

BİR TOPLUM SAĞLIĞI MERKEZİN'DE SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME EĞİTİMLERİNE KATILAN SÜRÜCÜLERİN TANIMLAYICI ÖZELLİKLERİ

Melike Tellioglu¹, Ömer Faruk Tekin¹, İnci Arıkan¹

1- Kütahya Sağlık Bilimleri Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı

Özet

Ülkemizde alkollü araç sürdüğü ikinci defa tespit edilen sürücülere belli miktarda idari para cezası verilerek sürücü belgeleri 2 yıl süreyle geri alınır ve sürücüler sürücü davranışlarını geliştirme eğitimine (SÜDGE) tabi tutulur. Çalışmanın amacı, bu eğitime katılan sürücülerin sosyodemografik özelliklerini ve bazı davranışlarını incelemektir. Kütahya Toplum Sağlığı Merkezinde 2013-2017 tarihleri arasında SÜDGE almış, 393 kurs dosyalarının incelenmesiyle yapılan tanımlayıcı tipte bir araştırmadır. 2018 Ocak-Şubat aylarında taranan dosya bilgileri oluşturulan standart bir forma kaydedildi ve tanımlayıcı veriler değerlendirildi. Verilerin analizinde SPSS paket programı kullanıldı ve McNemar X² testi yapıldı. Hepsi erkek olan 393 katılımcının yaş ortalaması 40,86±9,44, %39,4'ü (n:155) lise ve üstü eğitilmiş, %19,3'ü (n:76) bekar idi. Katılımcıların %58,3'ü (n:229) 10 yıldan daha fazla süredir araç kullandığını belirtmiştir. Son 5 yılda en az bir kez kaza yapma sıklığı %26,4 (n:104) idi. Alkollü araç kullanma dışında alınan trafik cezalarının türü; %10,7 yanlış park etme, %4,8 aşırı hız, %1,8 kırmızı ışıkta geçme olarak sıralandı. Çalışma grubunun %11,7'si haftada 2-4 gün, %1,5'i haftada 4 günün üzerinde alkol tükettiğini belirtmiştir. Katılımcılar alkol alma nedenlerini %19 maddi sıkıntı, %15,6 hastalık varlığı, %11,6 boşanma, %11,1 yoğun iş yükü, %10 işten ayrılma, %9 aile içi sorun, %8,8 işsizlik, %4 kutlama-eğlenme olarak belirtmiştir. Kişilerin ilk kez alkollü araç kullandığı tespit edildiğindeki alkol alma nedenleri ile ikinci kez tespit edildiğindeki nedenler arasında istatistiksel olarak bir fark bulunamadı (p>0,05). Çalışma grubunda haftada 2 günün üzerinde alkol kullanım sıklığı %11,7 saptandı ve alkol alma nedenleri arasında ilk sırada maddi sıkıntı yaşama yer aldı. SÜDGE'nin kişilerin sosyodemografik özellikleri ve alkol kullanma nedenleri dikkate alınarak verilmesi ve değerlendirilmesinin önemli olabileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Alkol, davranış, sürücü eğitimi.

DESCRIPTIVE CHARACTERISTICS of DRIVERS PARTICIPATING in DRIVERS BEHAVIOR IMPROVEMENT PROGRAMS in a COMMUNITY HEALTH CENTER

In our country, the drivers who are detected drinking and driving for the second time are given a certain amount of administrative fines and their the driving licences are taken for two years. And these drivers are trained in Drivers Behavior Improvement Programs (DBIP). The aim of this study is to examine the socio-demographic characteristics and some behaviors of the drivers attending this educational programme This is a descriptive study conducted in the Kütahya Community Health Center by examining 393 DBIP course files between 2013-2017. In January-February 2018, the information from the examined files was recorded to a standard form and descriptive data were evaluated. SPSS package program was used in the analysis of the data and McNemar X2 test was performed. The mean age of 393 participants all of whom are males was $40,86 \pm 9,44$, 39,4% (n: 155) of them were high school graduates and over, 19,3% (n: 76) were single. It was stated that 58,3% (n: 229) of the participants had been driving for more than 10 years. The incidence of having at least one traffic accident in the last 5 years was 26,4% (n: 104). Type of traffic fines except drinking and driving were for wrong parking (10,7 %), over speed (4,8%) and red light violation (1,8%). 11,7% of the study group stated that they consume alcohol 2-4 days a week and 1,5% of them 4 days a week. Participants stated that the reasons for alcohol intake were because of financial problems (19%), disease (15,6%), divorce (11,6%), intensive workload (11,1%), job withdrawal (10%), family problem (9%), unemployment (8,8%), celebration and fun (4%). There was no statistically significant difference between the reasons of alcohol consumption, when detected drinking and driving for the first time and for the second time ($p > 0.05$). In the study group, the frequency of alcohol use above 2 times per week was found to be 11,7%, and financial problems took the first place among the causes of alcohol consumption. It is considered that DBIP should be given and evaluated by considering the sociodemographic characteristics of the drivers and the reasons of alcohol use.

Key words: Alcohol, behavior, driver training.

Sorumlu Yazar / Corresponding Author: Doç. Dr. İnci Arkan

Kütahya Sağlık Bilimleri Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı AD. Kütahya, Türkiye.

e-posta / e-mail : inci.arikan@ksbu.edu.tr

Geliş tarihi / Received : 11.01.2019, **Kabul Tarihi / Accepted:** 10.04.2019

Nasıl Atıf Yaparım / How to Cite: Tellioglu M, Tekin ÖF, Arkan İ. Bir Toplum Sağlığı Merkezin'de Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimlerine Katılan Sürücülerin Tanımlayıcı Özellikleri. ESTÜDAM Halk Sağlığı Dergisi. 2019;4(2):176-83. <https://doi.org/10.35232/estudamhsd.511917>

Giriş

Trafik kazaları nedeniyle dünya genelinde her yıl yaklaşık 1,3 milyon insan ölmekte ve 20-50 milyon arasında insan ölümcül olmayan yaralanmalar geçirmektedir. Karayolu kazalarının başlıca nedenlerinden biri alkollü araç kullanma olarak bildirilmektedir. Yüksek gelirli ülkelerde ölümcül yaralanan sürücülerin yaklaşık %20'sinin kanlarında aşırı alkol tespit edilirken, bazı düşük ve orta gelirli ülkelerde ise bu oran %69'a çıkmaktadır (1). Sonuçlar, karayolu trafik kazalarının, özellikle düşük gelirli ve orta gelirli ülkeler için önemli bir halk sağlığı sorunu olduğunu göstermektedir (2). Bunun yanında alkollü araç kullanan sürücü profilleri ve zamanlar incelendiğinde daha çok genç erkek sürücüler olduğu ve alkolün rol oynadığı çarpışmaların gece meydana geldiği bildirilmektedir. "Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı" raporunda, alkollü araç kullanan sürücülere yönelik hazırlanmış, uygulanmış ve karayollarındaki ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir önlem olduğu kanıtlanmış programların yararlı olduğu bildirilmektedir(3). Ayrıca bu raporda, alkollü sürücülerden kaynaklanan yaralanma, maluliyet, ekonomik kayıplar ve ölümlerin önlenmesine yönelik politikalara odaklanılması gerektiği vurgulanmıştır(4). Buna karşılık olarak, ülkeler trafik ihlali ve kazaları tekrarlayan sürücülerin riskini kontrol etmek için çeşitli programlar ve yaptırımlar geliştirmişlerdir. Bu programların, uyarı mektupları alma, eğitim broşürleri, grup eğitim toplantıları, bireysel danışmanlık, idari cezalar ve sürücü belgesini iptal etme gibi yaptırımlar içerebileceği bildirilmiştir(5). Sürücü Davranışı Geliştirme Programları her ülkede bazı farklılıklar göstermekle birlikte, genel olarak amacı; sürücülerde sürücülük kimlikleri hakkında farkındalık yaratmak, risk bilgileri vermek, oto kontrolü sağlamak ve kural ihlaline neden olan

tutum, inanç ve yanlış bilgilerin değiştirilmesidir (6). Sürücü davranışı geliştirme/rehabilitasyon programları 1970'lerden itibaren günümüze kadar gelmiş bir konudur. Bugün pek çok Avrupa ülkesinde, bazı trafik suçlarını işlemeyi alışkanlık haline getirmiş sürücüler ve deneyimsiz, yeni sürücüler için yasal bir zorunluluktur (7).

Ülkemizde de alkollü araç kullanımına yönelik yasalarda ve yönetmeliklerde çeşitli yaptırımlar ve uygulamalara yer verilmiştir (8,9). 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48. maddesi ile Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi (SÜDGE) yönetmeliği çıkarılmıştır (9). Bu yönetmeliğe göre ikinci defa geçici olarak sürücü belgeleri alınan sürücülere SÜDGE verilmesi zorunludur. İl Sağlık Müdürlükleri bünyelerinde psikiyatri uzmanları, pratisyen hekimler, psikologlar ve trafik eğitimcilerinin yer aldığı eğitim birimleri kurularak bu eğitim verilmektedir. Sürücülerin, sürücü belgesinin geri alındığı tarihten itibaren 12 ay içerisinde SÜDGE merkezine müracaatları zorunlu tutulmuştur. Eğitim programı süresi en az 24 saat olup günde en fazla 6 saat, haftada 1 gün olmak şartı ile en az 4 hafta olarak belirlenmiştir. Eğitimin tamamlanmasını müteakip eğitimciler tarafından başarılı görülen sürücülere, ilk üç ay içerisinde eğitim birimi tarafından izleme-değerlendirme görüşmesi yapmak için gün verilmektedir. Bu görüşmede başarısız görülen sürücüler yeniden eğitime alınmakta, başarılı görülen sürücülere ise SÜDGE belgesi verilerek program tamamlanmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Kütahya merkez Toplum Sağlığı Merkezi (TSM)'nde son 5 yılda gerçekleştirilmiş olan SÜDGE'ye katılan kişilerin sosyodemografik özellikleri ve alkollü araç kullanımı ile ilgili bazı davranışlarının değerlendirilmesidir.

Gereç ve Yöntem

Dumlupınar Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalının Eğitim- Araştırma Bölgesinde yer alan merkez TSM'de gerçekleştirilen ve tanımlayıcı tipte olan bu çalışma için il Sağlık Müdürlüğü'nden izinler alındı. 2013-2017 yılları arasında merkez TSM'de SÜDGE'ye katılan kişilerin dosyaları Ocak-Şubat 2018 tarihleri arasında retrospektif olarak incelendi. Oluşturulan standart bir forma dosyaları incelenen kişilerin kimlik bilgileri dışında, sosyodemografik özellikleri ile ilk ve ikinci kez alkol alma nedenleri, alkol

kullanım sıklığı ve alkol etkisindeyken gösterdikleri davranışlar kaydedildi. Bu davranışlar, araç hızı, son 3 yılda alınan trafik cezaları türü, kaza sayısı ve araç kullanırken yapılan davranış özellikleri idi.

Verilerin analizinde SPSS-21 programı, tanımlayıcı verilerin değerlendirilmesinde sayı, yüzde, ortalama ve standart sapma değerleri kullanıldı. Öncesi ve sonrası karşılaştırmalarda McNemar χ^2 testi yapıldı.

Bulgular

Tümü erkek olan 393 katılımcının yaş ortalaması $40,86 \pm 9,44$ (min:22-max:65), %39,4'ü (n:155) lise ve üstü eğitilmiş, %19,3'ü (n:76) bekar idi. Katılımcıların %58,3'ü (n:229) 10 yıldan daha fazla süredir araç kullandığını belirtilmiştir. Alkollü araç kullanma dışında alınan trafik cezalarının türü; %10,7 yanlış park etme, %4,8 aşırı hız, %1,8 kırmızı ışıkta geçme olarak sıralandı. Katılımcıların, araç kullanırken

en sık yaptığı davranışlar; kızdığı sürücülere korna çalma, alkol aldığında çevirme olmadığını düşündüğü yollardan gitme ve yavaş giden araçlara sinirlenme olarak saptanırken, en az sıklıkta yaptıkları davranışlar ise; kadın sürücülere öfkelenmek, acelesi olduğunda trafik kurallarını göz ardı etmek ve yol boş olduğunda kırmızı ışıkta geçmekti (Tablo 1).

Tablo 1: Çalışma grubunun sosyodemografik özellikleri ve araç kullanımına yönelik bazı davranışları

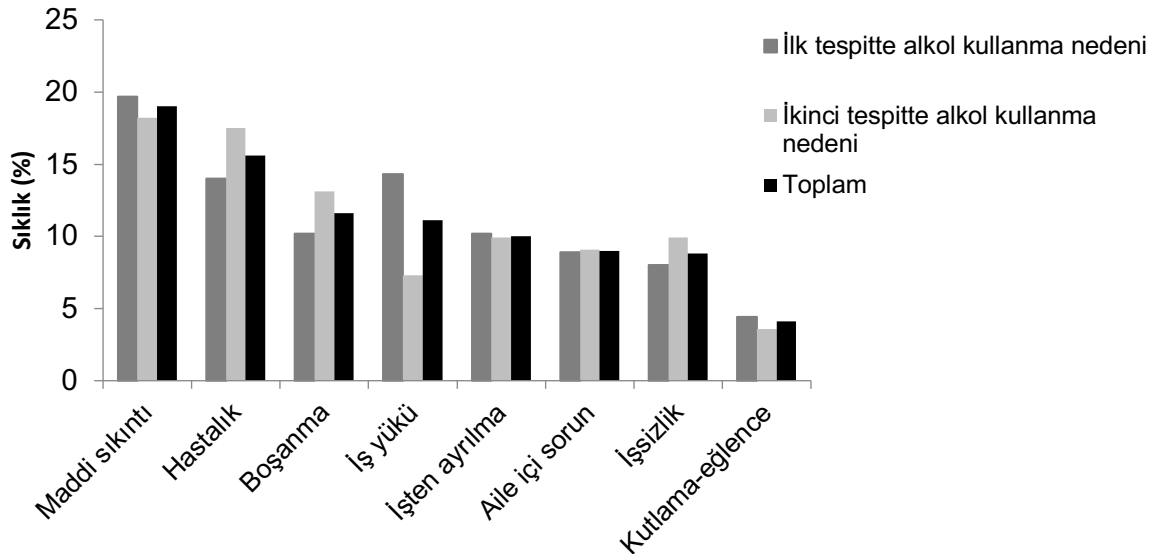
	n	%
Öğrenim durumu		
İlköğretim	127	32,3
Ortaokul	111	28,2
Lise	112	28,5
Üniversite	43	10,9
Toplam	393	
Medeni durum		
Bekar	76	21,3
Evli	265	74,5
Dul	15	4,2
Toplam	356	
Meslek		
İşçi	81	20,6
Şoför	54	13,7
Serbest	156	39,7
Memur	27	6,9
Emekli	46	11,7
Diğer	29	7,4
Toplam	393	

(Tablo 1 devam)

Araç kullanma süresi		
5 yıldan az	15	3,8
5-10 yıl	149	37,9
10 yıldan fazla	229	58,3
Toplam	393	
Alkol kullanım sıklığı		
Ara sıra	66	27,7
Ayda 2-4 gün	120	50,4
Haftada 2-4 gün	46	19,4
Haftada 4 günden fazla	6	2,5
Toplam	238	
Trafik cezası türü		
Yanlış park etme	42	12,9
Kırmızı ışık ihlali	7	2,1
Aşırı hız	19	5,8
Alkollü araç kullanma	212	65,1
Diğer	46	14,1
Toplam	326	
Araç kullanırken yapılan davranışlar		
Kırmızı ışıkta geçmek	11	4,4
Sürücülere korna çalarak uyararak	70	27,8
Yavaş giden araçlara sinirlenmek	42	16,7
Acelesi olduğunda trafik kurallarını göz ardı etmek	21	8,3
Kadın sürücülere öfkelenmek	21	8,3
Alkol aldığına çevirme olmadığını düşündüğü yollardan gitme	56	22,2
Diğer	31	12,3
Toplam	252	

Katılımcıların son 5 yılda en az bir kez kaza yapma sıklığı %26,4 (n:104) idi. Çalışma grubu alkol alma nedenlerinde, ilk sıralarda %19 maddi sıkıntı ve %15,6 hastalık varlığı olarak belirtmiştir.

Kişilerin ilk kez alkollü araç kullandığı tespit edildiğindeki alkol alma nedenleri ile ikinci kez tespit edildiğindeki nedenler arasında istatistiksel olarak bir fark bulunamadı ($p>0,05$) (Şekil 1).



Şekil 1. Katılımcıların ilk ve ikinci tespititte alkol kullanma nedenlerinin dağılımı

Tartışma ve Sonuç

Yüksek morbidite, mortalite, yaralanma ve ekonomik kayıplara sebep olan trafik kazalarının en önemli nedenlerinden biri alkol kullanımıdır. Alkollü araç kullanma davranışının tekrar edilmesi, bu davranışın altında yatan nedenlerinin açıklanmasını ve buna göre önlemlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir(4). Bununla birlikte ihlal ve kaza tekrarları yapan sürücülerin oluşturduğu kamu güvenliği riski ve devlet sürücü iyileştirme programları için önemli maliyetler göz önüne alındığında, bunların etkililiğinin bilimsel olarak gösterilmesi ve müdahale programlarının sağlam araştırma bulgularına dayandırılması önemlidir (5). SÜDGE'ye katılmış sürücülerin tanımlayıcı özelliklerini değerlendirdiğimiz bu çalışma, bulunduğumuz bölgedeki alkollü araç kullanan sürücülerin bazı davranışları hakkında bilgi vermektedir.

Ortalama yaşın 40 olduğu ve tümünü erkek katılımcıların oluşturduğu çalışma grubumuzun sosyodemografik özellikleri incelendiğinde evlilerin, lise ve üstü öğrenimlilerin ve serbest çalışanların yüzdesi diğerlerine göre yüksektir. Kütahya bölgesindeki alkollü araç kullanan sürücülerin değerlendirildiği bu verilerin bölgeye özel sonuçlar olduğu unutulmamalıdır. Aynı zamanda çalışma grubunun tümünün erkek olmasının nedeni, diğer çalışmalarda olduğu gibi (3,4,12,13), erkeklerin alkollü araç kullanma gibi risk alma davranışlarını ve yüksek özgüven göstermelerinin daha olası olması ve bizim toplumumuzda ataerki yapıya sahip olunmasıyla açıklanabilir.

Amerika ve Avrupa ülkelerinde yaygın olarak, alkollü araç sürücülerini içeren çeşitli sürücü davranışları, geliştirme ve izleme programlarıyla ele alınmıştır. Sürücülerin profilini gösteren çalışmalarda öğrenim durumu, yaş, medeni durum gibi sosyodemografik özelliklerin farklılıklar gösterdiği görülmektedir. Amerika ve farklı etnik gruplarda yapılan çalışmalarda lise ve

üstü öğrenim düzeyinde olan sürücülerde alkollü araç kullanma davranış sıklığı daha yüksek saptanmıştır (4,10,11). Meksika ve Avrupa'da yapılan çalışmalarda ise düşük öğrenim düzeyinde olan sürücülerin bu davranışı gösterdiği bildirilmiştir (13). Bunun yanında genç erkeklerde ve bekar sürücülerde alkollü araç kullanma davranışının yüksek olduğu çalışmaların yanı sıra orta yaş grubunda (4,12) ve evli kişilerde bu davranışın daha yüksek saptandığı çalışmalarda mevcuttur (4).

Nijarya'da yapılan bir çalışmada, alkollü araç kullanan sürücülerde alkol alma nedenleri; hayal kırıklığını bastırmak, moralini düzeltmek, diğerleri gibi olmak bulunmuştur (4). Bir diğer çalışma sonuçlarında daha sosyal olmak, gerginliğini azaltmak, kendini daha özgüvenli hissetmek amacıyla alkol alındığı rapor edilmiştir (13). Çalışmamızda da alkol kullanma nedenleri sosyal, çevresel, psikolojik ve ekonomik stres faktörlerini içeren durumlar yönünden benzer bulunmuştur ve ilk ve ikinci kez polis tarafından alkollü araba kullanma nedeniyle yakalanmalarında kullanma nedenleri arasında bir fark bulunmamıştır. Bu sonuçlar sosyokültürel değerlerin diğer toplumlara göre bizim toplumumuza farklı olmasından kaynaklanabilir veya altta yatan stres oluşturucu faktörlerin benzer olmasıyla açıklanabilir.

Ülkemiz'de SÜDGE'ye yönelik yapılmış çalışma oldukça sınırlıdır. Bu çalışmadan elde edilen bulgulara dayanarak, yaş grubu ve eğitim düzeyi heterojen olup, etkili müdahale programlarını bu faktörler göz önüne alarak planlamak önerilebilir. Ayrıca SÜDGE grubunun hepsinin erkek olduğu göz önüne alındığında cinsiyet faktörünün risk alma davranışında etken olabileceği ve buna yönelik alkollü araç kullanma gibi riskli davranışları belirleyen geniş çaplı çalışmalara gerek olduğu düşünülmektedir.

Çalışma grubunda haftada 2 günün üzerinde alkol kullanım sıklığı %11,7 ve alkol alma nedenleri arasında ilk sırada maddi sıkıntı yaşama yer almaktadır. Buradan çıkarımla SÜDGE'nin kişilerin sosyodemografik özellikleri ve alkol kullanma nedenleri

dikkate alınarak verilmesi ve değerlendirilmesinin önemli olabileceği düşünülmektedir. Uzun vadede bu sürücülerin düzenli takipleri ve ihtiyaca göre tekrar eğitime alınmaları önerilebilir.

Teşekkür

Dr. Ertan Akça ve Dr. Yaşar Çakmakçı'ya teşekkür ederiz.

Kaynaklar

1. United nations road safety collaborations, Global Road Safety Partnership (GRSP), Drinking and driving—an international good practice manual.
<https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/en/> (Accessed Date: 20.09.2018)
2. Global status report on road safety 2015, Violence and Injury Prevention.
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (Accessed Date: 12.10.2018)
3. Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı (2011) Alkollüyen araç kullanma: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı.
https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Turkish-version-of_GRSPsALCOHOL.pdf (Erişim tarihi: 13.08.2018)
4. Abiona TC, Aloba OO, Fatoye FO. Pattern of alcohol consumption among commercial road transport workers in a semi-urban community in south western Nigeria. *East Afr Med J.* 2006; 83(9):494-99.
5. Masten SV, Peck RC. Problem driver remediation: a meta-analysis of the driver improvement literature. *J Safety Res.* 2004;35(4):403-25.
6. Kroj G, Dienes E. Driver Improvement. *Traffic psychology today.* 2001.
<https://link.springer.com/content/pdf/bfm%3A978-1-4757-6867-1%2F1.pdf> (Accessed Date: 25.09.2018)
7. Kroj G, Utzelmann HD. The role of driver selection, improvement and rehabilitation in the field of traffic psychology. *Traffic and Transport Psychology Theory and Application*, 2004.
https://www.researchgate.net/profile/Ivo_De_Sousa/post/Dear_Colleagues_do_you_know_of_any_book_or_article_that_have_a_comperhensive_study_review_on_traffic_psychology_and_the_interventions/attachment/59d627a579197b8077985f2d/AS%3A326811092307968%401454929249115/download/%5BTalib_Rothengatter%5D_Traffic+psychology.pdf (Accessed Date: 11.11.2018)
8. Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 97
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&Mevzuatlliski=0> (Erişim tarihi: 13.12.2018)
9. Karayolları Trafik Kanunu Madde 48.
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.doc> (Erişim tarihi: 15.12.2018)
10. Caetano R, McGrath C. Driving under the influence (DUI) among U.S. ethnic groups. *Accid Anal Prev.* 2005;37(2):217-24.
11. Chou SP1, Dawson DA, Stinson FS, Huang B, Pickering RP, Zhou Y, et.al. The prevalence of drinking and driving in the United States, 2001-2002: results from the national epidemiological survey on alcohol and related conditions. *Drug Alcohol Depend.* 2006;83(2):137-46.
12. Flowers NT, Naimi TS, Brewer RD, Elder RW, Shults RA, Jiles R. Patterns of alcohol consumption and alcohol-impaired driving in the United States. *Alcohol Clin Exp Res.* 2008;32(4):639-44.
13. Dary D, FiorentinoDale E, BergerJuan R.Ramirez. Drinking and driving among high-risk young Mexican-American men. *Accident Analysis & Prevention.* 2007;39(1): 16-21.
14. Taymur İ, Duyan V, Özdel K, Budak E, Güngör BB. Alkollü Araç Kullanımı Nedeniyle Sürücü Belgelerine El Konulan Bireylere Uygulanan "Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi" nin Bireylerin Özdenetimlerine Etkisi. *Bilişsel Davranışçı Psikoterapi ve Araştırmalar Dergisi.* 2014;(3):182-190.
15. Müller A. Revoking the driver's license, assessment of driver competence, re-education and therapy in alcohol offenses: approaches to a necessary reorientation. *Blutalkohol.* 1993;30:65-95.
16. Chang HL, Woo TH, Tseng CM, Tseng IY. Driving behaviors and accident risk under lifetime license revocation. *Accid Anal Prev.* 2011;43(4):1385-91.