

Araştırma Makalesi

Sürücü Demografik Özelliklerinin Trafikte Kaçınma Davranışı ile İlişkisi

Özgün Özkan^{1,2*} , Bahar Öz² 

¹ Ufuk Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Ankara, Türkiye

² Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, Ankara, Türkiye

Öz

Sürücülerin yolda sergiledikleri riskli davranışlar, trafik güvenliğini olumsuz etkileyen temel unsurlardandır. Genel çerçevede incelendiğinde bu davranışlar ihlaller gibi niyetli, ya da hatalar gibi niyet içermeyen davranışlardan oluşabilir. Bununla birlikte bu tür riskli davranışların ortaya çıkmasıyla ilişkilendirilebilecek kaçınma davranışı da başlı başına incelenmesi gereken bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Sürücülerin hava durumu, trafik durumu, kaza geçmişi gibi pek çok nedenden dolayı kaçınma davranışı gösterdikleri görülmektedir. Bu çalışmanın amacı, sürücülerin demografik özelliklerinin kaçınma davranışı ile ilişkisinin incelenmesidir. Çalışmanın örneklemini 153 erkek, 138 kadın, toplam 291 katılımcı oluşturmaktadır. Veri toplamak amacıyla demografik bilgi formu ve Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği kullanılmıştır. Öncelikle Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği Türkçe'ye uyarlanıp faktör analizi ile uygunluğu test edilmiştir. Daha sonra demografik özellikler ve kaçınma davranışı arasındaki ilişkiyi incelemek adına aşamalı regresyon analizi uygulanmıştır. Bulgular, sürücülerin kaçınma davranışlarının kaza geçmişleriyle pozitif, yaş ile negatif yönde ilişkili olduğunu göstermiştir. Bununla birlikte kadın sürücülerin erkek sürücülere göre trafikte daha fazla kaçınma davranışı gösterdiği bulunmuştur. Sonuçlar trafik güvenliğini etkileyebilecek potansiyele sahip olan kaçınma davranışını ve bu davranışı gösteren sürücü profilini anlamak adına önemlidir.

Anahtar Kelimeler: kaçınma, demografik özellikler, trafik güvenliği

Traffic Avoidance in Relation to Demographic Characteristics

Abstract

Driver behaviours are the main contributory factor which affect traffic safety negatively. These behaviours may occur intentionally such as violations or unintentionally such as mistakes. Additionally, avoidance behaviour which can be related to risky behaviour appears as an important factor that must be investigated. In traffic situations, drivers can exhibit avoidance behaviour for many reasons such as traffic conditions, bad weather conditions or their accident history. The aim of the present study is to examine the relationship between avoidance behaviour and demographic characteristics of the drivers. One hundred fifty-three males, 138 females, a total of 291 drivers participated in the study. The participants were asked to complete a questionnaire including a demographic information form and the Driving and Riding Avoidance Scale (DRAS). In the first step, DRAS was translated into Turkish and factor analysis was conducted. After that, to investigate the relationship between avoidance behaviour and demographic characteristics, hierarchical regression analyses were conducted. Results showed that avoidance behaviour is positively related to accident history while it is negatively related to age. Additively, female drivers showed more avoidance behaviour than male drivers. The findings are important for understanding avoidance behaviour, which has the potential to affect traffic safety.

Keywords: avoidance, demographic characteristics, traffic safety

* İletişim / Contact: Özgün Özkan, Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye. E-Posta / E-mail: ozgunozkan@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 17.09.2019, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 16.10.2019

Alıntı / Citation: Özkan, Ö. ve Öz, B. (2019). Sürücü demografik özelliklerinin trafikte kaçınma davranışı ile ilişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 108–122.



Sürücü Demografik Özelliklerinin Trafikte Kaçınma Davranışı ile İlişkisi

İnsan davranışı pek çok uyarandan etkilenir ve dolayısıyla kişi ve çevrenin etkileşimiyle şekillenir. Bu durum trafik bağlamında ele alındığında tüm yol kullanıcıları insan faktörü, araçla ve yolla ilişkili her türlü durum da çevre faktörü olarak ele alınabilir (Özkan ve Lajunen, 2011). Bu çerçevede değerlendirildiğinde sürücülüğün, aracın bir yerden bir yere giderken mekanik olarak yönetiminden çok daha fazlası olduğu söylenebilir çünkü yolculuk sürecinde sürücü sadece araçla değil, diğer sürücüler, yayalar, yolcular gibi aracın hem içinde hem de dışındaki pek çok çevresel ve bağlamsal uyararla etkileşim içindedir (Hennessy, 2011).

Trafikte insan faktörü, sürücülerin fiziksel, bilişsel, üst bilişsel ve duygusal özelliklerine işaret eder. Bu açıdan bakıldığında insan faktörü, trafik kazalarının gerçekleşmesinde büyük ölçüde etkilidir (Lewin, 1982; Pêcher, Lemercier ve Cellier, 2009). Bu yüzden söz konusu unsurun özelliklerinin belirlenmesinin ve iyi anlaşılmasının trafik güvenliğini sağlamada olumlu yönde etkisinin olacağı bir gerçektir (Evans, 1991).

1.1. Trafikte İnsan Faktörü ve Kaçınma

Sözü geçen insan faktörlerinin, trafikte önemli rol oynadığı görülmektedir. Bu faktörlerden ilki sürücü becerileridir. Sürücü becerileri, bilgi işleme ile motor becerileri işaret eden algı-motor beceriler ve daha kalıcı olan kişilik özellikleri ile trafik güvenliğine ilişkin tutumları içeren güvenlik becerilerini kapsamaktadır (Lajunen ve Summala, 1995). İnsan faktörü kapsamında ele alınan ikinci bileşen ise sürücü davranışdır ve temelde sürücülerin trafikte yaptıkları olarak ele alınır. Bu kavram altında ele alınan sapkın sürücü davranışları (*aberrant driver behaviours*) bağlamında en yaygın kullanılan sınıflandırma ise Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell'in (1990) sınıflandırmasıdır. Bu sınıflandırmada ele alınan, sürücülerin trafikte sergiledikleri kasıtlı olmayan ve kasıtlı olan, trafik güvenliğini tehlikeye atabilecek davranışlardır. Kasıtlı olmayan sapkın davranışlar, sinyal kullanmaya niyet ederken silecekleri çalıştırmak, şerit değiştirirken dikiz aynasını kontrol etmemek gibi dikkat ve hafıza hatalarından ya da kural ve bilgi temelli hatalardan oluşan davranışlardır. İhlaller olarak adlandırılan trafikteki kasıtlı sapkın davranışları ise hız sınırını aşmak, takip mesafesine önem vermemek, diğer sürücülere kızıp bu kızgınlığı belirtmek adına korna çalmak gibi niyet içeren davranışlar oluşturmaktadır. Trafikte kaçınma davranışının söz konusu ihlallerle ilişkisine değinen çalışmalar mevcuttur. Örneğin, Taylor ve Sullman'ın (2009) çalışmasında, hız limitini aşmak, takip mesafesi bırakmamak gibi sıradan ihlallerin ve başka bir sürücüye haddini bildirmeye çalışmak gibi saldırgan ihlallerin kaçınma davranışı ile negatif ilişkili olduğu rapor edilmiştir. Bununla birlikte, demografik değişkenler ve kaçınma davranışı arasındaki korelasyonel ilişkileri inceleyen çalışmalarda da sürücülerin ehliyet süreleri ve yıllık katedilen mesafe ve sürüş sıklıkları ile kaçınmanın negatif ilişkili olduğu görülmüştür (Błachnio, Przepiórka, Sullman ve Taylor, 2013; Taylor ve Sullman, 2009). Bu açıdan değerlendirildiğinde kaçınma davranışının trafik özelinde de incelenmesi gereken ve daha önce bahsedilen sapkın sürücü davranışları ile ilişkili bir davranış biçimi olduğu görülmektedir.

Kaçınma, literatürde trafikte ceza almaktan kaçınma (*punishment avoidance*) ve araçlardaki çarpışma önleyici sistemler (*collision avoidance systems*) gibi farklı bağlamlarda ele alınmış olsa da bu çalışmada “kaçınma” davranışı altında ele alınan durum genel olarak trafikte kötü hava şartları, yoğun trafik gibi risk oluşturabilecek durumlarda yol kullanıcılarının gösterdikleri kaçınma davranışı ya da genel olarak trafikte sürücü ya da yolcu olarak gösterilen kaçınma davranışı ile ilişkili olarak incelenmiştir. Literatürde, trafikte bu tür kaçınma davranışı ile ilgili çoğunlukla trafik kazası geçirmiş örneklem üzerinde çalışıldığı görülmektedir. Bu kişilerde en çok gözlemlenen psikolojik durumların sürüş ile ilgili korkular, kaçınma, travma sonrası stres bozukluğu, depresyon ve acı ile ilişkili sendromlar olduğu gözlemlenmektedir (Taylor, 2011).

Diğer taraftan, daha önemsiz gibi düşünülen, hafif trafik kazası geçirmiş kişilerde bile anlamlı sayılabilecek psikolojik problemler ortaya çıkabilmektedir. Örneğin Smith, MacKenzie-Ross ve Scragg'ın (2007) yürüttüğü bir çalışmada, bu tür hafif trafik kazası geçirmiş kişilerin de travma sonrası stres bozukluğu ve anksiyete belirtileri gösterdiği, bu kişilerden bir kısmının da araç kullanmaktan kaçındığı bulgulanmıştır. Bu noktada sürücülükle ilişkili anksiyeteyi anlayabilmek önemlidir çünkü bu tür anksiyete, araba kullanmaktan hoşlanmamayı ve sürücülük performansının düşmesini beraberinde getirebilir. Örneğin, araç kullanmaktan hoşlanmadıklarını ifade eden kişiler, yolda daha fazla hata yaptıklarını rapor etmişlerdir (Kontogiannis, 2006). Ayrıca bu kişilerin simülatör görevinde de daha az kontrollü olduğu ve araç kullanmayı seven kişilere göre daha fazla hata yaptıkları gözlemlenmiştir (Matthews ve ark., 1998). Çalışmalar aynı zamanda, trafikle bağlantılı anksiyete ve korkunun bu çalışmada da ele alınan kaçınma davranışı ile ilişkili olduğunu ortaya koymuştur (Ehlers, Hofmann, Herda ve Roth, 1994; Taylor ve Deane, 2000). Literatürde azınlıkta da olsa, kaçınma davranışının genel sürücü örneklemeyle de incelendiği çalışmalar mevcuttur. Söz konusu çalışmalar, bahsedilen genel sürücü örnekleme dahil bireylerde de anksiyete ve kaçınma davranışının olabileceğini ortaya koymuştur. (Taylor ve Deane, 2000; Taylor, Deane ve Podd, 2000; 2002). Bu çalışmalarda ayrıca sürücülükle ilişkili korkunun iki temel türünden bahsedilmiştir. Bunlardan birincisi, kaza, yaralanma ve aracın kontrolünün kaybı ile ilgili olan korku, diğeri ise sürüş sırasındaki anksiyete beklentisi (anksiyete korkusu, sürüş sırasındaki panik hali gibi) ve elverişsiz sürüş koşulları (kötü hava koşulları ve karanlık gibi) olarak belirlenmiştir. Yani yol kullanıcıları genel anlamda trafikte hayatlarını tehlikeye sokabilecek herhangi bir olumsuz durum deneyimlemeseler bile, koşulları fazlasıyla değişken olan yol durumlarına karşı kaçınma davranışı gösterebilmektedirler (Taylor ve Deane, 2000). Son olarak Stewart (2005), kişilerin sorumluluğu kime ya da neye atfettikleriyle ilgili olarak kaçınma düzeyinin farklılık gösterebileceğini ortaya koymuştur. Bireyler sorumluluğu kendilerinden ziyade diğer sürücüler gibi dışsal faktörlere atfettiklerinde araç sürme ve araca binmekten kaçınma düzeylerinin arttığı, bununla birlikte kontrol algısının düştüğü gözlemlenmiştir. Ek olarak, sorumluluğu dışsal faktörlerden ziyade kendi davranışlarına ve becerilerine, kısacası içsel faktörlere atfeden sürücülerin trafikte daha fazla ihlal davranışında bulunduğu, bununla birlikte dışsal kontrol odağına sahip sürücülerin ise niyet içermeyen hatalı davranışları daha fazla yapma eğilimde olduklarını rapor edilmiştir (Özkan ve Lajunen, 2005). Tüm bu bulgular, kaçınma davranışının nedenlerinin hava ve yol durumundan, bireylerin anksiyete düzeylerine kadar geniş bir aralıktaki, gerek içsel gerek dışsal pek çok durumlardan etkilenebileceğini gösterir niteliktedir.

1.2. Trafikte İnsan Faktörü ve Demografik Değişkenler

Trafik güvenliği ve trafikte insan faktörü kapsamında yapılan pek çok çalışma, sürücü davranışlarının ve performansının yukarıda bahsedilen kaçınma davranışının yanı sıra, sürücünün kendisi ile ilgili pek çok özellik tarafından etkilendiğini vurgulamaktadır. Örneğin, yaş ve cinsiyet direkt olarak sürücü davranışları, performansı ve kazaya yatkın olma durumu ile ilişkilidir. Dünya genelinde genç sürücülerin yolda daha fazla riskli davranış sergiledikleri, bu sürücülerin büyük bir kısmını da genç erkek sürücülerin oluşturduğu tespit edilmiştir (Evans, 1991; Huang ve Winston, 2011). Bu sürücü grubunun sürücü saldırganlığı, heyecan arama ve risk alma gibi, trafikte tehlikeye sebebiyet verebilecek durumları artırabilecek özelliklerde de orta ve yaşlı sürücü grubundan ve kadın sürücülerden daha yüksek puanlar aldıkları bulgulanmıştır (Turner ve McClure, 2003). Buna ek olarak, yaş almak ve dolayısıyla sürücülükte daha tecrübeli olmak trafikteki problemlerle daha iyi baş edebilmeye olanak vermektedir. Daha ileri yaştaki bu sürücüler, genç sürücülerle kıyaslandığında trafik kurallarına daha fazla uyma eğilimindedirler (Özkan, Lajunen ve Summala, 2006). Bu farklılık, genç sürücünün ehliyeti almasından çok kısa bir süre sonra bile kendini göstermektedir. Örneğin, Mayhew, Simpson ve Pak (2003) genç sürücülerin kaza ihtimallerini aydan aya

incelemiş ve özellikle kaza oranlarının, sürücülerin ilk altı ayında anlamlı bir şekilde düştüğünü gözlemlemişlerdir. Bununla birlikte, yaştan bağımsız olarak, ehliyet sahibi olduktan sonra geçen ilk bir yıl içinde, sürücülerin kaza riskinin %30 oranında düştüğü gözlemlenmiştir (Maycock, Lockwood ve Lester, 1991). Bu bulgular sürücülerin hem yaşının hem ehliyet sahibi olma sürelerinin yoldaki davranışlarına etki ettiğini göstermektedir. Ek olarak, sürücülüğün bilişsel süreçler ve yürütücü işlevlerle entegre bir şekilde karmaşık bir motor ve bilişsel beceri gerektirdiği unutulmamalıdır. Beyin gelişiminin de yirmili yaşların ortalarına kadar devam ettiği göz önünde bulundurulursa, genç sürücülerin temel sürücülük becerilerini gösterebilecek tecrübeye, pratiğe ve zamana ihtiyaçları olduğu söylenebilir. Ayrıca daha az tecrübeli sürücülerin, tecrübeli sürücülere kıyasla trafikteki uyaranlara karşı daha uzun tepki zamanına ihtiyaç duyduğu ortaya konulmuştur. Bu durum da sürücülerin güvenli sürüş durumlarını olumsuz yönde etkileyebilmektedir. (Patten, Kircher, Östlund, Nilsson ve Svenson, 2006). Tüm bu özellikler, genç sürücülerini, daha tecrübeli genç yetişkin sürücülerden ve yaşlı sürücülerden güvenli sürücülük bağlamında ayırmaktadır (Huang ve Winston, 2011). Son olarak, sürücülerin katettikleri yol miktarı yani trafiğe maruz kalma durumlarının da trafikteki riskli davranışlarla ilgili olduğu rapor edilmiştir. Örneğin, French, West, Elander ve Wilding (1993) sürücülerin hayatları boyunca katettikleri yol miktarının, kazaya dahil olma ile ilişkili olduğunu bulgulamıştır. Kat edilen yol ve riskli sürücülük arasındaki ilişki, sürücü deneyiminden de etkileniyor görülmektedir. Buna göre, fazla yol deneyimi olan sürücülerin yolda daha güvenli bir şekilde araç kullandığını göstermektedir (Elander, West ve French, 1993).

1.3. Çalışmanın Amacı

Bahsedilen tüm literatür bilgileri değerlendirildiğinde, kaçınmanın trafikteki riskli davranışlarla ilişkili olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak kaçınma davranışının farklı değişkenlerden etkilenen ve trafik güvenliğine etki edebilecek bir unsur olarak karşımıza çıktığı görülmektedir. Bireyin, trafik ortamındaki her türlü davranışında olduğu gibi, trafikteki kaçınma davranışının da kişinin yaş ve cinsiyet gibi genel demografik ve ehliyet sahibi olma süresi, kaza sayısı gibi trafik ile ilgili demografik özellikleriyle ilişkili olduğu görülmektedir. Bu temel değişkenlerin trafik ortamında incelenmesinin, alınacak önlemler ve planlamalar açısından önemli bir değere sahip olduğu açıktır. Bu çerçevede düşünüldüğünde çalışmanın amacı, söz konusu demografik değişkenlerin kaçınma davranışı ile ilişkisinin Türkiye örneğinde ve trafik ortamında daha geniş bir biçimde incelenmesidir. Bu şekilde söz konusu çalışmanın, trafik ortamındaki çeşitli kaçınma davranışlarına neden olan unsurların anlaşılması açısından aydınlatıcı olması beklenmektedir.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Araştırmanın örneklemini 152 (%52.6) erkek, 138 (%47.4) kadın, toplam 291 ehliyet sahibi aktif araç kullanan katılımcı oluşturmaktadır. Örneklem grubunun yaş ortalaması 29.62'dir ($SS = 8.30$). Ayrıca, 194 katılımcı ile örneklemin büyük bir kısmını 30 yaş ve altı sürücüler oluşturmaktadır. Buna ek olarak katılımcıların hayat boyu ortalama 100247.19 ($SS = 222557.96$) kilometre katettiği raporlanmıştır.

2.2. İşlem

Uygulamaya geçilmeden önce, ODTÜ İnsan Araştırmaları Etik Kurulu'ndan gerekli izinler alınmıştır. Katılımcılar işlem başlamadan önce çalışmanın amacı hakkında bilgilendirilmişler ve gönüllü katılım formunu onaylamışlardır. Çalışmanın büyük bir kısmında katılımcılara web tabanlı veri toplama sistemi üzerinden ulaşılmıştır. Bununla birlikte anketin kağıt-kalem formu da web üzerinden ulaşılamayan katılımcılara uygulanmıştır. Anketin bu formunda da

çalışmanın amacı, çalışmanın kimler tarafından yürütüldüğü, iletişim adresleri ve katılımcılardan beklenenler hakkında bilgilendirilmişlerdir. Anketin uygulanma süresi yaklaşık 10 dakika sürmüştür.

2.3. Veri Toplama Araçları

Araştırmanın verilerini toplamak amacıyla demografik bilgi formu ve Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma (AKÖ) Ölçeği kullanılmıştır.

2.3.1. Demografik Bilgi Formu.

Bu formda, katılımcılardan yaş, cinsiyet gibi demografik bilgilerinin yanı sıra, ne kadar süredir ehliyet sahibi olduğu, hayat boyu katedilen kilometre, kişinin ne sıklıkla araç kullandığı ve kaza geçmişi gibi trafik ve sürücülükle ilişkilendirilebilecek demografik bilgileri alınmıştır.

2.3.2. Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği (AKÖ).

Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği, 2004 yılında Stewart ve St. Peter tarafından, trafikteki çeşitli biniş ve sürüş durumları ile ilgili kaçınmacı davranışları belirlemek amacıyla oluşturulmuştur. Ölçek 4'lü Likert tipinde olup sürücülerin ölçekte verilen 20 durumdan son bir hafta içinde kaçınma sıklıklarının değerlendirilmesi istenmektedir. Ölçeğin orijinali, genel kaçınma (Örn. Eğer yapabildiysem araba sürmekten kaçındım.), trafikten kaçınma (Örn. Trafikten kaçınmak için sürüş güzergâhımı yeniden planladım), karanlıktan veya kötü hava koşullarından kaçınma (Örn. Hava kötü olduğu için (örn. sis, yağmur veya buzlanma) araba sürmekten kaçındım.), araca binmekten kaçınma (Örn. Otoban veya şehirlerarası yollarda yolcu olarak arabaya binmekten kaçındım.) olarak dört alt boyuttan oluşmaktadır ve söz konusu ölçek kaza geçmişi olan üniversite öğrencilerine uygulanmıştır (Stewart ve St. Peter, 2004). Ölçek bu çalışma kapsamında Türkçe'ye çevrilmiş ve yapılan ön çalışmalar sonucunda Türkiye örnekleminde kullanıma hazır hale getirilmiştir. Ölçeğin maddelerinde sadece araca binmekten kaçınma alt boyutundaki maddelere anlam muğlaklığını gidermek adına "yolcu olarak" ibaresi eklenmiştir. Bunun dışında katılımcıların kaçınma davranışı ile ilişkili son yedi günü değerlendirmelerinin istenildiği orijinal ölçek yönergesi, son bir yıl içindeki kaçınma sıklıklarının değerlendirmesi şeklinde tekrar düzenlenmiştir.

3. Bulgular

Bulguların ilk kısmında, öncelikle Türkçe'ye çevrilen Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği (AKÖ)'nin faktör yapısı incelenmiştir. Örneklem için en uygun faktör yapısına karar verildikten sonra söz konusu değişkenlerin birbirleriyle olan ilişkilerini incelemek amacıyla ikili korelasyon analizi yapılmıştır. Son basamakta, değişkenlerin birbirleriyle olan ilişkilerinin daha ayrıntılı incelenmesi amacıyla aşamalı regresyon analizi uygulanmıştır.

3.1. Faktör Analizi

Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği'nin yapı geçerliğini belirlemek amacıyla doğrulayıcı faktör analizi (DFA) ve açıklayıcı faktör analizi (AFA) uygulanmıştır. DFA sonuçları, ölçeğin üç faktörlü yapı değerlerinin kabul edilebilir fakat düşük düzeyde olmasıyla birlikte, dört ve iki faktörlü yapıdan daha uygun olduğunu göstermiştir ($\chi^2(167) = 632.851$, $\chi^2/sd = 3.80$, $CFI = .79$, $GFI = .82$, $RMSEA = .09$, 90% GA [.09, .11], $RHO = .90$). Daha sonra ölçeğe

AFA uygulanmış ve ölçek yapısı Oblimin döndürme yöntemi ile üç faktöre zorlanmıştır. Analiz sonuçları, özdeğeri (*eigenvalue*) 1'den büyük olan üç faktörlü yapının toplam varyansın % 41.6'sını açıkladığını göstermiştir. Sırasıyla 1. Faktör toplam varyansın %29.92, ikinci faktör %6.12 ve üçüncü faktör %5.58'lik kısmını açıklamaktadır. Bu değerlere ek olarak, Barlett Sphericity Testi ki kare değeri 2301.28 ($p < .001$) ve Keiser-Meyer-Olkin (KMO) örneklem

uygunluk katsayısı .86 olarak bulunmuştur. Alt ölçeklerin iç tutarlık katsayıları “genel kaçınma” alt ölçeği için .84, “trafikten kaçınma” alt ölçeği için .75 ve “araca binmekten kaçınma” alt ölçeği için .74 olarak rapor edilmiştir. Buna ek olarak, orijinal ölçek çalışmasında belirtildiği üzere, ölçeğin kaçınma toplam puanı da alınabilmektedir. Yapılan faktör analizi sonucunda ölçekteki yedinci madde olan “Otoban veya şehirlerarası yollarda araba sürmekten kaçındım.” maddesi ikinci faktöre .30’un altında yüklendiğinden (.298) daha sonraki analizlere dahil edilmemiştir. Buna ek olarak ölçeğin beşinci maddesi olan “Yerleşim yerlerinde araba sürmekten kaçındım.” maddesi hem genel kaçınma (.384) hem de trafikten kaçınma (.360) alt boyutlarına hemen hemen aynı şekilde yüklendiğinden, söz konusu madde de sonraki analizlere dahil edilmemiştir. Ölçek, üç alt boyuta ayrılan 18 maddelik haliyle bir sonraki analizlerde kullanılmıştır. Ölçeğin 18 maddelik son halinin iç tutarlık katsayısı .87 olarak rapor edilmiştir. Ölçek maddeleri ve faktör yükleri Tablo 1’de verilmiştir.

3.2. İkili Korelasyon Analizleri

Değişkenler arası korelasyonlar incelendiğinde (bkz. Tablo 2), yaş demografik değişkeninin ehliyet süresi ($r = .88$), hayat boyu gidilen yol ($r = .48$) ve araç kullanma sıklığı ($r = .33$) gibi trafikle ilişkilendirilebilecek demografik değişkenlerle pozitif yönde ilişkili olduğu görülmüştür. Bununla birlikte yaş, trafikten kaçınma ($r = -.27$) ve toplam kaçınma puanı ($r = -.15$) ile negatif yönde ilişkilidir. Ehliyet süresinin ise hayat boyu gidilen yol ($r = .42$) ve araç kullanma sıklığı ($r = .37$) ile pozitif yönde, trafikten kaçınma ($r = -.23$) ve toplam kaçınma ($r = -.17$) puanlarıyla ise negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Hayat boyu gidilen yol, araç kullanma sıklığı ile pozitif ($r = .21$) ilişkilidir. Bununla birlikte araç kullanma sıklığı aktif kaza sayısı ile pozitif yönde ($r = .15$) ilişkiliyken, hem Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği’nin alt ölçekleri olan genel kaçınma ($r = -.34$), trafikten kaçınma ($r = -.12$), araca binmekten kaçınma ($r = -.14$), hem de söz konusu ölçeğin toplam kaçınma puanları ile negatif yönde ilişkili olarak bulgulanmıştır ($r = -.31$). Ayrıca kişilerin kendilerinin ya da yakınlarının ölümlü/yaralanmalı kaza geçirme sayıları kişilerin genel kaçınma ($r = .12$) ve toplam kaçınma ($r = .12$) puanları ile pozitif yönde ilişkilidir. Son olarak, kaçınma toplam puanı ve diğer alt ölçekleri birbirleriyle pozitif yönde ilişki göstermiştir.

Tablo 1. Araç kullanma ve araca binmekten kaçınma ölçeği faktör analizi

Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği	I	II	III	Ortak Varyans
Faktör I: Genel Kaçınma				
Açıkladığı Varyans: %29.92 Özdeğer:5.98				
1. Araba sürmemi gerektiren kısa bir yolculuğu veya getir götür işini erteledim.	.565	-.101	.090	.341
2. Araba sürmekten kaçındığımdan bir yere giderken yürümeyi veya bisiklet sürmeyi tercih ettim.	.720	-.019	-.087	.456
3. Eğer yapabildiysem araba sürmekten kaçındım.	.778	.037	-.107	.554
11. Hava kötü olduğu için (örn. sis, yağmur veya buzlanma) araba sürmekten kaçındım.	.589	-.010	.122	.429
12. Hava karardıktan sonra araba sürmekten kaçındım.	.379	.110	.164	.286
17. Kötü havadan (örn. sis, yağmur veya buzlanma) kaçınmak için araba sürüş programımı yeniden planladım.	.427	.035	.113	.258
19. Araba sürmekten kaçındığımdan bir yere otobüsle gitmeyi tercih ettim	.717	.084	-.058	.524
20. Sürücü veya yolcu olarak araba kullanmayı gerektirecek aktivitelerden kaçındım.	.468	.102	.292	.504
5. Yerleşim yerlerinde araba sürmekten kaçındım. *	.384	.360	.149	.489
Faktör II: Trafikten Kaçınma				
Açıkladığı Varyans: %6.12 Özdeğer:1.22				
6. İşlek caddelerde araba sürmekten kaçındım.	.389	.525	.029	.595
7. Otoban veya şehirlerarası yollarda araba sürmekten kaçındım. *	.282	.298	.103	.288
8. Araba sürerken işlek kavşakları kullanmaktan kaçındım.	.133	.692	.027	.578
9. Araba sürerken yoğun trafikten ya da işlek sokaklardan geçmemek için daha uzun mesafeler seyahat ettim.	-.089	.706	.020	.470
10. Trafikten kaçınmak için sürüş güzergâhımı yeniden planladım.	-.029	.519	-.009	.257
Faktör III: Araca Binmekten Kaçınma				
Açıkladığı Varyans: %5.58 Özdeğer:1.12				
4. Eğer yapabildiysem yolcu olarak arabaya binmekten kaçındım.	.046	.008	.405	.188
13. Hava kötü olduğu için (örn. sis, yağmur veya buzlanma) arabaya yolcu olarak binmekten kaçındım.	.194	-.199	.555	.393
14. Hava karardıktan sonra arabaya yolcu olarak binmekten kaçındım.	-.061	.016	.812	.622
15. Eğer trafiğin yoğun olduğunu biliyorsam yolcu olarak arabaya binmekten kaçındım.	.040	.032	.450	.233
16. Otoban veya şehirlerarası yollarda yolcu olarak arabaya binmekten kaçındım.	-.154	.092	.620	.349
18. Yolcu olarak araba kullanmamı gerektiren kısa bir yolculuğu veya getir götür işini erteledim.	.230	.076	.540	.513

* İşaretili maddeler faktör analizi sonrası ölçekten düşürülmüştür.

Tablo 2. Değişkenler arası ikili korelasyonlar

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.Yaş	-										
2.Cinsiyet	.07	-									
3.Ehliyet süresi	.88**	.08	-								
4.Hayat boyu km	.48**	-.16**	.42**	-							
5.Araç kullanma sıklığı	.33**	.00	.37**	.21**	-						
6.Aktif kaza	-.04	-.06	.00	-.04	.15**	-					
7.Ölümlü/Yaralanmalı kaza	-.01	.04	-.04	.03	-.02	-.01	-				
8. Genel kaçınma	-.06	-.03	-.11	-.04	-.34**	-.05	.12*	-			
9. Trafikten kaçınma	-.27**	-.16**	-.23**	-.10	-.12*	-.00	.10	.43**	-		
10. Araca binmekten kaçınma	-.05	-.11	-.06	.00	-.14*	-.10	.07	.49**	.32**	-	
11. Kaçınma (Toplam)	-.15**	-.08	-.17**	-.07	-.31**	-.09	.12*	.87**	.70**	.73**	-
Ort.	29.62	-	8.81	100247.19	4.16	.89	1.44	1.89	2.03	1.47	1.72
SS	8.30	-	6.98	222557.96	1.18	1.24	.50	.66	.71	.50	.48

* $p < .05$. ** $p < .01$.**Tablo 3. Araç kullanmaktan kaçınma ve demografik özellikler arasındaki hiyerarşik regresyon analizleri**

Değişkenler	Kaçınma (Toplam)				Genel Kaçınma				Trafikten Kaçınma				Araca Binmekten Kaçınma			
	R^2	$F\Delta$	β	p	R^2	$F\Delta$	β	p	R^2	$F\Delta$	β	p	R^2	$F\Delta$	β	p
1. Demografik Değişkenler	.029	4.300		.014	.004	.605		.547	.093	14.743		.000	.013	1.823		.163
Yaş			-.148	.012			-.981	.327			-.258	.000			-.038	.521
Cinsiyet			-.076	.195			-.427	.669			-.145	.010			-.103	.081
2. Trafikle Bağlantılı Demografik Değişkenler	.123	6.018		.000	.140	8.911		.000	.107	.901		.481	.044	1.830		.107
Ehliyet Süre			-.050	.674			-.136	.252			.076	.527			-.011	.927
Hayat Boyu km			-.008	.907			-.009	.892			.002	.975			.004	.955
Araç kullanma sıklığı			-.278	.000			-.353	.000			-.041	.500			-.128	.045
Aktif kaza			-.051	.373			.013	.811			-.015	.792			-.086	.147
Ölümlü/Yaralanmalı Kaza			.114	.043			.110	.049			.109	.054			.068	.246

 Df , F-test: 1. Aşama = 2,287; 2. Aşama = 5,282.

3.3. Demografik Özellikler ile Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma İlişkisi

Sürücülerin demografik özellikleri ile araç kullanmak ve araca binmekten kaçınma ilişkisinin incelenmesi amacıyla dört farklı aşamalı regresyon analizi yapılmıştır. Her analizde, araç kullanmak ve araca binmekten kaçınma ölçeğinin üç alt boyutu ile ölçekten alınan toplam puan bağımlı değişkenler olarak ele alınmıştır. Analiz sırasında, katılımcıların genel demografik özelliklerine işaret eden yaş ve cinsiyet değişkenleri ilk aşamada kontrol değişkeni olarak ele alınmıştır. Bununla birlikte kişilerin trafikle bağlantılı demografik değişkenleri olan ehliyet süresi, hayat boyu kat ettiği yol, araç kullanma sıklığı, aktif kaza sayısı ve kendisinin ya da yakınının geçirdiği ölümlü/yaralanmalı kaza sayısı değişkenleri analizlerin ikinci kısmında yer almıştır. Analizler sonucunda, demografik değişkenler ile “araca binmekten kaçınma” alt boyutu arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmediğinden söz konusu analiz bu bölüme dahil edilmemiştir ($R^2=.044$, $F(5,282) = 1.84$, $p = .080$).

İlk regresyon analizinde kaçınma toplam puanı ile demografik değişkenler analize dahil edilmiştir. Tablo 3’de görüldüğü üzere, genel demografik kontrol değişkenleri ile beraber trafikle bağlantılı demografik değişkenlerin kaçınma toplam puanı üzerinde açıkladığı varyansın %12.3 olduğu bulunmuştur ($R^2=.123$, $F(5,282) = 5.64$, $p < .001$). Bu kısımda, araç kullanma sıklığının kaçınma toplam puanı ile negatif ($\beta = -.278$, $p < .001$), ölümlü/yaralanmalı kaza geçmişi ile pozitif ($\beta = .114$, $p = .043$) ilişkili olduğu görülmüştür. Buna ek olarak genel demografik değişkenler de toplam varyansın %2.9’unu açıklamaktadır ($R^2=.029$, $F(2,287) = 4.30$, $p = .014$) ve yaş, toplam kaçınma puanı ile negatif ilişkilidir ($\beta = -.148$, $p = .012$). Bu bulgulara göre yaş ve araç kullanma sıklığı arttıkça ve geçmiş ölümlü/yaralanmalı kaza sayısı azaldıkça, kaçınma toplam puanının da azaldığı görülmektedir.

İkinci regresyon analizinde ölçeğin genel kaçınma alt boyutu ele alınmış ve demografik değişkenlerin genel kaçınma üzerinde açıkladığı toplam varyansın %14 olduğu gözlemlenmiştir ($R^2=.140$, $F(5,282) = 6.56$, $p < .001$). Bu analizde tek başına genel demografik değişkenlerin modele anlamlı katkı yapmadığı görülmektedir ($R^2=.004$, $F(2,287) = .60$, $p = .547$). Buna ek olarak araç kullanma sıklığının genel kaçınma ile negatif ($\beta = -.353$, $p < .001$), ölümlü/yaralanmalı kaza geçişinin ise pozitif yönde ilişkili olduğu ($\beta = .110$, $p = .049$) bulgulanmıştır. Buna göre, araç kullanma sıklığı arttıkça ve geçmiş ölümlü/yaralanmalı kaza sayısı azaldıkça, genel kaçınma davranışı da azalmaktadır.

Son olarak, demografik özelliklerin trafikten kaçınma alt boyutu ile ilişkisi incelendiğinde modelin toplam varyansın %10.7’ünü açıkladığı rapor edilmiştir ($R^2=.107$, $F(5,282) = 4.85$, $p < .001$). Ayrıca genel demografik değişkenler de tek başına varyansın %9.3’sini açıklamaktadır ($R^2=.093$, $F(2,287) = 14.74$, $p < .001$). Değişkenler daha detaylı incelendiğinde yaş ($\beta = -.258$, $p < .001$) ve cinsiyetin ($\beta = -.145$, $p = .010$) trafikten kaçınma alt boyutu ile negatif ilişkili görülürken ölümlü/yaralanmalı kaza geçişinin ise pozitif yönde ilişkili olduğu ($\beta = .109$, $p = .054$) bulgulanmıştır. Yaş arttıkça ve geçmiş ölümlü/yaralanmalı kaza sayısı azaldıkça trafikten kaçınma davranışının da azaldığı görülmüştür. Ayrıca, kadın sürücüler daha fazla trafikten kaçınma davranışı göstermektedir.

4. Tartışma

Bu çalışmada öncelikle Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği’nin faktör yapısı ve örnekleme uygunluğu değerlendirilmiş, sonrasında da sürücülerin demografik özellikleri ve trafikteki kaçınma davranışları arasındaki ilişki incelenmiştir. Daha önce de belirtildiği üzere, Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği oluşturulurken, kaza geçmişi olan üniversite öğrencisi örnekleme ile çalışılmıştır (Stewart ve St. Peter, 2004). Daha sonra, Taylor ve Sullman (2009) ölçeği çok büyük bir kısmı kaza geçmişi olmayan gruba uygulamış ve üç faktörlü yapının araştırma örnekleme uygun olduğunu raporlamıştır. Bununla birlikte,

Błachnio ve arkadaşları (2013) söz konusu ölçeği, yine kaza geçirmemiş katılımcıların çoğunlukta olduğu 210 kişilik bir örnekleme uygulamış ve araştırmanın örnekleme iki faktörlü yapının en iyi şekilde uyduğunu bulgulamıştır. Bu araştırmanın verisine uygulanan frekans analizi bulguları %56.4'lük bir oranla katılımcıların yarıdan fazlasının, kendisinin ya da yakınlarının, herhangi ölümlü ya da yaralanmalı bir kaza geçirmediğini raporlanmıştır. Örnekleme yapısı açısından bakıldığında, çalışmanın örnekleminin yukarıda bahsedilen iki çalışma ile, ölçeğin geliştirildiği örnekleme kıyasla daha çok benzerlik gösterdiği söylenebilir.

Taylor ve Sullman'ın (2009) çalışmasındaki faktör yapılarına bakıldığında, bu çalışmadakine benzer şekilde, “trafikten kaçınma” ve “genel kaçınma” alt boyutlarının faktör yapılarının ayrıldığı görülebilir. Analizler madde bazında değerlendirildiğinde, ölçeğin dört maddesi hariç diğer tüm maddelerin araştırmacıların önerdiği üçlü yapıdaki aynı faktörlere dahil olduğu görülmüştür. Bu dört maddeden üç tanesi, ölçeğin orijinal formunda karanlıktan veya kötü hava koşullarından kaçınma alt ölçeğinin altında değerlendirilen maddelerdir. Bu maddeler, (hava kötü olduğu için araba sürmekten kaçındım, hava karardıktan sonra araba sürmekten kaçındım ve kötü havadan kaçınmak için araba sürüş programımı yeniden planladım) bu araştırmanın örnekleminde “genel kaçınma” alt ölçeğinin maddeleri ile aynı faktöre yüklenmiştir. Dördüncü madde olan “Eğer yapabilseydim, yolcu olarak arabaya binmekten kaçınırdım” maddesi ise orijinal ölçekteki gibi “araca binmekten kaçınma” alt ölçeğinin maddeleri ile aynı faktörde değerlendirilmiştir. Son olarak bu çalışmada “araca binmekten kaçınma” alt ölçeği de orijinal formdaki benzer şekilde diğer faktör maddelerinden ayrılmıştır. Hem istatistiksel açıdan hem de daha önce bahsedilen bu çalışma ile örnekleme benzerliği açısından ele alındığında, üç faktörlü yapının bu çalışmanın örneklemine daha uygun olduğu görülmektedir.

Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeđi'nin Stewart ve Peter (2004) tarafından oluşturulan ilk yönergesinde kaza geçirmiş katılımcılardan ölçekteki durumların “geçtiğimiz yedi gün boyunca” başlarına ne sıklıkla geldiğinin değerlendirilmesi istenmiştir. Bu çalışmada ölçek genel örnekleme uygulandığından yönergede zaman aralığı “geçtiğimiz yıl boyunca” şeklinde değiştirilerek katılımcılardan daha geniş bir zaman aralığındaki kaçınma davranışını değerlendirilmeleri istenmiştir. Bu şekilde örneklemin kaçınma davranışına dair daha geniş bir örüntüye ulaşılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte ‘araca binmekten kaçınma’ alt boyutundaki maddelere anlam muğlaklığını gidermek adına Błachnio ve arkadaşlarının (2013) da önerdiği şekilde ‘yolcu olarak’ ibaresi eklenmiştir (Örn. Otoban veya şehirlerarası yollarda *yolcu olarak* arabaya binmekten kaçındım).

Trafikte kaçınma davranışı ile demografik özellikler arasındaki ilişkinin incelendiği korelasyon analizinde “araca binmekten kaçınma” alt boyutunun yaş, cinsiyet ve trafik özelinde incelenen ehliyet süresi, hayat boyu gidilen toplam mesafe ve kaza geçmişi gibi değişkenlerle anlamlı bir ilişkisi tespit edilememekle birlikte sadece araç kullanma sıklığı ile negatif ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Bu açıdan bakıldığında sürücülerin ne kadar sık araç kullanırsa, yolcu olarak da o kadar az kaçınma davranışı gösterdiği söylenebilir. Bu alt ölçek, kişilerin aktif sürücülükten ziyade yolcu olarak trafikteki kaçınma davranışlarını ele aldığından, sürücülükle bağlantılı özelliklerle ilişkili olmaması beklenebilir bir durumdur. Gelecek çalışmalarda AKÖ'nin genel yol kullanıcısı örneklemine uygulanmasının, araca yolcu olarak binmekten kaçınma davranışı ile ilgili daha detaylı bilgi verebileceği öngörülmektedir.

Genel demografik değişkenler temelinde ele alındığında daha önce kaza geçirmiş olan Amerikan örnekleme (Stewart ve Peter, 2004) ve Yeni Zelanda'da genel öğrenci örnekleme (Taylor ve Sullman, 2009) ile yapılan çalışmaların aksine bu çalışmada erkek sürücülerin kadın sürücülere göre daha az trafikten kaçınma davranışı gösterdiği görülmüştür. Bu farklılığın bir sebebi Yeni Zelanda ve Amerika kültürünün birbirleriyle benzer, bununla birlikte Türkiye kültürünün bu iki kültürden de farklılık göstermesi olabilir. Kadınların daha yüksek kaçınma

puanına sahip olmasının bir nedeni Türkiye’de erkek sürücülerin sayıca çok daha fazla olması, bununla birlikte trafikte kadın sürücülere karşı olan kalıpyargıların, kadın sürücülerin anksiyete ve dolayısıyla kaçınma davranışını arttırması olabilir. Cinsiyet kalıpyargılarının farklı ülkelerde de Türkiye ile benzerlik gösterebildiği görülmektedir. Örneğin Pravossoudovitch, Martha, Cury ve Granié’nin (2015) Fransız örnekleme ile yaptıkları çalışmalarında kadınların daha çok riskten kaçındığı bununla birlikte erkeklerin de sürücü becerilerinin daha yüksek olduğu şeklindeki kalıpyargıların baskın olduğunu rapor etmişlerdir. Son olarak, Błachnio ve arkadaşları (2013) Polonyalı genel öğrenci örneklemeyle yaptığı çalışmada, Polonya’da erkek egemen bir trafik ortamının olduğu ve kadınların erkeklerden daha kötü araç kullandığı kalıpyargısının devam ettiğinden bahsetmektedir. Bununla birlikte Türkiye’de ‘iyi sürücülük’ denildiğinde akla gelen ilk özellik, sürücülerin araca hakimiyeti ve manevra kabiliyetleri ile ilişkili olan algısal-motor becerileridir ve bu beceriler Türkiye’deki trafik kültüründe erkek olma ve maskülenlik ile ilişkilendirilmektedir (Özkan ve Lajunen, 2006). Bu bulgular ışığında Polonya’daki trafik kültürünün cinsiyet ve cinsiyet rolleri bakımından Türkiye’deki trafik kültürüyle benzerlik gösterdiği göz önünde bulundurulduğunda, bulguların da bu şekilde birbirleriyle tutarlı olması da beklenen bir durumdur.

Çalışmanın bir başka bulgusu da kaçınma toplam puanı ve trafikten kaçınma puanlarının yaş ile olan anlamlı ve negatif yöndeki ilişkisidir. Trafikten kaçınma alt boyutu genel olarak sürüş ve yol durumu ile ilgili işlek yollardan ve trafiğin yoğun olduğu yerlerde araç kullanmaktan kaçınma gibi maddeler içermektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde söz konusu çalışmaya katılan sürücülerin sürüş esnasında daha fazla kaçınma davranışı gösterdiği görülmektedir. Fakat literatürdeki pek çok araştırma genç sürücülerin trafikteki ihlal davranışlarına daha eğilimli olduğunu göstermiştir (Evans, 1991; Huang ve Winston, 2011). Bu durum genç sürücülerin daha az kaçınma davranışı gösterebilecek olmasını düşündürmektedir. Bununla beraber çalışmanın bulgularının bu yönde olmamasının bir sebebi daha önce de bahsedilen şekilde, daha tecrübeli genç yetişkin sürücülerin, ehliyetini yeni almış, yirmili yaşlarının başındaki genç sürücülere kıyasla hem deneyimleri hem de fizyolojik gelişimleri göz önünde bulundurulduğunda, kaza riskinin daha az olması ve bunun sonucunda bu grupların güvenli sürücülük bağlamında farklılık göstermesi olabilir (Huang ve Winston, 2011; Mayhew ve ark., 2003; Patten ve ark., 2006). Bununla birlikte sürücüler yaşları ilerledikçe deneyim kazanmaktadırlar ve bu durum, sürücüler orta yaşlarına doğru geldiklerinde kaçınma davranışlarının azalmasını açıklayabilir.

Bu çalışmadaki göze çarpan bulgulardan biri, kişilerin veya yakınlarının ölümlü/yaralanmalı kaza geçmişlerinin hem kaçınma toplam puanı hem de ölçeğin alt boyutları olan genel kaçınma ve trafikten kaçınma ile pozitif ilişkisinin olmasıdır. Buradan yola çıkarak, kişilerin deneyimlediği kaza olaylarının kişilerin kaçınma davranışına olan etkisi açıkça görülebilmektedir. Daha önce kaza geçirmiş örnekleme yürütülen pek çok çalışmada da görüldüğü üzere (Smith ve ark., 2007; Stewart ve Peter, 2004; Taylor, 2011) bu tür olaylar, kişilerin trafikte daha fazla kaçınma davranışı göstermesine sebep olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında söz konusu bulgu literatürle paralellik göstermektedir. Buna ek olarak, kaçınma toplam puanı ve genel kaçınma puanlarının araç kullanma sıklığı ile negatif olarak ilişkisinin olduğu görülmektedir. Trafikte kaçınma davranışı gösteren bireylerin buna paralel olarak araç kullanmaktan kaçınıyor olması ve buna bağlı olarak araç kullanma sıklığının az olması öngörülebilir bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu bulgular trafikte maruz kalma etkisi çerçevesinde de düşünülebilir. Bu açıdan bakıldığında, maruz kalma etkisi ile kaçınma davranışı ilişkili görünmektedir. Sürücülerin araç kullanma sıklıkları, dolayısıyla trafik ortamına maruz kalmaları arttıkça, kaçınma davranışlarının da azaldığı bulgulanmıştır. Bununla birlikte kazaya maruz kalma da kaçınma davranışını etkileyen unsurlardan birisidir.

Buna göre, kaza geçmişi olan kişiler trafikte daha fazla kaçınma davranışı göstermektedir. Söz konusu bulgular, literatürle de paralellik göstermektedir (Stewart ve Peter, 2004).

Çalışmanın bazı sınırlılıkları mevcuttur. Bunlardan ilki çalışmanın verisinin öz bildirim yoluyla toplanmış olmasıdır. Bu yolla ulaşılan örnekleme katılımcıların beyanları sosyal istenirlik doğrultusunda olabileceğinden, katılımcılar daha olumlu gibi görünecek noktalarda beyanda bulunmuş olabilirler. Çalışmanın bir başka sınırlılığı ise örneklemin büyük çoğunluğunu genç sürücülerin oluşturması olabilir. Bu açıdan bakıldığında çalışmanın yaş açısından daha homojen bir grupta tekrarlanması, bulgularda bazı farklılıklara yol açabilir. Son olarak sürücülerin yakıt ücretinden kaçınmak, yürüyüş yapmayı tercih etmek gibi bazı pratik nedenlerden dolayı da kaçınma davranışı gösterebilecekleri unutulmamalıdır. Bu bağlamda değerlendirildiğinde ölçeğin yönergesinin ‘anksiyete sebebiyle’ kaçınma davranışını vurgulayacak şekilde düzenlenmesi daha sağlıklı sonuçlar elde edilmesine yardımcı olabilir.

Genel olarak bakıldığında, öncelikle Araç Kullanma ve Araca Binmekten Kaçınma Ölçeği, Türkiye örneklemine de uygulanabilirliği açısından güvenilir bir ölçme aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte çalışmanın bulguları, trafikte çeşitli sebeplerden ötürü ortaya çıkan kaçınma davranışını ve bu davranışı gösterebilecek örnekleme belirleyebilmek adına önemli bilgileri gözler önüne sermektedir. Daha önce de değinildiği üzere, kaçınma davranışı trafikteki diğer riskli davranışlara sebebiyet verebilmektedir. Bu yüzden bu davranışın arkasında yatabilecek bazı bireysel özelliklerin belirlenmesi, trafik güvenliği ile ilgili alınacak önlemlerin etkililiği açısından önemlidir.

Kaynakça

- Błachnio, A., Przepiórka, A., Sullman, M. ve Taylor, J. (2013). Polish adaptation of the driving and riding avoidance scale. *Polish Psychological Bulletin*, 44(2), 185–192. doi:10.2478/ppb-2013-0021
- Ehlers, A., Hofmann, S. G., Herda, C. A. ve Roth, W. T. (1994). Clinical characteristics of driving phobia. *Journal of Anxiety Disorders*, 8(4), 323–339. doi:10.1016/0887-6185(94)00021-2
- 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. doi: 10.1037/0033-2909.113.2.279
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society.
- French, D. J., West, R. J., Elander, J. ve Wilding, J. M. (1993). Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36(6), 627–644. doi: 10.1080/00140139308967925
- Hennessy, D. (2011). Social, personality, and affective constructs in driving. Porter, B. E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 149-163). San Diego, CA: Elsevier. doi:10.1016/B978-0-12-381984-0.10012-8
- Huang, P. ve Winston, F. K. (2011). Young drivers. Porter, B. E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 315-338). San Diego, CA: Elsevier. doi:10.1016/B978-0-12-381984-0.10023-2
- 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 & Prevention*, 38, 913–924. doi:10.1016/j.aap.2006.03.002
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. doi:10.1016/0191-8869(95)00068-H
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25, 917–924. doi:10.1080/00140138208925051
- Matthews, G., Dorn, L., Hoyes, T. W., Davies, D. R., Glendon, A. I. ve Taylor, R. G. (1998). Driver stress and performance on a driving simulator. *Human Factors*, 40(1), 136–149. doi:10.1518/001872098779480569
- Maycock, G., Lockwood, C. R. ve Lester, J. F. (1991). The accident liability of car drivers. TRL Report 315. *Transport Research Laboratory, Crowthorne*.
- Mayhew, D. R., Simpson, H. M. ve Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 683–691. doi:10.1016/S0001-4575(02)00047-7
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533–545. doi:10.1016/j.paid.2004.05.007

- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(4), 269–277. doi:10.1016/j.trf.2006.01.005
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. Porter, B. E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 179-192). San Diego, CA: Elsevier. doi:10.1016/B978-0-12-381984-0.10014-1
- Özkan, T., Lajunen, T. ve Summala, H. (2006). Driver behaviour questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis & Prevention*, 38(2), 386–395. doi:10.1016/j.aap.2005.10.012
- Patten, C. J., Kircher, A., Östlund, J., Nilsson, L. ve Svenson, O. (2006). Driver experience and cognitive workload in different traffic environments. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 887–894. doi:10.1016/j.aap.2006.02.014
- Pêcher, C., Lemercier, C. ve Cellier, J. M. (2009). The influence of emotions on driving behaviour. *Traffic Psychology and Driving Behaviour*, New-York: Hindawi Publishers.
- Pravossoudovitch, K., Martha, C., Cury, F. ve Granié, M.-A. (2015). Sex and age differences in the endorsement of sex stereotypes associated with driving. *The Spanish Journal of Psychology*, 18, 1–8. doi:10.1017/sjp.2015.94
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33(10-11), 1315–1332. doi:10.1080/00140139008925335
- Smith, B., Mackenzie-Ross, S. ve Scragg, P. (2007). Prevalence of poor psychological morbidity following a minor road traffic accident (RTA): The clinical implications of a prospective longitudinal study. *Counselling Psychology Quarterly*, 20(2), 149–155. doi:10.1080/09515070701403679
- Stewart, A. E. (2005). Attributions of responsibility for motor vehicle crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 681–688. doi:10.1016/j.aap.2005.03.010
- Stewart, A. E. ve Peter, C. C. S. (2004). Driving and riding avoidance following motor vehicle crashes in a non-clinical sample: Psychometric properties of a new measure. *Behaviour Research and Therapy*, 42(8), 859–879. doi:10.1016/S0005-7967(03)00203-1
- Taylor, J. E. (2011). Mental health and driving. B. E. Porter. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 165-178). San Diego, CA: Elsevier. doi: 10.1016/B978-0-12-381984-0.10013-X
- Taylor, J. ve Deane, F. P. (2000). Comparison and characteristics of motor vehicle accident (MVA) and non-MVA driving fears. *Journal of Anxiety Disorders*, 14(3), 281–298. doi:10.1016/S0887-6185(99)00040-7
- Taylor, J. E. ve Sullman, M. J. (2009). What does the driving and riding avoidance scale (DRAS) measure?. *Journal of Anxiety Disorders*, 23(4), 504–510. doi:10.1016/j.janxdis.2008.10.006

- Taylor, J. E., Deane, F. P. ve Podd, J. V. (2000). Determining the focus of driving fears. *Journal of Anxiety Disorders*, 14(5), 453–470. doi:10.1016/S0887-6185(00)00033-5
- Taylor, J., Deane, F. ve Podd, J. (2002). Driving-related fear: A review. *Clinical Psychology Review*, 22(5), 631–645. doi:10.1016/S0272-7358(01)00114-3
- Turner, C. ve McClure, R. (2003). Age and gender differences in risk-taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 123–130. doi:10.1076/icsp.10.3.123.14560