

“Kazaya Yatkınlık” Tanımı Yapılabilir mi, “Riskli Sürücü”ler Kimlerdir?

Volkan GİRGIN *, Ahmet KOCABIYIK *

ÖZET

“Trafik kazasına yatkınlık” tanımı yapılabilir mi? “Riskli sürücüler” kimlerdir? Bu kavramları tanımlayabilmek için metodolojileri sağlam çalışmalara gereksinim vardır. Bu makalede dünya literatüründeki çalışmalardan söz edilmektedir. Belki de kişi, yaşadığı gibi araç kullanır!

Anahtar kelimeler: Trafik kazalarına yatkınlık, riskli sürücü

Düşünen Adam; 2003, 16(1): 35-38

SUMMARY

Is described the “predisposed to traffic accidents”, who are the risky drivers? Because of describe to these to these concepts, we need studies that have strong methodology. In this review, some of the world studies are discussed about this topic. Probably, the persons drive as live!

Key words: Predisposing traffic accidents, risky drivers

GİRİŞ

Kazaya yatkınlık kavramı, en genel anlamıyla istatistiksel olarak payına düşmesi gerekenden fazla sayıda kaza yapan kişileri tanımlamak için kullanılır. 30 bin sürücü üzerinde yapılan bir çalışmada sürücülerin %4 ünün toplam kazaların % 40’ını gerçekleştirdikleri bulunmuştur (1).

Araştırma bulguları yüksek kaza yüzdesine sahip sürücülerin diğer sürücülere oranla yaygın aile problemleri olduğunu, çocukluklarında suça yönelim gösterdiklerini, çok az sayıda hobi ve arkadaşına sahip olduklarını, duygusal olarak yeterince olgunlaşmamış olduklarını göstermiştir. Çalışmacılar; bulgularını “kişi yaşadığı gibi sürer” diye özetlemişlerdir. Bu araştırmada bulgularında belirli kişilik özellikleri nedensel faktörler olarak öne çıkmaktadır. Bunlar arasında saldırganlık, duyguları kontrol etme yetersizliği, kızgınlık, öfke, depresyon, düşük zihinsel

yönelim, prestij ve güç aramaya yönelik davranışlar ve A tipi davranış örüntüsü yer almaktadır.

Duygusal dengesizlik, huzursuz ya da sinirli olma, kendini kontrol edememe, heyecan ve uyarım arama güdüsü, açık kızgınlık ifadesi ya da örtülü kızgınlık, engellenmeye karşı düşük tolerans, engellenme ve mutsuzluk duyguları, eleştiriye aşırı duyarlılık, depresyon ve üzüntü, çaresizlikve kişisel yetersizlik hissi, başkaları tarafından kolay etkilenme ve eziklik duyma, kendi kaderini kontrol etmede yetersizlik algısı, erkeksilik, otorite veya rekabet yönelimli sosyal rolleri benimseme gibi özellikler riskli sürücülerin özellikleri olarak tanımlanmışlardır (1).

Trafik kazası nedenleri arasında etkileşim olgusuna açıklık getiren bir çalışmaya göre araç kullanma davranışı iki grup faktöre dayanır:

1. Sürücünün yetenek ve yetkinliğine ilişkin olanlar

* Bakırköy Ruh Sinir Eğitim ve Araştırma Hastanesi

2. Görev ya da araç kullanma ortamından kaynaklanan faktörler

Her iki durumda da "kişilik" önemli bir yer tutmaktadır. Birinci durumda, sürücünün belirli kişilik özellikleri trafik kazasına yol açan önemli risk faktörleri arasında doğrudan yer alırken, ikinci durumda diğer sürücülerin sahip oldukları bazı kişilik özelliklerinin çevresel bir faktör olarak bir sürücü için araç kullanma halini aşırı karmaşık bir hale getirmesi söz konusudur (1).

Yapılan bir araştırmada 18-24 yaş arasının en büyük risk grubu olduğu bulunmuştur. Bir başka çalışmada 16-18 yaş aralığında en fazla trafik kazası yaşandığı sonucu elde edilmiştir. Aynı çalışmada deneyimin trafik kazası oranını azalttığıda bulunmuştur. Bunun yanı sıra sürücülerin yaşları arttıkça deneyimlerine bağlı olmaksızın trafik kazası yapma oranlarının azaldığı elde edilen diğer bulgulardandır. Kaza yapmada en fazla riskin genç erkek ve yaşlı kadın sürücülerde olduğu, uzun süre araç kullanmakla kazanın daha iyi yordanabildiği saptanmıştır. Ayrıca uzun süre araç kullanınca 60 yaş ve üzerindeki sürücülerin kaza yapma riskleri artmaktadır. 60 yaş ve üzerindeki tereddütlü araç kullandıkları bir çok çalışmada ortaya çıkarılmış bir bulgudur. Bir başka çalışmada bu yaş grubunun gençlere göre daha çok ancak hafif kazalar yaptıkları saptanmıştır.

Kaza yapan sürücülerin aşırı bağımlı, gerileme mekanizmalarını kullanan, içgörülerini az olan bir kişilik yapılanması gösterdikleri bulunmuştur. Bu kişiler çevrelerinin kendilerini kabul etmedikleri, gereksinimleri karşılanmadığı inancında oldukları için saldırganlık ve düşmanlık duygularını kontrol etmekte güçlük, gerilimi kontrol edememe dolayısıyla sözel ya da fiziksel saldırganlık, başkalarının haklarına ve gereksinimlerine duyarsızlık, gerçeklerle uzlaşmama ve sevgi ihtiyacı ya da sevgiyi kaybetme korkusu özelliklerini gösterdikleri de vurgulanmaktadır (2).

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu için yapılan ticari araç sürücülerini çalışmasında; evli ve çocuklu (çocuk sayısı arttıkça daha da azalıyor) olanların kaza yapma oranının daha az, 35 yaşından sonra yaş yükseldikçe kaza yapma oranında azalma eğilimi, ilkokul mezunlarının kaza yapma oranını daha az, otobüs, kamyon ve kamyonet kullananların kaza

yapma oranı daha az, araç modeli daha yeni olanların kaza yapma oranı daha fazla, sürücü belgesini emniyetten alanların kaza yapma oranı daha az, sürücülük deneyimi 15 yıl ve daha az olanların, kaza yapma oranı daha çok, günlük yapılan yol göreceli kısa olanların kaza yapma oranı daha fazla, gelecekle ilgili beklentileri olumsuz olan sürücülerin kaza yapma oranı daha az, aile ilişkilerini iyi olarak algılayanların kaza yapma oranı daha az, kişisel uyum düzeyleri günlük 50-99 km yol yapanlarda daha iyi, 400 km'den fazla olursa düşme eğilimi, evli sürücülerin sosyal uyum düzeyleri daha yüksek, yaş yükseldikçe sosyal uyum düzeylerinde yükselme eğilimi saptanmıştır (3).

1373 sürücünün son 6 yıl içindeki kaza kayıtları incelendiğinde vke bir dizi teste tabi tutulduklarında (DBQ, Driving Behaviour Questionare - DSQ, Driving Style Questionare - DMQ, Decision Making Questionare); 2 kaza yapmış olanların daha çok erkek, daha deneyimli, daha yaşlı olduğu bulunmuştur. Bunların kural ihlalleri skorları düşük bulunmuş ve daha az tek başına kontrol kaybı ile kaza yaptıkları saptanmış. Bu çalışmanın ikinci kısmında ise hız; tüm kaza tipleri vke yandan çarpmalar, doğru kararı verememe; tüm kaza tipleri, arkadan çarpma, yandan çarpma tip kazalar ile bağlantılı bulunmuştur. Ayrıca ilginç olan başka bir şey de; kural ihlali skorlarının aktif ve pasif kazalarla eşit olarak ilgili bulunmasıdır. Bu durum aktif olarak kaza yayanların yalan beyanla pasif kodlama yapmaları, bazen aktif ve pasif ayırımının içiçe geçebildiği durumlarla ve pasif durumda olanların yüksek hızda olmaları ile açıklanmıştır (4,5).

Gerçekçilik, pratiklik, istikrarlılık, suça yatkinlik ile kazaya yatkinlik arasında hiçbir bağlantı bulunmazken, dışadönük, agresif, şüpheli, güvensiz, kontrolsüz davranışlarla kazaya yatkinlik arasında doğrudan güçlü bağlantılar saptanmıştır. "İyi araç kullanma tekniği" tanımlanmış ve dikkat, tehlikeyi çabuk fark etme ve umursama, çalışkanlık, sebat etme gibi özelliklerle ilişkilendirilmiştir (1,6).

Tip A Davranış Paterni: Yarışmacılık, sürekli tetikte olma, hırs ile karakterizedir ve bu tip davranış paternine sahip kişilik tiplerinde koroner kalp hastalıklarına da çok rastlanmaktadır. Çalışmalarda trafik kaza riski artışı ve trafik kazası sayısı artışı tip A

davranış ile kuvvetli korole bulunmuştur. Trafik için tip A davranış paterninde; sık frene basma, sık kolla- ma veya şerit değiştirme, sık korna çalma, sık selek- tör kullanma görülmüştür.

Çalışmalarda yaş, deneyim, felaketi sezebilme yete- neği, risk alma eğilimi trafik kazalarında prediktörler olarak saptanmıştır. Ayrıca karar verme ve yargılama stilleri sürüş davranışını etkiler. Karar verme stili özellikle üzerinde durulması gereken bileşendir. Gerçekçi karar verenler; ince ve çok düşünürler, sez- gisel karar verenler; sonuçlar hakkında yeterince dü- şünmezler, bağımlı karar verenler; sorumluluk al- maktan kaçarlar ve yüksek oranda sosyal desteğe gereksinim duyarlar.

DSQ (Driving Style Questionare) ve DMQ (Deci- sion Making Questionare) ile yapılan çalışmanın so- nucunda; total skorlar açısından erkekler önde gitse de subskalalarda cinsiyet farklılığı saptanmamıştır. 60 yaşa kadar yaş ile tereddüt etme hafif ters orantılı, yaş ile sosyal direnç hafif doğru orantılı, 50 yaşa kadar yaş ile mükemmelliyetçilik ters orantılı, yaş ile idealistlik kuvvetli doğru orantılı, 50 yaştan sonra yaş ile dürtüsellik doğru orantılı, titizlik ve kontrol tüm sürüş stilleriyle ilgili, hız, tereddüt, soğukkan- lılık, mükemmelliyetçilik, dürtüsellik ve odaklanma, planlama kazalar ile doğrudan ilgili bulunmuştur. Hız; kaza oranında esas belirleyicidir, planlama stil- leri ve kural ihlalleri de kaza oranını önemli derecede etkilemektedirler. Tüm bu sonuçların ışığında bir modelleme yapılmıştır (7).

60 yaş üstü	60 yaş altı
titizlik	yaş
dürtü----tereddüt----KAZA----hız---titizlik	
hız	yol miktarı

erkek > kadın

Yüksek riskli sürücü grubu ile suçlu sürücü grubu karşılaştırması yapılan bir çalışmada; suçlu grupta olanların alkol ve madde bağımlılığı, yüksek riskli sürücü grubundakilerde ise alkol kötüye kullanımı daha çok görülmüştür. Ayrıca yüksek riskli grubun heyecan arama ve hostilite puanları ön planda çıkmıştır, diğer gruba göre eğitimleri ve kontrol meka- nizmaları da daha yüksek bulunmuştur. Suçlu grubun ise depresyona yatkınlık ve agresyon puanları daha

yüksek saptanmıştır.

5 faktör kişilik testi ile yapılan bir çalışmada; göre- vine bağlı, çalışkan ve dürüst olanların daha az kaza yaptıkları, açıklık, ulaşılabilirlik, dışadönüklük, nevrotiliklik gibi kavramların kazalar ile bir ilişkisi bulunmamıştır (8-10)

Liselerde yapılan risk alıcı davranış ve sürüş davra- nışı çalışmasında; % 8.5'inin trafik kazası yaptığı, % 7.4'ünün yaya olarak kazaya karıştığı, % 63.2'sinin sürücü belgesi olmadan araç kullandığı, % 16.1'inin aşırı yüklü araç kullandığı, % 8'inin alkollü araç kul- landığı, motorsiklet sürücülerinin % 47.94'unun kask kullanmadığı, % 37.3'ünün emniyet kemeri takmadığı rapor edilmiştir. Kadımlar erkeklerden daha fazla aileleriyle sorun yaşamakta ve alkol-madde kullan- maktadırlar. Erkeklerin ise daha sık hız yaptıkları, yasal problemler yaşadıkları, daha iyi sürüş yetene- ğine sahip oldukları, heyecan arama, öfke ve hos- tilitelerinin daha yüksek olduğu saptanmıştır (11,12).

60 sürücü üzerinde yapılan video kayıtlarının esas alındığı bir çalışmada yetenek ve yargılama puanla- maları yapılmış ve sonucunda; genç ve yaşlı erkek sürücülerin; en çok yetenek ve yargılama puanlarını kendilerine verdikleri, genç kadın sürücülerin; en çok yetenek ve yargılama puanlarını yaşlı erkek sürücü- lere verdiği, yaşlı kadın sürücülerin; en çok yetenek puanlarını yaşlı erkek sürücülere, yargılama puanla- rını ise yaşlı kadınlara verdiği saptanmıştır (13,14).

422 sürücü üzerinde yapılan çalışmada; yoldaki stres, agresyon açısından anlamlı cinsiyet farklılığı saptan- mamıştır. Oysa yoldaki anksiyete kadınlarda, trafik suçu da erkeklerde daha fazla görülmektedir. İlginç olan alkollü iken araç kullanan kadınların erkekler- den daha fazla agresif, anksiyöz olduğu ve daha sık kaza yaptıklarıdır (15).

Dışadönüklük ile trafik kazası geçirme arasındaki ilişkinin halen karmaşık olduğu söylenebilir. Nevro- tik kişilik ile kaza sıklığı arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Heyecan arama, alkol kullanma ve sürücülük davranışsyal oldukça kuvvetli bağlantı içindedir. Bunlar tehlikeyi daha az algırlarlar, emniyet kemeri kullanmazlar, takip mesafesine uymazlar, sık şerit değiştirirler. Ayrıca maceracılık veya heyecan arayışıyla ilgili kimyasal ve genetik bazı bulgular da

saptanmıştır. Genel saldırganlık, riskli sürücülük olasılığını artırıyor gibi görünse de saldırganlık ve kaza geçirme arasındaki ilişki üzerine yapılan çalışmaların bulguları oldukça zayıftır (16).

Türkiye'de (İzmir, İstanbul, Ankara) yapılan bir çalışmada; 689 sürücü alınmış ve DBPI (Driver Behaviour Profile Inventory), FRF (Questionnaire Assessing Willingness to Take Risks) kullanılmış ve faktöriyel analiz sonucunda 5 alt grup saptanmıştır. Kural ihlali ve hata, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük, stres ve gerginlik, benlik imajı, kendine güven. Kural ihlalleri yapanlar ile hata yapanlar arasında kaza riski açısından bir fark saptanmamış. Kadınlar; kural ihlali ve hata, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük, stres ve gerginlik erkekler ise kendine güven alt gruplarından daha yüksek skorlar almışlar. Gençlerde; kural ihlalleri ve hata, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük, stres ve gerginlik alt gruplarında skorlar daha yüksek bulunmuştur. Eğitimi yüksek olanların kural ihlali ve hata skorları yüksek, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük skorları düşük saptanmıştır. Kendine güven alt grubunda eğitim ve yaş belirleyici olarak bulunmamıştır. Ayrıca kendine güven ile kazaya yatkınlık ters orantılı bulunmuştur. Kural ihlalleri ve hata ile kazaya yatkınlık korelasyonu saptanmıştır (17).

Sonuç olarak bu gözden geçirme çalışmasında; hem "kazaya yatkınlık" hem de "riskli sürücü" kavramlarının net olarak tanımlanabilmeleri için detaylı bir literatür tarama çalışmasının yapılmasının gerekliliğini belirtmeliyiz...

Ama aslında "kişi yaşadığı gibi araç kullanır?"

KAYNAKLAR

1. Signori E, Bowman RG: On the study of personality factors in research on driving behaviour. *Perceptual Motor Skills* 38:1067-1076, 1974.
2. Sümer N: Kazaya yatkın kişilik var mıdır? *Türk Psikoloji Bülteni* 7:23-27, 1997.
3. Özgüven İE, Yıldırım İ, Çilingiroğlu H: Ticari Araç Şoförlerinin Nitelikleri, Sorunları ve Trafik Kazalarının Nedenleri Konulu Araştırma. Plaka Matbaacılık, Ankara, 1997.
4. Parker D, West R, Stradling S, and Manstead AS: Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accid Anal Prev* 27(4):571-581, 1995.
5. Elander J, West RJ, French D: Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychol Bull* 113(2):279-294, 1993.
6. Hilavaki I, Veilanti J, Asplund P, Sinivuo J, Laitinen L, Koskenvuo K: A sixteen-factor personality test for predicting automobile driving accidents of young drivers. *Accid Anal Prev* 21(5):413-418, 1989.
7. French DJ, West RJ, Elander J and Wilding JM: Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics* 36(6):627-644, 1993.
8. Clark AW: A social role approach to driver behaviour. *Perceptual and Motor Skills*, 42:325-326, 1976.
9. Clement R, Jonah BA: Field dependence, sensation seeking and driving behaviour. *Personality and Individual Differences*, 5:87-93, 1984.
10. Arthur W Jr, Graziano WG: The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *J Pers* 64(3):593-618, 1996.
11. Flisher AJ, Ziervogel CF, Chalton DO, Leger PH, Robertson BA: Risk-taking behaviour of Cape Peninsula high-school students. Part IV. Road related behaviour. *South Africa Medical Journal* 83:486-490, 1993.
12. Farrow JA, Brissing P: Risk for DWI: a new look at gender differences in drinking influences, experiences, and attitudes among new adolescent drivers. *Health Education Q.* 17(2):213-221, 1990.
13. Glendon AI, Dorn L, Davies Dr, Matthews G, Taylor RG: Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Anal* 16(6):755-762, 1996.
14. Mathews ML, Moran AR: age and differences in male drivers. *Accident Analysis and Prevention* 18:299-313, 1986.
15. Simon F, Corbett C: Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics* 39(5):757-780, 1996.
16. Aberg L: Attitudinal research in traffic psychology. *News form EFPPA* 10:9-10.
17. Işık I, Yasak Y: Driver behaviour profile in Turkey: Relationship between driver behaviour and risk taking. 6. Driver Improvement Workshop 1997-Berlin