ark., 1990); farklılaştıkları nokta kasıtlı olarak yapılıp yapılmadıklarıdır. İhlaller kasıtlı olarak yapılır fakat bu durum hatalar için geçerli değildir (Reason ve ark., 1990).

Birçok çalışma sapkın sürücü davranışları ve kaza arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Yeni yapılan bir çalışmaya göre, beyana dayalı kazaya karışma ile tehlikeli hatalar, ihlaller ve dikkatsizlik hataları arasında anlamlı ilişki vardır (Mohamed ve Lotfi, 2016). Fakat yapılan lojistik regresyon analizine göre kazaya karışma tehlikeli hatalar ve ihlaller tarafından yordanmaktadır (Mohamed ve Lotfi, 2016). Benzer şekilde; de Winter ve Dodou (2010) tarafından yürütülen bir meta-analiz çalışmasında hem hataların hem de ihlallerin beyana dayalı kazalar ile anlamlı düzeyde ilişkili olduğu bulunmuştur. Tüm bunlar temelinde; bu çalışmada trafik bağlamında güven(siz)lik ile ilgili davranışlar sapkın sürücü davranışları; güvenlik çıktıları ise kazalar olarak belirlenmiştir ve bu temelde sürücü eğitmenlerinin işteki iyilik hali göstergelerinin sürücü davranışları aracılığıyla kazalarla ilişkisinin incelenmesi hedeflenmiştir.

1.2. İşteki İyilik Hali Değişkenleri ile Güvenlik Davranış ve Çıktıları İlişkisi

Öznel iyilik hali “insanların yaşamlarını değerlendirmelerini- hem bilişsel hem de duygusal olan değerlendirmeler-” içermektedir (Diener, 2000; s.34). Yaşamları hakkında genel bir değerlendirmeye sahip olan kişiler aynı zamanda hayatlarında önemli yere sahip olan bazı özel alanlar hakkında da değerlendirmelere sahiptir (Diener, 2000). Bu özel alanlardan en önemlilerinden birinin “iş” olduğu söylenebilir (Diener, 2000). Taris ve Schaufeli (2015) iyilik halinin iş özelinde değerlendirilebilir olduğunu ifade etmiş; Hämmig (2017)’da çalışmasında işteki iyilik halini iş stresi, iş doyumunu ve işi bırakma niyeti olarak kavramsallaştırılmıştır. Buna dayanarak bu çalışmada da işteki iyilik hali benzer bir şekilde, iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik olarak kavramsallaştırılmıştır.

İşteki iyilik halinin iş performansı ile (örn., Taris ve Schreurs, 2009) ve güvenlik performansı ile ilişkili olabileceğini gösteren bazı bulgular bulunmaktadır. Örneğin, Fredrickson ve Branigan (2005) tarafından yapılan bir çalışmada olumlu duyguların dikkatin kapsamını olumlu yönde etkilediği bulunmuştur. Başka bir deyişle, artan pozitif duygularla birlikte dikkatin kapsamı genişlemektedir. Bunu destekleyen bir şekilde, Jallais, Gabaude ve Paire-Ficout’ nin (2014) çalışması üzüntü endüklenen katılımcıların kontrol grubundakilere

kıyasla yol elementlerinin yerini temin etme görevinde daha çok hata oranına sahip olduğunu göstermiştir. Benzer şekilde; Hofmann ve Stetzer (1996) psikolojik strese benzeyen bir kavram olarak değerlendirdikleri aşırı rol yükü algısına sahip kişilerin dikkatlerini güvenlikle ilişkili olan noktalara kıyasla performans odaklı değişkenler üzerine yöneltebileceklerini tartışmışlardır. Başka bir deyişle, bu tür kişilerin performans kıyasla güvenliği daha geri planda bırakabileceğini belirtmişlerdir (Hofmann ve Stetzer, 1996). Son olarak van der Linden, Keijsers, Eling ve van Schaijk'nin (2005) çalışması, genel olarak, tükenmişlik ile engelleme hataları, performans çeşitliliği ve katılımcıların kendi beyanlarına dayalı bilişsel zorluklar arasındaki ilişkiyi desteklemiştir. Tüm bunlara dayanarak işteki iyilik hali değişkenlerinin, çalışanların güvenlik performans ve çıktılarını etkileme potansiyeline sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda bu araştırma işteki iyilik hali ile ilgili olan değişkenler (örn., iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik) ve trafik güvenliği arasındaki ilişkiyi araştırmaya odaklanmıştır. İş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik işteki iyilik halinin farklı belirleyicileri olarak değerlendirilmiş ve bu nedenle de aralarındaki ilişkiler kabul edilmekle birlikte her birinin trafik bağlamındaki etkisi ayrı ayrı incelenmiştir. Aşağıdaki bölümde her bir iyilik hali değişkeni ve güvenlik performansı arasındaki bağlantı daha detaylı bir şekilde tartışılmıştır.

1.2.1. İş Doyumu ile Güvenlik Davranış ve Çıktıları İlişkisi.

Spector (1997) iş doyumunu “insanların işlerinin farklı yönleri ve işleri hakkında nasıl hissettikleri” olarak tanımlamaktadır (s. 2). Tutumsal bir değişken olan iş doyumunun (Spector, 1997) sağlık (Faragher, Cass ve Cooper, 2005) ve iş performansı (Judge, Thoresen, Bono ve Patton, 2001) gibi birçok değişkeni etkilediği bulunmuştur. Bazı çalışmalar iş doyumunu ve iş yerindeki güvensiz davranışlar arasındaki ilişkiye ampirik destek sağlamıştır. Örneğin; Probst ve Brubaker (2001) tarafından yürütülen bir çalışma güvenlik motivasyonu ve bilgisinin iş doyumunu ile ilişkili olduğunu boylamsal olarak ortaya çıkarmıştır. Barling ve ark. (2003) tarafından yürütülen çalışma da iş doyumunu ve iş yeri yaralanmaları arasındaki olumsuz yönlü ilişkiyi desteklemiştir. Benzer şekilde, Clarke (2010) tarafından yürütülen meta-analiz çalışması da iş doyumunu, güvenlik davranışları ve kazalar arasındaki ilişkilere destek sağlamıştır. Özetle, iş doyumunun iş yerindeki güvenlik performansı ile ilişkili olduğu görülmektedir. Tüm bunlar temelinde, iş doyumunun iş güvenliğinin yanı sıra trafik bağlamında da güvenliği etkileyeceği düşünülmektedir.

Alanyazında iş doyumunu değişkenin sürücü davranışları üzerindeki etkisini inceleyen çalışmalar oldukça azdır. Motosiklet sürücüleriyle yapılan bir araştırma (Ho, Leono, Suhartono ve Reynaldo, 2015) iş doyumunu ve sürücü davranışları arasında negatif yönlü bir ilişki bulmuş olsa da yapılan başka bir çalışmada işe giderken araç kullanan kişilerin iş doyumunu seviyesinin onların sürücü davranışlarını (hız, dikkatsizlik, kural ihlali ve yorgunken araç sürme) olumlu yönde etkileyebileceği gösterilmiştir (Ho ve Widaningrum, 2016). Ancak sürücü eğitmenlerinin iş doyumunun sürücü davranışları ve kaza üzerindeki etkisine odaklanmış bir araştırma bulunmamaktadır. Yukarıda bahsi geçen çalışmaların sonuçları ışığında, bu çalışmada ilk defa işteki iyilik hali göstergelerinden biri olarak kavramsallaştırılan iş doyumunun trafik güvenliği ile ilgili araştırma değişkenleri (sapkın sürücü davranışları ve kazalar) ile ilişkisinin sürücü eğitmenleri grubunda incelenmesi amaçlanmaktadır. İş doyumunu seviyeleri farklılaşan sürücü

eğitmenlerinin sapkın sürücü davranışları (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) sergileme ve böylece de kazaya karışma durumlarının farklılaşacağı beklenmektedir.

1.2.2. İş Stresi ile Güvenlik Davranış ve Çıktıları İlişkisi.

İş stresi “stres kaynaklarının, algılanan stresin, kısa vadeli yanıtların ve değiştirici faktörlerin hepsinin birbirlerini ve uzun vadeli sağlık sonuçlarını etkilediği karmaşık ve dinamik bir süreç” olarak tanımlanabilir (Israel, Baker, Goldenhar, Heaney ve Schurman, 1996, s.262). Dünya Sağlık Örgütü’ne göre ise çalışanların yetkinlikleriyle uyuşmayan iş kaynaklı faktörlere karşılık ortaya çıkan bir durumdur (Leka, Griffiths ve Cox, 2013). Bu durum, çalışanların başa çıkma becerilerini de olumsuz yönde etkilemektedir (Leka ve ark., 2013). İş stresinin iş performansı (Li ve ark., 2017) ve ayrılma niyeti (Kim ve Kao, 2014) gibi önemli organizasyonel değişkenlerle ilişkili olduğu ortaya konmuştur. İlâveten, iş stresinin güvensiz davranışlar ve kaza oranları ile ilişkili olabileceği ve böylece kurumları olumsuz yönde etkileyebileceği ifade edilmiştir (Leka ve ark., 2013). Alanyazın iş stresi ve güvenlikle ilgili davranışlar arasındaki bağı desteklemektedir. Örneğin; çalışanların psikolojik stresinin yaralanmalar ve kaza oranları ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Siu, Phillips ve Leung, 2004). Bu nedenle, iş stresinin iş güvenliğinin yanı sıra trafik bağlamında da güvenliği etkileyeceği düşünülmektedir.

İş stresi ve sürücü davranışları arasındaki ilişki profesyonel sürücülerle yapılan çalışmalarda incelenmiştir. Örneğin, Fındık (2016) iş stresinin sapkın sürücü davranışlarıyla (sıradan ihlaller hariç) anlamlı düzeyde ilişkili olduğunu ortaya koymuştur. Benzer şekilde, Rowden, Matthews, Watson ve Biggs (2011) yılında yürüttüğü çalışmasında iş kaynaklı stres ile hata ve ihlaller arasındaki pozitif korelasyonu raporlamıştır. Rowden ve ark. (2011) tarafından yürütülen bu çalışma aynı zamanda iş kaynaklı stres ile sürücü stres hassasiyeti faktörlerinden bazılarının (agresyon ve hoşlanmama) ilişkili olduğunu ortaya koymuştur. Sürücü stres hassasiyeti faktörlerinin (agresyon, hoşlanmama, güven ve uyanıklık) farklı sapkın sürücü davranışlarıyla ilişkili olduğu saptanmıştır (Kontogiannis, 2006). Sürücü stres hassasiyeti faktörlerinden agresyonun kazaya karışmayı ihlaller aracılığıyla dolaylı olarak etkilediği de bulunmuştur (Kontogiannis, 2006). Profesyonel sürücü örneğinde işteki stresle ilişkili faktörler (iş gerilimi, sosyal destek ve çaba ödül dengesizliği, iş gerilimi ve sosyal desteğin etkileri dolaylı) ile sapkın/riskli sürücü davranışları arasındaki ilişki de desteklenmiştir (Usechea, Ortiz ve Cendalesc, 2017). Tüm bu çalışmalar profesyonel sürücülerde iş stresinin sürücü davranışlarına etkisini özetlemektedir; ancak sürücü eğitmenleri örneğinde bu ilişki daha önce hiç ele alınmamıştır. Profesyonel sürücülerle yapılan çalışmalar temelinde, bu çalışmada sürücü eğitmenlerinin işteki iyilik hali göstergelerinden biri olan iş stresinin trafik bağlamındaki güvenlikle ilgili davranış ve çıktılarla ilişkisinin incelenmesi hedeflenmektedir. İş stresi seviyeleri farklılaşan sürücü eğitmenlerinin sapkın sürücü davranışları (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) sergileme ve böylece de kazaya karışma durumlarının farklılaşacağı beklenmektedir.

1.2.3. Tükenmişlik ile Güvenlik Davranış ve Çıktıları İlişkisi.

Maslach, Schaufeli ve Leiter’e (2001) göre tükenmişlik, işteki farklı stres kaynaklarına maruz kalma sonucu oluşan ve üç ana unsur ile (artmış duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve azalmış kişisel başarı hissi) karakterize edilen psikolojik bir sendromdur. Tükenmişliğin veya

alt boyutlarından bazılarının iş performansı (Taris, 2006), ayrılma niyeti (Harrington, Bean, Pintello ve Mathews, 2005) ve devamlılık (Ahola ve ark., 2008) gibi değişkenleri etkilediği bulunmuştur. Tükenmişlik sendromu azalmış zihinsel ve fiziksel enerjiyle karakterize olduğundan, bu durumdan yakınan çalışanların güvenli davranışlarda bulunabilmek için gerekli çabayı sergilemeyebilecekleri söylenebilmektedir (Nahrgang ve ark., 2011). Meta-analitik bir çalışmanın sonuçları tükenmişlik sendromu ve olumsuz güvenlik çıktıları (güvensiz davranışlar hariç kazalar ve yaralanmalar ve kötü olaylar) arasındaki olumlu yönlü ilişkiyi desteklemektedir (Nahrgang ve ark., 2011). Bunlara dayanarak, iş yerindeki güvenlik performansına etkisi açık bir şekilde görünen tükenmişliğin trafik bağlamındaki güvenlik performansını da etkileyeceği beklenmektedir.

Tükenmişlik ve sürücü davranışları arasındaki ilişki de profesyonel sürücülerle yapılan çalışmalarda incelenmiştir. İlk olarak, Kotzé ve Steyn (2013) tarafından yürütülen ve iş yeri güvenliğindeki bazı psikolojik değişkenlerin etkisini araştıran çalışmada, kazaya karışması kendi hatası olan çalışanların tükenmişlik değişkeninin alt ölçeklerinden biri olan kinizm puanlarının kendi hatası olmayan çalışanlardan anlamlı düzeyde daha yüksek olduğu bulunmuştur. Chen ve Kao (2013) tarafından yürütülen otobüs sürücülerıyla yapılan çalışma tükenmişlik sendromu ve sapkın sürücü davranışları arasındaki ilişkiyi desteklemiştir. Benzer şekilde; profesyonel sürücüler ile yapılan başka bir çalışmada ise, tükenmişlik seviyesi arttıkça sapkın sürücü davranışlarının (saldırgan ihlaller hariç) da arttığı bulunmuştur (Fındık, 2016). Hem iş yerindeki güvenlik performansına hem de profesyonel sürücülerle yapılan çalışmalarda sürücü davranışlarına etkisi belirgin bir şekilde görünen tükenmişliğin özel bir profesyonel sürücü grubu olan sürücü eğitmenleri için de güvenlikle ilgili davranış ve çıktılarla ilişkili olacağını beklemek olası görünmektedir. Başka bir deyişle tükenmişlik seviyeleri farklılaşan sürücü eğitmenlerinin sapkın sürücü davranışları (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) sergileme ve böylece de kazaya karışma durumlarının farklılaşacağı düşünülmektedir.

Alanyazındaki çalışmalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, işteki iyilik hali seviyeleri farklılaşan; başka bir deyişle iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik değişkenlerinde farklı değerlere sahip olan sürücü eğitmenlerinin sapkın sürücü davranışları (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) sergileme ve böylece de kazaya karışma durumlarının farklılaşacağı beklenmektedir. Bu temelde, bu çalışmada iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik olarak kavramsallaştırılan işteki iyilik hali değişkenlerinin trafik bağlamındaki güvenliğe etkileri sürücü eğitmenleri örnekleminde araştırılmaktadır.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar ve İşlem

Bu araştırmanın verisi Ankara’da toplanmıştır. Veri toplanmaya başlamadan önce, internet aracılığıyla Ankara’da yer alan sürücü kursları, bu kursların iletişim bilgileri ve şehirdeki konumları listelenmiştir. Katılımcıların sosyal ve ekonomik seviyelerinde çeşitlilik yakalamak adına Ankara’nın farklı bölgelerindeki sürücü kurslarıyla iletişim kurulmuştur. Yöneticisi tarafından araştırmaya katılımın onaylandığı sürücü kurslarındaki sürücü eğitmenleri ile iletişime geçilmiş ve araştırmaya katılıp katılmayacakları sorulmuştur. Bu araştırmaya farklı sürücü kurslarında çalışan 24-63 yaş aralığındaki 132 sürücü eğitmeni katılmıştır.

Katılımcıların %18.2'ü ($N = 24$) kadın ($Yaşort = 40.23$, $Yaşss = 7.30$), % 81.8'si ($N = 108$) erkektir ($Yaşort = 44.75$, $Yaşss = 10.02$); yaş ortalaması ise 43.98'dir ($SS = 9.73$).

2.2. Veri Toplama Araçları

2.2.1. Sürücü Davranışları Ölçeği (SDÖ).

Çalışmada, sapkın sürücü davranışlarını ölçmek amacıyla 3 faktöre sahip SDÖ (Parker, McDonald, Rabbitt ve Sutcliffe, 2000) kullanılmıştır. Bu ölçeğin Türkçe çevirisinin geçerlilik çalışması Sümer ve Özkan (2002) tarafından yapılmıştır. Hatalar (örn., “Anayoldan bir sokağa dönerken karşıdan karşıya geçen yayaları fark edememek”), ihlaller (örn., “Şehir içi yollarda hız sınırını aşmak”) ve ihmal ve dikkatsizlikler (örn., “Trafik işaretlerini yanlış anlamak ve kavşakta yanlış yöne dönmek”) sırasıyla 8, 12 ve 8 madde ile ölçülmüştür. Katılımcılar, 6'lı Likert tipi ölçekte (1 = hiçbir zaman, 6 = her zaman) her bir maddeyi cevaplamışlardır. Cronbach alfa iç tutarlılık katsayıları hata, ihlal ve ihmal ve dikkatsizlik faktörleri için sırasıyla .70, .83 ve .75 olarak bulunmuştur.

2.2.2. İş Doymu Ölçümü.

Sürücü öğretmenlerinin iş doymu seviyesini ölçmek için makalenin yazarları tarafından hazırlanan 2 madde (“Lütfen işinizin MALİ yönünü düşündüğünüzde ne kadar memnun olduğunuzu belirtiniz” ve “Lütfen işinizin MADDİ OLMAYAN yönlerini düşündüğünüzde ne kadar memnun olduğunuzu belirtiniz”) kullanılmıştır. Katılımcılardan bu maddeleri 5'li Likert tipi bir ölçek (1= hiç memnun değil; 5 = tamamen memnun) üzerinde değerlendirmeleri istenmiştir.

2.2.3. Bergen Tükenmişlik Göstergesi-15.

Sürücü öğretmenlerinin tükenmişlik seviyesini ölçmek için Bergen Tükenmişlik Göstergesi-15 (BTG-15 - Näätänen, Aro, Matthiesen ve Salmela-Aro, 2003) kullanılmıştır. Katılımcılardan ölçeğin 15 maddesini (örn., “İşten boğulduğumu hissediyorum.”) 6'li Likert tipi bir ölçek (1= kesinlikle katılmıyorum, 6= kesinlikle katılıyorum) üzerinde değerlendirmeleri istenmiştir. Bu çalışmada BTG-15'in Cronbach alfa iç tutarlılık katsayısı .92 olarak bulunmuştur.

2.2.4. İş Stresi Ölçümü.

Sürücü öğretmenlerinin iş stresi seviyesini ölçmek için Elo, Leppänen, Lindström ve Ropponen (1992) tarafından kullanılan bir madde (“Stres kişinin kendisini iş ile ilgili konulardan dolayı gergin, rahatsız, öfkeli ve kaygılı hissetme veya rahatsız edici/araya giren düşüncelerden dolayı uykuya dalma zorluğu çekme durumudur. Bu tanıma göre kendinizi şu anda stresli hissediyor musunuz?”) kullanılmıştır. Katılımcılardan bu maddeyi 5'li Likert tipi bir ölçek (1= hiç, 5= çok fazla) üzerinde yanıtlamaları istenmiştir.

2.2.5. Kaza Sayısı Ölçümü.

Katılımcıların dahil olduğu kaza sayısını ölçmek için 2 soru kullanılmıştır. İlk soru “Son üç yılda kaç kez araç kullanırken aktif olarak (sizin bir araca, bir yayaya veya herhangi bir nesneye çarptığınız durumlar) kaza yaptınız?”; ikinci soru ise “Son üç yılda kaç kez araç kullanırken

pasif olarak (bir aracın ya da bir yayanın size çarptığı durumlar) kaza geçirdiniz?” şeklinde sorulmuştur.

2.2.6. Demografik Bilgi Formu.

Katılımcılara yaşları ve cinsiyetleri sorulmuştur.

2.3. Analiz

Kaza sayısı, işteki iyilik hali değişkenleri (iş doyumu, iş stresi ve tükenmişlik) ve sürücü davranışları arasındaki ilişkileri incelemek amacıyla analizlerden önce temel araştırma değişkenlerinden sürücü davranışları ve tükenmişlik ölçümleri için ortalama alınarak alt ölçekler oluşturulmuştur. İş doyumu (maddi ve maddi olmayan) ölçümü için kullanılan maddelerin ortalaması alınmış ve tek bir iş doyumu değeri oluşturulmuştur. Kaza (aktif ve pasif) ölçümü için ise aktif ve pasif kaza sayıları toplanarak tek bir kaza değeri oluşturulmuştur. İş stresi tek maddeyle ölçüldüğü için bu değişken analizlere ilgili maddenin kullanımıyla dahil edilmiştir. Daha sonra iki değişkenli korelasyon analizi yürütülmüştür. Kaza sayısı ve işteki iyilik hali değişkenleri arasındaki ilişkide sürücü davranışlarının aracı rolünü incelemek amacıyla dolaylı etki makrosu (Preacher ve Hayes, 2008) aracılığıyla 5000 örnekleme dayanan güven aralığı veren bootstrap yönteminden yararlanılmıştır. Sürücü davranışlarının potansiyel farklı etkilerini gösterebilmek amacıyla her bir sürücü davranışı birbirinden bağımsız şekilde ele alınmıştır. Başka bir deyişle, işteki iyilik hali göstergeleri ve trafik kaza sayısı ilişkilerinde her bir sürücü davranışının (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) rolü ayrı ayrı incelenmiştir.

3. Bulgular

3.1. Çalışma Değişkenleri Arasındaki İlişkiler

Çalışma değişkenlerinin tanımlayıcı istatistikleri ve bu değişkenler arasındaki ilişkilerin korelasyon katsayıları Tablo 1’de gösterilmiştir. Yaş, iş doyumu, iş stresi ve ihlaller ile anlamlı düzeyde ilişkilidir. Kaza sayısı, iş doyumu ve iş stresi tüm sürücü davranışlarıyla (hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler) anlamlı düzeyde ilişkilidir. Tükenmişlik ise hatalar ve ihmal ve dikkatsizlikler ile anlamlı düzeyde ilişkilidir; ihlaller ile anlamlı bir ilişkisi yoktur.

Tablo 1. Tanımlayıcı istatistik ve iki değişkenli korelasyonlar

	ORT	SS	1	2	3	4	5	6	7
1. Yaş	43.977	9.734	-						
2. İş Doyumu	3.032	.686	.197*	-					
3. İş Stresi	2.000	.745	-.199*	-.270**	-				
4. Tükenmişlik	2.761	.952	-.089	-.217*	.408**	-			
5. Hatalar	1.290	.390	-.168	-.345**	.246**	.230**	-		
6. İhlaller	1.480	.479	-.307**	-.256**	.203*	.153	.618**	-	
7. İvD	1.363	.379	-.157	-.239**	.243**	.241**	.724**	.675**	-
8. Kazalar	1.143	1.742	-.138	-.123	.060	.135	.222*	.380**	.338**

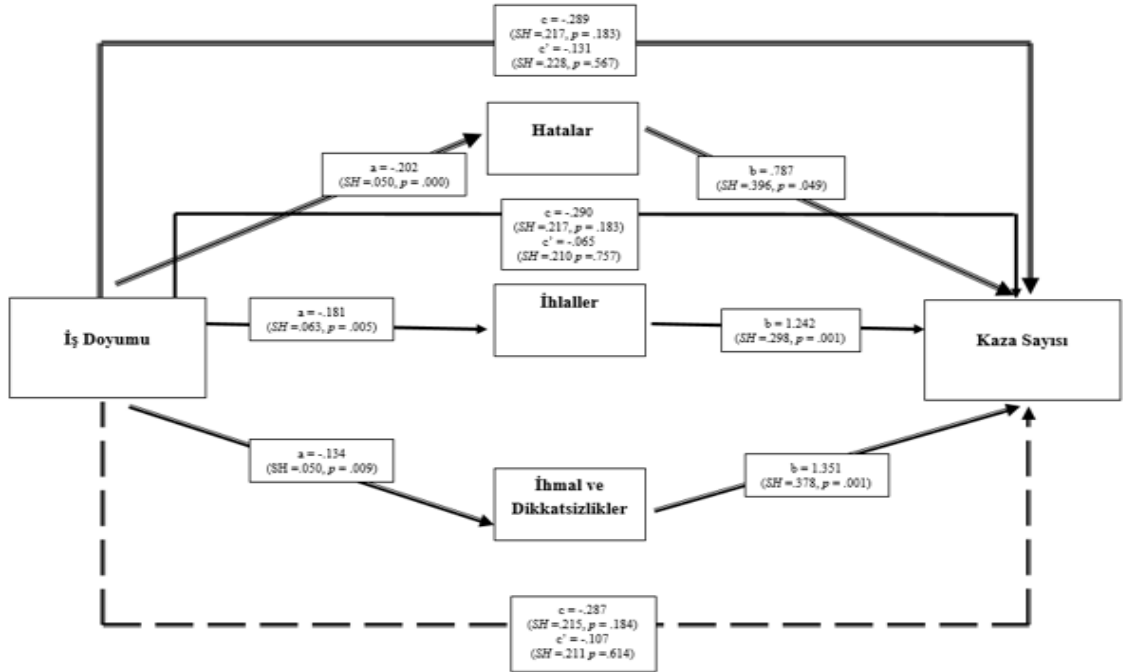
Not. ORT = Ortalama; SS = Standart Sapma; İvD = İhmal ve dikkatsizlikler; * $p < .05$; ** $p < .01$.

3.2. İşteki İyilik Hali Değişkenleri ve Kaza Sayısı Arasındaki İlişkide Sürücü Davranışlarının Rolü

3.2.1. İş Doymu, Sürücü Davranışları ve Kaza Sayısı.

İş doymu, sürücü hataları ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü incelemek için yapılan analiz ($N = 117$) sonuçlarına göre; Şekil 1’de görüldüğü gibi hatalar ile kaza sayısı ($B = .787$, $SH = .396$, $p = .049$) ve iş doymu ($B = -.202$, $SH = .050$, $p = .000$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş doymu değişkeninin hatalar aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = $-.159$, %95 GA = $-.359$, $-.033$).

İş doymu, ihlaller ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü incelemek için yapılan analiz ($N = 117$) sonuçlarına göre; Şekil 1’de görüldüğü gibi, ihlaller ile kaza sayısı ($B = 1.242$, $SH = .298$, $p = .001$) ve iş doymu ($B = -.181$, $SH = .063$, $p = .005$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş doymu değişkeninin ihlaller aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = $-.225$, %95 GA = $-.499$, $-.042$).



Şekil 1. İş doymu- kaza sayısı ilişkisinde sürücü davranışlarının aracı rolü. Tüm katsayılar standardize olmamış değerlerdir. Her bir sürücü davranışı için ayrı ayrı dolaylı etki analizi yapılmıştır ve şekilde görülen değerler bu analizlere dayanmaktadır. Kesik çizgiler ise anlamlı olmayan ilişkileri yansıtmaktadır (c ve c' değerlerinin verildiği kısımdaki kesiklik anlamlı olmayan dolaylı etkiye karşılık gelmektedir.)

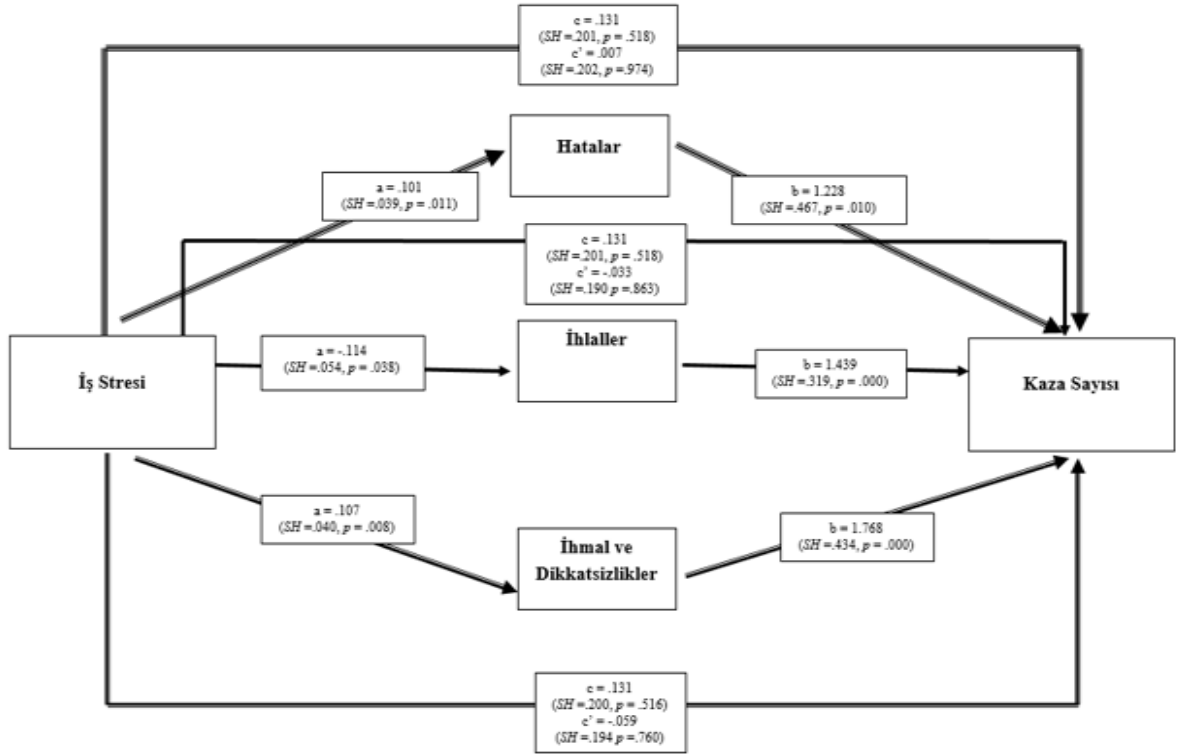
İş doymu, ihmal ve dikkatsizlikler ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü incelemek için yapılan analiz ($N = 118$) sonuçlarına göre; Şekil 1’de görüldüğü gibi, ihmal ve dikkatsizlikler ile kaza sayısı ($B = 1.351$, $SH = .378$, $p = .001$) ve iş doymu ($B = -.134$, $SH = .050$, $p = .009$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş doymu değişkeninin ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlı değildir.

Sonuç olarak; iş doyumunun kazalar üzerindeki dolaylı etkisinin sadece hatalar ve ihlaller aracılığıyla olduğu bulunmuştur.

3.2.2. İş Stresi, Sürücü Davranışları ve Kaza Sayısı.

İş stresi, sürücü hataları ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü incelemek için yapılan analiz ($N = 119$) sonuçlarına göre; Şekil 2’de görüldüğü gibi, hatalar ile kaza sayısı ($B = 1.228$, $SH = .467$, $p = .010$) ve iş stresi ($B = .101$, $SH = .039$, $p = .011$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş stresi değişkeninin hatalar aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = .124, %95 GA = .019, .290).

İş stresi, ihlaller ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü inceleyen analizin ($N = 119$) sonuçlarına göre; Şekil 2’de görüldüğü gibi, ihlaller ile kaza sayısı ($B = 1.439$, $SH = .319$, $p = .000$) ve iş stresi ($B = .114$, $SH = .054$, $p = .038$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş stresi değişkeninin ihlaller aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = .163, %95 GA = .042, .362).



Şekil 2. İş stresi- kaza sayısı ilişkisinde sürücü davranışlarının aracı rolü. Tüm katsayılar standardize olmamış değerlerdir. Her bir sürücü davranışı için ayrı ayrı dolaylı etki analizi yapılmıştır ve şekilde görülen değerler bu analizlere dayanmaktadır. Kesik çizgiler ise anlamlı olmayan ilişkileri yansıtmaktadır (c ve c' değerlerinin verildiği kısımdaki kesiklik anlamlı olmayan dolaylı etkiye karşılık gelmektedir.)

İş stresi, ihmal ve dikkatsizlikler ve kaza sayısı arasında ilişkiyi inceleyen analiz ($N = 120$) sonuçlarına göre; Şekil 2’de görüldüğü gibi, ihmal ve dikkatsizlikler ile kaza sayısı ($B = 1.768$, $SH = .434$, $p = .000$) ve iş stresi ($B = .107$, $SH = .040$, $p = .008$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. İş stresi değişkeninin ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = .190, 95% GA = .064, .384).

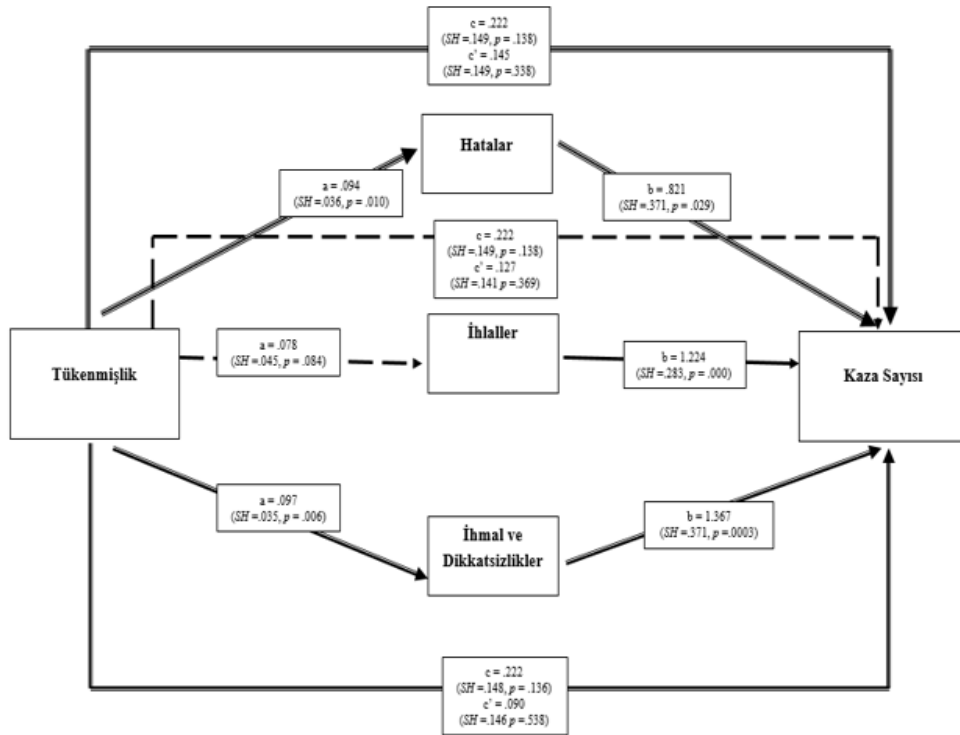
Sonuç olarak iş stresinin; kazaları sürücü hataları, ihlalleri ve ihmal ve dikkatsizlikleri aracılıyla etkilediği görülmüştür.

3.3.3. Tükenmişlik, Sürücü Davranışları ve Kaza Sayısı.

Tükenmişlik, sürücü hataları ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü incelemek için yapılan analiz ($N=123$) sonuçlarına göre; Şekil 3’de görüldüğü gibi, hatalar ile kaza sayısı ($B = .821$, $SH = .371$, $p = .029$) ve tükenmişlik ($B = .094$, $SH = .036$, $p = .010$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. Tükenmişlik değişkeninin hatalar aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = .077, % 95 GA = .018, .186).

Tükenmişlik, ihlaller ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü keşfetmek için yapılan analiz ($N=123$) sonuçlarına göre; Şekil 3’de görüldüğü gibi, sadece ihlaller ile kaza sayısı anlamlı düzeyde ilişkilidir ($B = 1.224$, $SH = .283$, $p = .000$). Tükenmişlik değişkeninin ihlaller aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlı değildir.

Tükenmişlik, ihmal ve dikkatsizlikler ve kaza sayısı arasında ilişki örüntüsünü inceleyen analiz ($N=124$) sonuçlarına göre; Şekil 3’de görüldüğü gibi, ihmal ve dikkatsizlikler ile kaza sayısı ($B = 1.367$, $SH = .371$, $p = .0003$) ve tükenmişlik ($B = .097$, $SH = .035$, $p = .006$) anlamlı düzeyde ilişkilidir. Tükenmişlik değişkeninin ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisi anlamlıdır (Bootstrap katsayısı = .132, % 95 GA = .042, .284).



Şekil 3. Tükenmişlik- kaza sayısı ilişkisinde sürücü davranışlarının aracı rolü. Tüm katsayılar standardize olmamış değerlerdir. Her bir sürücü davranışı için ayrı ayrı dolaylı etki analizi yapılmıştır ve şekilde görülen değerler bu analizlere dayanmaktadır. Kesik çizgiler ise anlamlı olmayan ilişkileri yansıtmaktadır (c ve c' değerlerinin verildiği kısımdaki kesiklik anlamlı olmayan dolaylı etkiye karşılık gelmektedir.)

Özetle; tükenmişliğin kaza sayısı üzerindeki dolaylı etkisinin hatalar ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla olduğu bulunmuştur.

4. Tartışma

Bu çalışmanın amacı genel olarak sürücü eğitmenleri örnekleminde işteki iyilik hali göstergelerinin (iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişlik) sapkın sürücü davranışları ve kaza sayısı üzerine etkisini incelemektir. Daha özelden ise; iş doyumunu, iş stresi ve tükenmişliğin hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla kaza sayısına ne şekilde etki edeceğini incelemektir. Sürücü eğitmenlerinin sürüşe hazırlamaktan sorumlu oldukları sürücü adayları, güvenli sürüş için yeterliliği tartışılan sürüş testlerinden geçtikten sonra trafikteki yerlerini almaktadır (Goodyear, 2014). Şu anda tüm yaş grupları temel alındığında trafik kazaları dünya genelinde en önemli ölüm sebepleri arasında bulunmaktadır (WHO, 2015). Buna dayanarak trafiği daha güvenli bir ortam haline getirmek için bazı karşı önlemlere ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Bu çalışmanın aşağıda tartışılan sonuçlarına dayanarak, başka birçok faktörle birlikte, sürücüleri güvenli sürüşe hazırlamaktan sorumlu olan sürücü eğitmenlerinin mesleki koşullarını iyileştirmenin sürücüler için daha güvenli rol modeller oluşturarak trafik güvenliğine katkıda bulunabileceği düşüncesi desteklenir görünmektedir.

Araştırma sonuçlarına bakıldığında, ilk olarak iş doyumunun kaza sayısı üzerine etkisinin hatalar ve ihlaller aracılığıyla olduğu bulunmuştur. Bu bulgu iş doyumunu ve güvensiz davranışlar arasındaki bağı destekleyen iş güvenliği çalışma bulgularıyla (örn., Barling ve ark., 2003; Clarke, 2010; Probst ve Brubaker, 2001) tutarlıdır. Ayrıca Ho ve Widaningrum (2016) tarafından yürütülen ve iş doyumunu ve sürücü davranışları arasındaki bağlantıya işaret eden çalışma sonuçlarıyla da tutarlıdır. Benzer şekilde, çalışmanın sonuçları genel iş güvenliğinde olduğu gibi trafik ortamındaki iş güvenliği açısından da iş doyumunun güvenliği etkilediğini göstermektedir. Ancak iş doyumunu ve ihmal ve dikkatsizlikler arasındaki anlamlı ilişkiye rağmen iş doyumunu ve kaza sayısı ilişkisinde ihmal ve dikkatsizliklerin aracı rolü olmadığı görülmektedir.

İkinci olarak; çalışmanın sonuçlarına göre iş stresinin kaza sayısını hatalar, ihlaller ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla etkilediği görülmüştür. Bu bulgu, profesyonel sürücü örnekleminde iş stresi ve sapkın sürücü davranışları arasındaki bağı işaret eden diğer çalışmalarla (örn., Fındık, 2016; Kontogiannis, 2006; Rowden ve ark., 2011; Usechea ve ark., 2017) paraleldir. Özetle, profesyonel sürücülerde olduğu gibi sürücü eğitmenlerinde de iş stresi ve trafik güvenliği arasında ilişki bulunmaktadır, sürücü eğitmenlerinin de bahsedilen ilişki açısından diğer profesyonel sürücü gruplarından farklılaşmadığı bulgulanmıştır.

Son olarak; tükenmişliğin kaza sayısına etkisinin hatalar ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla olduğu bulunmuştur. Bu bulgu, tükenmişlik ile hem iş yerindeki hem de trafikteki güvensiz davranışlar arasındaki bağı destekleyen çalışmaların bulgularıyla (örn., Chen ve Kao, 2013; Kotzé ve Steyn, 2013; Fındık, 2016; Nahrgang ve ark., 2011) tutarlı görünmektedir. Fakat tükenmişlik ve kaza sayısı ilişkisinde ihlallerin aracı rolü olmadığı görülmüştür. Parker ve ark. (1995) hata ve ihlallerin altında yatan mekanizmanın farklı olduğunu tartışmışlardır. Daha özelden, genellikle hataların hafıza ve bilgi işleme kaynaklı sıkıntılarla ilişkili olduğunu; ihlallerin ise motivasyon kaynaklı olduğunu tartışmışlardır (Parker ve ark., 1995). Fiziksel ve

zihinsel olarak yeterli olmayan enerjiyle ilişkili olan tükenmişliğin (Nahrgang ve ark., 2010) kasıtlı olarak yapılan davranışlar olarak kavramsallaştıran ihlalleri (Reason ve ark., 1990) etkilememesi bu bağlamda beklendiği bir durumdur. Diğer bir deyişle, tükenmiş enerjinin motivasyonel bir kaynağı olan ihlallerden ziyade hatalar ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla kaza sayısını artırması bulgusu bu davranış tipinin doğası gereği akla yatkın görünmektedir. Özetle; tükenmişliğin kaza sayısı üzerine etkisinin bilinçli yapılan ihlallerden ziyade kasıtsız davranışlar olan hatalar ve ihmal ve dikkatsizlikler aracılığıyla olduğu söylenebilir.

Bu çalışma iş doyumu, iş stresi ve tükenmişliğin etkisini bağımsız olarak ele alarak bu değişkenlerin birbirlerinden ayrı etkilerini görmeyi amaçlamıştır. Fakat bu üç değişken de işteki iyilik halini yansıtan değişkenlerdir ve önceki çalışmalar çoğunlukla aralarındaki bağı destekleyen kanıtlar sunmaktadır (örn., Griffin, Hogan, Lambert, Tucker-Gail ve Baker 2010; Lee ve Ashforth, 1996). Özellikle tanımı gereği tükenmişlik “işteki kronik kişilerarası stres kaynaklarına cevaben oluşan psikolojik bir sendrom” (Maslach ve ark., 2001; s. 399) olduğundan iş stresi ile arasındaki bağın oldukça güçlü olduğu tartışılmakta ve birçok çalışma tarafından da ortaya konmaktadır (Chung ve Wu, 2013; Couto ve Lawoko, 2011; Fındık, 2016). Bunlara dayanarak, iş doyumu, iş stresi ve tükenmişlik arasındaki ilişkileri de dahil ederek yapılan çalışmalar yararlı olabilir. Fakat daha önce vurgulandığı gibi, bu araştırmanın amacı bu üç iyilik hali göstergesinin sapkın sürücü davranışlarıyla ve böylece kaza sayısı ile olan bağımsız ilişkilerini görmek ve bu sonuçları tartışmaktır. Bu nedenle bahsedilen iyilik hali göstergelerinin aralarındaki ilişkiler analizlere dahil edilmemiştir.

Sürücü eğitmenleri sınırlı sayıda kişinin dahil olduğu bir örneklem grubu olduğu ve onlarla ilgili alanyazında yeteri kadar çalışma bulunmadığı için bu çalışma kapsamında potansiyel ilişkiler şekillendirilirken bazı açılardan sürücü eğitmenlerine benzer şekilde işlerini trafik ortamında icra eden profesyonel sürücülere yönelik çalışmalardan yararlanılmıştır. Fakat, sürücü eğitmenliğinin diğer profesyonel sürücü gruplarından çalışma şekli ve zamanı gibi bir çok farklılığın olduğu tartışılabilir. Her ne kadar sürücü eğitmenleri için elde edilmiş olan bu çalışma bulgularının, genel olarak başka farklı profesyonel sürücü grupları için ilgili değişkenler üzerinde elde edilmiş önceki sonuçlarla benzer örüntüde olduğu görülse de; sürücü eğitmenlerinin diğer sürücü grupları ile farklarının hangi yol güvenliği değişkenleri ile ilişkili olabileceğinden bahsedilmemiştir. Bu farklılıkların araştırılması sonraki çalışmaların konusu olabilir.

Çalışmada yapılan her analizde kullanılan kişi sayısı değişmesine rağmen örneklem 132 kişiden oluşmaktadır. Bu sayı az gibi gözükse de örneklem çok özel ve sınırlı bir grup olan sürücü eğitmenlerinden oluştuğu için oldukça değerli görünmektedir. Ayrıca, çalışma kapsamında iş stresinin tek madde ve iş doyumunun iki madde ile ölçülmüş olması bu çalışmanın kısıtlılıklarından bir diğeridir. Ana değişken olarak kullanılan değişkenlerin daha kapsamlı ölçüm araçlarıyla ölçülmesi çalışmanın sonuçlarının ve bu sonuçların yorumlarının daha kapsamlı olmasını sağlayabilir.

Sonuç olarak, çeşitli sınırlılıklarına rağmen bu çalışma, sürücü eğitmenlerinin iş doyumu, iş stresi ve tükenmişlik gibi işteki iyilik hali göstergelerinin onların sürücü davranışlarını ve böylece kaza sayılarını etkilediğini ortaya koymuştur. Sürücü eğitmenleri sürücü adaylarını bağımsız ve güvenli sürüş için uygun hale getirmeye çalışırken (Bartl ve ark., 2005) onlara hem

tıpkı genel olarak eğitimcilerin öğrencilerine olduğu gibi (Klopfenstein, 2005) rol model olabilmekte hem de onlara genel sürüş tarzlarına yönelik geribildirim verebilmektedirler. Bu süreçte onların kendi sürücü davranışlarının sürücü adaylarını etkilemesini beklemek oldukça olasıdır. Bu meslek grubuna mensup kişilerin meslekleri gereği yaşadıkları sıkıntıların onların sürücü davranışlarını etkilediğini ortaya koyması açısından araştırma oldukça değerli görünmektedir. Tüm bunlara dayanarak, sürücü eğitimcilerinin işteki iyilik hallerini olumlu şekilde etkileyebilecek önlemler almanın oldukça önemli olduğu söylenebilir.

Yazar Notları:

Bu çalışmada kullanılan veriler Avrupa Birliği tarafından desteklenen daha büyük ölçekli bir projeden elde edilmiştir (Hayat Boyu Öğrenme - Leonardo da Vinci Programı Proje kodu: LLP-LdV-TOI-2007-008 -“Sürücü Eğitimcilerinin Sürekli Eğitimi ve Hayat Boyu Öğrenmeleri Yoluyla Türkiye’de Daha Güvenli Karayolu Trafikğine Doğru”). Ayrıca bu çalışmanın bulguları İtalya’nın Milano şehrinde düzenlenen 14. Avrupa Psikoloji Kongresinde sözel olarak sunulmuştur.

Kaynakça

- Ahola, K., Kivimäki, M., Honkonen, T., Virtanen, M., Koskinen, S., Vahtera, J. ve Lönnqvist, J. (2008). Occupational burnout and medically certified sickness absence: a population-based study of Finnish employees. *Journal of Psychosomatic Research*, 64(2), 185–193.
- Barling, J., Kelloway, E. K. ve Iverson, R. D. (2003). High-quality work, job satisfaction, and occupational injuries. *Journal of Applied Psychology*, 88(2), 276.
- Bartl, G., Gregersen, N. P. ve Sanders, N. (2005). *EU MERIT Project: Minimum Requirements for Driving Instructor Training (Final Report)*. Vienna: Institut Gute Fahrt.
http://www.cieca.eu/sites/default/files/documents/projects_and_studies/1MERITFinalReportEn.pdf
- Chen, C. F. ve Kao, Y.L. (2013). The connection between the hassles-burnout relationship, as moderated by coping, and aberrant behaviors and health problems among bus drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 53, 105–111.
- Chung, Y. S. ve Wu, H.-L. (2013). Effect of burnout on accident involvement in occupational drivers. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2388, 1–9.
- Clarke, S. (2010). An integrative model of safety climate: Linking psychological climate and work attitudes to individual safety outcomes using meta-analysis. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 83(3), 553–578.
- Couto, M. T. ve Lawoko, S. (2011). Burnout, workplace violence and social support among drivers and conductors in the road passenger transport sector in Maputo City, Mozambique. *Journal of Occupational Health*, 53, 214–221.
- de Winter, J. C. F. ve Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*, 41, 463–470.
- Diener, E. (2000). Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 55(1), 34.
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279–294.
- Elo, A. L., Leppänen, A., Lindström, K. ve Ropponen, T. (1992). *OSQ, Occupational Stress Questionnaire – User's instructions*. Helsinki: Finnish Institute of Occupational Health.
- Faragher, E. B., Cass, M. ve Cooper, C. L. (2005). The relationship between job satisfaction and health: a meta-analysis. *Occupational and Environmental Medicine*, 62(2), 105–112.
- Fındık, G. (2016). *Job stress, burnout, and aberrant driving among professional drivers of old age* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Fredrickson, B. L. ve Branigan, C. (2005). Positive emotions broaden the scope of attention and thought-action repertoires. *Cognition and Emotion*, 19(3), 313–332.

- Goodyear (2014). *Driving safety first. Improving road safety for novice drivers*.
https://www.goodyear.eu/home_en/images/goodyear_road_safety_whitepaper_2014_tcm2093-164518.pdf
- Griffin, M. L., Hogan, N. L., Lambert, E. G., Tucker-Gail, K. A. ve Baker, D. N. (2010). Job involvement, job stress, job satisfaction, and organizational commitment and the burnout of correctional staff. *Criminal Justice and Behavior*, 37(2), 239–255.
- Harrington, D., Bean, N., Pintello, D. ve Mathews, D. (2005). Job satisfaction and burnout: Predictors of intentions to leave a job in a military setting. *Administration in Social Work*, 25(3), 1–16.
- Ho, H.C., Leono, D., Suhartono, I. S. ve Reynaldo, M. (2015, Mart). *Pursuing the quality of driving through an understanding of job security, job satisfaction, and perceived safety as antecedents of motorcycling behavior in Jakarta, Indonesia*. Proceedings of the 2015 International Conference on Industrial Engineering and Operations Management, Dubai, United Arab Emirates (UAE).
- Ho, H. C. ve Widaningrum, D. L. (2016, Mart). *Car drivers with higher perceived safety tend to drive their vehicles with higher risk, a unique phenomenon on the roads in Jakarta, Indonesia*. Proceedings of the 2016 International Conference on Industrial Engineering and Operations Management, Kuala Lumpur, Malaysia.
- Hofmann, D. A. ve Stetzer, A. (1996). A cross-level investigation of factors influencing unsafe behaviors and accidents. *Personnel Psychology*, 49(2), 307–339.
- Hämmig, O. (2017). Health and well-being at work: The key role of supervisor support. *SSM-Population Health*, 3, 393–402.
- Israel, B. A., Baker, E. A., Goldenhar, L. M. ve Heaney, C. A. (1996). Occupational stress, safety, and health: conceptual framework and principles for effective prevention interventions. *Journal of Occupational Health Psychology*, 1(3), 261.
- Jallais, C., Gabaude, L. ve Paire-Ficout, L. (2014). When emotions disturb the localization of road elements: Effect of anger and sadness. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 23, 125–132.
- Judge, T. A., Thoresen, C. J., Bono, J. E. ve Patton, G. K. (2001). The job satisfaction–job performance relationship: A qualitative and quantitative review. *Psychological Bulletin*, 127(3), 376–407.
- Kim, H. ve Kao, D. (2014). A meta-analysis of turnover intention predictors among US child welfare workers. *Children and Youth Services Review*, 47, 214–223.
- Klopfenstein, K. (2005). Beyond test scores: The impact of black teacher role models on rigorous math taking. *Contemporary Economic Policy*, 23(3), 416–428.
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 38(5), 913–924.
- Kotzé, M. ve Steyn, L. (2013). The role of psychological factors in workplace safety. *Ergonomics*, 56(12), 1928–1939.
- Lee, R. T. ve Ashforth, B. E. (1996). A meta-analytic examination of the correlates of the three dimensions of job burnout. *Journal of Applied Psychology*, 81, 123–133.

- Leka, S., Griffiths, A. ve Cox, T. (2013). *Protecting workers' health series No. 3: Work organization and stress* [Broşür]. Geneva: World Health Organization.
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25(10), 917–924.
- Li, L., Ai, H., Gao, L., Zhou, H., Liu, X., Zhang, Z., ... ve Fan, L. (2017). Moderating effects of coping on work stress and job performance for nurses in tertiary hospitals: a cross-sectional survey in China. *BMC Health Services Research*, 17(1), 401.
- Maslach, C., Schaufeli, W. B. ve Leiter, M. P. (2001). Job burnout. *Annual Review of Psychology*, 52(1), 397–422.
- Mohamed, D. ve Lotfi, B. (2016). Dimensions of aberrant driving behaviours in Tunisia: identifying the relation between Driver Behaviour Questionnaire results and accident data. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 23(4), 337–345.
- Nahrgang, J. D., Morgeson, F. P. ve Hofmann, D. A. (2011). Safety at work: A meta-analytic investigation of the link between job demands, job resources, burnout, engagement, and safety outcomes. *Journal of Applied Psychology*, 96(1), 71–94.
- Näätänen, P., Aro, A., Matthiesen, S. B. ve Salmela-Aro, K. (2003). *Bergen Burnout Indicator 15*. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Öz, B., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2010). Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1), 32–40.
- Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P. ve Sutcliffe, P. (2000). Elderly drivers and their accidents: the Aging Driver Questionnaire. *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 751–759.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. ve Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036–1048.
- Platek, A. E., Szymański, F. M., Filipiak, K. J., Ozierański, K., Kotkowski, M., ... Opolski, G. (2016). Prevalence of depressive disorders in professional drivers – epidemiologic subanalysis of the RACER study. *Psychiatria Polska*, 50(4), 859–871.
- Preacher, K. J. ve Hayes, A. F. (2008). Asymptotic and resampling strategies for assessing and comparing indirect effects in multiple mediator models. *Behavior Research Methods*, 40, 879–891.
- Probst, T. M. ve Brubaker, T. L. (2001). The effects of job insecurity on employee safety outcomes: cross-sectional and longitudinal explorations. *Journal of Occupational Health Psychology*, 6(2), 139.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction?. *Ergonomics*, 33, 1315–1332.
- Rowden, P., Matthews, G., Watson, B. ve Biggs, H. (2011). The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1332–1340.
- Scott-Parker, B. (2017). Nonverbal communication during the learner lesson with a professional driving instructor: A novel investigation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 1–12.

- Siu, O. L., Phillips, D. R. ve Leung, T. W. (2004). Safety climate and safety performance among construction workers in Hong Kong: The role of psychological strains as mediators. *Accident Analysis and Prevention*, 36(3), 359–366.
- Spector, P. E. (1997). *Job satisfaction: Application, assessment, causes, and consequences*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). The role of driver behaviour, skills, and personality traits in traffic accidents. *Turkish Journal of Psychology*, 17(50), 1–22.
- Taris, T. W. (2006). Is there a relationship between burnout and objective performance? A critical review of 16 studies. *Work and Stress*, 20(4), 316–334.
- Taris, T. W. ve Schreurs, P. J. (2009). Well-being and organizational performance: An organizational-level test of the happy-productive worker hypothesis. *Work and Stress*, 23(2), 120–136.
- Taris, T. W. ve Schaufeli, W. B. (2015). Individual well-being and performance at work. M. van Veldhoven ve R. Peccei (Ed.), *Well-being and performance at work: The role of context* içinde (s.15–34). New York, NY: Psychology Press.
- Urbańska, K., Żelazko, A., Domagalska, J. ve Nowak, P. (2016). Comparison of exposure to stress and analysis of ways of coping with stress among freight transport and public transport drivers [Özet]. *Medycyna pracy*, 67(4), 455–466.
- Useche, S. A., Ortiz, V. G. ve Cendales, B. E. (2017). Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 104, 106–114.
- van der Linden, D., Keijsers, G. P. J., Eling, P. ve van Schaijk, R. (2005). Work stress and attentional difficulties: An initial study on burnout and cognitive failures. *Work and Stress*, 19(1), 23–36.
- World Health Organization (2007). *Youth and Road Safety*. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization (2015). *Global status report on road safety 2015*. Geneva: World Health Organization.