

KENDİLİK RAPORLARI NE KADAR GÜVENİLİR?

Şule YÜCEL¹

ÖZET

Trafik kazalarının sürücü davranışları ve becerileri ile olan ilişkisini ölçmenin en pratik yollarından biri kendilik raporlarıdır. Ancak, bu raporların kişinin kendisi tarafından doldurulması nedeniyle ne kadar güvenilir veri ürettiği sıkça tartışılan sorulardan biridir. Bu çalışmanın amacı, sürücünün kendisini ve diğer sürücülerini değerlendirerek ve bir trafik uzmanı tarafından değerlendirilerek kendilik raporlarının ne kadar güvenilir olduğunu analiz etmektir. Sürücü Davranışları Anketi (SDA) ve Sürücü Becerisi Envanteri (SBE), 20 gönüllü kadın (N=4) ve erkek (N=16) sürücü tarafından, kendileri ve diğer sürücüler için doldurulmuştur. Ardından aynı anketler, aynı kişiler için bir trafik uzmanı tarafından doldurulmuştur. Eşleştirilmiş Örneklem T-testi sonuçlarına göre, sürücüler kendilerini olduklarından daha yetenekli ve güvenli görmesine rağmen, aslında diğer sürücüler gibidirler. Trafik uzmanı ise sürücüyü, sürücünün diğer sürücülerini gördüğü gibi görmektedir.

Anahtar Kelimeler / Kavramlar: Kendilik raporu, Sürücü Davranışları Anketi, Sürücü Becerisi Envanteri.

1. GİRİŞ

Trafik kazaları ve bu kazalardaki ölüm ve yaralanmalar sürücülerin ihlal, ihmal ve hatalarından kaynaklanmaktadır. İhlal, ihmal ve hataların sürücü davranışları ve becerileri ile olan ilişkisini incelemek, trafik kazalarının nedenlerini bulup bunları en aza indirmek açısından kritik önem taşımaktadır. Sürücü davranış ve becerilerini ölçmek için kullanılan en yaygın yöntemlerden biri kendilik raporlarıdır. Sürücü Davranışları Anketi (SDA) ve Sürücü Becerisi Envanteri (SBE), en çok kullanılan kendilik raporları arasında gösterilebilir. SDA, sürücü davranışlarının incelenmesi amacıyla geliştirilmiş olup, sürücü hatalarını ve ihlallerini temel alan sorular içerir (Reason vd., 1990). SBE ise sürücülerin sürüş kabiliyetlerini ölçmek amacıyla geliştirilmiştir (Spolander, 1983).

Literatürde bu konuda yapılan çalışmalara bakıldığında, Svenson, sürücülerin birçoğunun ortalama bir sürücüden daha yetenekli ve daha güvenilir olduğuna inandıkları sonucuna ulaşmıştır (Svenson, 1980). Groeger ve arkadaşı, cinsiyet, yaş ve sürüş tecrübesinin kendilik raporları üzerindeki etkilerini incelemiştir; Gregersen ise özellikle genç sürücülerin kendilerini olduklarından daha yetenekli gördüklerini iddia etmiştir (Groeger ve Brown, 1989; Gregersen, 1995). Lajunen ve Summala, kişilik özellikleri, beceri, tecrübe gibi etkenlerin öz değerlendirme üzerindeki etkisini tartışmış, tecrübeli sürücülerin güvenli sürüşe daha az önem verdiği sonucuna varmıştır (Lajunen ve Summala, 1995). Yazarların daha sonra yaptıkları bir çalışmada

¹ Sistem Mühendisi, Integrated Systems & Systems Design (ISSD), Ankara, TÜRKİYE, e-mail: sule.yucel@issd.com.tr

ise, sosyal bir ortamda sürücülerin etki altında kaldığı ve yapılan öz değerlendiriminin farklı sonuçlar ürettiği sonucuna varmışlardır (Lajunen ve Summala, 2003). Cep telefonu kullanımının sürücü davranışına ve becerilerine olan etkisini araştıran bir çalışmada, SDA ve SBE kullanılarak değerlendirme yapılmış ve sürücü becerilerinin cep telefonu kullanım kararını etkilemediği sonucuna varılmıştır (Bener vd., 2006). Harrison, faktör analizi yöntemiyle, acemi sürücülere uygulanan SDA'ların güvenilirliğini analiz etmiştir (Harrison, 2009). Son yıllarda yapılan çalışmalara örnek olarak; Amado ve arkadaşları, SDA alt ölçekleri ile sürücü ihlal, ihmal ve hataları arasındaki ilişkiyi incelemiştir (Amado vd., 2013). Zhao ve arkadaşları ise sürücülerin kendilerini ne kadar doğru değerlendirebileceği konusuna eğilmiş, daha güvenilir sürüş için farkındalık artırıcı faaliyetler ve trafikte düzenlemeler yapmayı önermiştir (Zhao vd., 2013).

Bu çalışma;

1. Sürücünün kendisini ve diğer sürücüleri nasıl değerlendirdiği,
2. Sürücünün kendisini ve bir trafik uzmanının sürücüyü nasıl değerlendirdiği,

konularına odaklanmış ve bunlar arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmanın asıl amacı, yaygın olarak kullanılan kendilik raporlarının ne kadar güvenilir veri ürettiğinin tartışılmasıdır.

2. YÖNTEM

2.1. Katılımcılar

Bu çalışmada, Ankara'da ikamet eden 4'ü bayan, 16'sı erkek 20 gönüllü sürücüye anket uygulanmıştır. Çalışma verisi, 23.12.2013 tarihi ile başlayan hafta boyunca toplanmıştır. Katılımcıların yaşları 23-59 arasında değişmekte olup, tüm katılımcıların ehliyet sahibi olmasına özen gösterilmiştir.

2.2. Ölçekler

Sürücü Davranışları Anketi

Katılımcılara, Türkçe diline çevrilmiş SDA uygulanmıştır. Anket, hata, ihlal ve ihmali içeren 28 davranıştan oluşmakta olup, katılımcılara bu davranışları hangi sıklıkla yaptıkları sorulmuştur. (Değerlendirme ölçeği: 1=Hiçbir zaman, 2=Nadiren, 3=Bazen, 4=Oldukça sık, 5=Sık sık, 6=Neredeyse her zaman)

Sürücü Becerisi Envanteri

Katılımcılara, Türkçe diline çevrilmiş SBE uygulanmıştır. 20 sürücü becerisini içeren ölçek katılımcılara uygulanarak, kendi sürüş becerilerinin ne kadar güçlü ya da zayıf olduğunu 1-5 arasında puanlamaları istenmiştir. (Değerlendirme ölçeği: 1=Kesinlikle zayıf, 2=Zayıf, 3=Ne zayıf ne de güçlü, 4=Güçlü, 5=Kesinlikle güçlü)

Demografik ölçümler

Çalışma kapsamında katılımcılara, yaş, cinsiyet, kaç yıldır ehliyet sahibi olduğu, hangi sıklıkta araç kullandığı, aktif ve pasif kaza sayısı, ceza puanı gibi kişisel bilgileri de sorulmuştur. Bu bilgiler, çalışmanın ileriki aşamalarında demografik analizler yapılması durumunda kullanılacaktır.

2.3. Prosedür

Katılımcılara önce Demografik ölçüm, SDA ve SBE uygulanmıştır. Ardından her bir katılımcı şehir içinde bir trafik uzmanıyla birlikte araba kullanmıştır. Uzman yaptığı gözlemin ardından her bir katılımcı için SDA ve SBE'yi cevaplandırmıştır. Sonuçlar SPSS ortamına aktarılmış, Eşleştirilmiş Örneklem T-Testi ile analiz edilmiştir.

3. BULGULAR

3.1. SDA SONUÇLARI

Eşleştirilmiş örneklem T-testi ile elde edilen, katılımcının kendisi ve diğer sürücüler için verdiği cevapların ve uzman cevaplarının ortalama ve standart sapma değerleri Tablo.1'de verilmiştir. Tabloya göre, bütün öz değerlendirme ortalamaları, diğer sürücüler değerlendirme ortalamalarından düşüktür. Bu durum beklenen bir sonuç olup, kişinin kendisini diğer sürücülerden daha iyi gördüğü şeklinde yorumlanabilir.

Tablo 1 SDA Ortalama ve Standart Sapma Değerleri

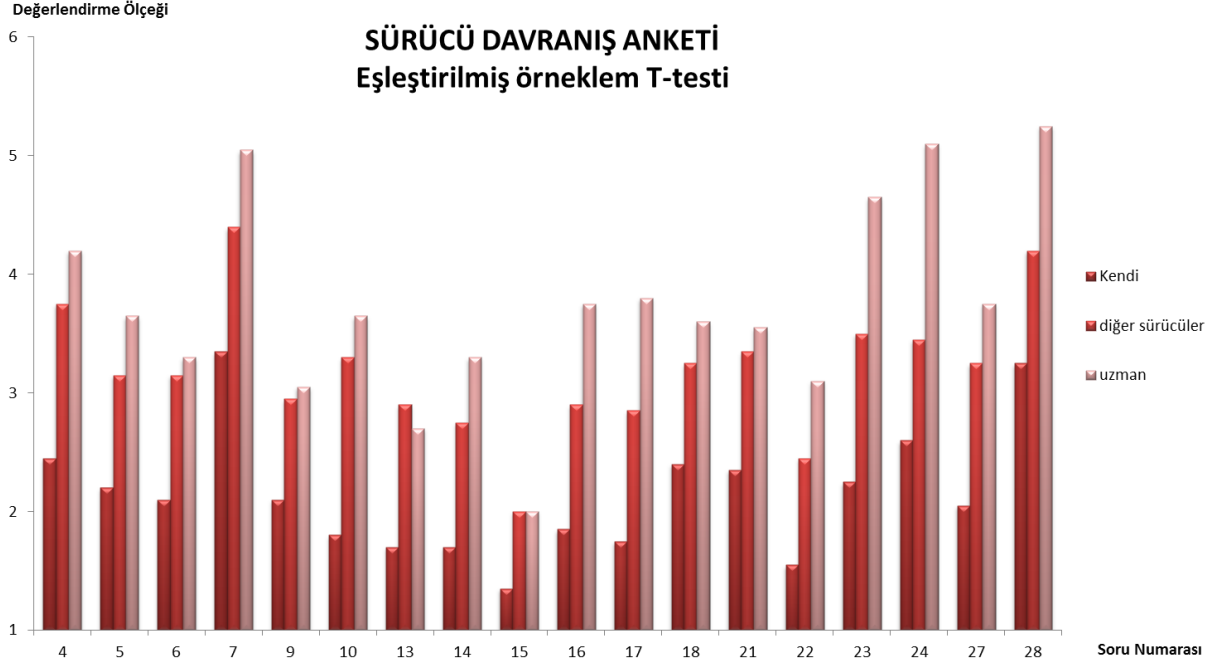
Sorular	Kendi (N=20)	Diğer sürücüler (N=20)	Uzman (N=20)
	Ortalama±SS	Ortalama±SS	Ortalama±SS
Geri geri giderken önceden fark etmediğiniz/ fark etmedikleri bir şeye çarpmak	2.25 ± 1.0	3.05 ± 0.8	2.75 ± 0.9
A yönüne gitmek amacıyla yola çıkmışken kendinizi/ kendilerini daha alışkın olduğunuz/oldukları B yönüne doğru araç kullanırken bulmak	2.85 ± 1.6	3.05 ± 1.3	2.70 ± 1.1
Yasal alkol sınırlarının üzerinde alkollü olduğunuzdan/ olduklarından şüphelenseniz/ şüphelenseler de araç kullanmak	2.25 ± 1.5	3.65 ± 1.3	3.20 ± 2.1
Dönel kavşakta dönüş istikametinize/ istikametlerine uygun olmayan şeridi kullanmak	2.45 ± 0.9	3.75 ± 1.5	4.20 ± 0.9
Anayoldan sola dönmek için kuyrukta beklerken, anayol trafiğine dikkat etmekten neredeyse öndeki araca çarpacak duruma gelmek	2.20 ± 1.1	3.15 ± 1.0	3.65 ± 1.2
Anayoldan bir sokağa dönerken karşıdan karşıya geçen yayaları fark edememek	2.10 ± 1.1	3.15 ± 1.0	3.30 ± 0.8
Başka bir sürücüye kızgınlığınızı/ kızgınlıklarınızı belirtmek için korna çalmak	3.35 ± 1.3	4.40 ± 0.8	5.05 ± 1.1
Bir aracı solarken ya da şerit değiştirirken dikiz aynasından yolu kontrol etmemek	1.95 ± 1.4	3.40 ± 0.9	2.80 ± 1.2
Kaygan bir yolda ani fren veya patinaj yapmak	2.10 ± 1.0	2.95 ± 0.9	3.05 ± 1.3
Kavşağa çok hızlı girip geçiş hakkı olan aracı durmak zorunda bırakmak	1.80 ± 1.0	3.30 ± 0.9	3.65 ± 1.6

Şehir içi yollarda hız sınırını aşmak	3.95 ± 1.4	4.45 ± 0.8	5.35 ± 1.1
Sinyali kullanmayı niyet ederken silecekleri çalıştırmak	1.60 ± 0.9	2.25 ± 0.9	2.05 ± 0.9
Sağa dönerken yanınızdan/ yanlarından geçen bir bisiklet ya da araca neredeyse çarpmak	1.70 ± 0.9	2.90 ± 1.1	2.70 ± 0.9
“Yol ver” işaretini kaçırpıp, geçiş hakkı olan araçlarla çarpışacak duruma gelmek	1.70 ± 1.0	2.75 ± 0.9	3.30 ± 0.8
Trafik ışıklarında üçüncü vitesle kalkış yapmaya çalışmak	1.35 ± 0.9	2.00 ± 0.7	2.00 ± 0.9
Sola dönüş sinyali veren bir aracın sinyalini fark etmeyip onu sollamaya çalışmak	1.85 ± 0.9	2.90 ± 1.0	3.75 ± 1.3
Trafikte sinirlendiğiniz/ sinirlendikleri bir sürücüyü takip edip ona haddini bildirmeye çalışmak	1.75 ± 1.1	2.85 ± 1.0	3.80 ± 1.5
Otoyolda ileride kapanacak bir şeritte son ana kadar ilerlemek	2.40 ± 1.1	3.25 ± 1.1	3.60 ± 1.1
Aracınızı/ araçlarını park alanında nereye bıraktığınızı/ bıraktıklarını unutmak	2.65 ± 1.3	3.10 ± 0.9	3.10 ± 1.3
Solda yavaş giden bir aracın sağından geçmek	4.10 ± 1.3	4.05 ± 1.0	4.45 ± 1.4
Trafik ışığında en hızlı hareket eden araç olmak için yandaki araçlarla yarışmak	2.35 ± 1.3	3.35 ± 1.0	3.55 ± 1.7
Trafik işaretlerini yanlış anlamak ve kavşakta yanlış yöne dönmek	1.55 ± 1.0	2.45 ± 1.0	3.10 ± 1.1
Acil bir durumda duramayacak kadar, öndeki aracı yakın takip etmek	2.25 ± 1.3	3.50 ± 1.1	4.65 ± 1.3
Trafik ışıkları sizin yönünüze/ onların yönüne kırmızıya döndüğü halde kavşaktan geçmek	2.60 ± 1.2	3.45 ± 1.1	5.10 ± 1.0
Bazı tip sürücülere kızgın olmak (illet olmak) ve bu kızgınlığını bir şekilde onlara göstermek	2.90 ± 1.4	3.40 ± 1.0	5.05 ± 0.8
Seyahat etmekte olduğunuz/ oldukları yolu tam olarak hatırlamadığınızı/ hatırlamadıklarını fark etmek	2.30 ± 0.8	2.80 ± 0.7	2.80 ± 0.8
Sollama yaparken karşıdan gelen aracın hızını olduğundan daha yavaş tahmin etmek	2.05 ± 1.0	3.25 ± 1.0	3.75 ± 1.1
Otobanda hız limitlerini dikkate almamak	3.25 ± 1.4	4.20 ± 1.1	5.25 ± 1.2

*1=Hiçbir zaman, 6=Neredeyse her zaman, SS=Standart Sapma

Ayrıca, Kendi & Diğer ve Kendi & Uzman sonuçları arasında anlamlı fark bulunan sorular Şekil.1'deki grafikte gösterilmiştir. Grafik incelendiğinde, neredeyse bütün uzman değerlendirme sonuçları en yüksek değerlere sahip olduğu görülür. Uzman değerlendirme sonuçları, kişinin öz değerlendirme sonuçlarına kıyasla, diğer sürücüleri değerlendirme sonuçlarına daha yakındır. Bu durum da, uzmanın kişiyi diğer sürücülerden farklı görmediği şeklinde yorumlanabilir.

Şekil 1 SDA Eşleştirilmiş Örneklem T-testi Sonuçları



3.2. SBE SONUÇLARI

Eşleştirilmiş örneklem T-testi sonucunda elde edilen, katılımcıların öz değerlendirme ortalamaları ve uzman değerlendirme ortalamaları Tablo.2’de verilmiştir. Buradaki değerlere bakıldığında, bütün uzman değerlendirme sonuçlarının, kişinin öz değerlendirme sonuçlarından daha düşük olduğu görülmektedir. Buradan, kişinin sürüş becerilerinin sandığı kadar iyi olmadığı sonucu çıkarılabilir.

Tablo 2 SBE Ortalama, Standart Sapma ve Korelasyon Sonuçları

Sorular	Kendi (N=20)	Uzman (N=20)	Korelasyon
	Ortalama±SS	Ortalama±SS	
Seri araç kullanma	4.05 ± 0.6	3.70 ± 0.9	0.594
Trafikte tehlikeleri görme	4.05 ± 0.7	3.25 ± 0.9	0.484
Sabırsızlanmadan yavaş bir aracın arkasından sürme	2.45 ± 1.1	1.55 ± 0.9	0.148
Kaygan yolda araç hakimiyeti	3.65 ± 0.6	2.70 ± 1.4	0.499
İlerideki trafik durumlarını önceden kestirme	3.70 ± 0.7	3.35 ± 0.8	0.628
Belirli trafik ortamlarında nasıl hareket edileceğini	3.80 ± 0.6	3.35 ± 0.7	0.275

bilme			
Yoğun trafikte kolaylıkla şerit değiştirme	3.90 ± 0.9	3.60 ± 1.0	0.128
Kesin kararlar alma	3.75 ± 0.9	3.50 ± 0.6	-0.048
Sinir bozucu durumlarda sakin davranma	2.95 ± 1.1	1.50 ± 0.9	-0.141
Aracı kontrol etme	4.10 ± 0.9	3.60 ± 0.9	0.546
Yeterli takip mesafesi bırakma	3.15 ± 1.2	2.15 ± 0.9	-0.022
Koşullara göre hızı ayarlama	4.05 ± 0.7	2.90 ± 1.2	0.007
Geriye kaçırmadan aracı yokuşta kaldırma	4.10 ± 0.6	2.90 ± 1.1	0.443
Sollama	4.10 ± 0.6	3.75 ± 0.7	0.199
Gerektiğinde (örn; tehlikelerden kaçınmak için) yasal haklarınızdan “feragat etme”	3.90 ± 0.7	1.60 ± 0.9	-0.062
Hız sınırlarına uyma	2.90 ± 1.0	2.10 ± 1.1	0.061
Gereksiz risklerden kaçınma	3.50 ± 1.0	2.75 ± 1.2	0.203
Diğer sürücülerin hatalarını sükûnetle karşılama	2.70 ± 1.0	1.25 ± 0.6	-0.147
Trafik ışıklarına dikkatle uyma	3.85 ± 1.0	2.60 ± 0.8	0.330
Dar bir yere geri geri park edebilme	4.20 ± 1.1	2.95 ± 1.2	0.510

*1=Kesinlikle zayıf, 5=Kesinlikle güçlü, SS=Standart Sapma

SBE için yapılan korelasyon analizi, kişinin kendi sürüş becerileri hakkında uzmandan ne kadar farklı düşündüğü konusuna ışık tutmaktadır. Analiz sonuçları, özellikle şu sürüş becerileri için kişinin kendisini olduğundan daha yetenekli gördüğünü işaret etmektedir (Negatif korelasyon değerleri): Kesin kararlar alma, sinir bozucu durumlarda sakin davranma, yeterli takip mesafesi bırakma, gerektiğinde (örn; tehlikelerden kaçınmak için) yasal haklarınızdan “feragat etme”, diğer sürücülerin hatalarını sükûnetle karşılama.

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Bu çalışmada literatürün vardığı sonuçlara paralel, anlamlı sonuçlara ulaşılmıştır. Yapılan analizlere göre, sürücülerin sandıklarından daha az beceri sahibi olduğu ve aslında diğer sürücüler gibi olduğu sonucuna varılmıştır. Katılımcılar diğer sürücülerin hatalarını hoş görme, yeterli takip mesafesi bırakma, gerektiğinde kendi hakkından feragat etme gibi konularda kendilerini olduklarından daha güvenilir, yetenekli ve yeterli görmektedir. Trafik uzmanı ise sürücüyü, sürücünün diğer sürücülerini gördüğü gibi görmektedir.

Çalışma kapsamında yapılan analizlere dahil edilmeyen, ancak analiz sonuçlarını etkileyebilecek birçok yan faktör olduğu unutulmamalıdır. Uzman ile birlikte araba sürüşü sırasında izlenen rota, sürüş zamanı ve koşulları, uzmanın objektif değerlendirme yapabilmesi, katılımcıların yaş ve cinsiyetleri gibi faktörler bunlar arasında sayılabilir. Bu yan faktörlerin ve demografik ölçümlerin de analizlere katılması, katılımcı sayısının artırılarak daha büyük bir örneklem oluşturulması ve istatistiksel analizlerin detaylandırılarak daha güvenilir sonuçlara ulaşılması bu çalışmanın gelecek planı olarak belirlenmiştir.

TEŞEKKÜR

ODTÜ Psikoloji Bölümü hocalarından Sayın Doç. Dr. Türker Özkan'a bu çalışmaya sağladığı katkılarından dolayı teşekkürü borç bilirim. Ayrıca, SDA ve SBE ölçeklerinin Türkçe çevirilerine erişmemi sağlayan ODTÜ Psikoloji Bölümü yüksek lisans programındaki sınıf arkadaşlarıma teşekkür ederim.

KAYNAKÇA

- Amado, S., Arıkan, E., Kaça, G., Koyuncu, M., Turkan, B.N. (2012), "How accurately do drivers evaluate their own driving behavior? An on-road observational study", *Accident Analysis & Prevention*, 63: 65-73.
- Bener A., Lajunen T., Özkan T. and Haigney D. (2006), "The effect of mobile phone use on driving style and driving skills" *IJCrash*, 11(4): 1-7.
- Gregersen, N. P. (1996), "Young drivers' overestimation of their own skill-an experiment on the relation between training strategy and skill" *Accident Analysis & Prevention*, 28: 243-250.
- Groeger, J. A. ve Brown, I.D. (1989), "Assessing one's own and others' driving ability: Influences of sex, age, and experience", *Accident Analysis & Prevention*, 21: 155-168.
- Harrison, W. (2009), "Reliability of the Driver Behaviour Questionnaire in a sample of novice drivers", *Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, 661-675.
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995), "Driver experience, personality, and skill and safety motive dimensions in drivers' self-assessments", *Personality and Individual Differences*, 19(3): 307-318.
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995), "Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses", *Transportation Research Part F*, 6: 97-107.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K. (1990), "Errors and violations on the road: a real distinction?", *Ergonomics*, 33: 1315-1332.
- Spolander, K. (1983), "Drivers' assessment of their own driving ability", *Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)*.
- Svenson, O. (1981), "Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?" *Acta Psychologica*, 47: 143-148.
- Zhao, N., Mehler, B., Reimer, B., D'Ambrosio, L.A., Mehler, A., Coughlin J.F. (2012), "An investigation of the relationship between the driving behavior questionnaire and objective measures of highway driving behavior", *Transportation Research Part F*, 15: 676-685.