

SÜRÜCÜLERİN KİŞİLİK YAPILARININ TRAFİK KAZALARINA ETKİSİNİN AKDENİZ BÖLGESİ İÇİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ş. Figen KALYONCUOĞLU

S. Demirel Üniversitesi Müh. Mim. Fak. İnşaat Müh. Böl. /ISPARTA

ÖZET

Türkiye'de trafik kazaları, uzun yıllardır çok büyük boyutlarda can ve mal kaybına neden olan ve kamuoyu gündemini sürekli meşgul eden en önemli sorunlardan biridir. Burada söz konusu olan insan hayatıdır ve ne yazık ki bu konuda ülkemizde yapılan sınırlı çalışmalar soruna bir çözüm getirememektedir. Kazaların azaltılabilmesi için trafik güvenliği konusuna bilimsel açıdan bir yaklaşımın gerekli olduğu düşüncesiyle çalışmada konu, bu platformda ele alınmıştır.

Kazalara neden olan insan, araç ve yol faktörleri arasında sürücü, yolcu ve yaya olarak insan faktörünün ilk sırayı aldığı bilinmektedir. Bu konuda yapılan araştırmalar ve trafik kaza istatistikleri sürücülerin, kazaların oluşumunda ana etken olduğunu göstermektedir. Bu nedenle trafik güvenliği sorununa çözüm getirilebilmesi açısından sürücü davranışlarına bağlı olarak oluşan kazaların araştırılmasının doğru bir yaklaşım olacağı düşünülmüştür.

Kazaların oluşumunda en önemli etken olan sürücünün davranışını etkileyen biyografik, fizyolojik, psiko-fizyolojik, psiko-sosyal ve kişilik faktörleri arasında kişilik faktörünün sürücünün davranışlarını etkileyen en önemli etken olduğu belirlenmiştir.

Buradan hareketle çalışmada, sürücülerin kişilik yapılarının trafikteki davranışlarına nasıl yansıdığı araştırılarak, bölgesel bazda sürücülerin kişilik yapıları ve bunun trafik kazalarına etkisi incelenmiştir. Bu çalışma için Akdeniz bölgesi araştırma alanı olarak seçilmiştir.

Akdeniz bölgesinde nüfus yoğunluğu dikkate alınarak belirlenen 5 ilde (Adana, Antalya, İçel, Kahramanmaraş, Isparta) 750 sürücü üzerinde yapılan bir anket çalışması ile sürücülerin kişilik özelliklerinin trafik kazalarına karşma durumuna etkisi araştırılmış ve elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak, ele alınan bölge itibariyle sürücülerin kişilik yapılarının trafik kazalarındaki etkisinin diğer bölgelere ve Türkiye geneline göre farklılık gösterdiği anlaşılmıştır. Türkiye'deki sürücülerin bölgelere göre kişilik yapıları ve bunun kazaya karşma durumlarına etkisinin araştırılması, trafik kazalarının azaltılması için yapılacak çalışmalara yardımcı olması bakımından önemlidir.

1. GİRİŞ

Trafik kazaları, ülkemizde çok uzun yıllardır önemli boyutlarda can ve mal kaybına neden olan ulusal boyuttaki sorunlardan biridir. Trafik kazalarının azaltılması yönünde yapılan çalışmaların yetersiz kalması konuya bilimsel açıdan bir yaklaşımın gerekli olduğu düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Bu çalışmada konu bu yönüyle ele alınmış ve trafik kazalarının oluşum nedenleri ile buna bağlı olarak alınması gereken önlemler bilimsel boyutta araştırılmaya çalışılmıştır.

Trafik kazalarına etken faktörler genel olarak insan, araç ve yol üçlüsü olmakla birlikte, kazalarla ilgili istatistikler ve bu konuda yapılan araştırmalar sürücü faktörünün en önemli etken olduğunu göstermektedir. Bu nedenle çalışmada soruna esas olan sürücü faktörü tüm özellikleri ile incelenmiş ve sürücünün davranışlarını etkileyen biyografik, fizyolojik, psiko-fizyolojik, psiko-sosyal, psikolojik ve kişilik faktörleri arasında kişilik faktörünün sürücünün trafikteki davranışlarını etkileyen en önemli faktör olduğu belirlenmiştir.

Kişilik, bir insanın tüm bedensel ve ruhsal yapısını, ilgi, davranış, bilgi, beceri ve yeteneklerini bütünü ile içine almaktadır (GÜÇMEN,1982). Kişilik, ihtiyaçlar, değerler ve tutumlar bileşimidir. Kişiliğin karakter, davranış biçimleri, genel zeka yapısı ve fiziki yapı ile yakın bir ilişkisi vardır (EFİL,1990).

Bütün bu kişilik özellikleri bireyin trafikteki davranışlarını etkileyebileceğinden sürücünün kişilik yapısının belirlenmesi son derece önemlidir. Çünkü, insanın trafik içindeki davranışı karakter ve kişiliğini yansıtmaktadır. Kişinin tutum ve davranışlarındaki olumsuzluklar doğrudan trafiğe de yansıtacak ve kaza nedeni olacaktır. Aynı zamanda, bireylerin kişilik yapılarının coğrafi bölgelere göre farklılık gösterdiği de bir gerçektir. Bu farklı kişilik yapılarının, sürücülerin trafikteki davranışlarını nasıl etkilediği ve bunun trafik kazalarına etkisi bu çalışmada ele alınmış, konu bölgesel bazda incelenmiş ve Akdeniz bölgesi çalışma alanı olarak seçilmiştir.

2. SÜRÜCÜLERDE KİŞİLİK FAKTÖRÜ VE TRAFİK KAZALARINA ETKİSİ

Kişiliğin oluşmasını etkileyen bir takım faktörler vardır. Bunlar; kalıtım ve bedensel yapı faktörleri, sosyo-kültürel faktörler, aile faktörü,sosyal sınıf faktörü, coğrafi ve fiziki faktörler olup herbiri kişiliğin oluşmasında önemli rol oynamaktadır. Bu çalışmada, sürücülerin kişilik yapıları bölgesel bazda değerlendirildiğinden coğrafi ve fiziki faktörlerin kişilik yapısına etkisi ve bunun trafik kazalarındaki rolü incelenmiştir.

Bu konuda yapılan bir çalışmaya göre, kişiliğin oluşmasında, insanın içinde büyüdüğü coğrafi çevrenin de etkisi olduğu inkar edilemez. Coğrafi çevre içerisinde iklimin, tabiat ve yaşanan bölgenin fiziki şartlarının fertlerin kişilik özellikleri üzerinde belirgin etkileri vardır. Çünkü, fertlerin kişilik oluşumunda etkili diğer faktörler üzerinde, özellikle de o toplumun kültürü ve antropolojik yapısı üzerinde

coğrafyanın etkileri çok bilinen bir husustur. Mesela, kıyı kesiminde yaşayan insanlarla, kara bölgelerinde, ova yerlerde yada dağlık bölgelerde, sıcak yada soğuk iklimlerde yaşayanların birbirlerinden coğrafi farklılıktan ileri gelen kişilik farklılıkları olmaktadır. Bu bağlamda, soğuk iklim şartlarında yaşayan insanların daha sert ve donuk mizaçlı, buna karşılık sıcak iklim ve kıyı kesimlerin insanların daha çabuk değişen duygusal tutumları ve daha yumuşak, gevşek mizaçları olduğu şeklinde genel bir kanaat vardır. Toplumların yerleştikleri mekanın konumu, yani enlem ve arz durumu ile denizden yükseltisi, daha çok dolaylı olsa bile insanların kişilik yapısında etkili olmaktadır. Ilıman iklimli bölgelerde mevsimler çok sık değişir. Mevsimlerin değişmesi, insanların bir çok özelliklerinde ve davranışlarında değişiklik yapmalarına neden olur. Sürekli soğuk ya da sürekli sıcak olan yerlerde, mevsim değişmeleri ya hiç olmadığından ya da iki mevsim bulunduğundan fazla bir hareketlilik ve dinamizm pek gözlenmemektedir. Sonuçta, coğrafi ve fiziki mekan kişilerin kişilik özelliklerine etkide bulunmaktadır (EROĞLU,1996).

Trafik kazalarının meydana gelmesinde kişilik faktörünün önemli bir rol oynadığını kabul etmek gerekir. Bir çok araştırmacı bu konuda yaptıkları çalışmalarında, kişilik faktörünün sürücülerin trafikteki davranışlarını etkileyen en önemli etken olduğunu belirtmektedirler.

Ruhbilim ve toplumsal ruhbilim açısından bakıldığında, trafik sorunu insanlararası iletişim bozukluğunun somut bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Belirli bir teknolojik gelişim düzeyine ulaşmış toplumlarda trafik kuralları, o toplumlarda bulunan insanlar tarafından ortak davranış kalıpları olarak benimsenmiş, duygulanımda ve zihinsel süreçte bunlara ilişkin bilgiler depolanıp saklanmıştır. Bu gelişmeyi yeni yeni yaşayan ülkemiz insanlarında böyle bir benimsenme ve depolanma olmadığından, herkes kendi kuralını kendisi koymakta, kişilik yapısını trafige yansıtmaktadır (KÖKNEL,1987).

Bir araştırmaya göre, sürücülüğün tehlikeleri ve yüksek kaza kayıtları sürücülerin kişisel yaşantılarında getirdikleri bir yaşama biçiminin dışı vurumudur. Gerçekten de bir kişinin taşıtı, yaşadığı gibi süreceği söylenebilir. Eğer kişinin yaşantısı başkaları için özen , hoşgörü, ileri görüş ve ilgiyle doluyorsa aynı tarzda araba kullanacaktır. Kişinin yaşantısında bu arzulanan özellikler yoksa araba kullanımı saldırganlaşacak ve çok uzun bir zaman için diğer ağırbaşlı şoföre göre daha yüksek bir kaza oranı getirecektir (EVANS, 1991).

Trafik kazası ve kişilik özellikleri arasındaki ilişkiyi incelemek üzere MC GUIRE (1976) 2727 Mississipili sürücüye testler yapmıştır . Anket sonuçlarından, yüksek düzeyde kaza sıklığının artan saldırganlıkla, saygınlık kazanma çabasıyla, insanlara yakınlık ve sosyal hizmetler yerine yetki ve rekabet kökenli toplumsal rol arayışıyla ilgili olduğu görülmüştür. Kazaya neden olanların daha çok aile içinde yüksek derecelerde sürtüşme ve çekişmeleri yansıtan ilişkilere eğilimleri olduğu anlaşılmıştır.

3. SÜRÜCÜLERİN KİŞİLİK YAPILARININ TRAFİK KAZALARINA ETKİSİNİN AKDENİZ BÖLGESİ ÖRNEĞİ ÜZERİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Bireylerin davranışlarını yönlendiren en önemli özellik onların kişilik yapılarıdır. Kişilik faktörünün trafik kazalarındaki rolünü araştırmak için bir kişilik envanterinin kullanılması gerekmektedir. Ancak önemli olan kişiliğin değerlendirilmesinde hangi envanterin kullanılacağıdır. Bu çalışma için tamamen ülkemiz standartlarında hazırlanmış olan Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) (ÖZGÜVEN,1992) kullanılmıştır. Hacettepe Kişilik Envanteri, bireylerin kişilik özellikleri, kişisel ve sosyal uyum düzeyleri hakkında bilgi toplamak amacıyla gerçekleştirilen bir envanterdir.

Çalışmada, Akdeniz bölgesinde nüfus yoğunluğu dikkate alınarak belirlenen 5 ilde (Adana, Antalya, İçel, Kahramanmaraş, Isparta) 750 sürücü üzerinde yapılan bir anket çalışması ile sürücülerin kişilik özelliklerinin trafik kazalarına karışma durumuna etkisi araştırılmış ve elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Kazaya karışma durumunun, sürücülerin kişisel ve sosyal uyum düzeyleri üzerindeki etkileşimi incelenmiş ve n(sayı), \bar{x} (uyum puan ortalaması) ve s(standart sapma) olarak aşağıdaki tablolarda değerlendirilmiştir.

Tablo 3.1 incelendiğinde de görülebileceği gibi Kendini Gerçekleştirme (KG) Duygusal Kararlılık (DK), Nevrotik Eğilimler (NE), Psikotik Belirtiler (PB) olmak üzere alt ölçeklerde ve genel olarak Kişisel Uyum (KU) puan ortalamaları (\bar{x}) kazaya karışan ve karışmayan sürücülerde yüksek olmakla birlikte belirsizlik göstermektedir. Yani kazaya karışmayan sürücülerin (KG) puan ortalaması ($\bar{x}=6.77$) iken kazaya karışma durumlarında puan ortalamaları arasında anlamlı olmayan bir değişkenlik söz konusudur. Diğer alt ölçeklerde de benzer durum görülmektedir.

Tablo 3.1 Sürücülerin Kazaya Karışma Durumlarına Göre Kişisel Uyum Alt Ölçeklerinin n, \bar{x} ve s Değerleri

KAZAYA KARIŞMA DURUMU	KİŞİSEL UYUM ALT ÖLÇEKLERİ								KİŞİSEL UYUM		
	n	KG		DK		NE		PB			
		\bar{x}	S	\bar{x}	s	\bar{x}	s	\bar{x}	s	\bar{x}	s
KARIŞMADIM	293	6.77	1.99	5.87	2.04	5.81	2.18	5.87	2.06	24.32	6.47
1 DEFA	334	6.73	1.76	5.39	1.85	5.82	2.05	5.53	1.99	23.48	5.89
2 DEFA	78	7.08	1.83	5.72	1.98	5.79	1.86	5.78	1.97	24.37	5.93
2'DEN FAZLA	45	6.42	1.90	5.91	2.01	5.71	2.08	5.15	1.84	23.20	6.18

H.K.E' de bütün alt ölçeklerde aynı olmak üzere yüksek puanlar "sağlıklı" veya "uyumlu" oluşu, düşük puanlar ise "uyumsuz" oluşu göstermektedir.

Tablo 3.2 incelendiğinde de benzer durum gözlenmektedir. Aile İlişkileri (Aİ), Sosyal İlişkiler (Sİ), Sosyal Normlar (SN), Antisozyal Eğilimler (AE) ve genel olarak Sosyal Uyum (SU) puan ortalamaları, kazaya karışan ve karışmayan sürücülerde yine yüksek olmakla birlikte farklılık göstermektedir.

Tablo 3.2 Sürücülerin Kazaya Karışma Durumlarına Göre Sosyal Uyum Alt Ölçeklerinin n, \bar{x} ve s Değerleri

KAZAYA KARIŞMA DURUMU	SOSYAL UYUM ALT ÖLÇEKLERİ								SOSYAL UYUM		
	n	Aİ		Sİ		SN		AE		\bar{x}	s
		\bar{x}	S	\bar{x}	s	\bar{x}	s	\bar{x}	s		
KARIŞMADIM	293	7.92	1.94	6.82	1.94	7.11	1.29	6.17	2.04	28.03	5.14
1 DEFA	334	7.49	1.77	6.65	1.74	7.02	1.45	5.62	1.88	26.79	4.49
2 DEFA	78	7.03	2.11	7.0	1.55	6.92	1.44	5.89	2.01	26.85	5.01
2'DEN FAZLA	45	7.46	2.17	7.24	1.22	7.08	1.49	5.62	2.01	27.42	4.88

Bu durum Akdeniz bölgesinde böyle iken diğer bölgeler ve Türkiye geneli için yapılan çalışmada, her bir alt ölçekte aynı olmak üzere kazaya karışmayan sürücülerin puan ortalamaları yüksek iken, kazaya karışma sayısı arttıkça puanların düştüğü ortaya çıkmıştır (KALYONCUOĞLU,1999).

Buna bir örnek olarak ve karşılaştırma yapmak açısından Karadeniz bölgesi ele alınmış ve Tablo 3.3 ve Tablo 3.4 de gösterilmiştir.

Tablo 3.3 ve 3.4 incelendiğinde kişisel uyum ve sosyal uyum alt ölçeklerinin her birinde kazaya karışmayan sürücülerin puan ortalamalarının (\bar{x}) yüksek olduğu, kazaya karışma sayısı arttıkça da puanların düştüğü görülmektedir. Örneğin; Tablo 3.3' de KG, DK, NE, PB alt ölçekleri ve genel olarak Kişisel Uyum (KU) puan ortalamaları (\bar{x}) kazaya karışmayan sürücülerde yüksek iken, 1 defa, 2 defa ve 2'den fazla olmak üzere kazaya karışma durumlarının her birinde aynı olmak üzere kazaya karışma sayısı arttıkça puan ortalamalarının düştüğü görülmektedir. Tablo 3.4 için de benzer durum söz konusudur.

Tablo 3.3 Sürücülerin Kazaya Karışma Durumlarına Göre Kişisel Uyum Alt Ölçeklerinin n, \bar{x} ve s Değerleri

KAZAYA KARIŞMA DURUMU	KİŞİSEL UYUM ALT ÖLÇEKLERİ								KİŞİSEL UYUM		
	n	KG		DK		NE		PB		\bar{x}	s
		\bar{x}	S	\bar{x}	s	\bar{x}	s	\bar{x}	s		
KARIŞMADIM	231	6.80	1.86	6.01	2.02	6.20	2.20	5.83	1.88	24.86	6.08
1 DEFA	328	5.95	1.92	5.51	1.99	5.47	1.97	5.32	1.64	22.02	5.14
2 DEFA	103	5.78	1.68	5.38	1.80	5.01	1.70	5.20	1.93	21.61	4.36
2'DEN FAZLA	38	5.76	1.81	4.65	1.87	4.92	1.79	5.02	2.07	20.39	4.35

Tablo 3.4 Sürücülerin Kazaya Karışma Durumlarına Göre Sosyal Uyum Alt Ölçeklerinin n, \bar{x} ve s Değerleri

KAZAYA KARIŞMA DURUMU	SOSYAL UYUM ALT ÖLÇEKLERİ								SOSYAL UYUM		
	n	Aİ		Sİ		SN		AE		\bar{X}	s
		\bar{X}	S	\bar{X}	s	\bar{X}	s	\bar{X}	s		
KARIŞMADIM	231	7.43	2.15	6.44	1.91	6.63	1.57	6.23	2.05	26.74	5.65
1 DEFA	328	6.21	2.09	5.81	1.87	6.15	1.79	5.40	1.88	23.59	5.35
2 DEFA	103	6.06	2.05	5.62	1.68	5.70	1.78	5.02	1.83	22.42	5.01
2'DEN FAZLA	38	5.81	1.87	5.57	1.53	5.39	1.93	5.05	1.70	21.84	4.64

4. SONUÇLAR

Sürücülerin kişilik yapılarının trafik kazalarına etkisinin Akdeniz bölgesi için değerlendirildiği bu çalışmada söz konusu olan bölgede sürücülerin kişisel ve sosyal uyum düzeylerinin o bölgenin coğrafi yapısından da kaynaklanan özelliklerinden dolayı oldukça yüksek olması, ancak bunun trafik kazalarına karışma durumu üzerinde fazla bir etkisinin bulunmaması dikkat çekicidir. Oysa Türkiye genelinde ve diğer bölgelerde sürücülerin kişisel ve sosyal uyum düzeyleri Akdeniz bölgesindeki sürücülerin uyum düzeylerine göre düşük bulunmuş, buna karşılık trafik kazalarında etkili olduğu ortaya çıkmıştır.

Bu sonuçlar, Akdeniz bölgesinde meydana gelen trafik kazalarının sürücülerin kişilik özelliklerinin dışında başka parametrelere de bağlı olduğunu göstermektedir. Bunlar, bölgenin yol ve trafik koşulları, sürücülerin eğitim düzeyleri, gelir seviyeleri, kültür yapıları vb. gibi değişik parametreler olabilir.

Bu nedenle Türkiye'de Akdeniz bölgesinde meydana gelen trafik kazalarının nedenleri daha kapsamlı bir araştırma ile ayrıntılı olarak incelenmelidir.

5. KAYNAKLAR

- EFİL, İ. (1990), İş Kazalarının Minimize Edilmesinde Psikotekniğin Rolü, *II. Trafik Güvenliği Semineri ve Psikoteknik-Uygulamalar*, Uludağ Üniversitesi, Bursa, s.75-100,
- EROĞLU, F. (1996), Davranış Bilimleri, İstanbul, s.139-150.
- EVANS, L. (1991), Traffic Safety and the Driver, *Van Nostrand Reinhold*, New York.
- GÜÇMEN, Ö. (1982), Trafikte İnsan Özellikleri ve Davranışları, *İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi, Yollar ve Trafik Çalışma Grubu*, İstanbul.
- KALYONCUOĞLU, Ş.F. (1999) Türkiye'de Trafik Güvenliğinde Etken Sürücü Davranışlarının Analizi, *İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi*, İstanbul.
- KÖKNEL, Ö. (1987), İnsanı Anlamak, *Altın Kitaplar Matbaası*, İstanbul.

McGUIRE, F.L. (1976), Personality Factors in Highway Accidents, *Human Factors*, No.18, pp.433-442.

ÖZGÜVEN, İ.E. (1992), Hacettepe Kişilik Envanteri El Kitabı, *Hacettepe Üniversitesi Fen Fakültesi*, Ankara.

ABSTRACT

EVALUATION OF DRIVER PERSONALITY NATURES OF TRAFFIC ACCIDENTS FOR MEDITERRANEAN REGION

In Turkey, traffic accidents is one of the most important problems causing human being deaths, physical damages and material loses. Here the human life is concerned and research about this problem cannot give a solution in Turkey. In order to decrease the traffic accidents. The subject was researched by a scientific approach should be made to traffic safety.

Human as a driver, pedestrian and passenger is the first cause of accidents among human, vehicle and route factors. Research about this subject and statistics of traffic accidents show that the drivers are mainly effective in occurring the accidents. For this reason, it was considered that accidents due to driver behaviour will be a true approach for solving the traffic safety problem.

It was determined that personality is the most important factor among biographical factors, physiological factors, psycho-physiologic factors and personality factors that affects the driver behaviour which is the most important factor in causing traffic accidents.

In this study it was investigated how personality natures of drivers are reflected in traffic and personality natures of drivers in regional base and their effects to traffic accidents were investigated. Mediterranean Sea region was selected as the study site.

Considering population intensity, five cities were chosen (Adana, Antalya, İçel, Kahramanmaraş, Isparta). Effect of driver personality properties to involve the traffic accidents was investigated and findings were evaluated .

As a result, it is ascertained that effect of driver personality natures traffic accidents is highly different than other regions and overall Turkey. It is important that the research of drivers personality in regional base and investigation of its effect to involving traffic accidents will contribute to decrease the traffic accidents.

