

Trafikte Bir Profesyonel Sürücü Grubu: Erkek Otobüs Sürücülerinin Trafik Kazalarına Yönelik Tutumları

Hande Özkaragöz¹, Yeşim Üzümcüoğlu²

Özkaragöz, H. ve Üzümcüoğlu, Y. (2021). Trafikte bir profesyonel sürücü grubu: Erkek otobüs sürücülerinin trafik kazalarına yönelik tutumları. *Nesne*, 9(21), 604-618. DOI: 10.7816/nesne-09-21-08

Anahtar kelimeler

Trafik kazaları, profesyonel sürücüler, otobüs sürücülerini, ihlal, tutum

Keywords

Traffic accidents, professional drivers, bus drivers, violation, attitude

Öz

Trafik kazaları dünyada yaralanmaya bağlı ölümlerin nedenleri arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Trafik kazaları sürücü odaklı değerlendirildiğinde, profesyonel sürücülerin karışıkları trafik kazalarının genel nedenleri üzerine literatürde kısıtlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmada profesyonel sürücü grubuna ait olan otobüs şoförlerinin trafik kazalarına ve kaza nedenlerine yönelik tutumları incelenmiştir. 20 otobüs sürücüsü ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bulgular yedi temada toplanmıştır: Kazalara Yönelik Değerlendirmeler, Cinsiyet Farklılıkları, Meslektaşlar ile İlgili Pozitif Tutumlar, İhlaller, Yaş, Kurumsal Faktörler, Dışsal Faktörler. Çalışma sonuçları, profesyonel sürücü grubuna ait olan otobüs sürücülerinin trafikte kendilerini sürüş becerisi olarak daha olumlu değerlendirdiklerine ve trafik kazalarında sorumlu kişiyi karşı taraf olarak gördüklerine işaret etmektedir. Ayrıca, eğer kazaya karışan karşı taraf kadın sürücü ise zaman zaman sorumluluğun kadın sürücülere atfedildiği görülsede genellikle daha hoşgörülü davranmaya çalıştıkları bulunmuştur. Çalışmanın sonuçları birey, kurum, ülke ve sosyo-politik seviyelerde değerlendirilmiştir. Böylelikle trafik kazalarında rol oynayan birçok etken olduğunu görmek adına alana katkılı sağlayan bir çalışma olmuştur. Elde edilen bu bulgular doğrultusunda profesyonel sürücülere trafik kazaları ve trafik kazalarına neden olabilecek faktörler ile ilgili eğitimlerin düzenlenmesi kişileri daha bilinçli hale dönüştürecektir.

A Group of Professional Drivers in Traffic: Attitudes of Male Bus Drivers Towards Traffic Accidents Abstract

Traffic accidents are among the leading causes of injury-related fatalities among the world. Considering driver-oriented studies, there are limited number of research in the literature about the general causes of traffic accidents involving professional drivers. In the current study, professional drivers' attitudes towards traffic accidents and the causes of accidents were examined. Semi-structured interviews were conducted with 20 bus drivers. The findings were categorized under seven themes: Evaluations of Accidents, Gender Differences, Positive Attitudes towards Colleagues, Violations, Age, Organizational Factors, External Factors. The results of the study indicate that the bus drivers, who are a subgroup of professional drivers, evaluate themselves more positively regarding their driving skills and see the responsible person as the opposite party in traffic accidents. In addition, if the other party involved in the accident was a female driver, even they attribute the responsibility to female drivers, they generally tried to be more tolerant. The results were discussed based on individual, organizational, national and socio-political levels. In order to see that there are many factors that play a role in traffic accidents, it has been a strong study that contributes to the field. In line with these findings, developing trainings for professional drivers about traffic accidents and factors that may cause traffic accidents might make people more conscious.

Makale Bilgisi

Geliş tarihi: 2 Mart 2021

Düzeltilme tarihi: 28 Temmuz 2021

Kabul tarihi: 11 Ağustos 2021

DOI: 10.7816/nesne-09-10-08

¹ Lisans Öğrencisi, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, hozkaragoz(at)etu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-9598-3681

² Dr. Öğretim Üyesi, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, yzihni(at)etu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4905-5518

Ulaşım günümüzde, hava yolu, demir yolu, deniz yolu ve kara yolu gibi çeşitli yollarla gerçekleşebilmektedir. Türkiye’de farklı ulaşım yollarının içerisinde en çok tercih edilen yöntem kara yolu ulaşımıdır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2017). Kara yolunun, hava yolu, demir yolu veya deniz yolu gibi farklı ulaşım şekillerinden daha çok tercih edilmesine bağlı olarak trafikte çok fazla araç yer almaktadır ve bu araçlar da tür olarak farklılık göstermektedir. Kara yolunun tercih edilmesi sonucunda en çok karşılaşılan problemler trafik kazalarıdır (Delice, 2012a). Yoğun olarak kullanılan bu ulaşım tarzında ve diğer ulaşım tarzlarında kazalar istenmeyen olaylardır ve aslında kazaların birçoğu doğaları gereği önlenemezdir.

Trafik güvenliği tam olarak hiçbir ülkede tam olarak sağlanamamıştır ve ülkelerin gelişmişlik düzeylerine göre trafikte yaşanan problemler ve problemlerin seviyeleri farklılık göstermektedir (Bektaş ve Hınıs, 2008). Ülkemizde 2019 yılında 174 bin 896’sı ölümlü yaralanmalı olmak üzere toplam 1 milyon 168 bin 144 adet trafik kazası meydana gelmiş ve yaşanan bu kazalara neden olan kusurlar içerisinde sürücü kusurları %88 ile ilk sırada yer almıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2020). Ölümlü yaralanmalı trafik kazalarına 280 bin 700 adet taşıt karışmış ve kazaların %3’ü minibüs, %2,2’si ise otobüs taşıtlarından oluşmuştur (Türkiye İstatistik Kurumu, 2020).

Trafik ve ulaşım psikolojisi tüm yol kullanıcılarını inceleyen, kaza riskini etkileyen yatkinlıkları, sürücü davranışlarını, sürüş becerilerini ve sürücülerin trafik ortamındaki değişkenlere yönelik tutumları gibi konuları içeren ve araştıran bir alandır. Edinilen bu bilimsel bilgiler ışığında sürücü seçimi ve değerlendirmesi, eğitimi ve rehabilitasyonu ile ilgili çeşitli uygulamalar da geliştirilmektedir. Duman ve Tuzgöl’e (2019) göre buna ek olarak alanın trafik güvenliğine etkisi “trafikteki insan faktörüne yönelik belirli iyileşmeler için farkındalık kazandırmak amaçlı çalışmalar yürüten, bu alanla ilgili kanun ve yönetmeliklere öncü olmaya çalışan bir alandır” şeklinde açıklamıştır. Literatürde profesyonel sürücü kavramı geliştirilene kadar farklı tanımlamalar kullanılmıştır. Çeşitli tanımlamalardan sonra mesleğinin bir parçası olarak sürücülük yapan kişiler profesyonel sürücü olarak tanımlanmaktadır (Yılmaz ve ark., 2019). Profesyonel sürücüler mesleklerinin sürücülük olmasından dolayı diğer insanlara göre toplamda daha fazla araç kullanmakta ve bunun sonucunda trafik kazalarına karışma olasılığı yüksek bir grup olarak görülmektedir (Baker ve ark., 1976). Literatürde profesyonel sürücüler ile ilgili olan bazı çalışmalarda, profesyonel sürücülerin kullandıkları araç tiplerine göre kazaya karışmaları ile sürücü davranışları arasındaki ilişki incelenmiştir. Örneğin; kamyon sürücülerini için ihlaller ve trafik kazaları arasında (af Wählberg ve ark., 2011; Sullman ve ark., 2002), otobüs sürücülerini içinse hatalar ve kazalar arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmuştur (af Wählberg ve ark., 2011). Bunun yanında profesyonel sürücülerin ne kadar güvenli sürüş sergileyecekleri, çalıştıkları kurumun çalışma koşulları ve güvenlik uygulamaları gibi çeşitli dış faktörlere de bağlıdır (Öz ve ark., 2013). Farklı faktörlerin kazalar ile ilişkili olduğu bulunmuş olmasına rağmen, literatürde profesyonel sürücüler ve onların trafik kazalarının nedenleri hakkındaki düşüncelerini inceleyen çalışmaların kısıtlı olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın amacı, profesyonel sürücü grubuna ait olan otobüs sürücülerinin trafik kazalarına ve nedenlerine yönelik tutumlarının incelenmesidir. Çalıştıkları kurum, kuruluş ve benzeri gibi yerlerin profesyonel sürücüler için çeşitli kuralları ve sınırlamaları olması nedeniyle sürücüler kendi sürüş davranışlarını direkt uygulayamamaktadır (Caird ve Kline, 2004). Yaşanan trafik kazalarında sürüş ihlallerinin ve hatalarının yanı sıra sürücünün kaza ve kaza nedenlerine yönelik tutumlarının da ilişkili olduğu beklenmektedir. Bu çalışmada trafik kurallarına ve trafik kazalarına yönelik tutumların, kişilerin kazaya karışmaya yönelik algularıyla ilişkili olduğu ve profesyonel sürücülerin meslektaşlarının karıştığı kazaları, sürücünün davranışlarından daha çok diğer etkenler (karşı tarafın; cinsiyeti, yol kullanıcı türü)

üzerinden değerlendirmeleri öngörülmektedir. Aynı zamanda trafik kazalarının artması ve azalmasında trafikteki ihlallere yönelik olumlu ya da olumsuz tutumlarının etkisine yönelik değerlendirmeler yapmaları da beklenmektedir.

Yöntem

Katılımcılar

Yapılan çalışmaya aktif profesyonel sürücü olarak mesleklerini bir büyükşehirde icra eden 20 şehir içi otobüs sürücüsü katılmıştır. Katılımcıların tümü erkektir. Tek bir profesyonel sürücü grubuna odaklanıldığı için araştırmada yer alan kişiler otobüs sürücüsüdür ve bunun için D/D1 (2016'dan önce E tipi) ehliyet tipine sahip olmalarına dikkat edilmiştir. Yaşları 26 ile 58 arasında değişmekte olup ortalaması 41,35 olarak hesaplanmıştır (SS = 8.71) ve ortalama 21.1 (SS = 8.66) yıldır ehliyet sahibi oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların 17'si haftanın her günü, 3'ü ise haftanın 6 günü çalışmaktadır.

Veri Toplama Araçları

Araştırma yarı yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılarak yürütülmüştür. Kişilerin trafik kazalarına ve nedenlerine yönelik tutumlarını inceleyebilmeyi sağlayabilecek 21 açık uçlu soru sorulmuştur. Bu sorulardan bazıları şu şekildedir: “Mesleğinizdeki trafik kazalarında en çok gözlemlediğiniz kazalara etki eden faktör ya da faktörler nelerdir?”, “Kazaya karışan meslektaşlarımızın davranışları için düşünceleriniz nelerdir?”, “Kırmızı ışık ihlali yapan meslektaşlarımız için düşünceleriniz nelerdir? Onlar neden bu ihlali yapar?”, “Yaya geçitlerinde yayalara yol vermeyen meslektaşlarımız için düşünceleriniz nelerdir? Onlar neden bu ihlali yapar?”.

İşlem

Araştırma için TOBB ETÜ İnsan Araştırmaları Değerlendirme Kurulu'ndan etik izin alınmıştır. Araştırmaya katılım gösteren kişilere ulaşılması için kar topu yöntemi kullanılmıştır. Çalışmayı kabul eden katılımcılar ile birebir görüşmeler yapılmış ve her görüşmeden önce kişilere bilgilendirilmiş onam formu imzalatılarak çalışma hakkında bilgilendirme yapılmıştır. Görüşmelerden elde edilen bilgilerden tematik analiz yöntemi kullanılarak ortak temalar belirlenmiştir.

Bulgular

Veriler tematik analiz yöntemi kullanılarak analiz edilmiş ve yedi temaya ulaşılmıştır. Bunlar: “Kazalara Yönelik Değerlendirmeler”, “Cinsiyet Farklılıkları”, “Meslektaşlar ile İlgili Pozitif Tutumlar”, “İhlaller”, “Yaş”, “Kurumsal Faktörler”, ve “Dışsal Faktörler”dir. “Kazalara Yönelik Değerlendirmeler” teması kapsamında “Kendilerinin Değerlendirmeleri” ve “Diğerlerinin Değerlendirmeleri” olmak üzere iki alt tema ve “Dışsal Faktörler” teması kapsamında “Yol Düzeni” ve “Eğitim” olmak üzere iki alt tema belirlenmiştir. Alt tema ve temalarla ilgili bazı söylemler katılımcıların yaş bilgileri ile örnek olarak metin boyunca paylaşılmıştır.

Kazalara Yönelik Değerlendirmeler

Görüşmeler sonucu elde edilen açıklamalar hem katılımcıların öz değerlendirmeleri hem de diğer yol kullanıcılarının değerlendirmeleriyle ilişkilidir. “Kazalara Yönelik Değerlendirmeler” teması

kapsamında “Kendilerinin Değerlendirmeleri” ve “Diğerlerinin Değerlendirmeleri” olmak üzere iki alt tema bulunmuştur.

Kendilerinin Değerlendirmeleri

Katılımcılar, yaşadıkları trafik kazalarını genellikle karşı tarafın yapmış olduğu ihlaller sonucu olduğunu belirtmişlerdir. Benzer şekilde yaşadıkları trafik kazalarında sorumlu tutuldular ise bu durumun bir ihlal sonucu olmadığını ve teknik arızalardan kaynaklı olduğunu vurgulamışlardır. Buna ek olarak hava şartları ve yolun müsait olma durumu gibi dış etkenlerden doğabilecek trafik kazalarının olabildiğini ve bu durumlarda kendilerinin hataları olmadığını ifade etmişlerdir. Bir diğer deyişle, katılımcılar kendilerini trafik kazaları yaşadıklarında sorumlu tutmamaktadırlar. Ayrıca sürekli araç kullandıkları gerekçesiyle kendilerinin diğer araç sürücülerine göre daha iyi sürücü olduklarını vurgulamışlardır.

“Ani durumlarda, hatalı şerit değiştirmelerde, hatalı çıkışlarda, ışık ihlallerinde çok fazla karşılaştığımız için bize panik yaptırmıyor diğer sürücülere nazaran. Bu bize panik yaptırmadığı gibi pratikte ustalaşıyoruz ve daha sakin oluyoruz.” (Katılımcı-A, 43)

Ölümlü/yaralanmalı kazadan ziyade genelde maddi hasarlı kaza yaptıkları için kaza anında daha rahat ve sakin davranabildiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar mülakat sonunda trafik kazalarının sebeplerini genel olarak anlatırken insanların günlük yaşamlarında karşılaştıkları sorunların, onları asabileştirdiğini ve trafikte daha sert ve sinirli araç kullandıkları için kazaların meydana geldiğine değinmişlerdir.

Diğerlerinin Değerlendirmeleri

Katılımcılar trafikteki diğer yol kullanıcılarının kendilerine yönelik ön yargılı olduklarını ve bu nedenle sürekli kaza esnasında çeşitli tartışmalar yaşandığını dile getirmişlerdir. İnsanların gözünde otobüs sürücüsünün daima hata ve kaza yapan kişiler olarak görüldüğünü vurgulamışlardır. Meslektaşlarının da kendilerinin de karıştıkları kazalarda karşı tarafın sorumluluğu otobüs sürücülere yüklediğini ve karşı tarafın sert tepkiler verdiğini belirtmişlerdir. “Büyük araç kullanıcısı oldukları için istedikleri her şeyi yaparlar”, “her zaman agresif ve hatalıdır” gibi düşüncelerin, diğer yol kullanıcıları tarafından oluşturulmuş ön yargılar olduğuna değinmişlerdir. İnsanların, profesyonel sürücü olan otobüs sürücülerini böyle değerlendirmesinin yanlış olduğunu, diğer yol kullanıcılarına göre daha deneyimli olduklarını ve meslekleri gereği devamlı trafikte oldukları için yerinde öz güvene sahip olduklarını fakat fazla öz güvenin tehlikeli sonuçlar doğurabileceğinin farkında olduklarını da belirtmişlerdir.

“Kasap gibi araba sürer bunlar, otobüsçü değiller mi gibi benzetmelerle karşılaşıyoruz. Normalde hatalı olmadığımız bir kazaya bile karışsak, yoldan geçenler bize ‘bunlar yapar, bunlar iki yolcu için her şeyi yapar’ diyorlar. Bizi bitiren ön yargılar.” (Katılımcı-B, 46)

Cinsiyet Farklılıkları

Katılımcılar mülakatlarda cinsiyet farklılığına değinmiş ve kadın sürücülerin daha fazla kazaya yol açtıklarını belirtmişlerdir. Sık sık kadınların trafikte duyarlı olmalarının yeterli olmadığını ve trafikte daha fazla süre geçirerek tecrübe kazanmaları gerektiğini belirtmişlerdir. Trafığe çıkmak için ehliyet sınavında başarılı olup ehliyet almanın yeterli olduğu bilinmesine rağmen katılımcılar, kadın sürücüler için ehliyetin yeterli olmadığını ve deneyimlerinin az olması ile ilişkili acemi oldukları görüşündedirler. Kadınların daha duyarlı olduklarını dile getirmekle birlikte çeşitli kazalara sebebiyet verdiklerini de vurgulamışlardır.

“Yer yer trafik akış hızları vardır, işte 50 km trafik akışı olan bir yerde 30 km hızla ilerlersen hem sol şeridi işgal edip hem de sen otobüssün burada ne işin var gibi söylemler duyuyoruz kadınlardan, ablacım asıl sen trafik akış hızının 50 km olduğu yerde 30 km hız ile gidiyorsun, evet kurallara uyuyorsun ama trafiğe ayak uyduramıyorsun, tehlikeye atıyorsun.” (Katılımcı-C, 42)

Buna ek olarak bir diğer ortak cevapta her zaman hoşgörülü olmak gerektiğinden bahsedilmiş ve hoşgörünün kadın ya da erkek fark etmeden tüm trafik kazalarında sergilenmesi yönünde düşüncelere sahip oldukları görülmüştür. Bununla beraber trafikte kadın sürücülerle karışılan kazalarda aslında cinsiyetçilik yapmadıklarını hatta daha hoşgörülü davrandıklarını dile getirmişlerdir. Kadınlara kazaya karışmaktan hoşlanmadıkları ve bunun sebebinin ise kaza sonrasında raporun tutulması ile trafik polislerinin beklenmesi için ısrar etmeleri olduğu öğrenilmiştir. Bunun nedeninin ise çalışma esnasında uymak zorunda oldukları saat çizelgelerini aksatmamak için raporun sonra tutulabileceğini, sigorta ile maddi hasarın karşılanabileceğini ve beklemenin yalnızca işlerini aksatacağını kadın sürücülere anlatamamalarından kaynaklı olması tespit edilmiştir.

Kazaya karıştıklarında karşı tarafın erkek sürücü olması durumunda tepki ve davranışlarının farklı olabildiğini ve zaman zaman erkek sürücülerin kadınlara göre daha anlayışlı olduklarını belirtmişlerdir. Erkek sürücülerin rapor konusunda daha anlaşılabilir olmaları ve trafik kazaları sonrasında sorunların erkek sürücülerle hızlı halledilebilmesi, trafikte erkek sürücülerin yer almalarını desteklemelerinin nedenleri olduğu anlaşılmıştır.

Kaza esnasında araçlardan iner inmez kötü söz kullanan karşı tarafın erkek ya da kadın olmasının fark etmediğini ve bunun katılımcıları rahatsız ettiği tespit edilmiştir. Kazada hatalı olduklarını düşündüklerinde bunu kabul edeceklerini fakat haklılar ise de daima haklarını arayacaklarını dile getirmişlerdir. Kazaya karışan karşı tarafın erkek sürücü olması durumunda şu şekilde bir yanıt yapılan mülakatlara genelleyebilir bir yanıtır:

“Karşı taraf erkek ise inip bir bakarım, zaten genelde bizim öndeki araca çarpmamız sonucunda değil de arkadaki aracın otobüse çarpmasıyla olur kazalar. Bilindiği üzere arkadan çarpan genellikle hatalıdır, benim kullandığım araç zaten büyük, arkadan gelenin bunun bilincinde yaklaşması gerekir. Erkek olmasının bir önemi yoktur. Muhtemelen yine o hatalıdır.” (Katılımcı-A, 43)

Elde edilen bu tür cevaplar ile profesyonel otobüs sürücülerinin kazaya karıştıkları zaman, karşı tarafın erkek olmasının da bir önemi olduğu görülmektedir. Profesyonel sürücü olan otobüs sürücülerini için asıl önemli olanın kaza sonrasında tarafların hızlı ve güzel bir şekilde anlaşıp, raporu tutup ayrılmanın olduğu sonucuna varılmıştır.

Meslektaşlar ile İlgili Pozitif Tutumlar

Katılımcıların kazaların meydana gelmesinde meslektaşlarının en az paya sahip olduğunu belirterek, kendilerini daha olumlu değerlendirdikleri gibi meslektaşlarını da aynı şekilde değerlendirmişlerdir. Çalışma koşullarına bağlı olarak belirli zamanlarda güzergâh üzerindeki noktalarda olunması gerekliliğinden zaman zaman trafik yoğunluğu nedeniyle değiştirilen güzergâhlarda meslektaşlarının kazalara karıştıklarını belirtmişlerdir fakat kazanın sorumlusu olarak genellikle karşı tarafın rapor edildiği bilgisini eklemişlerdir. Bu gibi durumların da kurum kültürüne bağlı olarak oluşan trafik kazaları olarak görmek ve meslektaşlarının sorumlu olduğunu düşünmemektedirler.

“Kazaya karışan meslektaşım için öncelikle üzülürüm ama tahmin edebilirim ki kazada sorumlu kendisi değildir. Ben ve meslektaşlarım kazaya karıştığımızda araç hareket halinde bile olmaz genelde, duraklarda beklerken bazen arkadan hızlı gelen şoför çarpar bazen ise kaldırımdan yürüyen yayalar otobüsü görmeyerek çarpar. Bunlar sık sık karşılaştığımız durumlar.” (Katılımcı-D, 39)

Yapılan görüşmeler arasında diğer görüşmelerle benzerlik göstermeyen bir katılımcı, meslektaşları kazaya karıştıkları zaman tüm sorumluluğu ona yüklediklerini, “kesin hız yapmıştır” ya da “araca sinirlenmiştir” gibi düşüncelerin oluştuğundan bahsetmiştir.

“Sürekli agresif araç kullanan meslektaşlarımız var, alışkanlık haline gelmiş adamda bu durum. Ama onda da haklılık payı var, sabahtan akşama araç kullananlarda genelde bu oluyor hem işin süresi hem de gün boyu çeşitli sıkıntılar, trafik yoğunluğu derken adamda sinir stres artıyor.” (Katılımcı-E, 42)

İhlaller

Katılımcılar, hız ihlali yapmadıkları ve meslektaşlarına da yapmamalarını önermişlerdir. Bazı durumlarda kısıtlı zaman içerisinde onlara verilen güzergahı tamamlayabilmek için trafiği riske atmayacakları yerlerde olması gerekenden biraz daha fazla hız yaptıklarını açıklamışlardır. Bazı köprüler ve alt geçitlerde trafik yoğunluğundan dolayı sağ şeritten hızlanıp diğer arabaların önünü keserek sıraya girdiklerini de eklemişlerdir. Bunun sebebi olarak, onlara güzergâh üzerinde belirlenen noktalarda önceden belirlenmiş zamanlarda bulunmadıkları takdirde dakika üzerine maddi kesinti yapılıyor olmasını göstermişlerdir. Bu söylemlere rağmen trafik ihlallerine yönelik cezaların artırılması ile kazaların azalabileceğine dair düşüncelere de sahiptirler.

“Biz genelde servis saatlerine yetişmek için ve trafiğin yoğunluğundan işimiz gereği hız ihlali yaparız. Meslektaşlarımız da iş sebebiyle yapıyor bunu.” (Katılımcı-F, 28)

Kırmızı ışık ihlali ile ilgili, kişilerin bu ihlali yapmadıklarını çünkü trafik ışıklarının ciddi trafik karışıklıklarını önlemek amacıyla yerleştirildiğinin bilincinde olduklarını vurgulamışlardır. Farklı olarak, kişilerin mesleki özellikleri olarak gördükleri, kendi taraflarındaki trafik ışıklarını değil de karşı yolun trafik ışıklarına dikkat ettiklerini de eklemişlerdir. Ayrıca ihlaller üzerine çeşitli yaptırımlar uygulanması da caydırıcılık sağlamaktadır. Sürücüler kırmızı ışıkta geçmenin maddi cezası olduğunu özellikle belirtmişlerdir.

Otobüs sürücüleri olarak kullandıkları araçların büyük ve uzun olmasından dolayı ani fren yaparak yolcuların güvenliğini ve konforunu etkilememek için güvenli bir şekilde zaman zaman kırmızı ışıkta geçtikleri öğrenilmiştir. Bazı trafik ışıklarında saniyelerin olmamasından dolayı durulamadığı için kırmızı ışık ihlali yapmak zorunda kaldıklarını da belirtmişlerdir. Bunun yanında bazı trafik ışıklarında nasıl bir trafik akışının seyrettiğini kendilerinin ve meslektaşlarının da bildiklerini bu nedenle kontrollerin olmadığı yerlerde tehlikeli olmayacak şekilde kırmızı ışık ihlali yaptıkları eklenmiştir. Kırmızı ışık ihlali gerçekleştirmek istemeseler de yine çalıştıkları kurumun verdiği saat çizelgeleri doğrultusunda çok nadir kırmızı ışık ihlali sergiledikleri sonucuna varılmıştır.

Bir diğer araştırılan trafik ihlali olarak yaya geçitlerinde yayalara yol verilmemesi üzerine katılımcılar yolda geçiş üstünlüğünün daima yayada olduğunun farkında olduklarını ve hem yayalar hem de araç kullanıcıları ışıklara uyarılarsa bir sıkıntı yaşanmayacağını belirtmişlerdir. Yayalar ile kazaya karışan katılımcıların, maddi hasarla kazaya karışmalarından daha etkili olduğunu ve yaşananların etkisinin geçmesi ve eskisi gibi araç kullanmaya devam etmeleri için kazanın üzerinden en az iki ay geçmesine ilişkin bilgiler elde edilmiştir.

“... yoğun bir şekilde trafiğin aktığı yerlerde yayaların yollara atlamasını yanlış buluyorum. Gelip bizlere ‘öncelik daima yayaların’ diye kuralları hatırlatıyorlar. Bunu biliyorum ama önümden arkamdan arabalar süratle gelirken ani bir fren yapıp onun geçmesini beklersem zincirleme kazaya neden olurum. Kuralları ihlal etmiyorum, yaya üst geçitleri bulunan yerlerde iki metre aşağıdan geçmek için yola atlayanlara, yoğun bir trafikte yol vermem mümkün değil.” (Katılımcı-G, 53)

“Biz genelde yayaya yaya geçitlerinde yol veririz ama yayalar her yerde yaya geçidi olduğunu zannederek yola atladıkları için kötü sonuçlar olabiliyor. Kazalar bu yüzden oluyor. Araçlar büyük, istenilen mesafe her zaman korunamıyor.” (Katılımcı-F, 28)

Elde edilen yanıtlar ayrı ayrı incelendiğinde yayalar ile ilgili söylemlerin benzerlik taşıdığı görülmüştür. Sürücüler yıllardır bu mesleği icra ettiklerini belirterek çoğu kurula sivil insanlardan daha fazla hâkim olduklarını vurgulamışlardır. Yoğun caddelerde araçların yoğun olduğu gibi yayaların ve diğer yol kullanıcılarının da fazla olduğunu bildiklerini ancak o yoğunlukta diğer yol kullanıcılarının daha dikkatli ve güvenli şekilde yol almalarının daha doğru olduğunu dile getirmişlerdir.

Yaş

Katılımcılara yaş ile ilgili bir soru yöneltilmemesine rağmen, profesyonel olarak otobüs sürücüsü olan katılımcılar, kazaya karışma ile ilgili faktörlerde genel olarak yaşın etkili olduğundan bahsetmişlerdir. Meslektaşlarının karıştıkları kazalarla ilgili kendilerinden daha az deneyimli ve daha genç olanların kazaya karışma ihtimalinin yüksek olabileceğini ve gözlemedikleri kazalarda bunların örneklerinin mevcut olduğunu belirtmişlerdir. Özellikle mesleğe yeni başlamış meslektaşlarının büyük araç kullanma ile ilgili kendilerinde bir öz güvenin oluşması sonucu her istediklerini yapabileceklerini düşünmelerinin trafik kazalarına neden olabileceğinden bahsedilmiştir.

“Gençken kendimize çok güveniyoruz. Yaşlandıkça daha rahat ve sakin araç kullanmaya dikkat ediyoruz çünkü gençken bazı hataların ve ihlallerin kazalara sebep olduğu gördük. Bu yüzden korkuyoruz. Genç arkadaşların kanı kaynıyor, yeni otobüs kullanmaya başlamaları ile arkadaşlarına hava atma eğilimindedir. 40-45 yaşındaki meslektaşlarımız daha güvenli araç kullanırlar.” (Katılımcı-H, 49)

Araştırma kapsamında yapılan görüşmeler ile yaş faktörünün trafik kazalarında etkili olabileceği görülmüştür. Yaşın getirdiği deneyim ve bilgiler ile sürücülerin daha temkinli araç kullandıkları söylenmektedir. Genç sürücüler, kendilerinden daha büyük meslektaşları tarafından henüz yeni işe başladıkları için deneyimsiz olarak düşünülmektedir. Mesleğe yeni başlayan daha genç sürücülerin heyecanlarına bağlı olarak daha çok trafik ihlali sergileyebilecekleri sonucu elde edilmiştir.

Kurumsal Faktörler

Maddi sıkıntı çekme endişesi ile işlerini daha kazançlı sürdürebilmek için çeşitli ihlaller yapmak zorunda kaldıklarından bahsedilmiştir. Çalışmada bahsedilen ihlalleri yapmalarındaki nedenin ise çalışma saatleri olduğu görülmüştür. Çalıştıkları kurumun özel olmasından dolayı, insanların asıl amacı yolcu taşımaktan ziyade ne kadar yolcu taşıdığı ve ne kadar para kazandırdığı olduğu öğrenilmiştir. Katılımcılar arasında otobüsün personeli olarak çalışan sürücülerin yanı sıra kendilerine ait otobüslerde çalışan sürücülerin olduğu tespit edilmiş fakat bu durumun iş üzerinde etkisiz olduğu fark edilmiştir. Mesleklerini hem mal sahibi hem de personel olarak gerçekleştiren katılımcılar, bağlı oldukları kurumun belirlediği koşullara göre çalışmakta olduklarını dile getirmişlerdir. Çalıştıkları kuruma bağlı olarak, çalışma koşullarının varlığı ve belirli bir saat içerisinde belirli bir güzergahı tamamlamaları gerekliliği, katılım sağlayan otobüs sürücülerinin duygusal durumlarında değişkenlik yarattığı ve buna bağlı olarak bilinçsiz bir şekilde zaman zaman ihlallerde buldukları sonucuna varılmıştır. Katılımcıların tümü bu durumun düzelmesini ve çalışma koşullarına bir düzenleme getirilirse hem kendilerinin sağlıkları açısından daha düzenli bir hayatları olacağını hem de trafikte kazaların olmasının azalacağını belirtmişlerdir. Bunun yanı sıra katılımcılar uykusuzluğun, yoğun çalışma saatlerinden dolayı yorgunluğun, telefonla ilgilenmenin ve dikkatsizliğin asıl kazaya sebep olan faktörler olabileceği üzerinde durmuşlardır.

“Yoğun çalışma saatlerimiz var. Meslektaşlarımız bu yoğunluktan fırsat bulup dinlenmek yerine çalışmadıkları zamanlar geziyorlar. Bizlerinde gezmeye ihtiyacı olabilir ama yorgun ve uykusuz

direksiyona geçmek tehlikelidir. Saatler bizlerin sağlığını pek düşünerek oluşturulmamış. Burada hayatı otobüste geçen insanlar var, illaki bu yorgunluktan oluşan dikkatsizliklerden kazalar meydana geliyor.” (Katılımcı-I, 36)

Katılımcıların meslekleri gereği trafikte diğer çalışan meslektaşlarıyla irtibat kurması ve onları takip edebilmesi için telefon kullanmaları mecburiyetinde bırakıldıkları ve bazı kazaların telefona bakarken meydana geldiğinden bahsedilmiştir. Bu açıdan trafikte mesleklerini icra eden profesyonel sürücü gruplarına daha güvenli iletişim araçlarının oluşturulması trafik kazalarının meydana gelmesini azaltabileceği düşünülmüştür.

Görüşmeler sonucunda katılımcıların hayatlarını mesleklerine göre daha düzenli hale getirmelerini istedikleri ama buna iş saatlerinin yoğunluğunun ve uzunluğunun engel olduğu elde edilmiştir. Ara vermeden direksiyon başında geçirilen sürenin azaltılması ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi trafikte kazaların yaşanmaması için bir çözüm olabileceği sonucuna varılmıştır. Hayatın stresi, geçim derdi, maddi sıkıntılar yüzünden çalışmak zorunda olduklarını fakat çalışma süresince özel sektör olduğu için herkesin daha fazla yolcu olarak ekonomik açıdan başarılı olması gerektiği, eğer olunmazsa işlerini kaybedebileceklerini ya da ödemelerde kesikliklerin olabileceğinden bahsetmişlerdir. Tüm bunlardan yola çıkarak trafik kazalarına neden olan temel sorunun işin stresi ve yoğunluğu olduğu çıkarımı yapılmıştır.

Dışsal Faktörler

Trafik kazalarına neden olan faktörlerin incelenmesinde oluşan bir diğer tema ise dışsal faktörlerdir. Bu tema “Yol Düzeni” ve Eğitim” olarak iki alt tema altında incelenmiştir.

Yol Düzeni

Kazaların azalabilmesi konusunda çeşitli fikirlerin öne sürüldüğü görüşmede katılımcılar yolların dar olduğunu dile getirmiş ve üç şeridin büyük şehirlerde yetersiz olduğundan bahsetmişlerdir. Yolların daha fazla şeritlerden oluşmasının trafiğin akışında kolaylık sağlayabileceğinden söz etmişlerdir. Şeritler ile ilgili kazaların azalabilmesi konusunda birçok katılımcı da şeritleri ortalayıp gidenlere çok sık rastladıklarını ve eğer ortalayıp gitmezlerse kazaların olma ihtimalini düşüreceği görüşündedirler.

“Büyük araç kullanıyoruz, çoğu yerden geçmekte zorlanıyoruz. Kazaların azalması için Kanada Vancouver gibi ya da Norveç Oslo gibi on şeritli yolun olur ancak öyle azalır.” (Katılımcı-I, 36)

Eğitim

Katılımcılar sürüş performansını arttırabilmek ve yetkinlik kazanabilmek için çeşitli eğitimlerin olduğunu ancak bunların çok az olduğuna değinmişlerdir. Bazı eğitimlerin ise artık rutin işlediğini ve eğitim sonucunda alınacak belge için yalnızca gerekli ücretin yatırılmasının yeterli olabileceğini dile getirmişlerdir. Yeterli bilgiye sahip olunmayınca trafikte kazaların artabileceği görüşündedirler. Katılımcıların eğitim konusunda ekledikleri söylemlerden biri şu şekildedir:

“Her şeyin başı eğitim. Yaklaşık 20 senedir meslektaşlarımız ve de bizim mesleğimiz için bize çeşitli evraklar temin etmemizi söylediler. Bu evraklar ilk başta çıkarıldığı zamanlar şoförlerin eğitimi ve eğitimin karşılığında ‘çalışılabilir’ onayı verilecek eğitimlerdi ama zaman içerisinde bu sistem değişti ve tamamen şoförden para alayım ve belgeyi vereyim haline geldi. Şu an için bu eğitimlerin şoförlere katkısı olmamaktadır.” (Katılımcı-J, 48)

Tartışma

Bu çalışmanın amacı, trafikte uzun süre bulunmak durumunda kalan profesyonel sürücülerin, trafik kazalarına ve nedenlerine yönelik tutumlarını incelemektir. Görüşmeler tematik analiz ile incelenmiştir ve yedi tema üzerinde değerlendirme yapılmıştır: “Kazalara Yönelik Değerlendirmeler”, “Cinsiyet Farklılıkları”, “Meslektaşlar ile İlgili Pozitif Tutumlar”, “İhlaller”, “Yaş”, “Kurumsal Faktörler”, ve “Dışsal Faktörler”.

İlk olarak ortaya çıkan “Kazalara Yönelik Değerlendirmeler” teması kazaların oluşmasında çeşitli ön yargıların var olduğunu ortaya koymuştur. Bu temanın alt temalardan olan “Kendilerinin Değerlendirmeleri”, otobüs sürücüsü olan katılımcıların kendilerini diğer yol kullanıcılarından sürüş becerisi anlamında daha iyi gördüklerini ve trafik kurallarına hâkim olduklarını göstermektedir. Araştırma sonuçlarına bakıldığında, trafikte yer alan profesyonel sürücülerin, mesleklerinin sürücülük olmasından dolayı diğer sürücülere göre daha iyi olduklarını belirten ifadelerin geçmişte Yılmaz ve ark. (2019) tarafından yürütülen çalışmayla benzerlik gösterdiği söylenebilir. Otobüs sürücülerinin bahsedilen bu sebepten ötürü kendilerini diğer araç sürücülerinden ayrı gördükleri çıkarımına ulaşılmıştır. Aynı çalışmada işlerinin doğası gereği ve çalıştıkları kurumun kültürüyle alakalı olarak profesyonel sürücülerin diğer araç kullanıcılarından farklı olduğu belirtilmiştir. Sürekli olarak aynı yolda trafikte olmanın getirdiği rahatlık ve öz güven ile diğer araç kullanıcılarına göre trafiğe daha hâkim ilerlediklerini düşündükleri görülmektedir. Oluşan bu öz güvenin trafikte kazalara neden olabileceği düşünülmektedir. Wright ve Bower (1992) trafikte yüksek öz güvenin, trafikte risk almayı arttırdığını ve bu sebeple yüksek öz güvenin kazalarla ilişkili olduğunu belirtmişlerdir. İkinci alt tema “Diğerlerinin Değerlendirmeleri” içerisinde, kendileri hakkında ‘agresif, trafikte her şeyi yapar’ gibi düşünüldüğünü belirten otobüs sürücülerinin aslında trafik kurallarını bildikleri ve mecbur kalmadıkça trafik ihlali sergilemedikleri sonucuna varılmıştır. Bu durumdan yola çıkarak zaman zaman kişilerin hem meslektaşları ile ilgili hem de aslında kendi meslekleriyle ilgili bazı ön yargılara sahip olduğu çıkarımı yapılmıştır. Hem meslekleri hem de kendileri hakkında oluşan ön yargıların trafik kazaları ile ilişkili olabileceği düşünülmektedir. Diğer yol kullanıcılarının, otobüs sürücülerine ve mesleklerine yönelik oluşan ön yargıların azaltılmasıyla trafiğin daha güvenli olabileceği düşünülmektedir.

İkinci olarak belirlenen “Cinsiyet Farklılıkları” teması otobüs sürücülerinin, kadın sürücülerin trafikte daha acemi olduklarını düşündüklerini ve kadın sürücülerle karışılmış bir trafik kazasında sorumluluğu kadın sürücüye attiklerini ortaya çıkarmıştır. Bu düşünce ve davranışlarına rağmen kadınların daha duyarlı olduklarını belirtmişlerdir. Yaşanan kazaların temelinde kadın sürücülerin trafiğe alışık olmadığı düşüncesine vurgu yapılmıştır. Kurallara hâkim olmayan bir kişinin trafikte duyarlı olması çelişkili bir ifadeye benzediği için kadın sürücülere yönelik trafikte bir ön yargının olabileceği düşünülmektedir. Otobüs sürücülerinin erkeklerin kadınlardan daha sık araç kullanarak trafikte daha deneyimli hale geldiklerine dair bir düşünceleri olduğu sonucuna varılmıştır. Görüşmelerin analiz edilmesi ile beraber aslında bu durumun cinsiyet ile ilgili değil fakat kat edilen mesafe ile gelişen sürüş becerilerine bağlı olabileceği sonucu elde edilmiştir. Trafikteki kadın sürücülerin sürdükleri kilometrenin daha az olduğu düşüncesi sonucunda kadınlara karşı ön yargı oluşmaktadır. Delice (2012b) gerçekleştirdiği çalışmada kadınların trafik kurallarına uymaya özen gösterdiklerini, trafik ihlalleri yapmamaya çalıştıklarını belirtmektedir. Bu durum ile birlikte, erkek sürücülerin kadın sürücülerin uydugu kurallar ile trafiğe uyum sağlayamadıklarını düşünmektedir. Bu düşünce sebebiyle erkek sürücülerin selektör yaparak veya korna çalarak kadın sürücüler üzerinde baskı ve rahatsızlık oluşturdukları görülmüştür. Yine aynı çalışmada erkek sürücülerin kadın sürücülere yönelik verdikleri tepkilerin ve oluşturdukları baskıların sonucunda, kadın

sürücülerde oluşan stresin kazaya sebebiyet verdiği belirtilmiştir. Kadın sürücülere yönelik oluşan bu ön yargının kırılması hem trafik ihlallerinin daha az yapılmasında hem de trafik kurallarına daha çok dikkat etmek konusunda önemli olabilir.

Üçüncü olarak ortaya çıkan “Meslektaşları ile İlgili Pozitif Tutumlar” temasında trafik kazalarında meslektaşlarına yönelik olumlu tutumlar sergiledikleri ve kazaların sorumluluğunu meslektaşlarına yüklemedikleri sonucu elde edilmiştir. Çalışma şartlarına bağlı olarak meslektaşlarının güzergâh üzerinde nadiren bir değişiklik yapabileceğini, farklı bir güzergâhtan ilerlemelerine rağmen yaşanabilecek kazalarda meslektaşlarını savundukları ve sorumluluğu yine karşı tarafa atfettikleri görülmüştür. Bu atıfların altında yatan sebep iç grup yanlılığı olabilir. İç grup yanlılığı, bir gruba ait olan kişinin, ait olduğu bu grubu diğer gruplara kıyasla daha olumlu değerlendirmesi durumudur (Brewer, 1979). Yapılan bu olumlu değerlendirmeler, genellikle herhangi bir gerçekliğe dayanılmadan gerçekleşen yanlılıklardır (Brewer, 1979). Elde edilen bulgular, otobüs sürücülerinin, kaza olaylarında kendi grubuna yönelik iç grup yanlılığı gösterdiğini ve bu sebeple kaza sebeplerini karşı tarafa atfettiklerini göstermektedir. Çalışma, kadın profesyonel sürücülerinin iş gücünün sınırlı olmasından dolayı yalnızca profesyonel erkek sürücüler ile yürütülmüştür. Cunha ve ark. (2012) araştırmasında kadın profesyonel sürücüler ile mülakatlar gerçekleştirmiş ve kadın sürücülerin kendilerini, erkek meslektaşlarına kanıtlanma ihtiyacı duyduklarını, yetkinliklerini göstermek için çabalamaları gerektiğini ve meslekte cinsiyet ayrımı gözetmeksizin, yerlerinin olduğunu ispatlamak zorunda kaldıklarını belirttikleri kaydedilmiştir.

Dördüncü olarak ortaya çıkan “İhlaller” temasında, otobüs kullanan profesyonel sürücülerin zaman zaman trafik yoğunluğundan kurtulabilmek için hızlandıklarını belirtmektedir. Bu durumun ise yaptıkları iş ve kullandıkları araç ile ilgili olduğu sonucuna varılmıştır. Sullman ve ark. (2002) tarafından yürütülen çalışmada farklı bir profesyonel sürücü grubu olan kamyon sürücülerinin trafikte dikkat çektikleri ve tanınırlıklarının olduğu belirtilmiştir. Otobüs sürücülerinde de özellikle şehir içinde diğer araç sürücülerinden bilinir ve nasıl hamleler yapabilecekleri önceden öngörülebilirliği vardır. Yapılan çalışma sonucunda yayaların ve diğer yol kullanıcılarının trafikteki haklarının otobüs sürücülerinden bilindiği ve özen gösterildiği görülmektedir. Yoğun trafiğin yaşandığı yollarda diğer yol kullanıcılarının kendilerine ayrılmış yollardan ilerlemeleri ve onların güvenliği için sağlanmış önlemlere uyarak hareket etmeleri, trafik kazalarının yaşanmasının önüne geçilebileceğine işaret etmektedir.

Beşinci olarak karşımıza çıkan “Yaş” temasıyla geçmişte Varmazyar ve ark.’ın (2013) profesyonel otobüs sürücülerine yönelik çalışmasında yer alan yaş faktörü ile benzer sonuçlar görülmüş ve yapılan bu çalışmada olduğu gibi genç sürücülerin ihlallere daha eğilimi olduğu vurgulanmıştır. Sürücü davranışı, sürücülerin araç kullanmayı tercih ettiği tarz olarak tanımlanmaktadır (Elander ve ark., 1993; Evans, 1991). Bir diğer deyişle, sürücü davranışlarının bir türü olan ihlaller, sürücülerin aracı nasıl sürmeyi tercih ettikleri ile ilişkilidir ve zaman içerisinde deneyim ile şekillenerek alışkanlık haline gelmektedir (De Winter ve Dodou, 2010). Genç sürücülerde sürüş becerileri henüz gelişme aşamasında olmasına rağmen, bu sürücü grubu sürüş becerileri konusunda kendilerini abartılı değerlendirme eğilimi göstermektedir (Sümer ve ark., 2006). Ayrıca genç sürücüler diğer yaş gruplarına göre daha fazla ihlal göstermektedirler (Martinussen ve ark., 2017). Bu çalışmada edinilen bulgular da otobüs sürücülerinin kendi genç meslektaşları hakkında da benzer düşüncelere sahip olduğunu göstermektedir. Genç otobüs sürücülerinde büyük araç kullanmaya başlamanın getirdiği öz güven ile bu grupta ihlallerin de artış gösterdiği vurgulanmıştır. Deneyim de yaşa bağlı olarak arttığı için, trafik güvenliğinde önemli bir değişkendir. Ayrıca sürüş becerileri de deneyim ile birlikte gelişmektedir (Elander ve ark., , 1993; Evans, 1991). Yaşın getirdiği deneyim ve bilgiler doğrultusunda yapılacak ihlallerin sonucunda oluşabilecek kazaları öngörebilme yeteneği yaş ilerledikçe

artabilir. Taksi sürücülerinin trafik ortamında tehlikeyi fark edebilme becerilerini inceleyen bir çalışmada (Borowsky ve ark., 2010), deneyimli taksi sürücülerinin daha az deneyimli olan gruba kıyasla çok daha fazla tehlikeli durumları tespit edebildikleri bulunmuştur. Büyük araç kullanmakla gelişen fazla öz güven ve tehlikeli durumların fark edilmesi becerisinin henüz gelişme aşamasında olması ile birlikte genç sürücüler, otobüs sürücülerinde de riskli bir grup oluşturmaktadır. Bu çalışmanın sonuçları ve literatürdeki bulgular göz önünde bulundurulduğunda, yaş ve deneyimin profesyonel sürücü grubunda odaklanması gereken önemli demografik değişkenler olduğu söylenebilir.

Altıncı olarak “Kurumsal Faktörler” temasında katılımcıların sürekli aynı güzergâh üzerinde çalıştıklarını belirtmeleri sonucunda trafiğin hangi saatlerde yoğun ve ne tür trafik problemleri ile karşılaşabileceklerini öngörebilme yetilerinin meslekleri gereği geliştiğine işaret etmektedir. Elvebakk ve ark. (2015) makalesinde gerçekleştirmiş oldukları araştırmalar sonucunda sürücülerin sürüş tarzının ve yaptıkları hızın çalıştıkları kurumların kazançlarıyla alakalı olduğunu ve kurumların ekonomik açıdan bu şekilde sürmeleri üzerinde etkili olduğunu belirtmişlerdir. Yılmaz ve ark. (2019) çalışmasında da benzer bir sonuç görülmüş ve raporlanan ihlallerin kendi kontrolleri dışında gerçekleşebileceklerini, taşıdıkları yolcularla ilişkili olabileceklerini veya kurumun ya da çalıştıkları iş yerinin talepleri ile sınırlamaları doğrultusunda meydana gelmiş olabileceği sonucu elde edilmiştir. Benzer bir sonuç olarak gerçekleşen sıradan ihlallerin meslekle yakından alakalı olan trafik durumuyla ilgili olduğu da daha önce bulgulanmıştır (Fındık ve ark., 2018). Meslektaşlarının trafik kazalara karışmaları ile sorumluluğun onlarda olmadıklarını düşünmeleri kendileri gibi meslektaşlarını da daha olumlu değerlendirdiklerine işaret etmektedir. Meslektaşları için yaptıklarını düşündükleri ihlaller konusunda mesleklerinin gereği doğrultusunda bu tür ihlallerin meydana geldiğini ve ihlallerin sorumluluğunu meslek üzerine atıldığı görülmektedir.

Profesyonel sürücülerin sürüş saatlerinin yoğunluğu ile oluşan yorgunluk ve uykusuzluğun kazalara neden olabileceği çalışma kapsamında ortaya çıkmıştır. Carskadon ve Dement (1981) makalesinde altı saatten az uyku süresine sahip sürücülerin uykuya dalma eğiliminin arttığını belirtmişlerdir. Benzer bir şekilde, bu çalışma kapsamında profesyonel sürücülerin uyku süresine dikkat etmeye çalıştıkları fakat genç sürücülerin mesleğin heyecanı ile uyku sürelerine dikkat etmemesi ile kazaya karışmalarının daha çok olduğu sonucu elde edilmiştir. Çalışmanın bulgularının sonucunda, profesyonel sürücülerin meslekleri için yaptıkları ihlalleri önlemek amacıyla denetimler artırılabilir ya da profesyonel sürücü olarak çalışma gerektiren kurumlar ile işverenler hem sürücünün sağlığı hem de toplumun ve trafiğin güvenliği için çalışma şartlarına yeniden müdahale ederek, daha sağlıklı bir çalışma planı düzenlemeleri önerilerinde bulunulmuştur. Varmazyar ve ark. (2013) da araştırmaları sonucunda benzer düzenlemeleri önermişlerdir. Aynı zamanda sürüş saatlerinin azaltılmasının trafik kazalarına neden olan hata ve ihlallerin yapılmasında etkili olabileceğini belirtilmiştir. Çalışma saatlerinin iyileştirilmesi, ulaşım sektöründe yer alan hem erkek hem kadın sürücüler için önemlidir. Örneğin, Ulutaş ve ark. (2015) çalışmasında, kadın profesyonel sürücülerin gece geç saatlerde eve dönmeleri konusunda endişe duyabileceklerini, bu nedenle çalışma saatlerinin kadın profesyonel sürücülerinin sayılarının artmasıyla yeni bir düzenleme yapıldığı belirtilmiştir. Alonso ve ark. (2017) makalesinde ise çeşitli cezaların artırılmasının risk taşıyan ihlallerin gerçekleşmesinde ve kazaların meydana gelmesinde azalma sağlayabileceği sonucuna varılmıştır. Benzer şekilde yapılan görüşmeler sonucunda cezai yaptırımların uygulanması ile ihlallerin azalması ve buna bağlı olarak kazaların önüne geçilebileceği sonucuna varılmıştır. Buna ek olarak Bocarejo ve ark. (2018) otobüs sürücülerinin sağlık sorunları ve araç kazaları üzerine gerçekleştirdikleri çalışmada mesleki düzenlemelerin yapılmasının ve sosyal desteğin bulunmasının iş yorgunluğu ile ortaya çıkabilecek kazaların önüne geçilebileceğinden bahsedilmiştir. Bourbonnais ve ark. (2011) bu tür düzenlemelerin meslek üzerinde oluşan stresin azalacağına ve olumlu etkileri olabileceğine dair sonuçlar elde edilmiştir. Elde edilen görüşmelerde profesyonel

sürücülerin kendi çalışma koşullarına yorum yaparak iyileştirme konusunda yardımcı olabilecekleri görülmüştür. Mesleki düzenlemelerin yapılmasındaki çalıştıkları kurum yönetimi ile beraber personel olarak kendilerinin de söz sahibi olmalarının ve birlikte çalışılan koşullara müdahale edilip iyileştirme önerileri oluşturmanın daha olumlu bir sonuç oluşturabileceği ILO (2012) ile Landsbergis (2009) tarafından da ortaya konulmuştur. Yapılan çalışma sonucunda çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile profesyonel sürücülerin maksimum araç kullanma sürelerinin düzenlenmesi sonucunda trafikte hem kendileri hem de diğer yol kullanıcıları için daha güvenli sürüş gerçekleştirebilecekleri öngörülmektedir.

Son olarak karşımıza çıkan “Dışsal Faktörler” temasına bağlı olarak ortaya çıkan alt temalardan olan “Yol Düzeni” alt temasında trafiğin yoğun olduğu yerlerde şeritlerin yetersiz olduğu sonucu elde edilmiştir. Sürücünün araç kullandığı yolun sürücünün beklentilerini, becerilerini ve o yolu kullanan tüm yol kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılaması trafik güvenliği açısından önem taşımaktadır (Dewar, 2008). Bu beklenti ve ihtiyaçların karşılanmaması durumunda, sürücülerin araç kullanırken var olan iş yükleri yolun tasarımından etkilenebilir. Trafik kazaları davranışsal faktörler, araca bağlı faktörler ve yola bağlı faktörlerden ya da bu faktörlerin etkileşimlerine bağlı olarak gerçekleşebilir (Özkan ve Lajunen, 2011). Katılımcılar kullandıkları araç türüne göre üç şeritli yollarda bile zorlandıklarını belirtmişlerdir. Bu bilgiye bağlı olarak, ticari amaçlı taşıtlara özel alternatif yollar geliştirilmesinin trafikte yoğunluğunu ve kazaları azaltabileceği sonucuna varılmıştır.

Dışsal faktörlerde ikinci alt tema olarak “Eğitim” temasında katılımcıların trafik kazalarının olmasında, meslek için gerekli eğitimlerin yetersizliğine yönelik düşüncelere sahip oldukları ortaya konulmuştur. Trafikte mesleklerini icra eden kişiler için psikoteknik, SRC gibi farklı yeterlilik belgelerini belirli aralıklarla düzenli olarak alınması zorunluluğu olduğu bilinmektedir. Çalışma kapsamında alınan bu belgelerin bir sembol olduğu ve bilinçlenme olarak bir katkı sağlamadığı ortaya çıkmıştır. Bu belgelerle beraber düzenli aralıklarla trafik kazaları, trafik ihlalleri ve benzeri konular üzerinde profesyonel olarak sürücülük yapmakta olan kişilere eğitimler verilmesinin trafik güvenliğini arttırmaya yardımcı olabileceği öngörülmektedir. Profesyonel sürücülere verilebilecek eğitimlerin hem trafik kazalarının olmaması için neler yapılabileceği veya nelere dikkat edilmesi gerektiği hakkında hem de kendi sağlıklarıyla beraber diğer yol kullanıcılarının sağlıklarını da düşünerek daha güvenli sürüş konusunda daha fazla bilgiye sahip olmalarına yardımcı olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca, trafik ihlallerinin önemini anlatmak ve sağlık açısından da bir farkındalık oluşturması için eğitimlerin gerekli olduğu ortaya çıkmıştır. Zhang ve Chan (2014) profesyonel sürücüler ile uykusuzluğu inceledikleri makalede yorgun sürüş gerçekleştirmenin riskli olduğu öne sürülmüş ve bunun için farkındalığı arttırmak adına bilgilendirme programları ya da çeşitli eğitimlerin verilmesi önerilmiştir. Benzer şekilde Varmazyar ve ark. (2013) çalışmasında çeşitli eğitimlerin ve kursların dikkati arttırmasında ve ihlallerin kontrol altına alınmasında önemli olduğundan bahsedilmiştir. Bu araştırma dahilinde de ihlallere yönelik eğitimlerin yanında yorgunluk ve uykusuzluk gibi kazaya neden olabilecek faktörler için de eğitimlerin gerekli olduğu sonucuna varılmıştır.

Özkan ve Lajunen (2011) çalışmasına göre trafik güvenliği dört seviyede incelenebilir. Birinci seviye, sürücü davranışlarını etkileyen bireysel seviyedeki faktörlerle (örn., yaş, cinsiyet, bilişsel süreçler, yanlılıklar) ilişkilidir. İkinci seviye, kurum seviyesindeki değişkenlerden (örn., kurum kültürü, kurumun yaptırımları) oluşmaktadır. Üçüncü seviye, ülkesel seviyedeki değişkenleri (örn., ülkede yer alan yaptırımlar) içermektedir. Dördüncü seviye ise sosyo-politik değişkenlerle (örn., ülkenin ekonomisi, demografik özellikleri) ilişkilidir. Bu çalışma sonucunda bulunan yedi tema ve dört alt tema, otobüs sürücülerini için bahsedilen bu dört seviyeli modelin tüm seviyelerine yönelik önemli bulgulara işaret etmektedir. Yaş, cinsiyet, kendilerine yönelik değerlendirmeler (otobüs sürücülerinin kendilerine yönelik

değerlendirmeleri ve diğerlerinin otobüs sürücüleri için değerlendirmeleri), ihlallere yönelik tutumları bireysel seviyede değişkenlere örnek verilebilir. Bu seviyenin içerdiği bireysel değişkenlerle ilgili geliştirilecek müdahale programları ihlallerin azalması için önemli bir adım olabilir. Kurum seviyesindeki değişkenler ise bu çalışmada kurumsal faktörler ve kurumun çalışanlardan beklentileri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu aşamadaki problemler, çalışan ve kurum arasındaki iletişimin artırılması ile çözüme kavuşabilir. Üçüncü seviyede yer olan ülkesel faktörlerde ise trafikteki düzenlemeler örnek verilebilir. Otobüs sürücüsü olabilmek için düzenlemelere bağlı olarak, sürücülerin bazı eğitimleri tamamlamaları gerekmektedir. Otobüs sürücülerinin bu eğitimleri tamamlamalarına rağmen, eğitimlerin etkinliklerine karşı soru işaretlerine sahip oldukları görülmüştür. Bu seviyedeki problemler ise, eğitime yönelik düzenlemelerin güncellenmesi ile çözülebilir. Son seviye olan sosyo-politik seviyede ise ülkelerin ekonomik seviyeleri ve nüfusları gibi değişkenler önemlidir. Ülkeler ekonomilerine yönelik bütçe planları yapmaktadırlar. Bulgular, yol dizaynlarının otobüsler için yetersiz olduğu koşulların olduğunu göstermektedir. Bu seviyedeki yetersiz durumlar ise, trafik güvenliğinin gündeme alınıp bütçe planlarına dahil edilmesi ile iyileştirilebilir.

Çalışmada bazı kısıtlılıklar bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi yaygın kadın profesyonel sürücü olmamasından dolayı çalışmaya sadece erkek otobüs sürücülerinin dahil edilmesidir. Kadın istihdamının her sektörde artış göstermesiyle, ulaşım sektöründe de iş gücü artmaya başlamıştır. Ulutaş ve ark. (2015) makalesinde, Türkiye’de birçok küçük şehirde kadın profesyonel sürücü olmadığı belirtilirken, bazı illerde ise kadın profesyonel sürücülerinin sayılarının oldukça fazla olduğu belirtilmiştir. Bir diğer kısıtlılık olarak görülebilecek nokta ise tek bir profesyonel sürücü grubu ile çalışılmış olmasıdır. Çalışmada yer alan katılımcılardan bazıları daha önce taksi, kamyon, tır, minibüs, şehirlerarası taşımacılık ve uzun yol taşımacılık gibi çeşitli profesyonel sürücü gruplarında da görev almışlardır. Bu farklılıkların karıştırıcı bir değişken olmaması için katılımcıların yalnızca otobüs sürücüsü olarak düşünmeleri ve soruları bu koşul için yanıtlamaları istenmiştir. Gelecekte daha fazla profesyonel sürücü gruplarının (taksi sürücüsü, kamyon sürücüsü vb.) yer aldığı ve kadın profesyonel sürücülerin de dahil olduğu bir çalışma gerçekleştirilerek trafik kazalarına yönelik tutumların incelenmesi ve karşılaştırılması, tüm profesyonel sürücü grupları için önerilerin geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Erkek profesyonel otobüs sürücülerinin görüşmeleriyle yürütülen çalışmanın sonuçlarında ortaya çıkan yedi tema, birey, kurum, ülke ve sosyo-politik basamaklar ile birlikte değerlendirilmiştir. Yapılan mülakatlar sonucunda profesyonel erkek otobüs sürücülerinin, trafik kazalarına yönelik tutumlarına ek olarak var olan çalışma düzeninin eksiklikleri hakkında da vurgular yaptıkları görülmüştür. Çalışma düzeninin, birçok farklı sektörde etkisinin olduğu gibi, ulaşım sektöründe de etkilerinin olduğu açıkça görülmektedir. Gelecek çalışmalarda, kurumsal faktörlerin iyileştirilmesi için kurumlar arası karşılaştırma yapılarak kurum kültürlerinin trafik güvenliğine etkileri ve iyi örneklerin artırılması için atılabilecek adımların incelenmesi hem alana hem de sahada çalışanlara önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

Kaynaklar

- af Wählberg, A., Dorn, L. ve Kline, T. (2011). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of road traffic accidents. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 12(1), 66–86.
- Alonso, F., Autukeviciute, R., Cendales, B., Serge, A. ve Useche, S. (2017). Burnout, job strain and road accidents in the field of public transportation: The case of city bus drivers. *Journal of Environmental and Occupational Science*, 6(1), 1-7.

- Baker, S. P., Wong, J. W. ve Baron, R. D. (1976). Professional drivers: Protection needed for a high-risk occupation. *American Journal of Public Health*, 66(7), 649–654.
- Bektaş, S. ve Hıms, M. (2008). Şehir içi trafik kazalarına etki eden faktörlerin lojistik regresyon modeli ile incelenmesi: Aksaray örneği. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8(3), 26-34.
- Bocarejo, J., Cendales, B., Useche, S. ve Gómez, V. (2018). Relationships of working conditions, health problems and vehicle accidents in bus rapid transit (BRT) drivers. *American Journal of Industrial Medicine*. 61(4), 336–343.
- Borowsky, A., Oron-Gilad, T. ve Parmet, Y. (2010). The role of driving experience in hazard perception and categorization: A traffic-scene paradigm. *World Academy of Science, Engineering and Technology*, 66, 305-309.
- Bourbonnais R., Brisson C. ve Vézina, M. (2011). Long-term effects of an intervention on psychosocial work factors among healthcare professionals in a hospital setting. *Occupational and Environmental Medicine*, 68(7), 479–486.
- Brewer, M. B. (1979). In-group bias in the minimal intergroup situation: A cognitive motivational analysis. *Psychological Bulletin*, 86(2), 307-324.
- Caird, K. J. ve Kline, T. J. (2004). The relationships between organizational and individual variables to on-the-job driver accidents and accident-free kilometers. *Ergonomics*, 47(15), 1598–1613.
- Carskadon M.A. ve Dement W.C. (1981). Cumulative effects of sleep restriction on daytime sleepiness. *Psychophysiology*, 18(2), 107-113.
- Cunha, L., Nogueira, S. ve Lacomblez, M. (2012). Thinking about gender, thinking about a common space of observation and discussion of the work activity of the other: The case of bus drivers. *Work*, 41(1), 4297 – 4301.
- De Winter, J. C. F. ve Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*, 41(6), 463-470.
- Delice, M. (2012a). Hız, alkol ve genel trafik denetimlerinin trafik kazaları üzerindeki etkilerinin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16(2), 27-44.
- Delice, M. (2012b). Kadın sürücülerin trafik kazaları üzerindeki etkilerinin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(49), 63-87.
- Dewar, R. E. (2008). *The role of human factors in road safety audits*. Proceedings of the 18th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference içinde. British Columbia: Whistler.
- Devlet Planlama Teşlikatı. (2017). 9. *Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Erişim adresi: http://plan9.dpt.gov.tr/oik33_karayolu/karayol.pdf
- Duman, R. N. ve Tuzgöl, K. (2019). Toplu taşıma şoförlerinin dikkat, tepki hızı ve muhakeme düzeyleri ile kişilik özellikleri, yaş, eğitim durumu arasındaki ilişki. *Türkiye Bütüncül Psikoterapi Dergisi*, 3(2), 48-67.
- 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, 279–294.
- Elvebakk, B., Nævestad, T. ve Phillips, R. (2015). Traffic accidents triggered by drivers at work – a survey and analysis of contributing factor. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 94-107.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.

- Fındık, G., Lajunen, T. ve Özkan, T. (2018). Profesyonel sürücülerde mesleki stres ve sapkın sürücü davranışları ilişkisinde tükenmişlik seviyesinin aracı rolü. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 1-13.
- ILO (International Labour Office) (2012). *Stress prevention at work checkpoints. Practical improvements for stress prevention in the workplace*. International Labor Office.
- Landsbergis, P. A. (2009). *Interventions to reduce job stress and improve work organization and worker health*. P. Schnall, M. Dobson, E. Rosskam, D. Gordon, P. A. Landsbergis ve D. Baker (Ed.), *Unhealthy work: Causes, consequences, cures* amityville (s. 193-209) içinde. NY: Baywood Publishing
- Martinussen, L. M., Møller, M. ve Prato, C. G. (2017). Accuracy of young male drivers' self-assessment of driving skill. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 228-235.
- Öz, B., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2013). An investigation of professional drivers: Organizational safety climate, driver behaviours and performance. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 81-91.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). *Person and environment: Traffic culture*. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (s. 179-192) içinde. USA: Academic Press
- Sullman, M. J., Meadows, M. L. ve Pajo, K. B. (2002). Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 217-232.
- Sümer, N., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 703-711.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2020). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2019*.
<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?jsessionid=qnv6fz7dqmKJfjkCyC4LWv8WnDRzKnM9WGd35qm1nY4PFJl38phv!-1752877382?id=33628>
- Ulutaş, B., Sapaz, D. ve Dumanlı, D. (2015). Ulaşım sektöründe kadın emeği: Ankara'da çalışan kadın sürücü ve makinistler. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, 48(2), 141-164.
- Varmazyar, S., Mortazavi, S., Hajizadeh, E. ve Arghami, S. (2013). The relationship between driving aberrant behavior and self-reported accidents involvement amongst professional bus drivers in the public transportation company. *Health Scope*, 2(2), 110-115.
- Wright, W.F. ve Bower, G. H. (1992) Mood effects on subjective probability assessment. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 52(2), 276-291.
- Yılmaz, Ş., Öz, B. ve Özkan, T. (2019). Profesyonel sürücülükte sürücü davranışlarına yönelik nitel bir çalışma. *Türkiye Ulaşım ve Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 51-65.
- Zhang, T. ve Chan, A. (2014). Sleepiness and the risk of road accidents for Professional drivers: A systematic review and meta-analysis of retrospective studies. *Safety Science*, 70, 180-188.