



T.C.  
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



CİNSİYET FAKTÖRÜNÜN TRAFİK  
GÜVENLİĞİNE ETKİSİ: ANKARA ÖRNEĞİ

Zeliha YİĞİTEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Ekim-2019  
KONYA  
Her Hakkı Saklıdır

## TEZ KABUL VE ONAYI

ZELİHA YİĞİTEL tarafından hazırlanan ‘‘Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi: Ankara Örneği’’ adlı tez çalışması 27/09/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

### Jüri Üyeleri

### İmza

#### Başkan

Profesör Doktor Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU

#### Danışman

Doktor Öğretim Üyesi Sedef ERYİĞİT

#### Üye

Doçent Doktor Özer KARAKAYACI

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Süleyman Savaş DURDURAN  
FBE Müdürü

## **TEZ BİLDİRİMİ**

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## **DECLARATION PAGE**

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Zeliha YİĞİTEL

**ÖZET**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**CİNSİYET FAKTÖRÜNÜN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİSİ: ANKARA**  
**ÖRNEĞİ**

**Zeliha YİĞİTEL**

**Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**  
**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT**

**2019, 138 Sayfa**

**Jüri**

**Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT**  
**Prof. Dr. Ümmügülüm DAĞLIOĞLU**  
**Doç. Dr. Özer KARAKAYACI**

Kentlerdeki mutsuzluğa sebep olan etmenler arasında ilk sırayı trafik yoğunluğu ve trafik kazaları almaktadır. İnsan, taşıt, yol ve çevre gibi faktörlere bağlı olarak gerçekleşen trafik kazalarında, en ölümcül faktör %89,9'luk bir oran ile insan (sürücü) hatalarıdır. Bu hatalar trafik kurallarını ve yol şartlarını bilmeme, sürücü becerisinin kötülüğü, kötü karar verme, değişen koşullara ayak uyduramama ve en önemlisi agresif sürücü davranışlarıdır. Trafik kazalarının meydana gelmesinde insan faktörü parametresi içerisinde sürücülerin cinsiyeti, yaşı, medeni durumu, öğrenim durumu ve gelir durumu gibi özelliklerin her birinin trafik güvenliği üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır.

Kadın ve erkeklerin birbirlerinden fiziksel, psikolojik, duygusal vb. yönlerden farklı oldukları ve bu farklılıkların iki cinsiyet arasında farklı davranışlara yol açtığı bilinmektedir. Dolayısıyla yaşamın her alanında olduğu gibi trafikte de kadın ve erkek bireylerin farklı davranışlar sergilemeleri kaçınılmaz olup trafikteki tutumları, risk algıları, öfke ve sinir halleri, refleksleri vb. özelliklerin trafiğe yansması da farklı olacaktır.

Bu çalışmada sürücü nitelikleri parametresi içerisinde cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisinin ortaya konması amaçlanmıştır. Bununla birlikte kaza yapma olasılığı olan sürücü tiplerini incelemek ve tüm bu bilgiler doğrultusunda trafik kazalarını azaltıcı çözümler üretmek çalışmanın kapsamında yer almaktadır. Çalışmada; Ankara kentinde trafiğin yoğun olduğu ve kazaların en sık yaşandığı üç bölge İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı), Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı) ve Konya Yolu(Mevlana Bulvarı) örneklem alan olarak seçilmiş ve seçilen örneklem alanda cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkilerinin araştırılabilmesine yönelik olarak otomobil kullanıcılarının kural ihlali, hız yapma, kazaya karışma durumları vb. olumsuz davranışları cinsiyete göre incelenmiş olup trafik güvenliğinin sağlanarak kazaların azaltılmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ankara, cinsiyet faktörü, kent içi ulaşım, trafik kazası, trafik güvenliği.

## **ABSTRACT**

### **MS THESIS**

## **EFFECT OF GENDER FACTOR ON TRAFFIC SAFETY; THE CASE OF ANKARA**

**Zeliha YİĞİTEL**

### **THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF NECMETTİN ERBAKAN UNIVERSITY THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE IN CITY AND REGION PLANNING**

**Advisor: Asst. Prof. Dr. Sedef ERYİĞİT**

**2019, 138 Pages**

**Jury**

**Asst. Prof. Dr. Sedef ERYİĞİT  
Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU  
Assoc. Prof. Dr. Özer KARAKAYACI**

Traffic density and traffic accidents take the first place among the factors causing unhappiness in cities. The most lethal factor in traffic accident due to factors such as people, vehicles, roads and the environment is human (driver) errors with a rate of 89.9 %. These errors are not knowing traffic rules and road conditions, poor drivings kills, pool decision making, unable to keep up with changing conditions and most importantly aggressive driver behavior. Each of the factors such as gender, age, marital status, education and income status of the drivers has a significant effect on traffic safety in the human factor parameter in the occurrence of traffic accidents.

Women and men from each other physical, psychological, emotional and so on, it is known that these differences lead to different behaviors between the two genders. Therefore, as in all areas of life, it is inevitable for men and women to behave differently in traffic and their attitudes, risk perceptions, anger and nerve states, reflexes and so on the reflection of features to traffic will also be different.

In this study, it is aimed to reveal the effect of gender factor on traffic safety within the parameter of driver qualifications. In addition to this, it is included in the study to examine the types of drivers that may be involved in accidents and to produce solutions to reduce traffic accidents in line with all these information. Study; the three regions where the traffic is dense and the most frequent accidents in Ankara are chosen as the sampling area of Istanbul Road (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı), Eskişehir Road (Dumlupınar Bulvarı) and Konya Road (Mevlana Bulvarı) violation of the rules of automobile users, speeding, accident-related situations and so on negative behaviors were examined by gender and suggestions were made to reduce traffic accidents by ensuring traffic safety.

**Keywords:** Ankara, gender factor, urban transportation, traffic accident, traffic safety

## ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca desteğini esirgemeyerek bilgi, tecrübe ve değerli katkıları ile çalışmama ışık tutan, beni yönlendiren, dostluğu ile her daim yanımda olan saygıdeğer hocam Dr. Öğr. Üyesi Sedef ERYİĞİT'e,

Bunun yanı sıra, anket hazırlama ve değerlendirilme sürecinde görüşlerinden yararlandığım arkadaşım Nesibe Baloğlu'na, bu zorlu ve uzun sürece beraber başladığım motivasyonumu her daim korumama yardımcı olan arkadaşım Dilara Büşra Cansever'e, birebir anketlerimi yapmamda bana yardımcı olan arkadaşım Aybüke Taşkın'a, fikirleri ve yardımlarıyla bana her zaman destek veren nişanlım Yusuf Muzaffer Seyhan'a, başım her sıkıştığında yardımına koşan Şeyma Avcı'ya, maddi ve manevi destekleriyle beni yalnız bırakmayan ve her daim ellerini omuzlarımda hissettiğim biricik annem Ayşe Yiğitel ve canım babam Selahattin Yiğitel'e en içten sevgilerimi ve şükranlarımı sunarım.

Zeliha YİĞİTEL  
KONYA-2019

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>v</b>
<b>ÖNSÖZ .....</b>	<b>vi</b>
<b>İÇİNDEKİLER .....</b>	<b>vii</b>
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Hipotezler .....	3
1.2. Literatür Araştırması .....	4
<b>2. KAYNAK ARAŞTIRMASI .....</b>	<b>8</b>
2.1. Trafik Güvenliği .....	8
2.1.1. Trafik Güvenliği Gelişim Süreci.....	10
2.1.2. Ülkemizde Trafik Güvenliğine Yönelik Uygulamalar .....	13
2.1.3. Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Rolü Bulunan Kurum ve Kuruluşlar... ..	19
2.2. Trafik Kazaları.....	21
2.2.1. Trafik Kazalarına Neden Olan Unsurlar .....	24
2.2.2. Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Nitelikleri .....	29
2.2.3. Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Davranışları.....	32
2.3. Cinsiyet Faktörü ve Trafik .....	34
2.3.1. Cinsiyet Faktörünün Trafik Davranışı Üzerindeki Etkileri .....	36
2.3.2. Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi.....	38
<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM.....</b>	<b>41</b>
<b>4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA .....</b>	<b>45</b>
4.1. Ankara Kent Makroformu'nun Oluşumu .....	45
4.1.1. Ankara İli Ulaşımı Genel Durumu ve Sorunları .....	48
4.2. Örneklem Alanlara Yönelik Gözlemlerin Değerlendirilmesi.....	55
4.2.1. Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı).....	56
4.2.2. İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) .....	59
4.2.3. Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) .....	61
4.3. Örneklem Alanlarda Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisine Yönelik Yapılan Anket Bulguları ve Değerlendirilmesi .....	65
4.3.1. Ankete Katılanların Genel Özellikleri .....	65
4.3.2. Anket Bulgularının Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi Kapsamında Değerlendirilmesi.....	68
<b>5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER .....</b>	<b>107</b>
5.1. Sonuçlar .....	107
5.2. Öneriler .....	112
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>116</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>123</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>138</b>

## SİMGELER VE KISALTMALAR

### Simgeler

km: kilometre

co: karbonmonoksit

### Kısaltmalar

AŞTİ	: Ankara Şehirler Arası Terminal İşletmesi
AVM	: Alışveriş Merkezi
DBPI	: Driver Behaviour Profile inventory
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
EGO	: Elektrik Gaz Otobüs
FRF	: Questionare Assessing Willingness to Take Risks
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
PSG	: Polisomnografi
PTD	: Psikoteknik Değerlendirme
SARTRE	: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
SBM	: Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi
SPSS 17	: Statistical Package For Social Science-17
TBS	: Trafik Bilgi Sistemi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
YÖK	: Yükseköğretim Kurulu

## Şekiller Listesi

Şekil 2.1. Karayolu trafik güvenliği yönetim sistemi .....	13
Şekil 2.2. Sabit radar ve seyir radar örnekleri .....	15
Şekil 2.3. Trafik sistemini oluşturan unsurlar .....	22
Şekil 3.1. Yöntem akış şeması .....	44
Şekil 4.1. Ankara İli üst ölçekli planların makroform sınırları.....	48
Şekil 4.2. Ankara metropol alanında mevcut ulaşım yapısı.....	50
Şekil 4.3. 2023 Başkent Ankara gelişme şeması ve örneklem alanlar .....	51
Şekil 4.4. Ankara’da iş günü yolculuk dağılımı .....	53
Şekil 4.5. Kişi başına düşen taşıt yüzdesi .....	53
Şekil 4.6. Ankara İli kaza yoğunluk haritası.....	55
Şekil 4.7. Örneklem alanların Ankara İli yerleşim alanı içi konumları .....	57
Şekil 4.8. Ankara’nın kent planından Eskişehir Yolu’nun gelişimi .....	57
Şekil 4.9. Eskişehir Yolu 2017-2018 yılları arası trafik kazaları.....	58
Şekil 4.10. Eskişehir Yolu uydu görüntüsü .....	59
Şekil 4.11. İstanbul Yolu 2017-2018 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları.....	60
Şekil 4.12. İstanbul Yolu uydu görüntüsü .....	60
Şekil 4.13. Konya Yolu 2017-2018 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları.....	61
Şekil 4.14. Konya Yolu uydu görüntüsü.....	62
Şekil 4.15. Örneklem alanlarda yapılan görsel analiz haritası.....	64
Şekil 4.16. Katılımcıların cinsiyet oranlarına göre dağılımı.....	66
Şekil 4.17. Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı.....	66
Şekil 4.18. Katılımcıların mesleki durumlarına göre dağılımı .....	67
Şekil 4.19. Katılımcıların öğrenim durumlarına göre dağılımı .....	67
Şekil 4.20. Katılımcıların medeni durumlarına göre dağılımı .....	68

## Tablolar Listesi

Tablo 2.1. Trafik güvenliği konusunda sorumlu kurum ve kuruluşlar ile görevleri.....	19
Tablo 2.2. Yıllara göre trafik kaza istatistikleri (2009-2018).....	22
Tablo 2.3. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasına neden olan kusur sayısı (2009-2018) .....	23
Tablo 2.4. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken yol kusurlarına ait bilgiler...	25
Tablo 2.5. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken taşıt kusurlarına ait bilgiler .	26
Tablo 2.6. Kazaya etki eden insan faktörleri .....	29
Tablo 2.7. Yerleşim yeri içerisinde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken sürücü kusurlarına ait bilgiler.....	29
Tablo 4.1. Ankara’da iş gününde yapılan yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı .....	52
Tablo 4.2. Örneklem alan gözlemlerinin değerlendirilmesi .....	63
Tablo 4.3. Cinsiyetin aktif araç kullanma yılın üzerindeki etkisi.....	69
Tablo 4.4. Aktif araç kullanma yılı üzerindeki etkisi .....	69
Tablo 4.5. Cinsiyetin ilk kez araç kullanma yaşı üzerindeki etkisi .....	70
Tablo 4.6. İlk kez araç kullanma yaşının cinsiyet üzerindeki etkisi.....	70
Tablo 4.7. Cinsiyetin günlük yol (km) kat etme durumu üzerindeki etkisi .....	71
Tablo 4.8. Günlük yol (km) kat etme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	71
Tablo 4.9. Cinsiyete göre araç kullanma durumu ve sıklığı .....	72
Tablo 4.10. Cinsiyetin trafik kazasına karışma durumu üzerindeki etkisi.....	73
Tablo 4.11. Trafik kazasına karışma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	73
Tablo 4.12. Cinsiyet ve yaşın trafik kazasına karışma durumu üzerindeki etkisi .....	74
Tablo 4.13. Cinsiyetin trafik cezası alma durumu üzerindeki etkisi .....	76
Tablo 4.14. Trafik cezası alma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	77
Tablo 4.15. Cinsiyet ve yaşın trafik cezası alma durumu üzerindeki etkisi .....	78
Tablo 4.16. Cinsiyetin alkollü araç kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	79
Tablo 4.17. Alkollü araç kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi.....	80
Tablo 4.18. Cinsiyet ve yaşın alkollü araç kullanma durumu üzerindeki etkisi.....	80
Tablo 4.19. Cinsiyetin ehliyete el konulma durumu üzerindeki etkisi .....	81
Tablo 4.20. Ehliyete el konulma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	81
Tablo 4.21. Cinsiyet ve yaşın ehliyete el konulma üzerindeki etkisi .....	82
Tablo 4.22. Cinsiyetin ehliyete el konulma sebepleri üzerindeki etkisi .....	82
Tablo 4.23. Ehliyete el konulma sebeplerinin cinsiyet üzerindeki etkisi .....	83

Tablo 4.24. Cinsiyetin ehliyet ceza puanı alma durumu üzerindeki etkisi .....	83
Tablo 4.25. Ehliyet ceza puanı alma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi.....	84
Tablo 4.26. Cinsiyet ve yaşın ehliyet ceza puanı alma durumu üzerindeki etkisi .....	85
Tablo 4.27. Cinsiyet ve yaşın ehliyet ceza puanı alma sebebi üzerindeki etkisi .....	86
Tablo 4.28. Cinsiyet ve yaşın yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma surumu üzerindeki etkisi .....	87
Tablo 4.29. Cinsiyet ve medeni durumun yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	87
Tablo 4.30. Cinsiyet ve yaş durumunun şehir içi hız limitine uyma durumu üzerindeki etkisi.....	88
Tablo 4.31. Cinsiyet ve yaş durumunun emniyet kemeri kullanma sıklığı üzerindeki etkisi.....	89
Tablo 4.32. Cinsiyet ve yaş durumunun diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu üzerindeki etkisi .....	90
Tablo 4.33. Cinsiyet ve medeni durumun diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu üzerindeki etkisi .....	90
Tablo 4.34. Cinsiyetin araç kullanırken beklenmedik durumla karşılaşıldığında panikleme durumu üzerindeki etkisi.....	91
Tablo 4.35. Araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında panikleme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	92
Tablo 4.36. Cinsiyet ve yaş durumunun araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında panikleme durumu üzerindeki etkisi .....	92
Tablo 4.37. Cinsiyetin araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	93
Tablo 4.38. Araç kullanırken sigara kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi ...	93
Tablo 4.39. Cinsiyet ve yaş durumunun araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	94
Tablo 4.40. Cinsiyet ve medeni durumun araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	94
Tablo 4.41. Cinsiyetin araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu üzerindeki etkisi .....	95
Tablo 4.42. Araç kullanırken cep telefonu kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi.....	95
Tablo 4.43. Cinsiyetin gece araç kullanırken heyecanlanma durumu üzerindeki etkisi. 97	

Tablo 4.44. Gece araç kullanırken heyecanlanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	97
Tablo 4.45. Cinsiyet ve yaş durumunun gece araç kullanırken heyecanlanma durumu üzerindeki etkisi.....	98
Tablo 4.46. Cinsiyete göre trafik kuralları önem derecesi.....	98
Tablo 4.47. Anket katılımcılarının trafik güvenliğini etkileyen unsurlara karşı tutumları .....	100
Tablo 4.48. Cinsiyetin trafikte hata yapan birini gördüklerinde şu sürücü kesin kadın deme durumu üzerindeki etkisi.....	102
Tablo 4.49. Trafikte hata yapan birini gördüklerinde şu sürücü kesin kadın deme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi .....	102
Tablo 4.50. Cinsiyetin trafik kurallarına dikkat etme durumu üzerindeki etkisi.....	103
Tablo 4.51. Trafik kurallarına dikkat etme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi.....	103
Tablo 4.52. Cinsiyet ve yaş durumunun trafik kurallarına dikkat etme durumu üzerindeki etkisi.....	104

## 1. GİRİŞ

Birinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı sanayileşme ve nüfus artışı, kentsel alanlarda kişilerin, eşyaların hareketliliği ve motorlu araç sahipliğinin artması ile karayolları, ulaşımda esas kullanım alanı olmaya başlamıştır. Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte artan sanayileşmeye bağlı olarak köyden kente olan nüfus geçişi hızlanmış, bu durum birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunların en başında artan araç sahipliğinin neden olduğu trafik problemi gelmektedir. Büyükşehirlerin özellikle şehir merkezlerinde ulaşım alternatiflerinin yeterli ölçüde olmaması, yollarda araç kapasitesinin üzerinde kullanımının olması, otopark sorunu ve yaya ile araçların birçok noktada kesişiyor olması, yaya ve araç güvenliği açısından tehlike oluşturarak trafik kazalarını artırmaktadır (Ünal ve Çodur, 2017).

Delice (2012) 'Kadın Sürücülerin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi' adlı makalesinde, dünyada her yıl trafik kazalarında yaklaşık 1,2 milyon kişinin öldüğü ve 50 milyon kişinin de yaralandığı belirtilmiştir. Trafik kazaları insanların geneli için 8. sıradaki ölüm sebebidir.

TÜİK (2018) verilerine göre, ülkemizde 2018 yılında 1 milyon 229 bin 364 trafik kazası olmuştur. Söz konusu kazaların 1 milyon 42 bin 832'si maddi hasarlı, 186 bin 532'si ise ölümlü-yaralanmalı kazalardan oluşmaktadır. Türkiye'de 2018 yılında ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan kusurların %89,5'inin sürücü, %8,4'ünün yaya, %0,9'unun yolcu, %0,6'sının taşıt ve %0,6'sının yol kaynaklı olduğu görülmüştür. Aynı zamanda trafik kazalarında ölenler ve yaralananlar cinsiyetlerine göre incelendiğinde, ölenlerin % 75,9'unun erkek, % 24,1'inin kadın, yaralananların ise % 67,8'inin erkek, % 32,2'sinin kadın olduğu tespit edilmiştir.

Karayollarında, trafik kazalarına sebep olan en önemli unsurlar: insan faktörü, araçların özellikleri (araçların yapısı, yaşı, türü gibi), yol, çevre ve meteorolojik etkenlerdir (Tercan ve Beşdok, 2018). Bir karayolunda hareket eden aracın sürücüsünün kaza yapmasına neden olabilecek pek çok faktör olmasına rağmen asıl sorumluluğun insanda olduğu bilincini unutmamak gerekir. İnsan; sürücü, yaya ve yolcu olarak yolu kullanmakta ve trafiğe katılmaktadır (Hasanhanoglu, 2008).

Yolu kullanan olarak insanın yaşı, **cinsiyeti**, görme, işitme, algılama yeteneği, dikkat muhakeme, tepki hızı, göz-el-ayak koordinasyonu ve takip gibi fiziksel özellikleri, yorgunluk, hastalık, risk alma saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi tutum-davranış, alışkanlıklarına dayalı kişisel özelliklerden kaynaklanan psikolojik durumu, sosyal yapı, eğitim düzeyi, zekâ yapısı, çevre koşullarına uyabilme yeteneği,

tecrübe ve bilgi düzeyi gibi özellikleri kazalara karışmada etkili olabilmektedir (Eryılmaz, 2008).

Trafik kazalarının meydana gelmesinde en önemli unsur olan insan faktörü içerisinde cinsiyetin de rolü oldukça büyüktür. Bireyler kadın ve erkek olarak farklı genetik, fizyolojik ve biyolojik özelliklerle dünyaya gelirler. Kadınlar ve erkekler birbirlerinden fiziksel ve biyolojik olarak farklı olduklarından trafikte de farklı davranışlar sergileyebilmektedirler (Akın A., 2007). Toplumda hatalı araç kullanan insanlar görüldüğünde “Şu Sürücü Kesin Kadın!” şeklinde bir algı bulunmaktadır. Aynı zamanda toplumda erkeklerin kadınlardan daha iyi bir sürücü oldukları düşüncesi hâkimdir (URL01).

Ülkemizde 2018 yılı itibariyle yaklaşık 7.5 milyona yakın kadın sürücü olduğu belirtilmektedir. Trafikte bu kadar önemli bir yerleri olmasına rağmen kadın sürücü olgusu ülkemizde bilimsel olarak yeterince incelenmemiştir. Kadın sürücüler hakkında yapılan değerlendirmeler de çoğu zaman bilimsel verilere dayanmamaktadır. Ülkemizde halen ‘*araba kullanmak erkek işidir*’ anlayışının yaygın olduğu ve bu sebeple trafikte kadın sürücülerin rahatsız edildiği, taciz edildiği ve onlara karşı bir tahammülsüzlük olduğu iddia edilmektedir. Kadın sürücülerin kurallara uymaları, ışıklarda durmaları ve yavaş araç kullanmaları sebebiyle rahatsız edildikleri ve bir kısım erkek sürücüler tarafından elle, sözle, korna çalarak, selektör yaparak ve hatta üzerlerine direksiyon kırarak kadın sürücülere tepki gösterdikleri belirtilmektedir. Bu eylemlerden dolayı kadın sürücülerin kaza yapabildikleri ve can ve mal kaybına sebep olduğu ifade edilmektedir (Delice,2012).

Kadın ve erkek sürücülerin trafikteki tutum ve davranışları onların trafik güvenliğine etkisini belirlemektedir. Konu trafikte kadın-erkek davranışı olunca, kadınların park etme hatalarından, aynayı kontrol etmeden yola çıktıklarına, sinyal vermeden dönüş yaptıklarına dair cinsiyete dayalı karşılaştırmalı istatistik bilgileri ortaya koyan araştırmalara rastlanmaktadır. Daha sonra bu bilgilere dayanarak kadınların “kötü”, “beceriksiz” sürücüler ilan edilmesi ve trafik güvenliğini sarstıkları yöndeki iddialar oldukça yaygındır (URL01).

Bu algılar doğrultusunda hazırlanan çalışmada cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine olumlu veya olumsuz etkilerinin incelenip belirlenmesi ve bu doğrultuda geliştirilecek olan öneriler ile trafik güvenliğinin sağlanması ve artırılması amaçlanmaktadır. Bu araştırma aynı zamanda kadın ve erkek sürücüler üzerindeki iddiaların doğruluk paylarını tespit etmekte yardımcı olacaktır.

### 1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Hipotezler

Ülkemizde her geçen gün artan trafik kazaları sonucunda artan ölüm ve yaralanma oranlarının azaltılmasına yönelik birçok çalışma yapılmaktadır. Ancak trafik kazalarının her gün artması yapılan bu çalışmaların yetersiz olduğunu göstermektedir. Bu çalışmalar yapılırken kazaya sebep olan unsurlar belirlenmekte ve ona göre tedbir alma yoluna gidilmektedir. Fakat burada önemli olan nokta, trafik güvenliği yetersizliği probleminin ve kazalara sebep olan unsurların doğru tespit edilebilmesidir. Sorun ne kadar doğru tespit edilirse çözüm de o kadar kolay ve net olacaktır (Delice,2012).

Trafik güvenliğini etkileyen unsurlar içerisinde insan faktörü en önemli unsur olmaktadır. Trafik güvenliğini etkileyen insan faktörü; sürücüleri, yolcuları ve yayaaları kapsar. Ancak bu faktörler içerisinde trafik güvenliğinde en önemli pay sürücülerindir. Sürücülerin şahsi özellikleri olan yaşı, **cinsiyeti**, medeni durumları, sağlık durumları, alışkanlıkları, tecrübe ve çalışma koşulları, fiziksel özellikleri, psikolojileri, güvenlik önlemlerine uymaları; kazaların oluşumunda önemli rol oynamaktadır (Güngör ve Çilingiroğlu, 2001).

Ülkemizde cinsiyete ve diğer demografik özelliklere (yaş ve medeni durum) göre sürücü faktörünün trafik güvenliğine etkisinin yeterince incelenmemesi tez çalışmasının konusu olarak belirlenmesinde etkili bir faktör olmuştur. Kadın ve erkekler birbirlerinden farklı olduklarından trafikte de tutum ve davranışlarının farklı olması kaçınılmazdır. Toplumda kadın ve erkek sürücülerin araç kullanımı üzerine kalıplaşmış bir takım düşünceler bulunmaktadır. Bunlardan bazıları şu şekildedir:

- Kadınlar sürücülük yetenekleri konusunda şüpheli oldukları için erkeklere göre daha dikkatli ve tedbirli araç kullanmakta, trafikte daha bilinçli hareket etmektedirler.
- Genç yaştaki erkek sürücüler, genç yaştaki kadın sürücülere göre trafikte daha kuralsız hareket etmektedirler.
- Erkek sürücülerin ölümlü ve ciddi yaralanmalı trafik kazalarına karışma oranları kadınlara oranla daha yüksektir. Çünkü araç kullanırken özgüvenleri yüksek olduğundan kadınlar kadar dikkatli araç kullanmamaktadırlar.
- Erkekler sürücü iken hata yaptıklarında suçu başkalarında ararlarken, kadınların hatayı kabullenme olasılığı daha fazladır.
- Kadınlar annelik içgüdüleriyle trafikte kendilerini çevrelerine karşı sorumlu hissetmekte ve daha dikkatli davranmaktadırlar.

- Kadınların hızlı otomobil kullanmaktan korktuklarına dair bilimsel bir kanıt yoktur. Ancak, erkeklerin hız yaptığı ve herkesi sıkıştırdığı bir gerçektir.
- Tipik erkek ve tipik kadın kazaları vardır. Yüksek hızla virajda yoldan çıkma ya da otomobilin hâkimiyetini kaybetme tipik erkek kazalarıdır. Virajda kaldırıma çıkma, geri park ederken çarpma ise tipik kadın kazaları arasında gösterilmektedir.
- Kadın sürücüler araçlarında ilk yardım seti bulundurmaya özen gösterirken, erkek sürücüler daha çok zincir, çekme halatı gibi araç arızalandığında gerekli olacak malzemeleri bulundurmaya özen gösterirler (URL02).

Kadın ve erkek sürücülerin trafikteki tutum ve davranışları onların trafik güvenliğine etkisini belirlemektedir. Bu algılar doğrultusunda hazırlanan çalışmanın amacı; cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine olumlu veya olumsuz etkilerinin incelenip belirlenmesi ve bu doğrultuda geliştirilecek olan öneriler ile trafik güvenliğinin artırılmasıdır.

Araştırma kapsamında, temel sorunlara kalıcı çözüm yollarını ortaya koymak amacıyla ön gözlemlere ve literatür araştırmasına dayalı olarak geliştirilen hipotez;

“Trafik güvenliği konusunda cinsiyet faktörü önemli bir unsurdur. Erkek sürücülerin trafik kusurlarına katılma oranı kadın sürücülere göre daha yüksektir. Erkek sürücüler kadın sürücülere oranla trafikte kural ihlalini daha çok yaptıkları için trafik güvenliğini olumsuz etkilemektedirler.” şeklinde olmaktadır. Belirlenen hipotez yerinde yapılan anket çalışması ve gözlemler doğrultusunda irdelenmiş ve doğruluğu test edilmiştir.

## **1.2. Literatür Araştırması**

İnsan bireysel ihtiyaçları için ulaşmak ve ulaşılır olmak zorundadır. Bu nedenle ulaşım, insanın hem sosyal, hem de bireysel yaşamındaki bir zorunlu ihtiyaçtır. Toplumsal yaşamın ve ekonomik gelişmenin vazgeçilmezi olan ulaşım; sürekli gelişme gösteren, insanlık ve hareketlilik kavramları kadar eski bir olgudur. Ulaşım, insanların ve malların bir yerden başka bir yere aktarımı ile ilgili tüm konuları ve bu hareketlilik sonucunda ortaya çıkan trafik kavramını kapsamaktadır (İnal, 2014).

Öztürk (2009), “Türkiye Karayollarında Trafik Kazalarının Nedeni ve Bu Kazaların Analizi” adlı yüksek lisans tezi kapsamında artan nüfus, teknolojinin gelişmesi ve sanayileşme süreci ile taşıt sayısındaki artışla birlikte trafik ve trafik kazaları kavramlarının her daim gündemimizde kaldığını belirtmiştir. Bu doğal artışın durdurulamayacağından dolayı bu artışı doğru yönetmek ve önceden oluşabilecek trafik sorunlarını tespit etmek gerektiğini vurgulamıştır.

Karacasu ve Bilgiç (2000) *Trafik Sempozyumu – Sergisi Bildiriler Kitabında* “Türkiye’ de trafik kazalarının meydana geliş sebeplerinin genel değerlendirilmesi, uygulamaya yönelik sorunlar ve çözüm önerileri” bildirisinde trafik kazalarına neden olan etmenlerin başında insan, taşıt, çevre ve yol, trafik ve taşıt denetimi ve uygulamasının olduğunu belirtmişlerdir. Bu unsurların herhangi birinde meydana gelen aksaklıklar diğer unsurları da olumsuz etkileyerek trafikte sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Böylece trafik kazaları kaçınılmaz olup bunların önüne geçilememektedir. Bu kazalarda maddi manevi bir çok kayıplar oluşmakta olup bunları engellemek için ilk olarak kazalara sebep olan faktörleri belirlemenin doğru olduğunu vurgulamaktadırlar.

Günümüzde trafik, ülkemiz açısından büyük bir sorun oluşturmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) 2018 verilerine göre Türkiye’de 1 milyon 229 binden fazla trafik kazası meydana gelmiştir. Yine aynı rapora göre araç sayısının daha az olmasına rağmen, ülkemizde meydana gelen trafik kazası, araç sayısı ile oranlandığında, İspanya, Almanya ve Japonya gibi ülkelerde meydana gelen trafik kazası sayısının çok üzerindedir. Bu kazaların bir kısmı yol, araç ve yaya hatalarından kaynaklanmakla birlikte, sürücü hatalarının bu kazalardaki payının %90’a ulaştığı bilinmektedir. Buna rağmen, sürücü özelliklerinin trafik kazalarında oynadığı rolü belirlemek amacıyla ülkemizde yapılan araştırmaların oldukça sınırlı olduğu görülmektedir.

Trafik güvenliği konusunda yapılan çalışmaların ülkemizde olmak üzere tüm dünyada bir sosyal problem olan trafik kazaları ve tıkanıklıkları sorununa çözüm getirmesi beklenmektedir. Son zamanlarda trafik kazalarının ve bu kazalar sonucu oluşan maddi, manevi kayıpların artmasıyla birlikte trafik güvenliği kavramı da önem kazanmaya başlamıştır (Şimşek, vd., 2009).

Özkan vd., (2018), “Trafik Güvenliği Bağlamında Dürtüsel Sürücülüğün Sürücü Öfke İfadesi İle İlişkisi” adlı makalesi kapsamında trafik bağlamında güvenlik farklı boyut ve seviyelerde kendini gösteren, günümüzde önemi azımsanan bir konu ve toplum sağlığı ve güvenliği problemi olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum, trafik ortamlarında suç sayılan veya suç oluşturma potansiyeline sahip davranış ve özelliklerin incelenmesinin önemini göstermektedir. Daha güvenli bir trafik ortamı oluşturabilmek adına, trafik ortamında güvenliği tehdit eden ve kanunen suç kabul edilen davranış ve durumlarla ilgili faktörlerin içeriklerinin anlaşılması ve etki alanlarının araştırılması trafik güvenliği açısından kritik önem taşımaktadır. Karayolları Trafik Kanunu’nda trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunu oluşturma potansiyeli olan davranışlara daha

detaylı bakıldığında, sürücülükte insan faktörlerinin etkisi oldukça net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Trafığe ilişkin çıktıların insanla ilgili faktörlerden etkilenmesinin kaçınılmaz olmasının yanında, insanların birbirlerinden farklı özelliklere sahip olduğunu belirtmek de yanlış olmayacaktır. Örneğin, trafikteki tek bir an bile düşünüldüğünde, **sürücünün cinsiyeti**, muazzam çeşitlilikte sürücü stilleri, öğrenme deneyimleri, kaza geçmişleri, beklentiler ve yargılamalar bulunduğu gözlemlenebilir.

Trafik güvenliğinde sürücü davranışlarını inceleyen araştırmalardan bir tanesi de Evans (2004)'e aittir. Araştırmada trafik güvenliği, demografik özelliklerin trafik kazalarına etkileri, trafik kazalarına etki eden faktörler, sürücülük becerileri, trafik kazalarında psikolojik faktörlerin etkileri, uyuşturucu bağımlılığı, alkol kullanımı, yorgunluk uykusuzluk gibi kaza sebepleri araştırılmıştır. Bunun sonuçlarına göre de trafik kazalarını önleyici tedbirler geliştirmiştir. Çalışma sonucunda trafik kazalarında birincil faktörün sürücü olduğu belirlenmiştir (Sümer vd., 2006).

Yasak (2002), sürücülerin araç kullanma süreleriyle kaza risklerini ve bunların sürücü yaş ve cinsiyetiyle ilişkisini incelemiştir. Çalışmada uzun süre araç kullanan genç erkek sürücülerle, yaşlı kadın sürücülerin daha fazla kaza riski taşıdıkları belirtilmektedir. Aynı zamanda 60 yaş ve üzerindeki erkek ve kadın sürücülerin araç kullanma sürelerinin uzaması halinde kaza risklerinin de aynı oranda artmakta olduğu saptanmıştır.

Trafikte kadın ve erkek sürücüler farklı davranış sergilemektedir. *SARTRE 4 (2011) projesi kapsamında*; “19 Avrupa ülkesinin trafik konusundaki algısının ölçüldüğü çalışmada sürücüler, motor sürücüler ve diğer bireyler (yayalar, bisiklet sürücüler ve toplu taşımayı kullanan insanlar) üzerinde araştırma yapılmıştır. Araştırma sonuçlarına göre kişilerin risk algıları genel olarak alkollü iken araç kullanma, hızlı araç sürme ve trafik eğitimsizliği konuları üzerinde gerçekleşmiştir. Ayrıca kadın ve yaşlı yayaların trafiğin yoğunluğunun fazla olduğu caddeleri pek tercih etmedikleri tespit edilmiştir. Bunlara nazaran erkeklerin ve genç yayaların risk algılarının kadın ve yaşlı yayalara göre daha düşük olduğu, aynı zamanda erkek ve gençlerin trafikte kadınlara göre daha olumsuz tutum ve davranışlar içinde oldukları belirtilmiştir” (Özen, vd., 2013).

Türkiye'de (İzmir, İstanbul, Ankara) yapılan bir çalışmada; 689 sürücü alınmış ve DBPI (Driver Behaviour Profile inventory), FRF (Questionare Assessing Willingness to Take Risks) kullanılmış ve faktöriyel analiz sonucunda 5 alt grup saptanmıştır. Bunlar kural ihlali ve hata, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük, stres ve

gerginlik, benlik imajı, kendine güvendir. Kural ihlalleri yapanlar ile hata yapanlar arasında kaza riski açısından bir fark saptanmamıştır. Kadınlar; kural ihlali ve hata, dikkatsizlik ve kontrolsüzlük, stres ve gerginlik erkekler ise kendine güven alt gruplarından daha yüksek skorlar almışlardır (Yasak ve Işık, 1997).

Eşiyok, vd., (2007) *Türk Psikiyatri Dergisi*- “Trafikte Öfke İfadesi Envanteri’nin Geçerlilik ve Güvenirliliği” adlı makalesi kapsamında 21-30 yaş grubuna dahil olan erkek bireylerin trafikte daha fazla sözel ve bedensel saldırgan ifade kullanma eğilimde oldukları; kadınların daha uyum sağlayıcı ve yapıcı öfke ifadesi gösterdikleri ortaya konulmuştur. Özkan, vd., (2018) *Güvenlik Bilimleri Dergisi*- “Trafik Güvenliği Bağlamında Dürtüsel Sürücülüğün Sürücü Öfke İfadesi İle İlişkisi” adlı makalesi kapsamında genç erkek sürücülerin daha fazla sürücü öfkesi ve trafikte saldırganlık belirtileri gösterdiklerini vurgulamışlardır. Bu bulgularla da bağlantılı olarak, erkek ve genç olmanın trafik kazasına karışma riskini arttırdığı ve bu sürücülerin trafikte daha sık sapkın davranışlar (aberrant behaviors) gösterdiği de çeşitli çalışmalarla desteklenen bulgular arasındadır. Son olarak kadın sürücülerin, erkeklere göre trafik kurallarına ilişkin daha olumlu düşündükleri, kurallara uymamanın tehlike oluşturabileceğini belirttikleri ve bunun sonucunda da daha az kural ihlali yaptıkları görülmüştür.

## 2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

Bu bölümde çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturacak trafik güvenliği, cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisi ve trafik kazaları kavramları irdelenmiştir. Bu kapsamda terimlerin tanımlarına ve temel özelliklerine yer verilmiştir.

### 2.1. Trafik Güvenliği

Güvenlik genel anlamda bir kimsenin ya da şeyin kaza, zarar, suç ya da tehlikelerden uzak bulunması halidir. Türk Dil Kurumu sözlüğünde güvenlik; “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet” olarak tanımlanmaktadır. “Trafik güvenliği kavramı meskun ve meskun olmayan mahallerdeki trafik kazaları sonucu oluşan can kaybı, yaralanma ve maddi kayıpları en aza indirmeyi amaçlayan bir kavram olarak ortaya çıkmıştır” (Şimşek, vd., 2009).

Trafik güvenliği; “Ülkede, ulaşımın güvenli ve sağlıklı (kazasız) bir şekilde yapılabilmesi için; mühendislik (engineering), eğitim (education), denetleme (enforcement) hizmetlerinin bilimsel anlamda yapılmasıdır.” Bir başka anlatımla; trafik kazalarının olmaması veya en az seviyeye indirilebilmesi yönünde planlama, eğitim, altyapı, denetleme ve düzenleme, sağlık (ilkyardım) çalışmalarının bilimsel anlamda icra edilmesidir (Tanrıku, 2002).

Günümüzde tüm dünyada en önemli toplum sağlığı ve gelişimi problemi olarak güvenlik algısı karşımıza çıkmaktadır. İnsanların ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra geliştirdiği duygu kendini güvende hissetme duygusudur. Hayatın bütün alanını çevreleyen güvenlik duygusu bireyin üretim ve toplumsal ilişkilerinde de etkili olmaktadır. Dışarıdan gelebilecek tehdit ve tehlikelerin başında bulunan, dünyada ve Türkiye’de yıllardan beri önemini yitirmeden süre gelen trafik güvenliği, kişilerin karşı karşıya oldukları önemli bir güvenlik ve halk sorunudur. İnsan, taşıt ve çevre etkileşimi esnasında oluşabilecek problemleri belirlemek, çözüm önerileri aramak ve bu konuda yöntemler geliştirmek trafik güvenliğinin temel amacını oluşturur (Çelik,2014).

Gelişmekte olan ülkemizde, her geçen gün trafiğe çıkan araç sayısı ve sürücü sayısı artış göstermektedir. Bunun sonucunda da trafikte güvenliğe olan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır (Topuz, 2015). Trafik güvenliği ile kazandırılan bilgi, beceri ve davranışlar trafik kazalarını, kazalar sonucu meydana gelen can ve mal kayıplarını azaltmaktadır (Şimşek, vd., 2009).

Trafik kazaları günümüzde kamuoyu gündemini oluşturan temel sorunlardan biridir ve ne yazık ki bu soruna henüz bir çözüm getirilememiştir. Trafik kazaları ve

trafikteki tıkanıklıklar yüzünden, sürücü-taşıt-yol sisteminin mekanizmasında bozulma, özellikle ülkemizde olmak üzere, tüm dünyada karayolu ulaşımını çok önemli bir sosyal sorun haline getirmiştir. Trafik güvenliği konusunda yapılan çalışmaların bu soruna çözüm getirmesi beklenmektedir (Şimşek, vd., 2009).

Trafik güvenliği, insan, taşıt ve yolun sağlıklı etkileşimine bağlı çok yönlü bir konudur. Kazaların olma sebepleri, insan faktörü, yol ve çevre şartları ve taşıt faktörü olmak üzere üç grupta toplanabilir. Kazalar bu faktörlerin bir birleşimi olarak meydana gelmekte olup nadiren tek bir unsur trafik kazasının oluşumunda rol oynamaktadır. İnsan faktörünü etkileyen yaptırım ve eğitim, kamuya ait kurum ve bunların yasalardan aldığı güce, taşıt ile ilgili faktörler, taşıtın muayenesine, bakımına, aktif ve pasif güvenlik elemanlarına bağlı iken yol ile ilgili bütün unsurlar trafik mühendisinin ilgi alanına girmektedir (Kök ve Kuloğlu, 2005).

Günümüzde trafik güvenliği konusunda hala belirgin iyileşmelerin olmamasının nedenleri aşağıdaki şekildedir.

- “Trafik güvenliği birden fazla bilim alanının kesiştiği olağanüstü karmaşık ve özel bir konudur. Bu nedenle bilimsel, kapsamlı yaklaşımlara gereksinim duymaktadır. Oysa Türkiye’de hiç bir zaman trafik güvenliği konusu bilimsel yaklaşımlarla ele alınmamıştır. Bunun gereksinimi bile hissedilmediği için dün de bugün de üniversite öncesi, üniversite sırası ve sonrasında trafik güvenliği eğitimi yapılmamakta, eğitilmiş insanlar var olmamaktadır.
- Milyonluk şehirlerin ulaşım ve trafik güvenliğine ilişkin kararları hiç bir planlama olmaksızın, teknik ve ekonomik etüt yapılmadan, konudan tamamıyla bir haber birkaç yönetici tarafından ele alınmakta ve hayata geçirilmektedir. Bu alanda çok sınırlı bilimsel birikim dikkate alınmadığı gibi, ilgili eleman istihdamı bile düşünülmemektedir.
- Ülkenin ulaştırma alanında değişik dönemleri içeren hiç bir planlaması bulunmamakta, her gün karayoluna daha fazla yüklenen bir systemsizlik içinde, gerekliliği tartışılır yatırımlarla, farklı ulaşım modları arasındaki dengesizlikler daha da artmaktadır.
- Taşımaları disiplin altına alacak hiç bir yasa ve yönetmelik değişik çıkar çevrelerinin baskıları sonucu uygulanmaktadır.
- Bütün bunların sonucu olarak, trafik güvenliği konusu hiç bir zaman bilimsel temellere dayanan, bütüncül uzun erimli ulusal ulaşım ve trafik programlarına

sahip olamamakta, ulusal ve kesintisiz bir irade ile ele alınamamaktadır” (Aydın, 2005).

Trafik Güvenliği kavramı; Trafik kazalarının engellenmesine yönelik önlemler literatürde 4E kuralı ile açıklanır. Bunlardan ilk üçü kaza meydana gelmeden önce alınacak önlemleri ve yapılacak faaliyetleri, dördüncüsü ise kaza olduktan sonra zararın azaltılmasına yönelik çalışmaları ifade eder. 4E kuralının açılımı ise;

**1.Engineering (Mühendislik):** Mühendislik (Engineering), trafik ile ilgili olarak başta yollar ve araçlar olmak üzere, tüm teknik konuları kapsamaktadır.

**2.Education (Eğitim):** Eğitim (Education) ise trafik güvenliğini sağlamak üzere, trafiğin unsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların kurallara uygun bir davranış içinde olmalarına yöneliktir.

**3.Enforcement (Denetim):** Denetim (Enforcement), trafik mevzuatı ve denetimiyle ilgili olan; daha çok mevzuatın uygulanabilirliği ve uygulanmasının sağlanması için caydırıcı ve etkin cezalarla denetimini kapsar.

**4.Emergency (Acil yardım):** Acil yardım (Emergency), trafik kazaları sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetler ve kazaların oluşmasından sonra ortaya çıkan zararın azaltılmasına yöneliktir.

Bu tedbirler incelendiğinde, hepsinin de bir kişi veya kurumca gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Bu bağlamda kazaların önlenmesinde de tek sorumlu kuruluşun Emniyet Genel Müdürlüğü ve tek sorumluların da trafik polisleri olmadığı açık bir biçimde görülebilmektedir (Hasanhanoğlu, 2008).

### 2.1.1. Trafik Güvenliği Gelişim Süreci

Karayolu trafik güvenliği yönetim sistemleri 20. Yüzyılın ortasından itibaren sürekli değişim ve gelişim göstermiştir. 1950 ve 1960’lı yıllardan itibaren motorlu araç sayısının artmasıyla ölüm ve yaralanma sayısından ki artış trafik güvenliği kavramının geliştirilmesi adına değişik yaklaşımları gündeme getirmiştir (Durna, 2012).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısındaki ulaştırma sistemleriyle ilgili önemli çalışmalar yapılmıştır. Amerika, Avrupa ve Japonya ağırlıklı olarak yapılan yatırımlar, ileri düzeydeki karayolu ağlarını doğurmuştur. Son derece yüksek kalite standartlarıyla inşa edilen bu yollar, zaman içinde gelişmenin kaçınılmaz doğası gereği çeşitli sorunları da beraberinde getirmişlerdir (İlcalı, vd., 2015).

“Bliss ve Breen’in 1950’li yıllardan itibaren karayolu trafik güvenliği yönetiminin başlıca dört dönem halinde geliştiğini belirtmektedir. Bu dönemler:

1. Dönem: Sürücülere yönelik müdahaleler

2. Dönem: Sistemli müdahaleler

3. Dönem: Sistemli müdahaleler, hedeflenmiş sonuçlar ve kurumsal liderlik

4. Dönem: Güvenli Sistem, uzun vadede ölüm ve ciddi yaralanmaların ortadan kaldırılması ve ortak sorumluluk”

Yukarıdaki evreler karayolu trafik güvenliği yönetiminin, yol kullanıcılarını sorumlu tutan düşünceden, sorumluluğun sistemi oluşturan unsurlarca paylaşıldığı güvenli sistem yaklaşımına doğru çevrildiğini göstermektedir. Özellikle 1950 ve 1960’lı yılların karayolu güvenliği politikaları, trafik kazalarının sorumlusu olarak sürücülerini göstermiş ve trafik eğitimi, trafik denetimi, sürücülerini bilinçlendirme ve hatalar karşısında cezalandırma ile sürücü davranışlarının değiştirilmesini ve böylece karayolu trafik güvenliğinin sağlanabileceğini öne sürmüştür. Buna ek olarak karayolu alt yapısının ve araç güvenliğinin geliştirilmesinin de trafik güvenliğini sağlayacağı üzerinde durulmuştur. Fakat trafiği oluşturan unsurlar üzerinde ayrı ayrı ve birbirinden kopuk olarak geliştirilen önlemler yeterli görülmemiş ve bu yaklaşımla karayolu trafik güvenliğinde önemli gelişmeler kaydedilememiştir (Durna, 2012).

1970’li ve 1980’li yıllarda ise sistem çapında müdahaleler üzerinde durulmuş olup, salgın hastalıklar uzmanı olan Amerikalı Dr. William Haddon’un geliştirdiği ve “Haddon Matrisi” adlı yaklaşıma dayanarak “trafik kazalarını önleyici programlar geliştirilmiştir. Bu yaklaşım, karayolu trafik güvenliğinin gelişiminde önemli bir adım olmakla birlikte, sistematik müdahaleler seviyesinde kalmış; bu müdahalelerden arzu edilen sonuçları üreten kurumsal yönetim fonksiyonları üzerinde yeterince durulmamıştır” (Durna, 2012).

1990’lı yılların başında trafik güvenliği alanında gelişmiş ülkeler, gözlem ve değerlendirmeler ışığında ortaya konulan sayısal hedefleri gerçekleştirmeye yönelik müdahale planları üzerinde durmuşlardır. Değerlendirmeler, araç sayısındaki hızlı artışın trafik kazalarından kaynaklanan ölüm oranında da artışa neden olmasının kaçınılmaz bir sonuç olmadığını, bu artışın trafik sisteminin kalitesinin iyileştirilmesine yönelik yapılan yatırımlarla tersine döndürülebileceğini ortaya çıkarmıştır. Bu dönemde birçok Avrupa ülkesinde, motorlu araç sayısının hızla artmasına rağmen trafik kazalarındaki ölüm oranının düştüğü gözlemlenmiştir (Durna, 2012).

Karayolu trafik güvenliği alanında en iyi iki ülke konumundaki İsveç ve Hollanda, 1990’lı yılların sonlarından itibaren trafik kazalarından kaynaklanan ölüm ve ciddi yaralanmaların azaltılması yönünde arzulanan hedeflere ulaşılabilmesi için mevcut müdahale ve kurumsal düzenlemelerin tekrardan gözden geçirilmesi gerektiğini

tartışmaya başlamışlardır. İsveç'te uygulamaya konulan Vizyon Sıfır ve Hollanda'da geliştirilen sürdürülebilir güvenlik yaklaşımları karayolu trafik sisteminin kendiliğinden güvenli olacak şekilde tasarlanması amacını taşımaktadırlar. Bu yaklaşımların temelinde karayolunda meydana gelen kazalar sonucunda ölüm ve ağır yaralanmaların uzun vadeli sifira indirgenmesi amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım doğrultusunda, güvenli trafik sistemi aşağıdaki özellikleri içermektedir (Durna, 2012).

- “Güvenli sistem yaklaşımı, bütün önlemlere rağmen sürücülerin hata yapacaklarını ve kazalar olacağını kabul etmektedir.

- Güvenli sistem yaklaşımı, karayolu ulaşım sistemini tasarlayanların sistemin güvenliği konusunda sorumluluğu paylaşmaları ve sistemi kullanan bireylerin de kurallara ve yasaklara uymaları gerektiğini vurgulamaktadır.

- Güvenli sistem yaklaşımı, karayolu ulaşım sisteminin güvenli bir şekilde işletiminde sorumluluk sahibi olan bütün resmi ve gayri resmi kurumların koordinasyon içerisinde çalışmasını sağlayacak kapsamlı bir yönetim yapısına dayanır.

- Güvenli sistem yaklaşımı, karayolu trafik yönetimi ile ilgili kararların daha geniş ekonomik ve çevresel amaçlar doğrultusunda ulaşım ve planlama kararları ile uyum içerisinde olmasını gözetir.

- Güvenli sistem yaklaşımı, uzun vadede hedefleri gerçekleştirmeye yönelik önlemler geliştirir.

Güvenli sistem yaklaşımına dayalı olarak karayolu trafik güvenliği yönetim sisteminin ulaştığı son model Şekil 2.1.'de görülmektedir” (Durna, 2012). Bu modele göre Karayolu Trafik Güvenliği Yönetim Sistemi piramidinin en alt tabakasındaki kurumsal yönetim fonksiyonları sistemin temelini oluşturmaktadır. Durna (2012)'e göre, “Bu fonksiyonlar karayolu trafik güvenliği için gerekli olan müdahalelerin etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi ve bu müdahalelerin uygulanmaya başlanması ile elde edilecek sonuçlara ulaşılabilmesi için esas teşkil etmektedirler. Diğer bir ifadeyle kurumsal yönetim fonksiyonları, trafik güvenliği için arzulanan kısa ve orta vadeli sonuçlara ulaşmak için gerekli olan müdahaleler ve önlemleri ürettiği için yönetim sisteminin temelini oluşturmaktadırlar. Dolayısıyla, belirtilen yedi kurumsal yönetim fonksiyonunu sistemli bir şekilde uygulamayan ülkelerin başarılı trafik güvenliği programları geliştirmeleri ve arzu edilen sonuçlara sürdürülebilir seviyede ulaşmaları çok mümkün değildir.”



Şekil 2.1. Karayolu trafik güvenliği yönetim sistemi (Durna, 2012)

### 2.1.2. Ülkemizde Trafik Güvenliğine Yönelik Uygulamalar

Ülkemizde yıllardır trafik denetimiyle kazanılan tecrübeler henüz trafik kazalarını azaltmak veya yaralanmaları engellemek veya etkin yol kullanıcı davranışlarını değiştirmek üzere geliştirilmiş bir ortama aktarılamamıştır. Denetim faaliyetleri daha çok rastgele gerçekleştirilen uygulamalar haline gelmiştir. Bunun yanında denetim faaliyetlerinin diğer yol güvenliğini artırıcı uygulamalar ile desteklendiği çalışmalara nadiren rastlanmaktadır (Çubuk ve Özkan, 2000).

Türkiye'de trafik kazalarının nedenleri ve trafik kazalarına ilişkin istatistikî veriler incelendiğinde pek çok sorun göze çarpmaktadır. Bu sorunların çözümüyle birlikte yaşanan trafik kaza sayılarını azaltmak ve trafik güvenliğini sağlamak mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda trafik kazalarının minimuma indirgenmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması amaçlanarak pek çok araştırmacı tarafından çok sayıda çalışma yapılmıştır (Şen, 2013).

Türkiye'deki trafik kazalarını azaltmak için ehliyet alınması safhasında semptom tanımlayanların PSG (polisomnografi) incelemesinden geçirilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür. Uykusuz araç kullanmak kadar alkollü araç kullanmanın da trafik güvenliğini olumsuz etkilediği yadsınmaz bir gerçektir. Alkol kontrollerinin sıklaştırılması alkolün neden olduğu trafik kazalarının azaltılmasında önemli bir önlem yöntemidir (Ayvaşık, 2002).

Yol platformundaki küçük ve düşük maliyetli önlemler, kavşak kontrolü, sinyalizasyon ve trafik işaretlerinin geliştirilmesine yönelik yapılacak önlemler ile trafik güvenliğinin sağlanması mümkündür. Ayrıca ileri algılama, bilgisayar, elektronik ve

iletişim teknolojileri, yönetim stratejileri ile seyahat edenleri bilgilendiren, trafik güvenliğini artıran uygulamalardır (İstek, 2007).

Trafik alanında yapılan düzenli denetimler yaralanmalı ve ölümlü kazaların azalmasını sağlamanın dışında trafik kapasitesinin de artmasını sağlamıştır. Ancak insan eliyle yapılan denetimler birçok noktada yetersiz kalmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle trafik denetimlerinin elektronik ortamda yapılmasını sağlamış ve denetimlerin verimliliğini artırmıştır. Denetimde etkinliğin artırılabilmesi ve sürücü davranışlarının iyileştirilmesi için sürücülere her an denetlendiği hissi verilmesi gerekmektedir. Gelişen teknoloji ile birlikte bu hissi 24 saat görev yapan elektronik ekipmanlar kullanarak sağlamak trafik güvenliği açısından oldukça faydalı olacaktır (Ilıcalı, vd., 2015).

Trafikteki ölümlerin en önemli nedeni kural ihlalleri olup bunu engellemenin etkili yolu da ülkelerde trafik denetimlerinin sistemli bir şekilde uygulanmasıdır. Trafik denetimleri, yol kullanıcılarının kural ihlalinden caydırmak için psikolojinin öğrenme kuramı ilkelerine uygun olarak kurallara uyumu artırmayı ve trafik güvenliği normunu oluşturmayı amaçlamaktadır (Sümer ve Kaygısız, 2015).

Sayıştay Bakanlığı Performans Denetimi Raporu'na göre (2008) *“Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri”* “Trafik Güvenliğine yönelik yapılan denetimlerden bazıları şu şekildedir: Radarla Hız Kontrolü, Alkol Kontrolü, Yaya Denetimi, Trafik Bilgi Sistemi, Trafik Para Cezaları, Ceza Puanı Uygulaması, Psikoteknik Değerlendirme ve Karayollarında Trafik İşaretlemeleri” (Anonim, 2008).

#### ✓ **Radarla Hız Kontrolleri**

Günümüzde en çok hız kontrol cihazı olarak radarlar kullanılmaktadır. Radarlar, elektromanyetik dalgalarla cisimlerin yerlerini, uzaklıklarını ve hızlarını ölçmeye yarayan cihazlar olup, 3 farklı metotla hız kontrolleri yapmaktadırlar. Bunlar; sabit hız kontrolü, otomatik kayıt yöntemiyle hız kontrolü ve seyir halinde hız kontrolüdür (Çavdar, vd., 2008).

Türkiye’de karayolları üzerinde sabit ve seyyar radar kontrolleri olmak üzere iki yöntem uygulanmaktadır (Şekil 2.2.). Seyir halinde yapılan radar kontrolleri, ekip aracı hareket halindeyken hız kontrolünün yapılması, kural ihlalinde bulunan sürücülerin durdurularak ceza tatbik edilmesi esasına dayanır. Çoğunlukla trafiğin yoğun olduğu ana yollarda kullanılmaktadır. Bu yöntemin sabit kontrol noktalarında yapılan radar kontrollerine göre etkisi daha azdır. Bundan dolayı da seyir halinde yapılan radar kontrolleri Avrupa’da yaygınlaşmamıştır. Hareket halindeki metodun kazaları azaltıcı

unsurlar ihtiva etmesine rağmen, akaryakıt israfına sebep olması, kazalara neden olması, yıpranma payı gibi sebeplerden dolayı maliyetine göre faydalı bulunmamıştır. Sonuç olarak günümüzde de seyir halindeki radar kontrollerin etkisinin az olmasından dolayı sabit radar denetimleri daha çok kullanılmaktadır (Akçay,2014).



Şekil 2.2. Sabit radar ve seyyar radar örnekleri

### ✓ Alkol Kontrolü

Tüm dünyada özellikle de gelişmiş ülkelerde alkollü iken araç kullanma trafik kazalarının en önemli nedenlerinden birisidir. Bu oran özellikle Batı ülkelerinde %40-50'lere kadar ulaşmaktadır. Alkollü araç kullanma hem ölümcül kaza riskini hem de kazada yaralanma riskini artırmaktadır (Ayvaşık, 2002).

Uzun yıllar, kişi alkollü ise alkolün vücutta yarattığı gevşeme nedeniyle kazada yaralanma riskinin daha az olduğuna inanılmıştır. Ancak, daha sonra yapılan çalışmalar alkolün kazada yaralanma riskini artırdığını göstermektedir. Alkolün trafik kazalarında yaralanma riskini artırmasını dört faktör ile açıklanmaktadır;

a) alkol karar verme süreçlerini bozduğu için kişiyi yüksek risk içeren ve de beraberinde yaralanmalara neden olacak davranışlar yapmaya yöneltebilir,

b) alkol psikomotor süreçleri bozduğu için ani tepkilerin verilmesi gerektiği durumlarda gösterilen tepkiler yeterli ve uygun olmayabilir ve bu da yaralanma riskini artırabilir,

c) alkol, kişinin kaza sırasında ortaya çıkacak floka ya da travmaya olan duyarlılığını artırarak yaralanma (ya da ölüm) riskini artırmaktadır ve

d) uzun süreli alkol kullanımı kemiklerin kırılabilirliğini artırdığını için yaralanma riskini de artırmaktadır (Ayvaşık, 2002).

Alkol denetimleriyle kanda ne kadar alkol bulunduğunun tespit edilip ile bu miktarın sürücülük için tehlike oluşturup oluşturmayacağı karar verilir. Alkol denetiminin hangi durumlarda, nasıl yapılacağı ve neye göre karar verileceği belirlenmiştir. Buna göre sürücünün alkollü olduğundan şüphe duyulduğu takdirde veya herhangi bir alkol kontrolleri esnasında alkol metreyle ölçüm yapılabildiği gibi, alkol

metrenin bulunmadığı durumlarda görevliler tarafından sürücünün durumuyla ilgili gözlemlerin kaydedildiği bir alkol test raporu düzenlenebilir. Yapılan ölçüm veya gözlem sonucu, 0.50 promil düzeyinin üzerinde alkol aldığı ve araç kullanamayacak durumda olduğu belirlenen sürücüye gerekli cezai işlem uygulanır (URL03).

#### ✓ **Yaya Denetimi**

1900'lü yılların ilk yarısında ortaya çıkan modernleşme fikri, kentlerde motorlu araç sayısının artmasına sebep olmuş; bu durum kentlerde ve kent merkezlerinde yaya güvenliğini azaltmıştır (Kaplan, vd., 2015).

Azalan yaya güvenliği ve yaya denetimlerine yeterli öncelik tanınmaması, yayaların kurallara uyma alışkanlıklarının yeterince sağlanamamasına neden olmaktadır. Son on yıllık EGM istatistiklerine bakıldığında, trafik kazaları sonucunda yaşamını yitirenlerin de ortalama %9'unun yayalar olduğu görülmektedir (Anonim, 2008).

Yaya olarak trafikte bulunan bir kişi şunu bilmelidir ki herhangi bir kaza anında bir motorlu araca kıyasla zarar görmeden kurtulma olasılığı oldukça düşüktür. Bu sebeple yayalar kendi güvenlikleri adına trafik ortamında kurallara uygun hareket etmeli ve daha dikkatli olmalıdır (URL03).

#### ✓ **Trafik Bilgi Sistemi**

Trafik Bilgi Sistemi, trafik konusunda paydaş olan birbirinden farklı kurumların bilgilerini karşılıklı olarak belirlenmiş sınırlar içerisinde kullanımını sağlayan, kendi başına bir yönetim merkezi olabileceği gibi güçlü alt sistemlere sahip olması durumunda trafik güvenliği, planlaması, yönetimi, veri akışını ve yönlendirmesini yapacağı bir sistemdir. Trafik Bilgi Sistemi (TBS) denetim, kontrol, veri toplama ve analizi gibi amaçlara hizmet edebildiği için kurumlar arası paylaşım yapabilmek, bütünleşik sistemler oluşturulabilmek adına büyük önem taşımaktadır. Ülkemizde Trafik Bilgi Sistemine kullanıcı olarak dâhil edilecek grup "İçişleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Ulaştırma Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı ve belediyelerdir" (Geçer, vd., 2016).

#### ✓ **Trafik Para Cezaları**

Güvenli bir trafik ortamı oluşturmanın en temel yolu toplumun trafik kurallarına uymasıdır. Bu sebeple Türkiye gibi trafik kural ihlallerinin çok olduğu ülkelerde trafik güvenliğini sağlamanın en etkili aracı trafik denetimleridir. Trafik denetiminin kavramsal çerçevelerinden biri kriminolojinin "caydırma kuramı" diğeri de psikolojinin

“öğrenme kuramı”dır. Caydırma kuramı yasadışı davranışlardan caydırmak için cezanın ya da cezadan kaçınmanın etkilerini açıklamaktadır. Bilimsel ilkelere uygun olarak, denetleme hem trafik kurallarının ihlal edilmesini önlemeyi ve kuralları ihlal etmeye niyet edenleri caydırmayı hem de ihlal edenlere yaptırım uygulamayı, yani cezaları, içermektedir (Sümer ve Kaygısız, 2015).

Türkiye’deki trafik denetimlerinin ve cezalarının trafik kazaları üzerindeki etkisini inceleyen bir araştırmada trafik güvenliğini arttırmak için riskin yüksek olduğu bölgelerde uygun denetlemeyi böylelikle cezalandırmayı arttırmanın, denetim sayısını arttırmadan daha önemli olduğu tespit edilmiştir. Cezaların artırılması kural ihlallerini ortadan kaldırması yönünden daha etkili olmuştur (Sümer ve Kaygısız, 2015).

#### ✓ **Ceza Puanı Uygulaması**

Karayolları Trafik Kanun’un suç olarak kabul ettiği bir eylemden ötürü haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için esasları yönetmelikte belirlenen ceza puanları verilir. Ceza puanı, trafik kazası veya puanlama nedeniyle sürücü belgelerinin geri alınması uygulamasıdır. Ceza puanı suçun işlendiği tarihten geriye doğru 1 yıl içinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 2 ay süre ile ellerinden alınır ve bu sürücüler eğitime tabi tutulur. Aynı yılda 2. Defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin ehliyetleri 4 ay süre ile geri alınıp bu sürücüler psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucu sürücülük yapmasına engel bulunmayan sürücülerin belgeleri süresi sonunda geri verilir. 1 yıl içinde üç defa ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir (URL03).

Ceza puanı uygulaması, sürücü davranışlarını düzeltme yönünde etkili bir araç olarak kullanılmamaktadır. “Ülkemizde sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanı sayısı (100) ile puana tabi suç sayısı (110) olup diğer ülkelere göre oldukça yüksek olmasına karşın işlenen suçlara verilen ceza puanı diğer ülkelere göre daha düşüktür. Trafik suçlarına verilen ceza puanlarının düşük, sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanının ise yüksek olması ve ceza puanını doldurmanın bir yıl gibi bir süreyle sınırlandırılması ülkemizdeki uygulamanın verimliliğini azaltmaktadır”(Anonim, 2008).

#### ✓ **Psikoteknik Değerlendirme**

Psikoteknik değerlendirme (PTD), sürücülerin araç kullanırken ki kabiliyetlerini, kişisel özellikleri ve psikolojik durumu açısından güvenli bir sürücü olup olmadığını tespit etmeyi amaçlamaktadır. Psikoteknik değerlendirme; güvenli araç kullanımını

sağlayan standart testlerin yer aldığı bilgisayar tabanlı bir değerlendirme sistemidir. Bu sistem ile sürücülerin araç sürüşleri ile ilgili özel zihinsel ve psikomotor becerileri ölçülmektedir. Temel zihinsel beceriler "dikkat, algı, bellek, izleme ve muhakeme" ve psikomotor beceriler ise "el-ayak-göz koordinasyonu, tepki zamanı, çevresel görüş, hız mesafe tahmini ve çarpışma zamanı tahmini" olarak tanımlanabilir. Bu becerilere sahip olmanın, kurallara uygun karar vererek ve doğru motor hareketleri yaparak kazalardan kaçabilme ve araç kullanabilmenin ilk adımı olduğu söylenebilir (Anonim, 2008).

Gelişmiş ülkelerde özellikle İspanya, Avusturya, Almanya, Macaristan gibi Batı ülkelerinde insan faktörü açısından trafik güvenliğini sağlamak için psikologlar tarafından sürücülere psikoteknik değerlendirme tekniği uygulanmaktadır. Sadece Türkiye’de ve İspanya’da “psikoteknik değerlendirme” olarak adlandırılan sürücü seçimi ve değerlendirmesi, diğer ülkelerde “psikolojik değerlendirme” olarak adlandırılmaktadır. Psikoteknik değerlendirmenin gelişmiş ülkelerde sürücülük becerilerinde yaşa bağlı zayıflıkların oluşması sebebiyle yaşlı sürücülerde mecburi hale gelmiştir. Aynı zamanda yolcu ve eşya taşımacılığı yapan profesyonel sürücülerin araç kullanma beceri düzeylerini bilgisayar destekli testlerle kanıtlamak ve ceza puanını aşan sürücülerin psikoteknik değerlendirmeyi geçmek zorunda oldukları görülmektedir (Yasak, vd., 2003).

Ülkemizde, 18.10.1983 tarihli ve 18195 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince, “hız ihlali yapan sürücülerin, alkollü iken araç kullanıp yakalananların ve 100 ceza puanını ikinci defa aşanların ehliyetleri belirli süreler için alıkonmakta olup süre sonunda iade edilmesi aşamasında “psikoteknik değerlendirme” ve psikiyatrik muayene zorunluluğu bulunmaktadır. Trafik suçlularının yanı sıra bünyesinde şoför çalıştıran kurum ve kuruluşlar, otobüs firmaları da şoför alımı sırasında ya da personelleri olan şoförlerin yıllık performans değerlendirmeleri kapsamında şoförlerini psikoteknik değerlendirmeye yollamaktadırlar. Bağlı bulunduğu yönetmelik gereği psikoteknik değerlendirme ülkemizde ağırlıklı olarak sürücülük yeteneklerinin trafik psikolojisi açısından değerlendirilmesi şeklinde yapılmaktadır. Değerlendirme sürecinde sürücünün, trafiğe ilişkin, psikomotor yetenekler kapsamında tepki hızı ve el-ayak-göz koordinasyonu, zihinsel yetenekler kapsamında ise dikkat, anlama ve muhakeme, hız ve mesafe algılama, geniş görüş alanı içinde uyarıyı fark etme, şekli algılamada görsel süreklilik yetenekleri değerlendirilmektedir” (Yasak, vd., 2003).

### ✓ **Karayollarında Trafik İşaretlemeleri**

Trafik kazalarının önlenmesinde önemli hususlardan biri de trafik işaretlerinin standartlara uygun olmasıdır. Yol üzerindeki ve yakınındaki bir çalışma veya bir tehlike nedeni ile taşıt sürücülerini ve yayaları emniyetle yönlendirip, bu bölgeden geçirmek üzere, trafik işaret levhaları ile trafik konileri, panolar, engeller, sesli uyarıcılar vb. kullanılabilir (Anonim,2008).

Ülkemizde karayollarında gerçekleşen trafik kazası sayılarının her geçen yıl artmaktadır. Bu sayıyı azaltmak için Karayolları Genel Müdürlüğü, belediyelere ait ulaşım birimleri vb. birimlerin gerekli tedbirleri alması gerekmektedir. Bu anlamda trafiğin güvenli ve düzenli akışını sağlamak amacıyla geometrik düzenlemeler, sinyalizasyon uygulamaları ve trafik işaretleri ile yönlendirme gibi metodlara başvurulmaktadır (Murat ve Çakıcı, 2017).

Trafik işaretleri standartlara uygun, yeterli ve yerinde yapılmasının dışında, trafik işaretlerinin anlamlarının da yol kullanıcıları tarafından açıkça okunabilir ve kavranabilir olması trafik güvenliği ve akışının sağlanması adına önem arz etmektedir. Örneğin, “Kaygan Yol” işaretinin bulunduğu bir karayolunda, hareket halindeki sürücü bu işaretin anlamını bilirse araç hızını yavaşlatması gerektiğini algılayacaktır. Fakat sürücü bu işaretin anlamını bilmediği takdirde gerekli önlemi almadığı için, olumsuz durumlarla karşılaşması mümkündür (Murat ve Çakıcı, 2017).

### **2.1.3. Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Rolü Bulunan Kurum ve Kuruluşlar**

18.10.1983 tarihli ve 18195 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile trafik güvenliğine ilişkin olarak on beş kurum, kuruluş ve kurula görev ve yetki verilmiştir (Tablo 2.1.). Bunlar şu şekildedir:

**Tablo 2.1.** Trafik güvenliği konusunda sorumlu kurum ve kuruluşlar ile görevleri (Karayolları Trafik Yönetmeliği,1997)

<b>Kurum ve Kuruluşlar</b>	<b>Görev ve Sorumluluk</b>
<b>Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>“- Karayolu trafik güvenliği hedeflerin tespit edilip uygulanması,</li> <li>- Tespit ettiği hedefler doğrultusunda gerekli mevzuat ve yasal düzenlemelerin hazırlanması,</li> <li>- Bakanlıklar arası koordinasyonun sağlanması,</li> <li>- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun önerilerinin değerlendirilip karara bağlanması ve kararların uygulanması için gerekli koordinasyonun belirlenmesi.</li> </ul>
<b>Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunulması,</li> <li>- Trafik kazalarının azaltılmasına yönelik önerilerde bulunulması,</li> <li>- Uygulamada görülen eksikliklerin tespit edilmesi,</li> </ul>

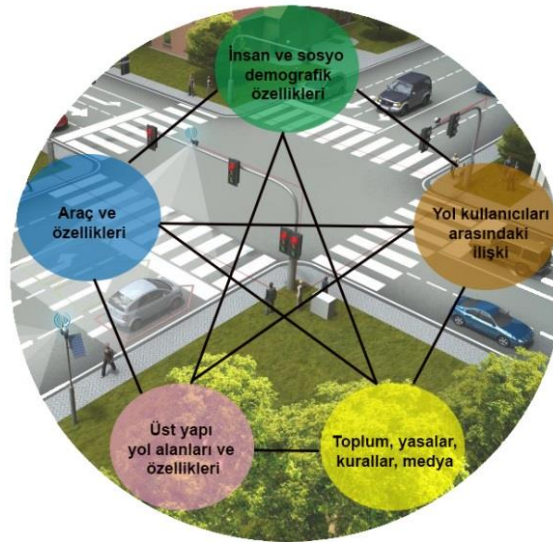
	- Görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksikliklerin belirlenmesi.”
<b>Emniyet Genel Müdürlüğü</b>	“-Araçların tescil edilmesi, -Sürücü belgelerinin verilmesi, -Trafik düzensizliğini yaratanları uyarma, -Trafik suçu işleyenlerin araç plakalarını trafik zabıtasına bildirme, gerekli hallerde duruma müdahale edilmesini isteme, -Müdahalenin mümkün olamayacağının anlaşılması halinde durumu bir tutanakla tespit ederek trafik zabıtasına iletme, hallerine münhasır olmak üzere kullanılır. ”
<b>Jandarma Genel Komutanlığı</b>	“-Fahri Trafik Müfettişliği belgesi verilmesi ve uygulaması, -Kaza istatistikleri, -Trafik suçlarında tutanak düzenlenmesi. ”
<b>Milli Eğitim Bakanlığı</b>	“-Resmî ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarının yapılması, başarılı olanlara sertifika verilmesi, -Trafik Genel Eğitim Planının hazırlanması ve koordinasyonunun sağlanması, -Çocuk trafik eğitim parklarında verilen eğitimin aksatılmadan yürütülmesinin sağlanması. ”
<b>Karayolları Genel Müdürlüğü</b>	“-Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında gerekli düzenleme ve işaretlemelerin yapılması, -İşaretlemeler ve işaretler ile ilgili standartların belirlenmesi ve bunların kontrol edilmesi, -Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesislerin yapılması, yaptırılması veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanların tasdik edilmesi, -Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirilmesi, karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projelerin incelenmesi ve onaylanması, -Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırlarının belirlenmesi ve işaretlenmesi, -Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verilerin hazırlanması ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirlerin alınması, -Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak önerilen gerekli önlemlerin alınması. ”
<b>Ulaştırma Bakanlığı</b>	“-Karayolları Trafik Kanunu açısından karayolu taşımaya ilişkin gerekli koordinasyonu sağlamak, -Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak, - Muayene istasyonlarını denetlemek, -Trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek, aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idarî para cezasına dair tutanak düzenlemek. -Karayolları Trafik Kanunu ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapmak, ”
<b>Sağlık Bakanlığı</b>	“-İlk yardım ve tıbbi bakım ve rehabilitasyon ile ilgili uygulamalar, -Psiko-teknik değerlendirme merkezlerinin açılmasına izin verilmesi ve söz konusu merkezlerin denetlenmesi, -Sürücü davranışları geliştirme yönetmeliği çerçevesinde verilen görevler. ”
<b>Tarım ve Köy İşleri ve Orman</b>	“Tarım ve Köy İşleri ve Orman Bakanlıklarının görev ve yetkileri; <b>Köy yollarında;</b> -Trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri

<b>Bakanlıkları</b>	<p>yaparak, tedbir almak ve aldırarak,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak, durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini incelemek ve gerekenleri onaylamak,</li> <li>- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, Karayolları Trafik Kanununun 17. maddesinde sayılan tesisler için bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden izin vermek,</li> <li>-Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu karayolu yapısı ve işaretlemeye dayalı kaza nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli tedbirleri almak,</li> <li>- Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle köy yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.</li> </ul> <p><b>Orman yollarında;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Trafik düzeni ve güvenliği açısından ana orman yolları ile gerekli görülen diğer orman yollarında işaretlemeler yaparak tedbirler almak ve aldırarak,</li> <li>-Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle, orman yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.”</li> </ul>
<b>Belediyeler</b>	<p>“-Ulaşım ve trafik güvenliği ile ilgili konular, -Çocuk Trafik Eğitim Parkları ile ilgili görevler, -UKOME (Büyükşehir Belediyeleri). ”</p>
<b>İl ve İlçe Trafik Komisyonları</b>	<p>“-İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, -Trafik düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlmek, bütün ülkeyi ilgilendiren Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek”</p>

Geleneksel trafik güvenliği yaklaşımı başlama yeri olarak trafik kazalarını ele almaktadır. Kazaların sebebi olarak da insan hatası görüldüğünden sorumluluğun hepsi yol kullanıcıları kişilere yüklenmektedir (Durna, 2012).

## 2.2. Trafik Kazaları

Trafik ‘Yol, Araç ve İnsan’ etkileşimini içinde bulunduran bir sistemdir (Şekil 2.3.). Sistem yaklaşımına göre, trafik sistemini oluşturan unsurların herhangi birinde meydana gelecek bir değişim (olumlu-olumsuz) sistemi oluşturan diğer unsurlarda da çeşitli düzeylerde değişime yol açar. Örneğin, alkollü bir sürücü, trafiğin akışını bozacak düzeyde hızlı ya da yavaş kullanan bir sürücü, yol yüzeyinde meydana gelen bir değişim (buzlanma, çukur, vb.), araçta meydana gelen bir arıza, ya da trafik polisinin varlığı gibi unsurlar, trafik akışının sisteminde değişimlere yol açar. Bu değişimler en hafif haliyle trafik sıkışıklığına, en ağır haliyle de kayıpla sonuçlanan kazaların meydana gelmesine aracılık ederler. Trafik oluşturulan insan-yol ve araç sisteminin herhangi birinde meydana gelen olumsuz değişim trafik güvenliğini sarsmakta ve bunun sonucunda trafik kazaları meydana gelmektedir (URL04).



Şekil 2.3. Trafik sistemini oluşturan unsurlar (URL04)

Dünya’da meydana gelen trafik kazası ölümleri sıralamasında Türkiye ilk on ülke arasında yer almaktadır. 2018 yılı TÜİK verilerine göre ülkemiz karayollarında 2018 yılında toplam 1.229.364 adet trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazaların 1.042.832’si maddi hasarlı iken 186.532’sini ölümlü ve yaralanmalı kazalar olarak sonuçlanmıştır (Tablo 2.2).

Tablo 2.2. Yıllara göre trafik kaza istatistikleri (2009-2018) (TÜİK,2018)

YIL	KAZA SAYISI	ÖLÜMLÜ YARALANM ALI KAZA SAYISI	MADDİ HASARLI KAZA SAYISI	KAZA YERİ ÖLÜ SAYISI	KAZA SONRASI ÖLÜ SAYISI	TOPLAM ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2009	1.053.346	111.121	942.225	4.324			201.380
2010	1.104.388	116.804	989.397	4.045			211.496
2011	1.228.928	131.845	1.097.083	3.835			238.074
2012	1.296.634	153.552	1.143.082	3.750			268.079
2013	1.207.354	161.306	1.046.048	3.685			274.829
2014	1.199.010	168.512	1.030.498	3.524			285.059
2015	1.313.359	183.011	1.130.348	3.831	3.699	7.530	304.421
2016	1.182.491	185.128	997.363	3.493	3.807	7.300	303.812
2017	1.202.716	182.669	1.020.047	3.534	3.893	7.427	300.383
2018	1.229.364	186.532	1.042.832	3.368	3.307	6.675	307.071

Ülkemiz karayolunda 2018 yılında gerçekleşen trafik kazalarında ölen kişilerin %42,9’unu sürücüler, %34,9’unu yolcular, %22,2’sini ise yayalar oluşturmaktadır. Trafik kazalarında ölenler ve yaralananlar cinsiyetlerine göre irdelendiğinde ise

“ölenlerin %75,9'unun erkek, %24,1'inin kadın, yaralananların ise %67,8'inin erkek, %32,2'sinin kadın olduğu görülmektedir. Ayrıca 2018 yılında ölümlü yaralanmalı trafik kazasına sebep olan kusurlar incelendiğinde kusurların %89,5'inin sürücü, %8,4'ünün yaya, %0,6'sının yol, %0,6'sının taşıt ve %0,9'unun yolcu kaynaklı olduğu saptanmıştır (Tablo 2.3.) (TÜİK,2018).

**Tablo 2.3.** Ölümlü yaralanmalı trafik kazasına neden olan kusur sayısı (2009-2018) (TÜİK,2018)

Yıl	Sürücü Kusuru (%)	Yolcu Kusuru(%)	Yaya Kusuru(%)	Yol Kusuru(%)	Taşıt Kusuru(%)
2009	89,6	0,4	9,1	0,6	0,3
2010	89,7	0,4	9,0	0,6	0,3
2011	90,2	0,4	8,5	0,6	0,3
2012	88,9	0,4	9,7	0,6	0,3
2013	88,7	0,4	9,0	1,0	0,9
2014	88,6	0,5	9,4	1,0	0,6
2015	89,3	0,4	8,8	0,9	0,6
2016	89,6	0,4	8,7	0,8	0,5
2017	89,9	0,4	8,5	0,7	0,5
2018	89,5	0,9	8,4	0,6	0,6

Günümüzde; teknolojik gelişmelere bağlı olarak, trafik kazalarının ülkemizde ve dünyada giderek önlenmesi beklenmiş ancak henüz bu durum mümkün olmamıştır. Trafik kazaları, beklenmedik yerde ve şekilde can ve mal kaybına ya da zararına sebep olabildikleri için can ve mal güvenliğini tehdit eden önemli unsurlardan biridir. Plansız nüfus artışı, plansız kentleşme ve motorlu araç sayısındaki artışlar da kaza riskini arttırmaktadır (Memişoğlu, vd., 2015).

Karayolu üzerinde hareket halindeki bir ya da birden fazla aracın karıştığı yaralanma, ölüm veya zararlı sonuçlanan olay örgüsüne trafik kazası adı verilir. Trafik kazaları sonucu yalnızca ölüm ve yaralanmalarla sınırlı kalmamaktadır. Trafik kazaları sonrası mağdur ve yakınlarında bunalım, hafıza kaybı, korku, uykusuzluk vb. psikolojik ve fiziksel sorunlar görülmektedir. Ayrıca erken ölüm, iş gücü kaybı ve sosyal güvenlik sistemlerine ağır yük getirmesi sebebiyle önemli ekonomik sorunlar oluşmaktadır (Mayda, vd., 2014).

Ülkemizde ulaşım ve taşımanın yaklaşık %95'i karayolu ile gerçekleştiği için trafik problemine sebep olmaktadır. Nitekim ülkemize ait trafik kazaları istatistiklere baktığımızda diğer ülkelere göre daha fazla kaza olması, ölü ve yaralı sayısının çok olması bu gerçeği doğrulamaktadır. Türkiye'deki trafik kazaları kusurları incelendiğinde sürücülerin yüksek hız ihlali yapmaları oldukça önemli bir kaza ve ölüm oranlarına sahiptir. Hız kusurları kazalara direkt ve indirekt olarak katkıda bulunmaktadır. Arkadan hızla çarpma, hızlı araç kullanma, park halindeki taşıtlara çarpma vb. gibi

sürücülerin hız ihlallerinden kaynaklı kazaların %30 civarında olduğu tespit edilmiştir (Çavdar, vd., 2008).

### 2.2.1. Trafik Kazalarına Neden Olan Unsurlar

Trafik kazalarının çoğunluğu tek bir faktöre bağlı kalmadan, birden çok faktörün etkisi ile ortaya çıkmaktadır. Karayollarında, trafik kazalarına sebep olan en önemli etmenler: insan davranışları (sürücü, yolcu ve yaya davranışları), araçların özellikleri (araçların yapısı, yaşı, türü gibi), yol, çevre ve meteorolojik etkenlerdir (Tercan ve Beşdok, 2018). Bu itibarla insan-çevre-araç üçlemesi olarak temel üç faktör trafik kazalarına sebep olmaktadır (Murat B., 2013).

İnsan, araç ve yol-çevre faktörlerini birbirinden ayrı bir şekilde ele almak imkânsızdır. Yani sürücünün yaptığı bir hata, aracın güvenlik sistemleri tolere edebileceği gibi, tam tersi sürücü ne kadar dikkatli olursa olsun yol, hava şartları da kazaya sebep olabilmektedir. Diğer taraftan, ceza sisteminin caydırıcı olmaması, denetimin yetersiz ve uygun yapılmaması ve de ceza uygulamasındaki zaman gecikmesi gibi etmenlerin de kural ihlallerinin yapılmasına ve tekrarlanmasına sebep olmaktadır (Köksal, 2010).

Yol-araç-sürücü üçgeninin geri planında yasalar, eğitim, ilgili toplumdaki bireylerin iletişim kalıpları, davranış alışkanlıkları, değerler sistemi gibi özellikleri barındıran ana kültür ve medya sistemin diğer unsurları olarak yer almakta olup, sistemin işleyişinde önemli pay sahibi konumundadır. Sistemin her elemanı kaza oluşumunda paya sahip olmakla beraber, tüm sistemin taşıyıcısı konumunda olan insan faktörü, kazaların oluşumunda esas unsur olarak gösterilmektedir (Köksal, 2010).

- **Yol, Çevre ve Meteorolojik Etkenler**

Karayolu, trafik ve çevre arasındaki ilişkilerin kapsamı, etkileri, yolların yapısına ve özelliğine bağlıdır. Yolun standardı, yolda yapılan dolgular ve kazılar, yolun güzergâhı gibi etmenler, teknik açıdan önemlidir. Ancak bu mevcut altyapı üzerinde seyreden trafik yoğunluğu, bu sırada yolda hakim iklimsel koşullar trafik güvenliği açısından oldukça önemlidir (Gürer, 2015).

Trafik kazalarına yol açan birçok faktör vardır. Bu faktörlerin içerisinde yol, istatistiklere oldukça az yansımaktadır. Yolun geometrik yapısı, yapım kalitesi ve bakımı, geçitlerin ve kavşakların varlığı ve kullanışlılığı, trafik kontrol ve işaretlerinin yerleri, sürekliliği, görünürlüğü ve sürüş ortamlarının çeşitliliği, sürücünün performansını ve taşıt tasarımını etkileyen önemli etmenlerdendir (Kalkan, 1999).

Trafik kazalarının yaklaşık %7-8'i yolun doğrultusunun bozuk olduğu noktalarda meydana gelmektedir. Karayolu kusuru sonucu meydana gelen kazalar genellikle, heyelan, çökme, köprü çökmesi, düşük banket, şerit ve kavşak kusurları, yol sathında gevşeme, çökmeler gibi karayolu alt yapısında meydana gelen bozukluklar ve sinyalizasyon, yatay ve düşey işaret yetersizliklerinden kaynaklı trafik düzenlemesi kusurlarıdır (Tablo 2.4.)(Çelik, 2014). Dar, kaplamasız ve düşük banketler kazaların yaşanmasında önemli faktörlerdendir. Banket genişliği arttıkça kaza oranı azalır. Kazaların çok olduğu yol elemanlarından biri kavşaklardır. Kavşak kazaları, toplam kazaların %30'nu oluşturmaktadır. Kavşaklarda yapılacak gerekli düzenlemelerle (trafiklerin kesişmemesi için köprü yapmak, yol eksenleri birbirine dik geçirmek, ada kavşaklar oluşturmak, kavşak işaretlerini doğru ve eksiksiz yapmak vb.) kavşak kazaları azaltılabilir (Kalkan, 1999).

**Tablo 2.4.** Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken yol kusurlarına ait bilgiler (URL03)

YOL KUSURLARI	YERLEŞİM YERİ		YERLEŞİM YERİ DIŞI		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Yol Sathında Gevşek Malzeme	128	28,7	180	55,9	308	39,59
Yolda Münferit Çukur	119	26,1	43	13,35	162	20,82
Şerit Çökmesi	99	21,71	32	9,94	131	16,84
Kısmi veya Münferit Çökme	31	6,8	22	6,83	53	6,81
Tekerlek İzinde Oturma	67	14,69	32	9,94	99	12,72
Düşük Banket	12	2,63	13	4,04	25	3,21
<b>TOPLAM</b>	<b>456</b>	<b>100</b>	<b>322</b>	<b>100</b>	<b>778</b>	<b>100</b>

Trafik kazalarına sebep olan faktörlerden bir diğeri de trafiği etkileyen çevre koşullarıdır. Yol trafik güvenliği, bölgenin iklimsel koşulları ve özellikle kış mevsimindeki meteorolojik koşullarla yakından ilgilidir. Kış döneminde görülen kar yağışı, tipi, buzlanma, sis vb. meteorolojik olaylar sürücülerini ve aynı zamanda trafik güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Karlı ve soğuk havalarda uzun yol sürücülerini her zamankinden daha gergin olmaktadır. Çünkü görüş mesafeleri azalmış, yol çizgileri görünmez olmuştur. Ayrıca oluşan tipiden dolayı sürücünün oryantasyonu da bozulur. Yaz döneminde karşılaşılan anormal sıcaklar, ani ve yerel sağanak yağışlar, vadi rüzgârları, fırtına ve hortumlar sürücülerini dolayısıyla trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Samyeli estiği dönemlerde veya normalin üzerinde sıcak ve nemli havalarda sürücünün iç sıkıntı yaşaması, sinirsel gerginliği, dikkatinin dağılması ve toparlayamaması, uyku hali, aniden bastıran dolu ve sağanak yağışlarla görüş

mesafesinin hızla azalması, aynı şekilde toz fırtınaları sonucu görüş mesafesinin azalması, kuvvetli vadi rüzgârlarından kaynaklı özellikle köprülü geçitlerde hızla savrulma ve direksiyon hâkimiyetinin azalması, sabah erken saatlerde ve akşamüstü güneş batımında güneş ışınlarının sürücüye doğrudan gelmesi sonucu görüşün kısıtlanması vb. durumlar meteorolojik özelliklerden kaynaklı trafik güvenliğini olumsuz etkilen örnekler olarak sıralanabilir (Gürer, 2015).

- **Araç Özellikleri**

Trafik kazalarının çok düşük bir yüzdeliği taşıt hatalarından kaynaklansa da, insan hayatı çok önemlidir. Aracın tipi, kaç yaşında olduğu ve araca yapılan bakım sıklığı, araç ayarlarının düzenli olarak yapılıp yapılmaması, ortaya çıkacak kaza sayısını etkilediği kadar, kazanın sonucunu ve oluşabilecek can ve mal kaybı ya da yaralanma olaylarının sıklığını da etkiler (Güngör ve Çilingiroğlu, 2001). 2017 Yılı ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken taşıt kusurları Tablo 2.5.'de verilmiştir.

**Tablo 2.5.** Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken taşıt kusurlarına ait bilgiler (URL03)

TAŞIT KUSURLARI	YERLEŞİM YERİ		YERLEŞİM YERİ DIŞI		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
<b>Kusurlu Fren</b>	306	39,33	118	17,77	424	29,40
<b>Lastik Patlaması</b>	44	5,66	169	25,45	213	14,77
<b>Kusurlu Rot</b>	40	5,14	28	4,22	68	4,72
<b>Far Kusuru</b>	41	5,27	16	2,41	57	3,95
<b>Kusurlu Direksiyon</b>	29	3,73	24	3,61	53	3,68
<b>Kapı Kusuru</b>	36	4,63	12	1,81	48	3,33
<b>Arka Lambalar</b>	14	1,80	27	4,07	41	2,84
<b>Aks Kırılması</b>	16	2,06	21	3,16	37	2,57
<b>Makas Arızası</b>	17	2,19	4	0,60	21	1,46
<b>Şaft Arızası</b>	10	1,29	8	1,20	18	1,25
<b>Dönüş Sinyali</b>	12	1,54	4	0,60	16	1,11
<b>Cam Sileceği Arızası</b>	6	0,77	4	0,60	10	0,69
<b>Şanzıman Arızası</b>	3	0,39	5	0,75	8	0,55
<b>Diğer</b>	204	26,22	224	33,73	428	29,68
<b>TOPLAM</b>	<b>778</b>	<b>100</b>	<b>664</b>	<b>100</b>	<b>1442</b>	<b>100</b>

Araçların trafik güvenliğini etkileyen aksamalarında, zaman içinde gerek kullandıktan gerekse malzeme ömrünün bitmesinden kaynaklı oluşan aşınma ve hasarlar, trafikte risk oluşturmaktadır. Bu aksamlardaki aşınma ve hasarların bazıları, kazaya doğrudan sebep olmasa da kaza anında kazanın şiddetini artırmakta ve hatta bazılarındaki aşınma ve hasarlar ise doğrudan kazaya sebep olmaktadır (Balkanlı, 2017).

Aracın durumu, şoförün sürüş koşullarını doğrudan etkilemektedir. Örneğin, ateşlemesi iyi olmayan ya da karbüratörü doğru ayarlanmamış bir taşıtta, benzinin tam olarak yanmayışından çok miktarda karbon monoksit (CO) ortaya çıkar. Rengi, tadı ve kokusu olmayan karbon monoksit, az miktarlarda bile öldürücü olabilir. Bir yerde karbon monoksit bulunuşu, şoförde sıkıntı hissi, dalgalılık, birden bire terleme, baş ağrısı, uyku hali, baş dönmesi veya bulantı yaratabilir. Bu durumda da trafik kazaları gibi istenmeyen sonuçlar ortaya çıkar (Güngör ve Çilingiroğlu,2001).

- **İnsan Faktörü**

İnsan trafiğin en önemli unsurudur. Trafik içinde insan, araç sürücüsü, yolcu, yaya veya düzenleyen ve denetleyen görevliler olarak yer alabilir (Çelik, 2014). Trafik ortamını oluşturan 3 temel unsur içinde kazalarda en büyük paya sahip olma açısından en başta insan faktörü gelmektedir. 2018 yılı Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre trafik kazasına neden olan unsurlar içerisinde sürücü kusurları %89.5 pay ile ilk sıradadır.

Trafikte insan faktörü sürücü, yaya, yolcu ve trafik polisinden oluşmaktadır. Dahası, sürücülerden başlayarak, bireylerin trafik eğitmenleri de insan faktörü kavramı altında değerlendirilmektedir. Öte yandan, cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir düzeyi, işsizlik, bireylerin sosyal davranışlarını şekillendiren din gibi sosyal faktörler ekonomik, kültürel ve demografik değişkenlerdir (Erjem, 2012).

İnsan; fiziksel yapısı, psikolojisi, yaşam çevresiyle çok değişken ve karmaşık bir bilinmeyendir. Bu nedenle trafik kazalarında insan unsuru dediğimizde çok sayıda farklı parametre ve bunların insan üzerindeki etkileri de trafik kazalarında bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır (Türkoğlu ve Eldoğan, 2002).

Trafik kazalarına neden olan faktörlerin açıklandığı araştırmaların bir çoğunda en önemli etmenlerin başında sürücü eğitimi eksikliğinin geldiği görülmektedir. Sürücü eğitiminin, trafik kazalarını önlemede önemli bir faktör olduğu birçok araştırmacı tarafından ortaya konulmuştur. Bu araştırmalardaki ortak düşünce trafik kurallarını bilen ve bildiklerini uygulayan sürücülerin daha az trafik kazasına karıştıklarıdır (Öztürk, 2013).

Kazalara neden olan sürücü davranışları bir yaklaşıma göre üç biçimde ayrılmaktadır. Buna göre; Şiddet (isteyerek kural ihlali), potansiyel olarak riskli bir ortamda güvenlik için gerekli olduğuna inanılan davranışlardan sapmadır. Örneğin, alkollü iken araç kullanma, aşırı hız vb. ihmal, suçu işleyen kişide utanma ya da rahatsızlık oluşturan durumlardır. Örneği; çok sıkılıp emniyet kemerini çıkarma gibi.

Hata, bireylerin bilişsel süreçleri ile ilgili davranışları. Örneğin; tehlikeyi fark edememe, hatalı karar verme gibi. Bu ayırım doğru olmakla birlikte bazı eksiklikleri bulunmaktadır. Örneğin sürücülerin bazı durumlarda yetersizlikleri nedeniyle kazadan kaçınamamaları durumu söz konusu olabilir ayrıca kural ihlali kişinin doğrudan şiddet olarak adlandırılması da bu olayları açıklamada yetersiz olabilmektedir. Bu nedenle sürücü davranışları, çeşitli nedenlerle bilerek ve isteyerek kural ihlali, tedbirsizlik ve dikkatsizlik, hata ve yetersizlik olarak ayrımlanabilir (Hasanhanoglu, 2008).

Evans (2004), Trafik güvenliği konusunda sürücü davranışlarını ele alan bir araştırma yapmıştır. Araştırmada trafik güvenliği, demografik özelliklerin trafik kazalarına etkileri, trafik kazalarına sebep olan faktörler, sürücülük becerileri, trafik kazalarında psikolojik faktörlerin etkileri, uyuşturucu bağımlılığı, alkol kullanımı, yorgunluk ve uykusuzluk gibi kaza nedenleri araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre de trafik kazalarını önleyici tedbirler geliştirmiştir. Sonuç olarak trafik kazalarında birincil faktörün sürücü olduğu ortaya çıkmıştır (Çelik, 2014).

Sürücü/insan özellikleriyle ilgili olarak deneyim/beceri, yaş, cinsiyet, görme kabiliyeti, kişisel yaşam tarzı, şahsiyet vb. önemli kişisel özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak yaş, **cinsiyet**, medeni durum, gelir durumu ve eğitim durumu hariç kişisel özelliklerin kazalara etkilerini incelemek oldukça zordur. Bunların genellikle farklı parametrelerle bir arada incelenmeleri gerekmektedir (Türkoğlu ve Eldoğan, 2002) (Tablo 2.6.).

**Tablo 2.6.** Kazaya etki eden insan faktörleri (Türkoğlu ve Eldoğan, 2002)

<b>Akl Özellikleri</b>	Tecrübe, Eğitim, Bilgi, Zeka
<b>Geçici Fiziksel Özellikler</b>	Yorgunluk, Hastalık, İçki, Uyuşturucu, Sigara İçme, Uyku Durumu
<b>Normal Fiziksel Özellikler</b>	Görme (görüş açısı netliği, uzunluğu, renk körlüğü, göz kamaşması), Duyma, Reaksiyon (normal ve tedbir reaksiyon süreleri), Kemik ve kas yapısı/durumu, İyitme
<b>Ruhsal Özellikler</b>	Dikkat, kanuna uyma, çalıntı araba kullanımı, sinirlenme, hakimiyet, beceri, psikolojik durum, kişisel kaza riski, algılama, kavrama, sabır
<b>Sosyal ve Kişisel Özellikler</b>	İş ve kazanç, <b>cinsiyet</b> , ailevi ve medeni durum, eğitim, trafik sabıkası, yaşama tarzı, sosyal ve ekonomik durum, yaş, karar verme, motivasyon, sağlık, beslenme, tecrübe, boy, kilo, aile sıkıntısı, emniyet kemeri kullanımı, aşırı hız, alkol ve uyuşturucu kullanımı, zeka geriliği
<b>Trafikte İnsan Eğitimi</b>	Trafik eğitimi eksikliği
<b>Yaya</b>	Yaş ve cinsiyet, yer, yürüme hızı, çevre, köprü ve yeraltı geçitleri, küçük çocuklar, karşıdan karşıya geçme yerleri

Tablo 2.7.'ye göre 2017-2018 yıllarında yerleşim yeri içerisinde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken sürücü kusurları arasında en yüksek kusur payı olarak araç hızını yol, hava ve trafiğin getirdiği şartlara göre belirlememek olmuştur. Daha sonra onu kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak izlemiştir.

**Tablo 2.7.** Yerleşim yeri içerisinde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken sürücü kusurlarına ait bilgiler (URL03)

SÜRÜCÜ KUSURLARI	TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%
Araç hızını yol, hava ve trafiğin getirdiği şartlara göre belirlememek (örn; yağmurlu, karlı havada daha yavaş araç kullanmak)	52.536	36,86
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak	22.682	15,91
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	8.308	5,83
Arkadan çarpmak	10.116	7,10
Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	10.920	7,66
Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak	5.706	4,00
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	5.043	3,54
Alkollü olarak araç kullanmak	2.766	1,94
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	3.565	2,50
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak	4.141	2,91
Şerit ihlali yapmak	2.173	1,52
Aşırı hızla araç kullanmak	1.475	1,03
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	877	0,62
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	980	0,69
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	436	0,31
Yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymamak	553	0,39
Bisiklet, M.bisiklet ve Motosikletleri kurallara uymadan sürmek	426	0,30
Eksik bozuk ya da uygun olmayan araç donanımıyla araç kullanmak	219	0,15
Kaza mahallinde durmamak, gerekli tedbirleri almamak ve yetkililere haber vermemek	205	0,14
Tehlikeli veya aşırı şekilde yükleme yapmak	182	0,13
Diğer	9231	6,48
<b>TOPLAM</b>	<b>142.540</b>	<b>100</b>

### 2.2.2. Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Nitelikleri

Trafik kazaları ülkemizde önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Bu denli önemli bir soruna henüz kesin bir çözüm getirilmemiştir. Trafik güvenliği üzerinde yapılan çalışmalarla 'trafik' sorununa bir nebze çözüm arayışına gidilmiştir (Kalyoncuoğlu,1999).

Trafik kazalarının oluşumunda en çok paya sahip olan sürücü faktörünü de kendi içerisinde farklı parametreler ile incelemek daha doğru olacaktır.

- **Sürücünün Yaşı**

Trafik kazalarının oluşumunda sürücünün yaşı önemli bir etkidir. Tüm dünyada bu konuda yapılan birçok araştırma vardır ve araştırmaların çoğuna göre de kaza sıklığı ile yaş arasında ilişkiler bulunmuştur.

Türkiye Esnaf ve Sanatkârlar Konfederasyonu tarafından yapılan araştırmalara göre genç nüfusun daha çok kazaya karıştığı ve kuralları ihlal ettiği tespit edilmiştir.

Azalan ikinci el araç fiyatları, son zamanlarda genç nüfusun araç sahipliği oranlarını da arttırmıştır. Bu durum da trafikte daha fazla genç sürücü görmemize yol açmaktadır. Hızlı bir şekilde araç kullanmak genç sürücülerde sık sık görülen ve trafik kazalarında en temel neden olarak karşımıza çıkan kural ihlallerinden olup, ehliyet aldıktan sonraki üç yıl içinde bu tür cezalar artmaktadır. Bunun sebebi olarak sürücülerde gittikçe artan güven duygusunun olduğunu söylemek mümkündür. Genç erkek sürücülerin hızlı araç kullanmaktan keyif aldıkları ve böylece hız ihlallerinin arttığı, yapılan birçok araştırmalar sonucu ortaya konmuştur (Mutlu ve Alver, 2014).

Trafik kazalarına bağlı olarak meydana gelen ölü ve yaralıların büyük bir kısmını 21-50 yaş grubundaki erkeklerden oluşturmaktadır. Genel olarak en fazla risk grubu 18-25 yaş grubundaki genç erkeklerden oluşmaktadır. İnsan kaynaklı kaza sebeplerinin başında alkollü araç kullanımı, hız, hatalı sollama ve ehliyetsiz araç kullanmak olarak bulunmaktadır. Batı literatüründeki çalışmalar trafik kurallarını ihlal etme davranışlarının ve kaza yatkınlığının değişik kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir (Sümer ve Özkan, 2002).

Yolları kullanan genç erkeklerin trafik kazalarına karışmaları tüm dünya trafiğinde sabit olarak gözlenen en önemli olgulardan biridir. Buna göre kazadaki ölçümlerde (nüfus başına ölüm, birim mesafe başına şiddetli kaza, yayaların ölümü ile sonuçlanan kaza vs.) 10 lu yaşların sonu ile 20 li yaşların başında yüksek oranlar vermektedir. Kişilerin yaşları arttıkça karıştıkları kazalarda azalmaktadır. Bunun bir nedeni de yaş ilerledikçe araba kullanım oranının azalmasından dolayıdır. Kazaya karışmakla ilgili incelenen her ölçümde 65 yaşındaki sürücülerin oranları, 20 yaşındakilerden az çıkmıştır. Ancak 65 yaşındaki sürücülerin, 40 yaşındaki sürücülerden bazı oranları yüksek çıkmıştır. Bu yaş grubundaki sürücüler karşılaştırıldığında, yaşlı sürücüler için yüksek olan tek değer kat edilen her birim mesafe başına düşen sürücü ölümleridir. Burada 65 yaşındakiler 40 yaşındakinin %33 önüne geçerler. Bundan dolayı bazı ölçümlerde 65 yaşındaki sürücüler 20 yaşındakiler kadar olmasa bile 40 yaşındakilerden daha fazla risk altında görülmektedirler.

Dolayısıyla 65 yaşında riskin 40 yaşındakini geçtiği her olayda bu artan riskin nedeni sürücüdür (Kalyoncuoğlu,1999).

- **Sürücünün Medeni Durumu**

Araştırmalar sonucu sürücülerin evli ya da bekâr oluşlarının kazaya karışma durumlarını etkilediği ortaya çıkmıştır. Yapılan bir araştırmada aynı yaştaki bekar ve evli erkekler dikkate alındığında, bekar erkeklerin evli erkeklerden daha fazla trafik kazasına karıştıkları sonucuna ulaşılmıştır. Daha kapsamlı ve sistematik bir olgu kadınlarda da görülmüştür. Bekâr kadınların oranı evli kadınlara göre daha fazla olmakla birlikte evli erkek oranından daha düşüktür. Ancak trafik kural ihlallerinde temelde benzer noktalar gözlenmektedir. Yani sayıca fazla olan bekar kadınlar, evli kadınlara oranla daha çok trafik kazasına karışmaktadırlar. Farklılıkların bir kısmı yolculuk sıklığına da bağlıdır (Kalyoncuoğlu, 1999).

- **Sürücünün Öğrenim Durumu**

Sürücülerin öğrenim durumlarının trafik kazaları üzerindeki etkisi olaylara bakış açıları, algılama özellikleri, zihinsel kabiliyetleri anlama ve yorumlamadaki farklılıklar açısından olmaktadır. Çünkü eğitilmiş bir bireyin olaylara bakış açısı ile eğitimsiz bir bireyin olayları değerlendirme şekli farklı olacaktır. (Kalyoncuoğlu, 1999).

Kaza yapanların ve kazaya karışanların eğitim durumlarının tespit edilmesine yönelik Samsun Kent İçi Trafik Kazalarının CBS yardımıyla irdelenmesi çalışması kapsamında ilköğretim mezunlarının kazaya karışma oranının yüksekokul mezunlarının yaklaşık 3 katına ulaştığı tespit edilmiştir (Şişman A. vd., 2010).

- **Sürücünün Gelir Durumu**

Düşük gelire sahip sürücüler daha fazla para kazanmak zorunda oldukları için daha çok çalışmakta, hatta neredeyse 2. bir iş yapmaktadırlar. Bu sürücüler yorgun, uykusuz, uzun süre araç kullanmanın verdiği sıkıntı ve stresle trafiğe çıkmakta olup kazalara sebebiyet vermektedirler. Geliri yüksek kişilere göre kazaya karışma durumları daha fazladır (Kalyoncuoğlu, 1999).

- **Sürücünün Cinsiyeti**

Davranışlarımızın ortaya çıkmasında ve kontrol edilmesinde cinsiyetin önemli bir işlevi bulunmaktadır. Aynı şekilde sürücünün cinsiyetinin kazalarla da bağlantılı olabileceği düşünülmektedir. Sürücü cinsiyeti ve trafiğe yönelik yapılan birçok araştırmada, erkeklerin kadın sürücülere oranla trafik kazasına daha çok karıştıkları ifade edilmektedir. Bunun nedeni olarak, erkeklerin kazalara zemin hazırlayan

özelliklerini (saldırganlık, bağımsızlık, yarışkan, maceraperest vb.) sürücü koltuğunda da sergilemeleri gösterilmektedir (Hasanhanoglu, 2008).

Southampton Üniversitesi Psikoloji Bölümü ve Ulaştırma Araştırmaları Grubu tarafından Yol Güvenlik Araştırmaları Kuruluşu için yapılan bir çalışmada bazı erkek sürücülerin güvensiz araç kullanma sebepleri araştırılmıştır. Bu çalışmanın önde gelen sonuçlarından biri sürücü eğitiminin, cinsiyetler arasındaki davranış, ilişkiler ve mekanik farklılıklar üzerinde özenle durularak verilmesi gerektiğidir (Kalyoncuoglu, 1999).

Türkiye’deki Trafik Kazalarının Epidemiyolojik İlkeleri Işığında Değerlendirilmesi” adlı çalışmaya göre kazaların %93 gibi büyük bir oranından erkek sürücülerin sorumlu olduğu belirlenmiştir. Bu çalışmaya göre kadın sürücüler ‘az hız yapma, temkinli ve sakin olma’ gibi nedenlerle daha az kaza yapmaktadırlar (Akdur R., 2012)

Erkeklerin kadınlardan daha fazla kaza yaptığını ileri süren araştırmalardan biri olan “Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi” adlı çalışmaya göre erkekler kadınlardan daha fazla trafik kazasına karışmaktadırlar. Ancak bu sonuç yine de yanıltıcı olabilmektedir. Çünkü erkek sürücü sayısı ve erkek sürücülerin çalışma ve yol şartları göz önünde bulundurulduğunda bu durumun değiştiği gözlemlenmiştir. Ayrıca kadınların herhangi bir tehlike anında ve ani karar vermesi gerekli olan bir durumda erkekler kadar hızlı karar verip uygulamaya geçemedikleri için trafik kazalarına daha çok karıştıkları ifade edilmektedir (Hasanhanoglu,2008).

### **2.2.3. Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Davranışları**

Kaza riskiyle ilişkili olarak psikolojik etmenlerin en önemlisi, olumsuz ya da sapkın sürücü davranışlarıdır. “Sapkın sürücü davranışları, sürücünün araç kullanırken gösterdiği, trafik kurallarını ihmal ve ihlal etme gibi davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları açıklamak için kullanılmaktadır. Sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık ya da heyecan arama gibi kaza riskiyle dolaylı bir şekilde ilişkilidir” (Sümer ve Özkan, 2002).

Trafikte ihmaller, hatalar ve ihlaller olarak üç farklı sapkın sürücü davranışı vardır. “İhmaller: ölümlü kazalara yol açmayan, genelde küçük çaplı dalgınlık ve dikkatsizliklerdir. Hatalar: önceden planlanmamış ve niyet edilmemiş sürücü hal ve hareketleridir. Genellikle yanlış karar verme veya yeteri kadar gözlem yapmama sonucu meydana gelen bu tarz sürücü davranışları tehlike yaratabilirler. Duran bir cisme farkına

varmadan geri geri giderken çarpmak örnek gösterilebilir. İhlaller: kasten ya da tehlikeli olduğu bilinmesine rağmen sergilenen sapkın sürücü davranışıdır. Tehlikeli ortamlarda güvenlik için gerekli uygulama ve davranışları yapmamak, mesela, hız sınırını aşmak, kırmızı ışıkta geçmek gibi sapkın sürücü davranışları bu kısımda yer almaktadır (Şendağ, 2010).

Pencereden dışarı sarkmak, bedenin bir kısmını öne çıkararak hareketler yapmak gibi tehdit edici davranışlar öfkenin bedenle ifadesine örnek gösterilebilmektedir. Hız yapmak, kişinin aracını bir diğer sürücünün aracının önüne kılması, aracın önünde ani frene basmak, öndeki araca fazla yaklaşmak veya rahatsız edici şekilde kornaya basmak gibi gözdağı veren davranışlar sürücü öfkesinin araçla ifadesine örnek gösterilebilir (Eşiyok vd., 2007).

Öfke duygusu ve saldırganlık, sürücülerin trafik kazalarına neden olan bireysel özelliklerindedir. “Bilimsel araştırmalar trafikteki sürücülerin öfke ve saldırgan tutumlarının, trafik kazalarıyla bağlantılı olduğunu ortaya çıkarmıştır. Günümüzde trafikte öfkeli ve saldırgan davranış gösteren sürücülerde artış görülmektedir. Sürücü davranışları ile ilgili yapılan bir araştırmada sürücülerin yaklaşık %90’ının trafikte değişik saldırgan tavırlardan en az birini gösterdiği, %40 civarında sürücünün başka sürücülere bağırıp el-kol hareketi yaptığı, küfür ettiği ve diğer sürücülerin de karşılık verdiği ortaya çıkmıştır” (Delice,2013).

Bir sürücü araç kullanırken trafik kuralları (trafik işaretlerine uyma, kırmızı ışıkta bekleme vs.), trafik yoğunluğu, uzun yol seyahatleri, yetersiz araç tasarımı ve diğer sürücülerin istenmeyen davranışları gibi sürücü stresine neden olan etkenlere maruz kalabilmektedir. Bu etkenler arasından özellikle, stresin kaynağı olarak, seyahat süresi ve seyahatin yapıldığı zaman diliminin şiddet içeren sürücü davranışlarıyla ilişkili olduğu görülmektedir. Buna paralel olarak Fong vd.,(2001) de saldırgan sürüşü, bir sürücünün sürüş stresi nedeniyle saldırgan davranışlarını kontrol edememesi olarak tanımlamaktadır. Bazı araştırmacılara göre de; stres tepkiselliğe ve sakinleşememeye yol açtığı için saldırgan sürüş davranışını arttırmaktadır. Sürücü stresi araç kullanmanın dışında birçok faktörle de ilişkilidir. Örneğin, kişinin aile ve iş ortamında duyduğu huzursuzluk, gerginlik, yaşam koşullarının olumsuzluğu araç kullanmasına da yansıtılabilmektedir. Öte yandan yaşam koşullarından sağlanan doyum, sağlığın iyi olması, iş güvencesi, tatmin edici ailesel ve mesleki ilişkiler stresi azaltan faktörlerdir. Bu faktörlerin herhangi birinde oluşan bir olumsuzluk strese yol açabilmekte ve dolayısıyla sürüş performansını da olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Kişinin ev, iş ve

trafik ortamında karşılaştığı stres kaynakları, bunlara karşı uyguladığı çözüm yolları ve bu yolların işlevselliği de ortaya çıkan stres düzeyini farklılaştırmaktadır (Çınar,2007).

### **2.3. Cinsiyet Faktörü ve Trafik**

Cinsiyet; “Anatomik ve fizyolojik fark olarak genetik açıdan belirlenmiş olan kadınlar ve erkeklerdeki kalıtım bilimi, (genetik) ayrımıdır” (Ayan, 2014). Toplumsal cinsiyet ise, “Toplum ve kültür açısından oluşturulan cinsiyet kavramından, genetik olarak belirlenen ve biyolojik kökenli olan cinsiyeti ayırmak için kullanılmaktadır” (Stoller, 1968).

Cinsiyet (sex), bireyin biyolojisine göre belirlenen demografik bir kategori, toplumsal cinsiyet (gender) ise kadın ve erkek olmaya yönelik toplumun veya kültürün yüklediği anlamları ve beklentileri ifade eder. Bu çerçevede cinsiyet farklılığı doğuştan gelen yapısal ve fiziksel özelliklerle açıklanmaktadır. Kadın ve erkeğin kromozom yapısı, hormonlarının, üreme fonksiyonlarının ve vücudun genel yapısındaki farklılıklar bu kapsamda değerlendirilmektedir. Toplumsal cinsiyet farklılıkları ise doğuştan değil kazanılmış olarak, kültürün cinsiyetlere çocukluk çağından itibaren uygun bulduğu duygu, tutum, davranış ve roller arasındaki farklılıklardır (Dökmen,2004).

Beyin belirli bir cinsiyete göre gelişmektedir. Cinsler arasındaki davranış ve tutum farklılaşmaları hormonal tesirlere bağlanmaktadır. Beyin kaynaklı doğuştan gelen farklılıklar, kadın ve erkeklerin olguları başka türlü algılayıp, sıralayıp, değerlendirip, başka türlü tepki vermelerine sebep olmaktadır. Sonuçta algılanan iki farklı dünya ile kadınların ve erkeklerin farklı tavır ve tutumlara sahip olduğu söylemek doğru olacaktır (Moir ve Jessel, 2002)

Kadınlar ve erkekler farklı metabolizmalara, farklı görünümlere, farklı karakterlere, farklı duygulara ve farklı davranışlara sahiptir. İki cins arasındaki farklılıklara ve farklı davranışlara sebep olarak iki temel faktör ileri sürülmektedir. Bunlar biyolojik ve duygusal faktörlerdir. Erkek ve kadın biyolojik olarak birbirinden farklıdır. Biyolojik farklılıkları ise kromozomlar ve hormonlar belirlemektedir. XX kromozomları kadın, XY kromozomları ise erkek cinsiyeti belirler (Delice, 2012).

Diğer taraftan cinsiyet davranışlarının oluşumunda ve cinsler arası tavır farklılaşmasının belirlenmesinde etkili olan hususun psikolojik yapı, duygusal faktörler olduğu düşünülmektedir. Bu doğrultudaki görüşler ise her iki cinsiyete mahsus olan davranışları kabul etmekle birlikte, ortaya çıkan farklılığın sebebi olarak, psikolojik ve duygusal özellikleri öne çıkarmaktadır (Ersoy,2009). “Erkeklerin yüz ifadelerini doğru olarak algılamada ve anlamada ve empati kurmada kadınlara göre daha başarısız olduğu

bulunmuştur. Erkekler ses tonuna ve mimiklere daha az dikkat etmektedirler. Bununla beraber erkekler bir konuya odaklanma ve bununla ilgili doğru görüş bildirme konusunda kadınlara göre daha başarılıdırlar. Kadınlar ise dokunma, koklama, tatma ve duyma duyularını kullanmakta erkeklerden daha üstün özelliklere sahiptirler. Erkekler kadınlara oranlara hem sözel hem de fiziksel olarak daha saldırganlıklarıdır. Bu saldırganlık eşyalara ve bireylere karşı olabilmektedir. Erkekler kurgulama, algılama ve hareket etme alanlarında kadınlardan daha başarılıdırlar. Erkekler vücutlarını daha koordineli kullanarak daha hızlı ve uyumlu olarak hareket edebilirler”(Delice, 2012).

Erkekler ve kadınlar arasındaki yapısal farklılıklar sadece biyolojik, psikolojik ve fizyolojik farklılıklar değil bunların yanında kültürel ve sosyolojik farklılıklarda vardır. Yapısal farklılaşmalar olarak ifade edilen bazı hususların cinsiyet özellikleri ile birlikte cinsiyete yönelik kültür tarafından ön görülen kalıp yargıların ve rollerin öğrenilmesine de bağlı olduğu dolayısıyla kadına ve erkeğe atfedilen özelliklerin kültür içerisinde tanımlanmış olduğu söylenebilir (Ersoy, 2009).

Kadın ve erkek değerlerinin farklılaşmasında psikolojik farkların etkisini olmakla birlikte, esas farkları yaratan hususun, toplumsal ve kültürel faktörlerdir. Cinsler arasındaki tavır farklılıkları, bir bakıma toplum olarak onlardan nelerin beklendiğini gösterir. Örneğin bazı erkekler çocuk sevmeyebilir ama bazı istisnalar hariç çocuk istemeyen bir kadın tasavvur edilemez. Bizim ve diğer toplumlarda güzel sanatların kadına daha çok yakıştığı söylenir, mesela eczacılık kadınlara uygun bir meslektir de dişçilik o kadar değildir. Erkeklerin çapkınlığı ve sadakatsizlikleri “kaçamak”, “elinin kırı” olarak tabir edilirken ve hatta sevimli gösterilirken, kadınlarda bu en büyük günah olarak kabul edilir. İşte cinsiyet ile alakalı davranışlar karşısında gösterilen toplumsal tepki ve onaylamalar, kadının ve erkeğin yapması gerekli olan davranış kalıplarının ve normlarının oluşmasını imkân sağlamaktadır (Güngör, 1998).

Yaşamımızın her alanında erkeklerde ve kadınlarda rastladığımız fizyolojik, psikolojik, toplumsal ve kültürel farklılıklar trafikte de kendini göstermektedir. Kadınlar ve erkekler aynı şekilde sosyalleşmemektedirler. Dolayısıyla trafikteki cinsiyetçiliğin sebebi kadınların bu alana ait görülememesidir. Kadınlar toplumsal ve ekonomik sebeplerle trafiğe erkekler kadar erken çıkmadıkları için erkekler kadar araç sürüş tecrübeleri olmamıştır. Bu durum da kadın sürücülerin kötü araç kullandıklarına dair ön yargıların oluşmasına neden olmuştur (URL01).

### 2.3.1. Cinsiyet Faktörünün Trafik Davranışı Üzerindeki Etkileri

Toplumlar insanlardan meydana gelir. İnsanlar da kadın ve erkek olmak üzere iki cinsten oluşur. Doğan her birey cinsiyetinin dışında toplumsal bir cinsiyete sahip olur. Kültürle birlikte toplumsal cinsiyet rollerini öğrenir. Bir diğer ifadeyle her toplumda kadın ve erkeğe farklı roller yüklenmektedir. Buna göre cinsel kimlikler, cinsiyet rolleri toplumsal ve kültürel olarak yüklenir (Tunç,2014).

Toplumsal cinsiyet tartışmaları, sosyal bilim disiplinlerinin her birinde farklı şekillerde yapılmaktadır. “Toplumsal cinsiyet” kavramı, sosyo-psikolojik ve kültürel alanı vurgulamak ve biyolojik olandan ayırmakta kullanılmaktadır. Bunun yanında sosyal yönden kadın ve erkeğe, kültürden kültüre değişen roller verilmektedir. Dolayısıyla kadın ve erkek arasındaki farklılaşma, biyolojik özelliklerinin yanında içinde yaşadıkları toplumun etkisiyle inşa edilmektedir (Hacısalıhoğlu, 2017).

Toplumsal cinsiyet kalıp yargıları bireyin yaşamını etkileyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. “Toplum tarafından kadınların ve erkeklerin sahip oldukları düşünülen kişilik özellikleri genel olarak kadınsı (feminen) ve erkeksi (maskülen) özellikler olarak gruplandırılmaktadır. Kadınlardan toplum tarafından kabul gören kadınsı özelliklere sahip olup, erkeksi özellikleri taşımamaları; erkeklerden ise erkeksi özelliklere sahip olup kadınsı özellikler göstermemeleri beklenmektedir. Bu konuda kadınlara ve erkeklere atfedilen toplumsal cinsiyet kalıp yargıları incelendiğinde erkeksi özelliklerin atılgan, korkusuz, akılcı, güvenli, bağımsız, soğukkanlı, güçlü, katı, saldırgan, aktif; kadınsı özelliklerin ise sevecen, duygusal, hassas, ılımlı, şefkatli, boyun eğen, narin, pasif gibi sıfatlarla tanımlandığı belirlenmiştir. Bu özellikler değerlendirildiğinde, kadınlara pasif, edilgen bir rol uygun görülürken; erkeklere aktif, etken bir rol uygun görülmektedir” (Esen vd., 2017).

Davranış, tutum ve rollerle ilgili olan erkeklik ve kadınlık iki farklı boyutu ifade etmektedir. Toplumlar için bu ayrım önemlidir, bu nedenle de alanları net bir şekilde ayrılmıştır. Buna göre birey ya erkektir ya da kadındır. Toplum bireyden, biyolojik cinsiyetlerine göre davranışlar sergilemelerini ister; hazırladığı davranışları kabullenmesini ve uygulamasını bekler. Cinsiyet temelli davranışların, rol ve tutumların herhangi bir şekilde birbirine karıştırılmasına izin vermez. Bu konudaki ihmalkârlık ve umursamazlıkları anında tepki ile karşılar (Vatandaş, 2011).

Türkiye'de sürüşün çoğunlukla erkekler tarafından yapılan bir faaliyet olduğu bir gerçektir. Türkiye'de daha önce erkeklere yönelik bir yetenek ya da iş olarak algılanan sürücülük, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmelerin etkisi ile birlikte kadınlarda bu

alandaki daha aktif hale gelmişlerdir (Erjem, 2012). Trafikte kadınların görünürlüğünün artması, yani hem araç kullanan hem de araç sahibi olan kadınların sayı bakımından artması, anlamlandırılması gereken yeni bir durum olarak karşımıza çıkmakla birlikte bu durum aynı zamanda bağımsız hareketliliğe erişmenin, erkeğe ait bir alana girmenin ve belli bir pozisyonun simgesi olduğundan mevcut erkek egemen sistemine tehdit olarak görülmektedir (URL01).

Kadın ve erkek sürücüler trafikte farklı davranış sergilemektedir. Biyolojik yapıları, fiziksel yapıları, ihtiyaçları, beklentileri ve duyguları birbirinden farklı olan iki cinsin trafikteki algılarının, tutumlarının ve davranışlarının farklı olması olasıdır. 2017 yılı itibarıyla sürücü belgesine sahip olan kadın sürücü sayısı 6 milyon 796 bin 461'i bulmuştur. Bu sayının yaklaşık 3 katını da erkek sürücüler oluşturmaktadır (Delice, 2012). Çeşitli araştırmalar incelendiğinde; "Kadın ve erkek sürücülerin saldırgan sürüş açısından farklı tutumlar sergiledikleri görülmektedir. Erkek sürücüler kadın sürücülere göre saldırgan sürüş davranışlarını daha çok sergilemektedirler. Bazı araştırmalarda, araç kullanırken erkek ve kadın sürücülerin öfke ve saldırganlık düzeylerinin çok benzer olduğu, öfke ifadelerinin ve saldırgan davranışların ise farklılaştığı görülmektedir. Erkek sürücüler kadınlara göre; kindar olmaya, fiziksel olarak saldırganlığı düşünmeye ve fiziksel ve sözel saldırganlığa daha eğilimlidirler" (Çınar, 2007).

Kadın sürücülerle ilgili halk arasında yaygın olan ancak objektif olmayan algılar vardır. Sosyal yaşamda cinsiyete ilişkin pek çok basmakalıp olduğu gibi karayolu içinde kadın sürücülerin iyi sürücü olmadığı, bu konuda becerikli olmadıkları şeklinde bir klişe vardır. Örneğin bir otobüsün içinde yolculuk ettiğinizde ve öndeki sürücü beklenilmeyen, tereddütlü veya tutuk bir sürüş sergilediğinde "İşte kadın sürücü" söylevini işitebilirsiniz (Ünal, vd., 2017). Ayrıca medyada yapılan haberlerle de kadın sürücüler hakkında bir ön yargı oluşturulmuştur. Ancak gerçekte kadın sürücülerin trafiğe etkileri deneysel olarak incelememiştir. Kadınlara erkeklerin birbirlerinden fiziksel, psikolojik, duygusal, vb. yönlerden farklı oldukları literatürde yaygın olarak rapor edilmiştir. Ayrıca bu farklılıkların bu iki cinsiyet arasında farklı davranışlara yol açtığı da belirtilmektedir. Bu farklılıkların trafik alanında da etkileri olabilir (Delice, 2012).

Sürücü öfke ifadesi ile ilgili yapılan çalışmalarda, "genç ve erkek olmanın, yaşlı ve kadın olmaya göre saldırgan eğilim üzerinde daha etkili olduğu belirlenmiştir. Sürücü öfkesi ve sürücü öfke ifadesi ile cinsiyet arasındaki sözü geçen ilişkilerin yanı sıra, toplumsal cinsiyet rollerinin de sürücü öfke ve öfke ifadesi üzerinde önemli

etkilerinin olduğu vurgulanmaktadır. Kadınların ve erkeklerin öfke ve öfke ifadeleri farklılaşsa da, asıl belirleyici farkı yaratanın biyolojik cinsiyet değil, cinsiyet rolleri olduğu da düşünölmektedir. Buna göre, kişilerin sahip oldukları maskölen ve feminen özelliklerin, özellikle gösterdikleri öfke ifadeleri üzerinde belirleyici rol oynayacağı düşünölmektedir” (Akşar vd.,2018).

Sürücülerin cinsiyete bağlı olarak kaza yapma sıklığı farklılaşmaktadır. Erkeksilik oranı yüksek olarak nitelendirilen "maçoların", sıradan ve saldırgan ihlal boyutunda diğer sürücölere göre daha fazla kural ihlali yapmaktadırlar. Aynı zamanda, kendi davranışlarına aşırı güvenen sürücölerin, trafikte her türlü tehlikenin üstesinden gelebileceğini düşünerek, sürat yapıp risk almaktadırlar. Bu yaklaşım ise çoğunlukla trafik kazası ve can kayıplarıyla sonuçlanmaktadır. Erkekler kadınlara oranla daha fazla kural ihlali yapmakta olup, kadın sürücöler trafik güvenliğine daha fazla önem vermekte ve temkinli araç kullanıp hız limitlerini fazla aşmamaktadırlar (Lajunen, vd.,2002).

### **2.3.2. Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi**

Trafik güvenliğinde kadın ve erkeklerin rolüne dair Ankara, İstanbul ve Samsun illerinde toplam 220 sürücü ile yapılan bir araştırmada sürücölerin trafikteki öfke davranışlarını, bu davranışlarının sebebini ve bu davranışların demografik değişkenlere göre nasıl farklılaştığı incelenmiştir. Araştırmanın bulguları erkeklerin trafikteki öfkelerini daha çok bedensel hareketlerle ve arabalarıyla hız yaparak vs. ifade ettiklerini, kadınların ise daha çok öfkelerini uyum sağlayıcı ve yapıcı ifadelerle belirttiklerini göstermiştir. Ayrıca, trafikte öfke davranışlarına sebep olan etkenler; trafik cezası almak, trafikte trafik zabıtasının bulunması, diğer sürücölerin saygısız ve kaba hareketleri ve trafikte yavaş araç kullanmak olarak tespit edilmiştir (Delice, 2012).

Ölkemizde kadın ve erkek sürücölerin trafik güvenliğindeki rollerine yönelik yapılan bir diğer araştırmada Erjem (2012), Konya’da 300 kişiyle çalışmış ve erkek sürücölerin kazaya karışma oranlarını %51, kadın sürücölerin ise %25 olarak bulmuştur. Bu oran farklılığı kadın sürücölerinin sayısının az olmasına ve kadın sürücölerin trafiğe daha az çıkmalarına bağlanmıştır. Ayrıca bu oranda kadınların trafik kurallarına erkeklerden daha çok uymasının da katkısı olduğu ifade edilmiştir. Aynı araştırma trafik polisini olmadığı yerlerde kadınların trafik kurallarına uyma oranını %80, erkeklerin ise %53 olarak bulmuştur.

Erkek sürücöler araçlarını daha fazla kullandıkları için tecrübe ve özgüven kazanmak bakımından kadınlara göre daha avantajlı durumdadır. Ancak sosyal

hayattaki dinamiklerin deęiřmesiyle bu durumunda deęiřebileceęi dūřünölmektedir (Özerkmen, 2005).

Almanya’da kadın sürücülerin trafik kazaları üzerindeki etkileri incelenmiştir. Buna göre Almanya’da erkek sürücülerin kadın sürücülere oranla daha fazla trafik ihlali yaptıklarını ve daha fazla kazaya karıştıklarını tespit edilmiştir. Almanya’da kazaya karışan sürücülerin %69’unun erkekler olduğu ve erkeklerin yaptıkları kazaların daha fazla ölüme ve yaralanmaya yol açtığını ayrıca hız sınırlarının açılması ve alkollü araç kullanılması gibi trafik suçlarının daha çok erkek sürücüler tarafından işlendiği belirtilmektedir (Delice, 2012).

Finlandiya’da 1978 ve 2001 yıllarında yaklaşık 3000 civarında iki ayrı örneklem üzerinde kadın ve erkek sürücüler arasındaki tutum ve davranış farklılıkları ve bu farklılıkların yıllar içerisinde değişip değişmediği ölçölmüştür. Bulgular kadın sürücülerin erkeklere oranla araçlarını daha az süreyle ve mesafeyle kullandıkları, kadın sürücülerin kendilerinin sürücölük yeteneğini erkeklerden daha az gördükleri, kadın sürücülerin daha az trafik kuralı ihlali yaptıkları ve trafikte güvenliğine daha çok önem verdikleri ve kadınların bu farklılıklarında yıllar içerisinde anlamlı bir değişiklik olmadığı yönündedir (Laapotti ve Keskinen, 2004). İsrail’de üniversite öğrencileri ile yapılan bir çalışmada erkek sürücülerin kadın sürücülere göre trafikte daha tehlikeli davrandıkları bulunmuştur (Rosenbloom, vd., 2009).

Rusya’da yol kullanıcılarının cinsiyetleri bazındaki basmakalıpları araştırılmıştır. Araştırmanın ilk bölümünde web tabanlı anketler, odak grupları tartışmaları, otomobil forumları kullanılmış olup ikinci bölümünde ise görsel ve işitsel medya araçları ile katılımcıların karayolundaki sürüş davranışları incelenmiştir. Buna göre “kadın sürücüler hakkındaki algı özgüvenden yoksun, yeteneksiz, kararsız, öngörölemeyen, bencil, tereddütlü sürüş sergiledikleri şeklinedir. Erkek sürücüler hakkındaki algı ise kendinden emin, faydacı, sinirli ve kural dışı sürüş sergiledikleri yönündedir”. Araştırmanın ikinci kısmında kadın ve erkek sürücülerin gerçek davranışları kameralar kullanılarak ölçölmüştür. Buna göre “erkeklerin hızlı, kadınların daha sakın araç kullandığı, erkeklerin seri hareketler yapıp aracı sarsmadan araç kullandığı kadınların ise aracı sarsarak kullandığı tespit edilmiştir. Aynı zamanda erkeklerin şerit değişimi sırasında kendinden emin ve seri oldukları, kadınların ise yavaş şerit değiştirdiği, frene ve gaza aniden bastığı, erkeklerin daha kısa sürede trafik ışık ve işaretlerini algıladıkları, kadınların ise algı ve hazırlanma sürelerinin daha uzun olduğu;

erkeklerin kırmızı ışığı ihlal ettikleri ve yayalara yol vermedikleri görülmüştür” (Dontsoy ve Kabalevskay, 2013).

Jimenez-Mejias, vd., (2014), erkeklerin kadınlardan daha fazla km yol yaptıklarını, erkek sürücülerin kadınlara göre daha güvenli ve hızlı olduğunu ifade etmekle birlikte aynı zamanda erkek sürücülerin güvenlik elemanlarını daha az kullandıklarını ve riskli davranışlar içerisinde daha fazla bulduklarını da belirtmektedir.

Dünyanın pek çok ülkesinde genç erkekler genç kadınlardan daha fazla trafik kazası (alkol bağlantılı) ve şiddetten dolayı ölüm riskiyle karşılaşmaktadır (Akın, 2007). Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (SBM) istatistiklerine göre 2012 yılında gerçekleşen trafik kazalarında kadınlar erkeklere göre daha az kusurlu çıkmış olup, en yüksek ortalama hasar maliyetinde kadınlar erkekleri geçmiştir (URL05).

Kanada’da 192 kadın ve erkek sürücü ile yapılan araştırmada sürücüler arasında şiddet davranışları farklılıklarını incelenmiş ve “kadın sürücülerin korna çalmak, bağırarak, el hareketi yapmak ve yakın takip yapmak gibi trafikteki hafif şiddet olaylarında erkek sürücülerle benzer olduğu bulunmuştur. Ancak araştırma, diğer sürücülere bilerek ve isteyerek zarar vermek olarak tanımlanan ağır şiddet ya da oç alma davranışlarını erkek sürücülerin daha fazla gösterdiğini vurgulamıştır. Erkek sürücülerin erkek olmalarından kaynaklanan risk alma eğiliminde olma, bağımsız, maceraperest ve saldırgan olma gibi özelliklerinden dolayı trafikte alkollü araç kullanma, aşırı hız yapma, trafik ışıklarına uymama ve emniyet kemeri takmama gibi davranışları daha çok gösterdikleri belirtilmiştir” (Delice, 2012).

Krahe (2005), tarafından 256 kadın sürücü ile yapılan bir araştırmada kadın sürücülerin trafikteki agresif davranışlarının nedenlerini araştırılmıştır. Araştırmanın bulguları, “mizaçlarında agresiflik bulunan kadın sürücülerin trafikte agresif davrandıklarını, kadın sürücülerin yaşlandıkça agresifliklerinin azaldığını ve yıl içerisinde araç ile yapılan kilometre arttıkça kadın sürücülerin agresifliğinin arttığını göstermiştir. Ayrıca araştırma, kadın sürücülerin feminen özellikleri arttıkça agresifliklerinin azaldığını göstermiştir. Araştırmalar kadın sürücülerin trafikteki stresten ve kazalardan erkeklere oranla daha fazla etkilendiklerini de göstermektedir.”

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine olumlu ve olumsuz etkilerinin, diğer demografik özelliklerle (yaş ve medeni durum) birlikte incelenip belirlendiği ve bu doğrultuda geliştirilecek olan öneriler ile trafik güvenliğinin artırılmasının hedeflendiği bu çalışmada; örneklem alan olarak Ankara İlinde, Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) ve İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) seçilmiştir. Örneklem alanların seçiminde trafik yoğunluğunun ve trafik kazalarının en fazla olduğu alanlar tercih edilmiştir. Örneklem alanlar trafik yoğunluğunun ve iş merkezlerinin fazla olduğu bölgeler olduğundan kadın ve erkek sürücülere ulaşmak bu alanlarda daha kolaydır.

Trafik sıklığının en yoğun olduğu ve trafik kazalarının en sık yaşandığı bu üç örneklem alanlarda, araştırmanın amaçları doğrultusunda 2018 yılı Temmuz, Ekim, Aralık aylarında sayısal veriler elde etmek için anketler yapılmıştır.

Çalışma alanlarını kullanan ve bu alanlarda meydana gelen trafik kazalarına ve trafik yoğunluğuna neden olan faktörler arasında cinsiyet faktörünün rolünü belirlemek amacıyla sürücülerle yapılan anket çalışması bulgularından yararlanılmıştır. Toplam 250 yol kullanıcıları (sürücü) ile yapılan ankete katılanların 119'u kadın, 131'i erkek sürücüdür. Anket soruları kavramsal çerçevede işlenen konular doğrultusunda hazırlanmıştır. Yapılan anket kapsamında trafikte sürücülerin tutumları, trafik kurallarına uyma durumları, diğer sürücülere gösterdiği saygı, trafik güvenliğini nasıl etkilediği vb. durumlarda kadın ve erkek sürücülerin tutumları değerlendirilmiş ve anketler yorumlanmıştır.

Trafik güvenliğine cinsiyet faktörünün etkisinin incelendiği bu çalışmada kavramsal çerçevede ele alınan konular doğrultusunda sürücülerin yaşlarının ve medeni durumlarının da trafik güvenliğine etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu amaçla cinsiyet parametresinin yanında yaş ve medeni durumunda trafik güvenliğine etkisi karşılaştırılmalı analizlerle belirlenmiştir.

Ayrıca Ankara Emniyet Müdürlüğü-Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'ne örneklem alanlarda 2016-2018 yılları arasındaki araç sayımları, meydana gelen trafik kaza sayıları, kazaların türleri ve kazalara karışanların cinsiyeti hakkında bilgi teminine yönelik resmi yazıyla müracaat edilmesine karşın bu bilgilerin verilmesine yönelik resmi kuruluştan olumsuz cevap alınmıştır (Ek-3)

Bu bölümde araştırmanın yürütülmesinde izlenen yol, çalışma grupları, verilerin elde edilmesi, çözümlenmesi ve yorumlanması ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Bu

araştırmanın çerçevesini trafik güvenliğini etkileyen unsurlar içerisinde kadın ve erkeklerin rolü oluşturmaktadır. Araştırma tanımlayıcı tipte bir araştırma olup nicel ve nitel yöntemleri bir arada kullandığı karma bir metodolojiyi içermektedir. Alanda yapılan gözlemlerden ve Ankara kentinde örneklem alanlarda yapılan anket çalışmasından elde edilen verilere dayanmaktadır.

Araştırmanın yöntemi;

✓ Literatür araştırması

Literatür taraması sonucunda kaynaklardan elde edilen verilerle oluşturulan teorik çerçeve ile trafik kazaları, trafik güvenliği ve trafik güvenliğine etki eden faktörlerin temel esasları ortaya konulmuş olup cinsiyetin trafik güvenliği üzerindeki etkisi araştırılmıştır.

Çalışmanın giriş bölümünde belirtilen amaç doğrultusunda bu çalışmanın gerçekleştirilmesi için; Başlıca bilgi merkezi olan YÖK Döküasyon Merkezi, Emniyet Genel Müdürlüğü, Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, Ankara Büyükşehir Belediyesi gibi birimlerden sağlanan literatürlerden ve konu ile ilgili çalışmalardan, çalışma alanı olarak seçilen Ankara İli ilgili hazırlanmış olan plan ve raporlardan yararlanılmıştır.

✓ Gözlem ve fotoğraflama

Çalışma alanında çekilen fotoğraflardan,

Fotoğrafların düzenlenmesinde, birleştirilmesinde ve tablo şekline getirilmesinde Adobe Photoshop ve ArcGIS programında yapılan analizlerden yararlanılmıştır.

Alanda yapılan fotoğraflama işlemi 2018 yılı Temmuz, Ekim ve Aralık ayının ilk haftaları trafik yoğunluğunun en fazla olduğu 07.30-10.00 ve 17.00-20.00 saatleri arasında gerçekleştirilmiştir. Bu ayların tercih edilmesinin sebebi trafik yoğunluğunun iklim ve eğitim öğretim durumuna göre değişkenlik göstermesidir. Homojen bir sonuç elde etmek için bu aylar tercih edilmiştir.

✓ Anket çalışması

Bu araştırma kapsamında kadın ve erkek sürücülerin trafik güvenliğine etkisini saptamaya yönelik anket çalışması hazırlanmıştır. Hazırlanan anket çalışması iki bölüme ayrılmıştır. İlk bölüm kullanıcıların demografik verilerini elde etmeye yönelik sorular içerirken, ikinci bölüm daha çok sürücülerin araç kullanırken ki davranışlarını ve bu davranışlar üzerinde etkili faktörleri içermektedir.

Anketlerin uygulanmasında;

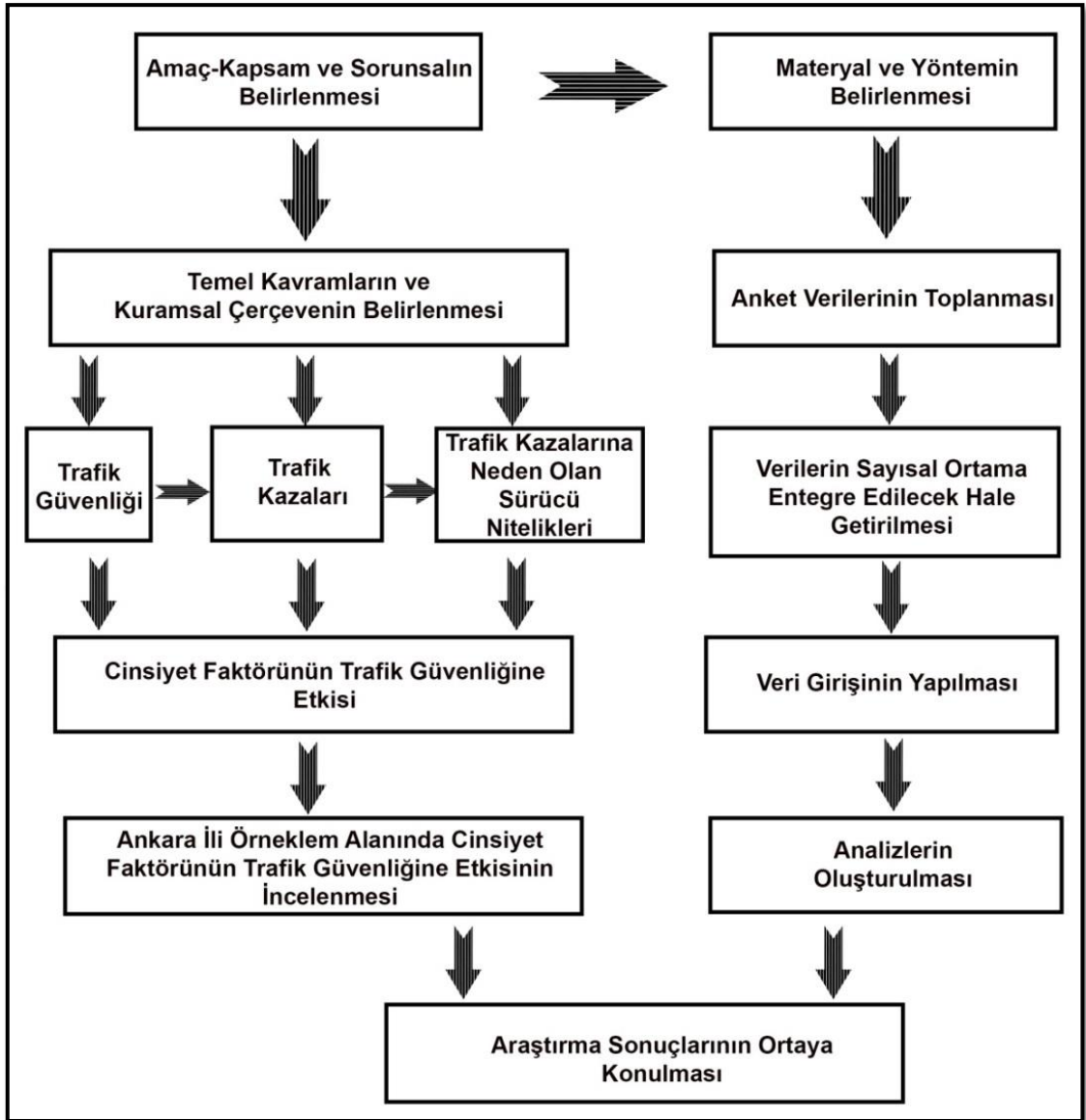
- Konuya yönelik soruların dışına çıkılmamasına
- Anlaşılabilir olmasına
- Anketör yardımıyla birebir olarak yapılmasına, özen gösterilmiştir.

Örnekleme alanında yapılan anketler 2018 yılı Temmuz, Ekim ve Aralık aylarında yapılmıştır. Bu ayların seçilmesinin nedeni örnekleme alanlardaki trafik yoğunluğunun iklimsel veriler ve eğitim öğretim durumuna göre değişkenlik göstermesidir. Homojen bir sonuç elde edebilmek amacıyla 3 farklı ayda çalışmalar yürütülmüştür.

#### ✓ Değerlendirme

Değerlendirmeler yapılırken anket sonuçları en önemli referanslar olarak ele alınmıştır. Çalışma alanında yapılan anketlerin bilgisayar ortamında değerlendirilmesinde SPSS 17 programı ki-kare analizinden faydalanılmış ve güvenilirlik oranı 0,05 olarak kabul edilmiştir. Çalışmada gözlenen frekanslar ile beklenen frekanslar arasındaki farkın istatistik olarak anlamlı olup olmadığı temeline dayanması ve iki ve daha fazla bağımsız niteliksel kriterin test edilmesi amacı ile kullanıldığından ki-kare testi tercih edilmiştir.

Şekil 3.1.'de çalışmanın yöntem akış şemasının detaylandırılmış şekli verilmektedir. Buna göre ilk olarak amaç, kapsam ve sorun belirlenmiştir. Temel kavramlar ve kuramsal çerçevenin belirlenmesi buna göre şekillenmiştir. Daha sonra materyal ve yöntem belirlenmiş olup gerekli anket verileri toplanmış ve veriler sayısal ortama entegre edilecek hale getirilmiştir. Daha sonra SPSS 17 programı ile veri girişi yapılarak bilgi sisteminin oluşturulması sağlanmış, oluşturulan bilgi sisteminden analizler ve araştırma sonuçları ortaya konulmuştur.



Şekil 3.1. Yöntem akış şeması

## 4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

### 4.1. Ankara Kent Makroformu'nun Oluşumu

Ankara kentinde kentsel makroformun gelişim süreci, kentin özellikle Cumhuriyet döneminde yaşadığı hızlı kentleşme sürecine paralel bir gelişme göstermektedir (URL06). Ankara kentinin makroformuna biçim kazandıracak bazı temel taşıyıcı ulaşım akslarının (Eskişehir, Konya ve İstanbul Yolu) bulunmasına rağmen kentin “yağ lekesi” biçiminde büyüdüğü görülmektedir. Bu durumda kentsel büyümenin kontrol edilemediği ve kentin plansız geliştiği sonucuna götürmektedir. Bu çerçevede, hızlı kentsel yayılma ve saçaklanma kent içi servis sunumunu zorlaştırmakta, altyapı maliyetlerini ve araç bağımlılığını artırmakta ve sonuç olarak Ankara'yı sürdürülebilir bir büyüme yapısından giderek uzaklaştırmaktadır (Anonim,2014).

Ankara için ilk plan 1924 tarihinde tasarlanmış olan Lörcher Planı'dır. Lörcher Planı kenti Ankara Garı girişi ile Ulus Meydanı, Kale ve Dışkapı eksenlerine açılan bulvarlar üzerine kurgulamıştır. Ankara Gar'dan bugünkü Talatpaşa Bulvarının çekirdeğini oluşturan bir yol öngörerek bu yol ile eski kentin güneyinden yeni kente ulaşan bir başka aks üzerinden Yenişehir adı verilen ve bugünkü Sıhhiye, Kızılay bölgesinin oluşumunu biçimlendiren bir konut bölgesi oluşumu kararını vermiştir (URL06).

1932 yılında uygulamaya yönelik kesin plan olan Jansen Planı geleneksel dokunun kendi haline bırakılması kent merkezinin Kale'den Çankaya'ya yönelmesi, Kızılay Meydanını düzenlenmesi gibi kararları beraberinde getirmiştir. Jansen planı doğu-batı yönündeki yeşil aks arayışını, kentin temel gelişim aksı olarak gördüğü kuzey-güney aksında da doğal eşik ve belirleyicilere oturtmaya çalışmış, Ankara Çayı, İncesu Deresi ve Kavaklıdere'yi önemli açık-yeşil alan aksları olarak tanımlamıştır. Atatürk Bulvarını bir yürüyüş yolu ve protokol yolu olarak omurga biçiminde tanımlayan bu plan, kentin bugün merkez bölgelerindeki dokunun temellerini atmış ancak bu alanlardaki süreç içinde arttırılan katlar ve kendi içinde yoğunlaştırma operasyonları ile bu doku temel dinamiklerini yitirmiştir (URL06).

Daha sonra 1957 yılında onaylanan Yücel-Uybadin planıyla Ankara, yalnızca belediye sınırları içinde batı, kuzey ve doğu bölgelerinde bir çevre yoluyla kuşatılmış, yağ lekesi şeklinde bir gelişme gösteren tek merkezli, gecekonduşuz oldukça yoğun bir kent tasarlanmıştır (URL07). O dönem için kenti kuşaklayan ve Mamak yönünden Etlik, Ulus ve Kazıkıçı, Bahçelievler, Balgat üzerinden Konya yönüne ulaşan bu yol sistemi öngörüsü, geçtiği güzergâhlardaki planlı ve plansız konut gelişimlerinin de

hizmet aldığı önemli bir ivme olmuş ve kent makroformuna şekil veren temel bir perde niteliği de taşımıştır (URL06).

1970'lerin ilk yarısında Ankara şehrinin yerleşiminin merkezindeki yoğunlaşmayı dağıtmak ve sağlıklı bir kent gelişmesini sağlamak amacı ile büyük Ankara Nazım İmar Planı hazırlanmış, şehrin batı koridoru denilen Eskişehir Yolu, Çayyolu, Batıkent bölgeleri nüfusun yeni yerleşim bölgeleri olarak belirlenmiş ve bu bölgelere raylı sistem götürülmesi ön görülmüştür. Bu plana göre kentin ağırlıklı olarak "Batı Koridoru"nda gelişmesi önerilmiş, kentin 825-1100 rakımları arasında, kuzeye ve güneye doğru yükselen sekiler ve platoların çevrelediği çanakdan dışarıya "Koridorlar" halinde açılması amaçlanmıştır. Kentin batı koridorundaki gelişmesi İstanbul Yolu ve Eskişehir Yolu Aksları boyunca hızla devam etmektedir. Bu koridor üzerinde büyük toplu konut ve yeni yerleşim alanları (Çayyolu, Konutkent, MESA Koru Sitesi, Beysukent vb.) inşa halindedir (URL08).

ODTÜ tarafından hazırlanan Ankara 2015 Yapısal Plan çalışmasında Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Mücavir alan sınırlarının metropoliten alanın gelişme potansiyeli açısından değerlendirildiğinde yeterli büyüklükte olmadığından Elmadağ, Kazan, Çubuk, Akyurt, Temelli, Ahiboz yerleşimlerini kapsayacak şekilde çalışılmıştır. Güneyde teknoloji yoğun sanayi odağı olarak Ahiboz, batıda önemli çalışma odakları olarak Temelli ve Polatlı, kuzeyde İstanbul yolu sanayi gelişimlerini toparlayan Kazan odağı, kuzeybatıda Akyurt-Çubuk Koridoru bazında bir dizi sınırlı gelişme ve doğuda Elmadağ, Kırıkkale odaklarında savunma sanayi-ağır sanayi odakları, bu planın koridor ve odak önerileridir (URL06).

Tüm planlama süreci sonunda Ankara'nın bugünkü makroformu oluşmuş, kent belirli akslara doğru gelişme göstermiştir. Bu gelişme aksları;

*İstanbul-Kazan Aksı:* Yenimahalle Susuz köyünden başlamak üzere İstanbul Yolu boyunca oto çevre yolu ile bütünleşerek uzanan ve Kazan'a kadar ulaşan bu aksta sanayi, depolama ve konut alanları yer seçmiştir. Tem otoyolu, Ankara- İstanbul Karayolu, Mürted Havaalanı gibi erişilebilirlik olanaklarını artıran etmenlerin varlığı gibi potansiyeller nedeniyle bu aks, kent içinde yoğunlaşan ve sorun oluşturan sanayi alanlarının gelişebileceği bir aks olarak değerlendirilebilir (URL07).

*Eskişehir Yolu-Temelli Aksı:* Ankara 1990 Nazım Planıyla Eskişehir Yolu boyunca koridor şeklinde bir gelişmenin önerilmesi ve bu plan kararlarına uygun bir biçimde ağırlıklı olarak prestij konut alanları ile kamu kurum ve kuruluşlarının bu alanda yer seçmeleri yanında fiziksel kısıtlayıcıların yoğun olmaması, kentsel gelişme

eğilimlerinin özellikle bu yönde yoğunlaşması, yoğun konut gelişimlerinin Eskişehir Yolu boyunca Temelli yakınlarına dek uzanması, özellikle son yıllarda kentin yoğun baskısından kaçmak isteyenlerin talepleri doğrultusunda Temelli-Polatlı arasında kırsal nitelikli düşük yoğunluklu konut alanlarının arazi yer seçimi gibi Eskişehir Yolu aksının çekiciliğini artıran potansiyeller değerlendirildiğinde bu aks Ankara'nın en önemli gelişme aksı olarak ortaya çıkmaktadır (URL07).

Sincan-Temelli Aksı: Demiryolu gibi önemli bir ulaşım bağlantısı güzergahı boyunca uzanan bu aks üzerinde Sincan I. Organize Sanayi Bölgesi ile Temelli'de yer alan iki ayrı Organize Sanayi Bölgesi yer almaktadır. Bu aksın önemli bir yol güzergahı olan Eskişehir-Afyon yolu ile kuvvetli bir bağlantı kurma olanağı, Polatlı ile gelişmekte olan önemli bir çekim merkezine ulaşması ve Organize Sanayi alanlarının bu aks üzerinde yer alması burada yeni bir kentsel gelişme alanı oluşması ihtiyacını doğurmuştur (URL07).

Konya Yolu-Gölbaşı Aksı: TEM Otoyolu güney geçişi ile Konya Devlet yolu gibi önemli ulaşım bağlantıları, Ankara Kenti yerleşik dokusu güneyinde, Ankara Konya karayolu boyunca uzanan bu aksın gelişmesine ve güçlenmesine neden olmuştur. Bölge yaklaşık 20 yıllık süreç içerisinde daha çok kentsel yaşamın yoğunluğundan kurtulmak isteyen ve kırsal yaşamı arzulayan Ankara metropoliten alanında yaşayan üst gelir gruplarının, Çankaya-Yıldız-Oran üzerinden Taşpınar-Kızılcaşar-İncek-Tulumtaş koridoruna yönelmesi nedeniyle yoğunluğu az bir alan olarak gelişimine başlamıştır (URL07).

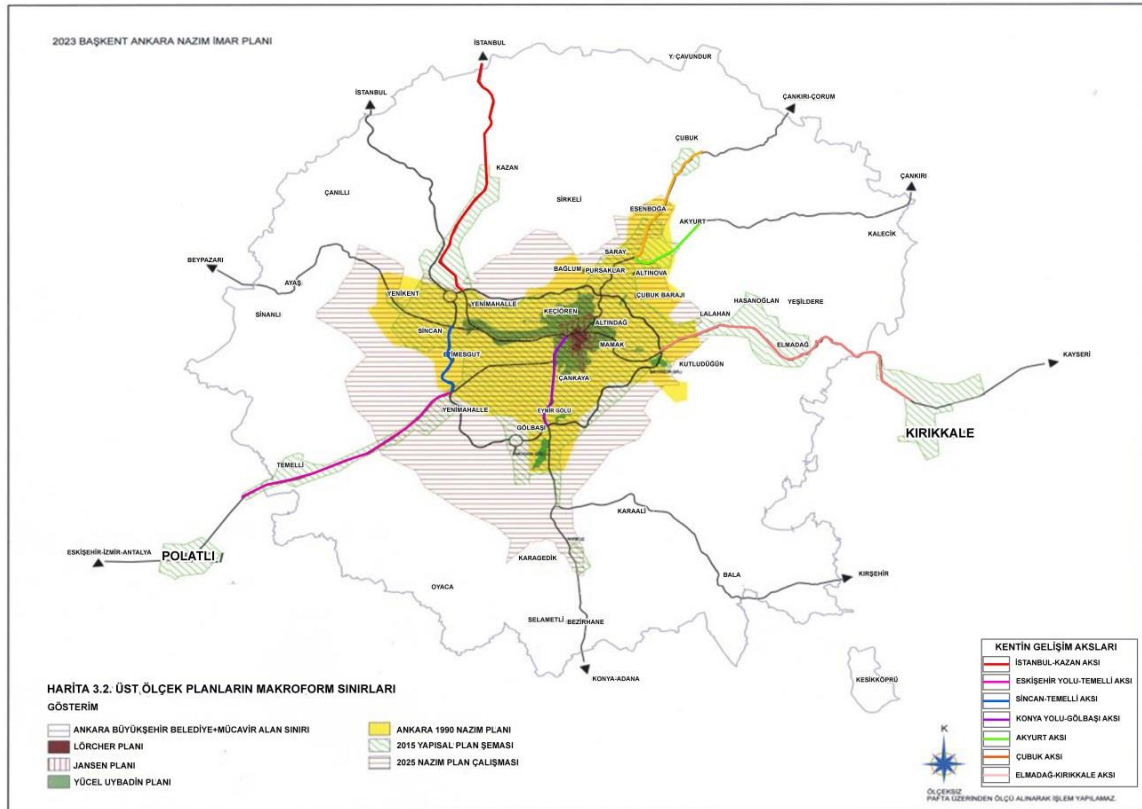
Akyurt Aksı: Çubuk I Barajı su toplama havzası ile Esenboğa Havaalanı uçuş konisi içerisinde yer almasından dolayı yapılaşma koşulları kısıtlı olan bu aks Ankara metropoliten alan kent bütünü yerleşik alanının kuzeydoğusunda Pursaklar, Bağlum belde yerleşimleri ile başlayarak, Ankara Çankırı karayolu boyunca uzanmakta ve Akyurt ilçe merkezine ulaşmaktadır (URL07).

Çubuk Aksı: Çubuk I ve Çubuk II Barajları su toplama havzası içinde kalmasına karşın gerek havaalanının burada bulunması gerek Çubuk Ovasının yerleşme uygunluğu ve gerekse Çubuk II Barajının rekreatif – turistik nitelikli çekim etkileri yanı sıra protokol yolu özelliği de taşınması nedenleri ile özellikle sanayi ağırlıklı konut ve kentsel çalışma alanlarını da içerecek planlı ve plansız gelişmeler görülmektedir (URL07).

Elmadağ-Kırıkkale Aksı: Ankara Samsun Karayolu ve ülkeyi doğu batı yönünde geçen demiryolu güzergahı üzerinde gelişen bu aks Ankara Kenti doğusunu, topografik kısıtlayıcılar ve doğal eşiklerin yoğunluğu nedeniyle sınırlı olan gelişme potansiyeline

sahiptir. Ancak bu aks üzerinde yoğunlaşan sanayi gelişim talepleri, güçlü karayolu ve demiryolu ulaşım bağlantıları ve Kırıkkale gibi sanayi yoğun bir merkezin çekim unsuru oluşturması aksın gelişme potansiyelini artırmaktadır (URL07).

Ankara İli üst ölçekli planların makroform sınırları ve kentin gelişim aksları Şekil 4.1.'de gösterilmiştir.



Şekil 4.1. Ankara İli üst ölçekli planların makroform sınırları

#### 4.1.1. Ankara İli Ulaşımı Genel Durumu ve Sorunları

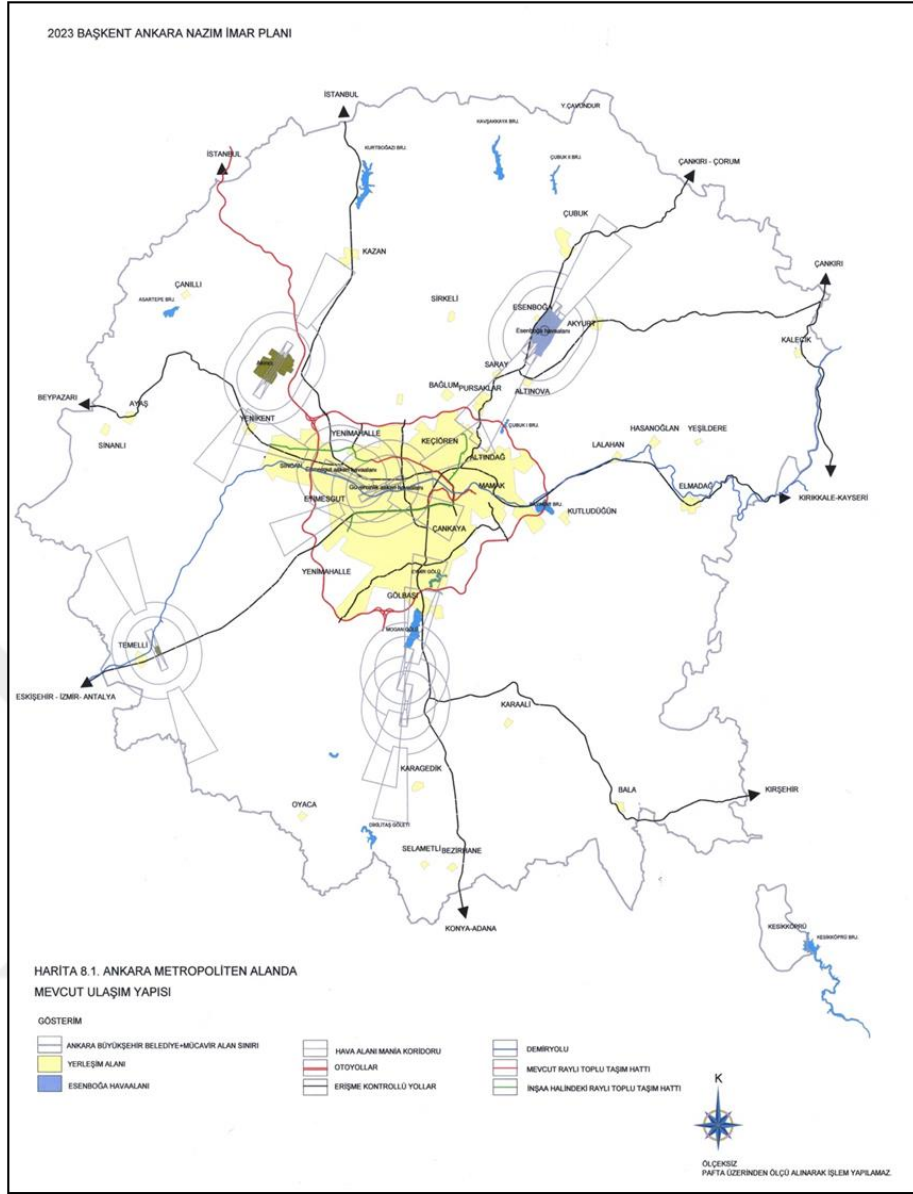
Ankara ili başkent olmadan önce 25.000 nüfusa sahip bir kasaba iken yolculukların büyük bir kısmı da yaya olarak gerçekleştirilmekteydi (Yıldız, 2017). Ulus'tan Yenişehir'in merkezi olan Kızılay'a yaklaşık olarak otuz dakika süren yaya yolculukları araçlı ulaşımın geçişi gerektirmiştir. Otomobil sahibi olmayan kent halkı için de Ankara ulaşımında toplu taşımacılığı başlatmıştır. Planlı kentleşmenin örneği olacak Lörcher (1924) ve Jansen (1932) Planları ile ortaya konulan geniş bulvarlar, 21. yüzyılda bu bulvarları tıkayacak motorlu araçların gelişiminin önünü açmıştır (Yıldız, 2017).

Ankara'da 1970'li yıllara gelindiğinde kent içi ulaşımında sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. 1969 Yılında EGO'nun almış olduğu 140 otobüs geçici bir süre taleplere cevap vermişse de, ilerleyen yıllarda araç alımının sürdürülememesi ve özel sektörün de ulaşımın yatırım yapmaması nedeniyle yolculuk talebi karşılanamaz hale gelmiştir.

Toplu taşıma sunumundaki yetersizlik ve kamu kuruluşlarının kent merkezinden uzakta yer seçmeleri bir başka kent içi ulaşım türünün doğmasına yol açmıştır. Resmi kuruluşlar kendi personelini taşımak için servis aracı işletmeye başlamışlar ve bu araçların sayısı hızla artmıştır. 1970'li yıllarda görülen en önemli gelişmelerden birisi de yerli otomobil fabrikalarının üretime geçmesi ve kent içi trafikte hızla artan özel oto sayılarıdır. 1975 Yılına gelindiğinde, Ankara'da kent içi ulaşımında özel otomobiller toplu taşıma araçlarının yolculuk taşıma oranını yakalamıştır. Ankara'da kent içi ulaşım sorunlarına çözüm üretmek amacıyla yapılan planlama çalışmaları da ilk kez bu dönemde gündeme gelmiştir. Yapılan ulaşım planlamaları çalışmalarının tümünde raylı sistem alternatifleri tartışılmış, önerilmiş ve bu sistemler için gerekli sayım ve etüt çalışmaları yapılmıştır (Çubuk ve Türkmen, 2003).

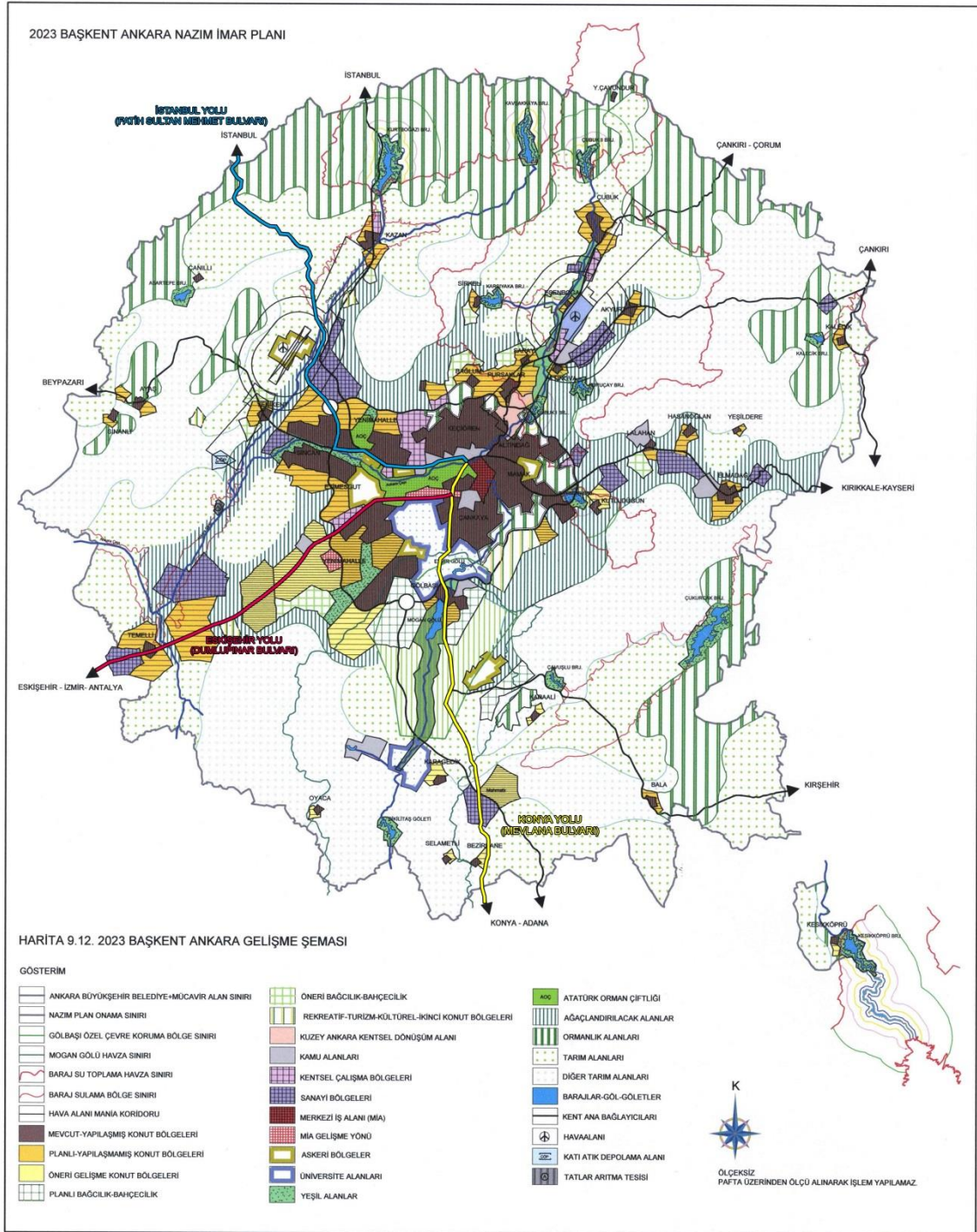
İlk adımları 1980'lerin başlarında atılan ve Ankara Kentsel Ulaşım çalışması (1987) ve Ankara Ulaşım Ana Planı (1995) ile planlama çalışmaları tamamlanan raylı sistemlerden, Ankaray'ın inşaatı 1992 tarihinde başlanmış ve 1996 yılında hizmete açılmıştır. Ankaray hattının Dikimevi-AŞTİ arasında hizmete başlamasıyla bu güzergâhta işletilmekte olan Dikimevi-Beşevler otobüs yolu da hizmetten kaldırılmıştır. Ankaray hattıyla Kızılay istasyonunda aktarma imkânı sunan metro hattı ise Kızılay-Yenimahalle-Ostim-Batıkent güzergâhında planlanmıştır. Bu hattın yapımına 1993 yılında başlanmış ve Ankaray hattı gibi dört sene içinde bitirilerek 1997 yılında hizmete açılmıştır. 2014 yılında Ankara Çayyolu metrosu hizmete açılırken, 2011'de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına devredilerek yapımı tamamlanan Keçiören metrosu ise 2017 yılında hizmete açılmıştır (Yıldız, 2017).

Günümüzde Ankara'da ulaşım taleplerini karşılamak için kullanılan toplu taşıma türleri arasında, minibüs, otobüs ve raylı sistemler yer almaktadır. 2018 Yılı itibariyle Ankara ana ulaşım hatlarında günlük ortalama trafik artmış ve bu trafikteki ağır taşıt oranı nispeten düşmüştür. 2023 Ankara Metropol alanda mevcut ulaşım yapısı Şekil 4.2.'de verilmiştir.



Şekil 4.2. Ankara metropol alanında mevcut ulaşım yapısı (URL06)

Şekil 4.3.'de görüldüğü üzere 2023 Ankara Nazım İmar Planı'na göre İskitler ile Eskişehir Yolu-Söğütözü mevkileri "Merkezi İş Alanı" gelişimi için, Konya Yolu ise "Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanı" için planlanmıştır. Bu bölgeler şu anda olduğu gibi gelecek yıllarda da Ankara'nın trafik yoğunluğunun en sık yaşandığı bölgeler olacak karşımıza çıkacaktır.



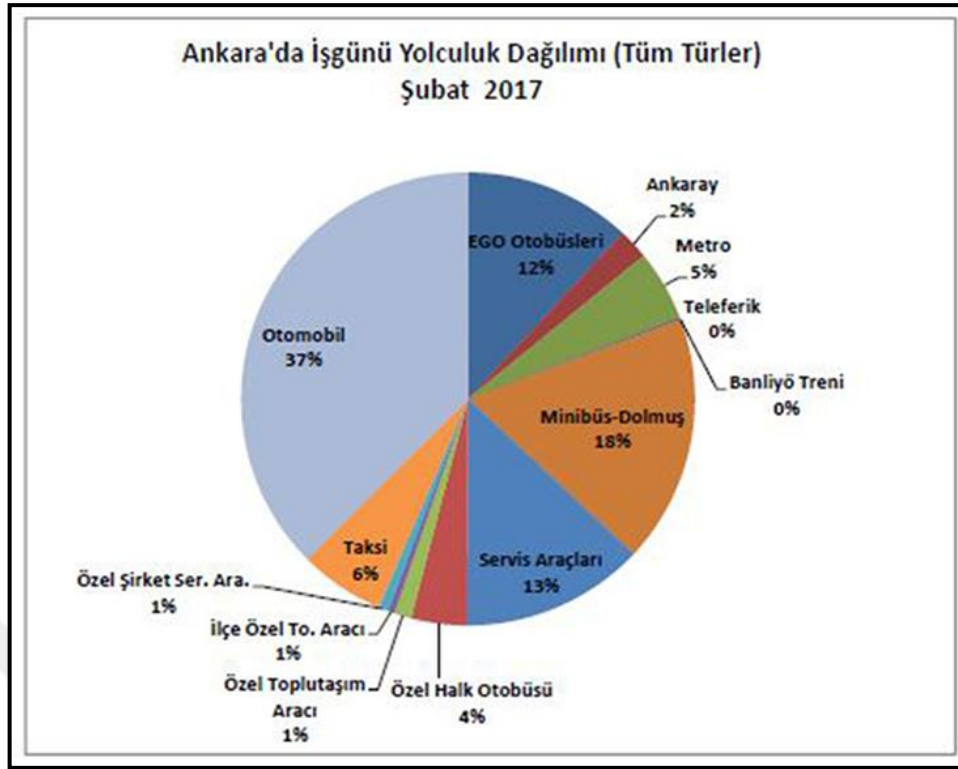
Şekil 4.3. 2023 Başkent Ankara gelişme şeması ve örneklem alanlar (URL06)

Ankara'da bir iş günü içerisinde ortalama 6 milyonu aşan şehir içi yolculuk yapılmaktadır. Bu yolculukların yaklaşık 968.400'i belediye otobüsleri ve özel halk otobüsleri ile yaklaşık 1.075.000'i minibüslerle, yaklaşık 798.000'i servis araçları ile yaklaşık 448.100'i Metro ve Ankaray ile yaklaşık 1700'ü banliyö treni ile yaklaşık 2.280.065'i özel araçlar ile ve yaklaşık 370.000'i ise taksiler ile yapılmaktadır (Tablo 4.1.) (URL08).

**Tablo 4.1.** Ankara'da iş gününde yapılan yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı (2017) (URL08)

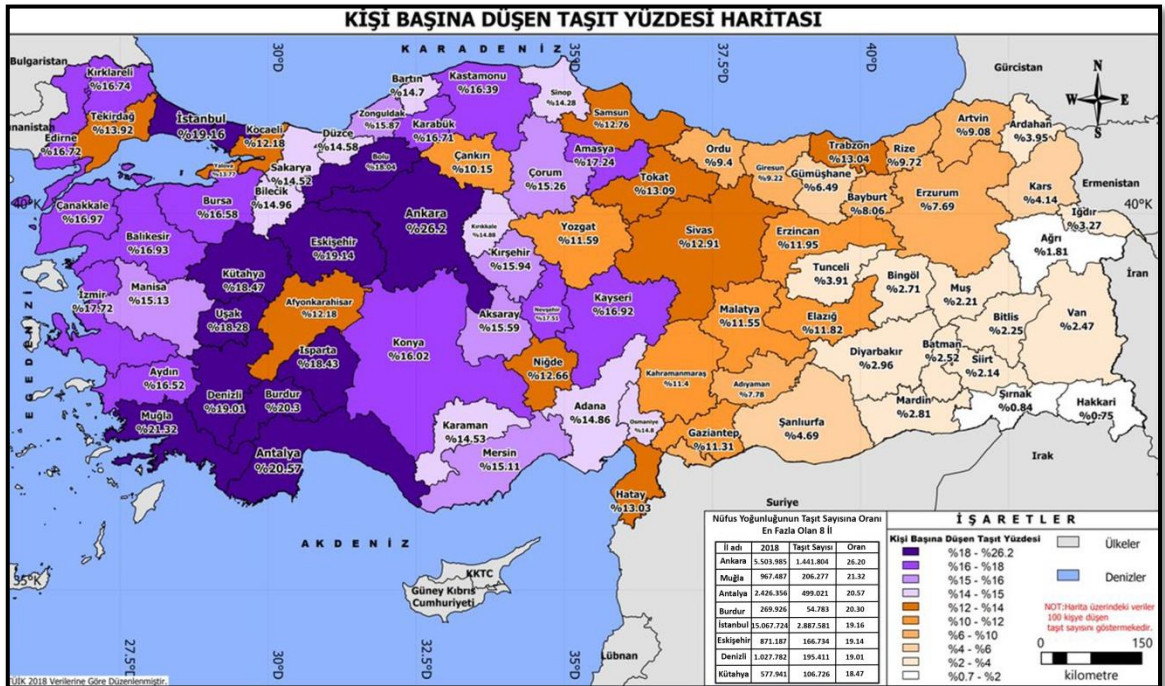
Türler	Araç Sayısı	Taşınan Yolcu Sayısı	Yolcu Genel %	Yolcu Toplu Taşım %
Ego Otobüsleri	1.598	728.400	12,0	21,2
Ankaray	1 Hat	130.300	2,1	3,8
Metro	4 Hat	307.800	5,1	9,0
Teleferik	1 Hat	8.970	0,1	0,3
Banliyö Treni	1 Hat	1.700	0	0
Minibüs-dolmuş	2.231	1.075.000	17,7	31,3
Servis Araçları	7.200	798.000	13,1	23,2
Özel Halk Otobüsü	200	240.000	3,9	7,0
Özel Toplu Taşım Aracı	169	74.000	1,2	2,2
İlçe Özel Toplu Taşım Aracı	245	30.000	0,5	0,9
Özel Şirket Servis Aracı	849	42.000	0,7	1,2
<b>Toplu Taşım Toplam</b>	12.492	3.436.170	56,5	100
Taksi	7.701	370.000	6,1	
Otomobil	1.212.830	2.280.065	37,5	
Özel Taşıma	1.125.840	2.650.065	43,5	
<b>Genel Toplam</b>		6.086.235	100	

Tablo 4.1.'de verilen rakamlarda ve Şekil 4.4.'de de açıkça görüldüğü üzere, Ankara'da yapılan yolculukların  $\frac{3}{4}$ 'ünden daha fazlası toplu taşıma araçları ile gerçekleştirilmektedir. Toplu taşıma araçlarının kendi aralarında ise sırasıyla minibüs, servis araçları (lastik tekerlekli toplu taşıma araçları), otobüs kullanımının daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.4. Ankara'da iş günü yolculuk dağılımı (Şubat 2017) (URL08)

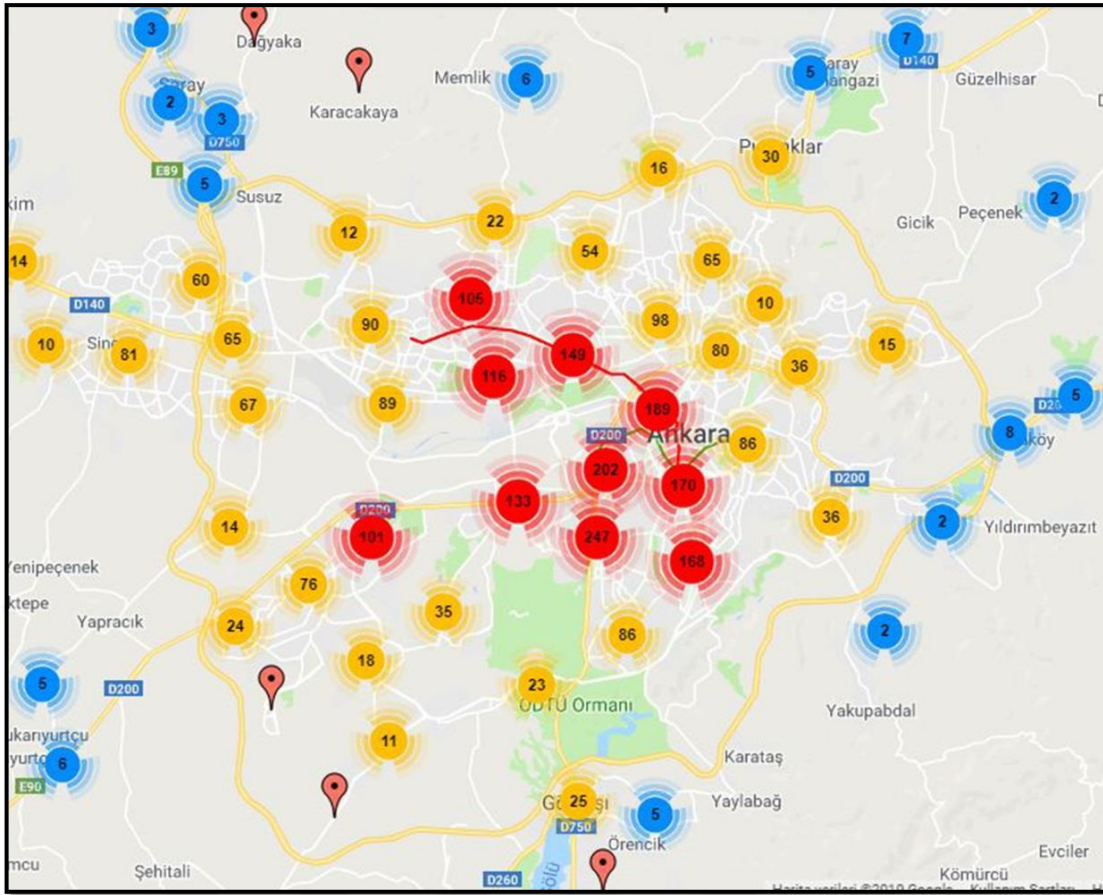
Ankara İl'inde araç sayısı her geçen gün biraz daha artmaktadır. Bu durum da trafik yoğunluğunu beraberinde getirmektedir. TÜİK 2018 verileri doğrultusunda Şekil 4.5.'de kişi başına düşen taşıt yüzdeleri verilmiştir. Bu oranlara bakıldığında Ankara İli %26,2 ile ilk sırada yer almaktadır. Bu oranlar doğrultusunda Ankara'da her 3.9 kişiye bir otomobil düşmektedir.



Şekil 4.5. Kişi başına düşen taşıt yüzdesi (TÜİK, 2018)

Ankara'nın Güneybatı gelişim aksında yaşaması planlanan nüfus 600-700 bin kişi civarındadır. Bu nüfusun %73'ü kent merkezindeki iş yerlerinde çalışmakta olup her gün kent merkezine gidip gelmektedir. Uzun dönemde araç sahipliğinin konut başına ortalama 2'yi geçeceği düşünüldüğünde bu bölgeden kaynaklanan araç trafiği ve ulaşım talebinin önümüzdeki 10 sene içinde Eskişehir yolu üzerindeki ulaşım sorununu kapsamlı ve entegre toplu taşıma önlemleri alınmadıkça tsunami dalgaları gibi bir ulaşım afetine dönüştürebilecektir. 2010 yılında: İstanbul Yolunun Ulus'tan Anadolu Bulvarı Kavşağına kadarki kısmı, Eskişehir Yolunun ODTÜ Kavşağına kadarki kısmı ve Konya Yolu'na kadar merkez çeperindeki bütün yollarda trafik sıkışıklığı beklenmektedir. Konya Yolu nispeten hız standardının iyi olmasından ve yol kenarında çok fazla doğrudan erişim olmamasından dolayı nispeten daha iyi durumdadır. Merkezin batı ve güney yönünde ve Konya yolu doğusunda kalan bölgede ileri düzey sıkışıklık (hiper-congestion) denilen duruma yaklaşılması beklenmektedir (Anonim,2007).

Nitekim 2019 yılı itibarıyla Ankara İl'inde araç sahipliği konut başına en az iki aracı bulmuştur. 2010 yılında trafik sıkışıklığının olması beklenen Eskişehir Yolu-ODTÜ Kavşağı, İstanbul Yolu-Anadolu Bulvarına kadar olan kısmı ve Konya Yolu günümüzde trafik sıkışıklığının ve trafik kazalarının en sık yaşandığı yollar olarak karşımıza çıkmakta olup, 'Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi' Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) ve Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) özelinde incelenmektedir (Şekil 4.6.).

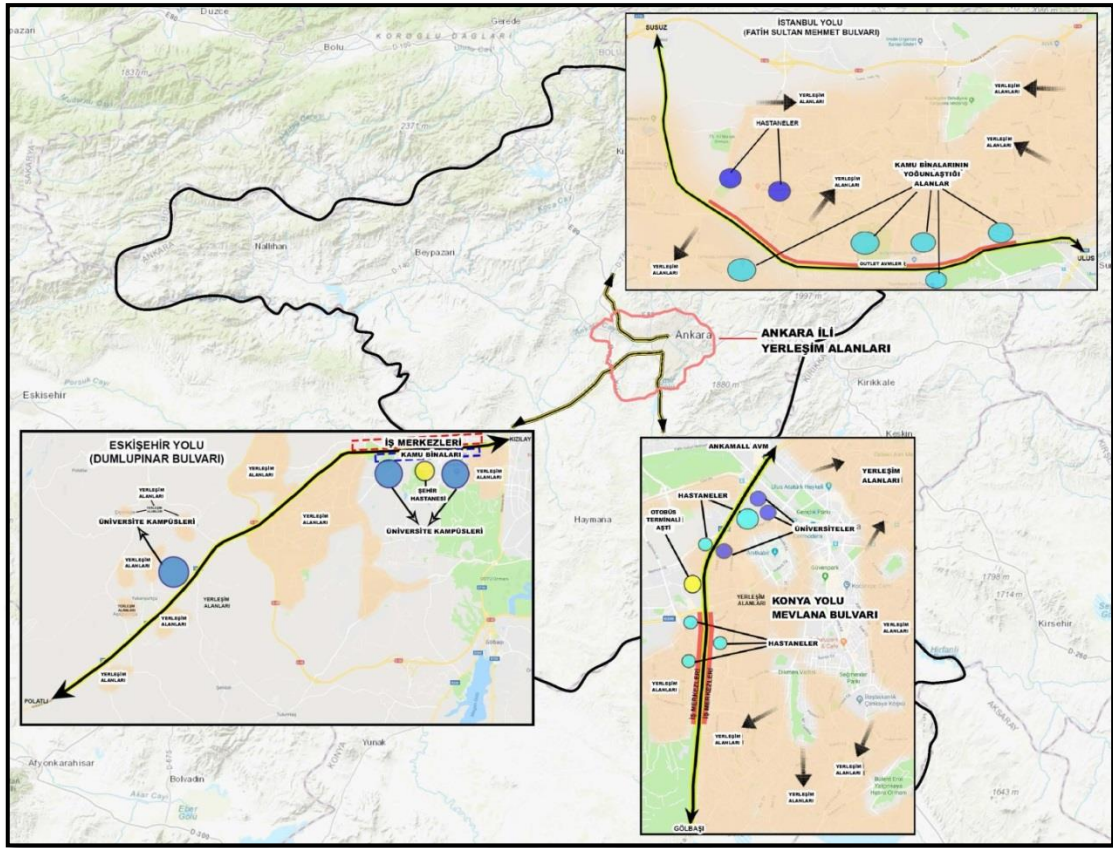


Şekil 4.6. Ankara İli kaza yoğunluk haritası (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Tutanağı, 2018)

#### 4.2. Örneklem Alanlara Yönelik Gözlemlerin Değerlendirilmesi

Ankara'nın çevre iller ile bağlantısını sağlayan dört ana yol bulunmaktadır. Bu anayollar: Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı), Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) ve Samsun Yolu'dur. Cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisinin konu alındığı bu araştırmada çalışma alanı olarak Ankara İl'indeki Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) ve İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) seçilmiştir. Her üç anayol çevresinin farklı plan kararları ve yaşamış olduğu değişim-dönüşümler kaçınılmaz olarak bahsi geçen yolların kimlik bileşenlerine de farklı şekillerde yansımıştır. Bu alanların örneklem alan olarak seçilmesinin nedeni trafik yoğunluğunun en fazla olduğu ve trafik kazalarının sıkça yaşandığı alanlar olmasındandır.

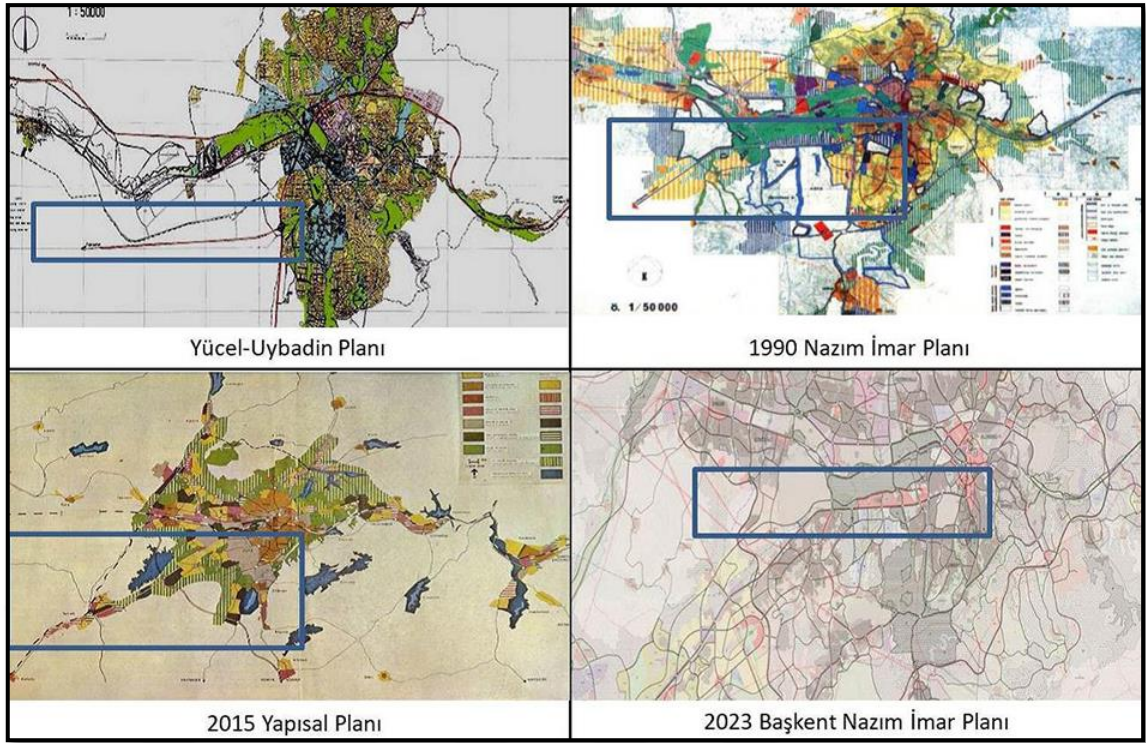
Örnek alanların değerlendirilmesini izleyen bu aşamada, belirlenen alanlarda görsel analizler yapılmıştır. Örneklem alanların çevresindeki kentsel kullanım alanları şematik olarak gösterilmiş ve hazırlanan harita ile desteklenmiştir (Şekil 4.7.).



Şekil 4.7. Örneklem alanların Ankara İli yerleşim alanı içi konumları

#### 4.2.1. Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı)

Eskişehir Yolu; İstanbul Yolu, Konya Yolu ve Samsun Yolu ile birlikte Ankara'nın diğer iller ile bağlantısını sağlayan dört büyük ana arterinden birisidir. 1990 Ankara Nazım İmar Planı, Ankara kenti makroformunu en iyi tanımlayan plandır. Bu plana göre “Eskişehir yolu güneyinde kent içinde sıkışan idari binalar, yeni eğitim kurumları ve bu işlevlerin çekeceği üst-orta ve üst gelir grupları için konut ve yaşam alanlarının (alışveriş-eğlence-spor merkezleri) gelişmesi öngörülmüştür. Özellikle Eskişehir aksı boyunca Ümitköy, Konutkent, Koru Sitesi (son dönemde de Bilkent) gibi birkaç yoğun konut gelişimi oluşmuş, iş yerleri ve kamu kurumlarının da bu alana desantrilizasyonu ile bu aks güçlenmiştir” (Şekil 4.8.) (URL06).



Şekil 4.8. Ankara'nın kent planından Eskişehir Yolu'nun gelişimi (URL06)

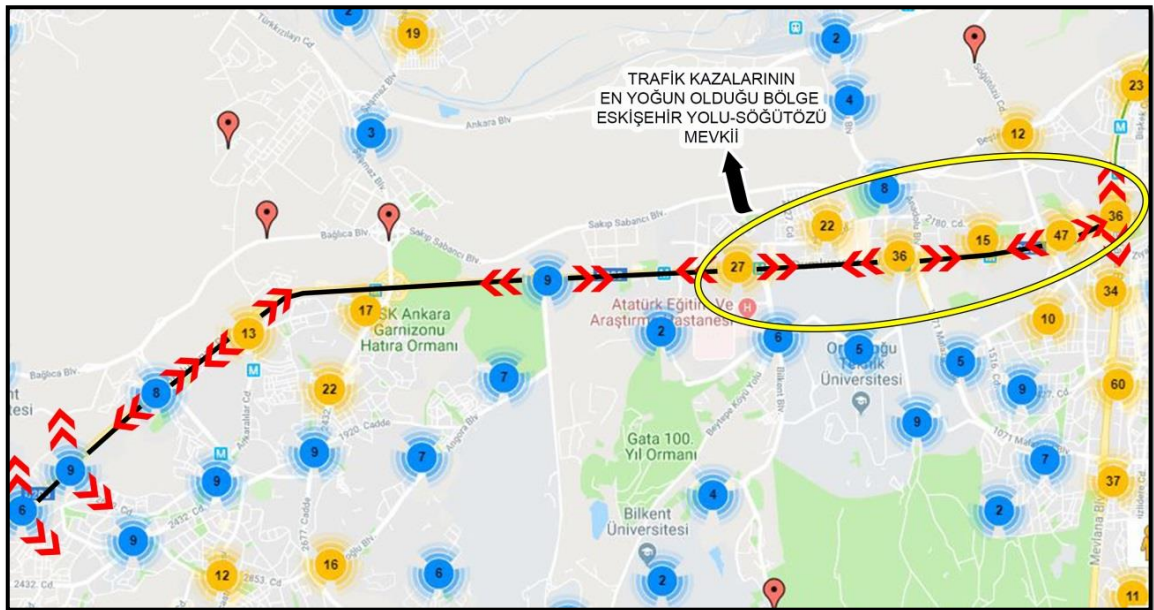
Günümüzde Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı) Ankara'yı Temelli ve Polatlı ilçeleri üzerinden batı ve güneybatı bölgelerine bağlamaktadır. Ankara'yı Temelli ve Polatlı üzerinden Eskişehir'e bağlayan önemli devlet yollarındandır. Semt/Mahalle olarak Üniversiteler Mahallesi ve Çankaya ilçesine bağlıdır. Kent merkezinde Akay Kavşağı'ndan başlayıp Çevre Yolu Kavşağı'na kadar olan kısım, güzergâhın kent içinde yer alan parçasıdır. Eskişehir Yolu'nun kent merkezine yakın kesimi (Akay Kavşağı ile başlayıp Next Level AVM'nin bulunduğu kavşak ile sonlanan kesim) İsmet İnönü Bulvarı olarak adlandırılmaktadır. Eskişehir Yolu'nun diğer adı ise Dumlupınar Bulvarı'dır (URL06).

Eskişehir Yolu hem Çankaya hem de Yenimahalle Belediyesi'ne ait ilçe sınırlarından geçmektedir. Eskişehir Yolu'nun şehir merkezi ile Ankara çıkışı arasında kalan kısmı çok sayıda devlet binası ile tanınmıştır. Eskişehir Yolu'nun çevresinde; farklı kamu kuruluşları (tekil ofis yapısı ya da kampüs şeklinde yapılanma), üniversite kampüs alanları, alışveriş merkezleri, ofis yapıları ve üst gelir grubuna yönelik konut alanları yer almaktadır. Bölgeye şehir hastanesinin yapılmasıyla trafik ve nüfus yoğunluğu gün geçtikçe artmaktadır (URL06).

Eskişehir Yolu boyunca, ulaşım aksının yakın çevresini de içine alan bölgede, konut alanlarıyla birlikte pek çok kamu yapısının yanı sıra, büyük alışveriş ve eğlence merkezleri ardı ardına inşa edilmeye başlanmıştır. Bilkent, Beysukent, Ümitköy,

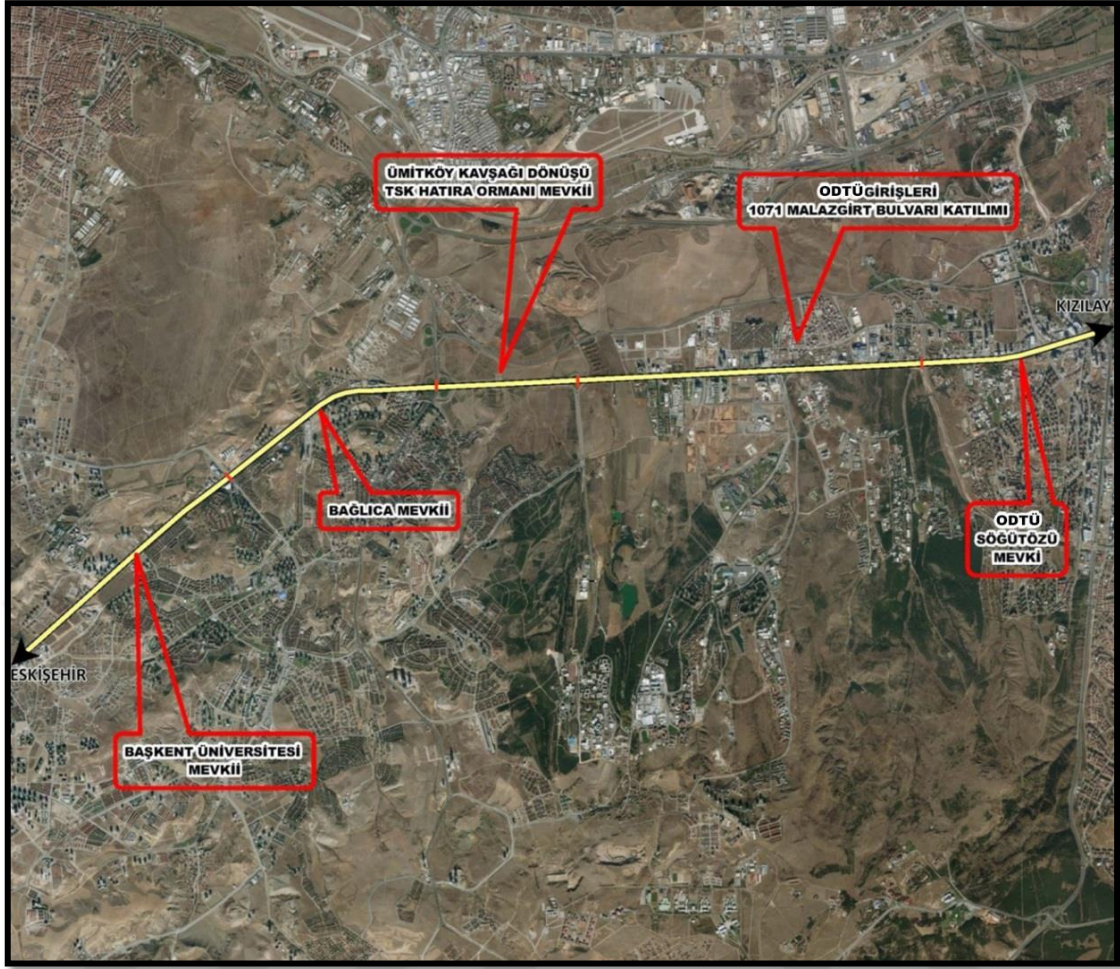
Çayyolu ve Konutkent'teki lüks konut alanları; Armada, Cema, Kentpark, Real, Ankuva, Tepe Prime, Galeria, Arcadium, Gordion gibi alışveriş ve eğlence merkezleri, Mesa, Bayındır, Medicana, TOBB, Atatürk Hastaneleri, Bilkent Üniversitesi, ODTÜ, Hacettepe Üniversitesi, Başkent Üniversitesi, Çankaya Üniversiteleri gibi farklı işlevlerin yer seçim kararları bir bütün olarak bölgenin trafik yoğunluğunu artırmaktadır (Akın, 2007).

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi 2018 yılı Mobil Kaza Tutanağı Yoğunluk Raporundan alınan verilere göre Eskişehir Yolu'nda (Dumlupınar Bulvarı) bir yıl içerisinde meydana gelen kazalar Şekil 4.9.'da verilmiştir. Bu verilere göre son 1 yıl içerisinde Eskişehir Yolu üzerinde toplam 191 trafik kazası meydana gelmiştir.



**Şekil 4.9.** Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı) 2017-2018 yılları arası trafik kazaları (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Tutanağı,2018)

Eskişehir Yolu'nda meydana gelen trafik kazalarının büyük çoğunluğu Eskişehir Yolu-Söğütözü mevkiinde gerçekleşmiştir. Diğer kaza kara noktaları ise Malazgirt Bulvarı katılımı, Ümitköy Kavşağı, Bağlıca Bulvarı dönüşü ve Başkent Üniversitesi güzergâhıdır (Şekil 4.10.).

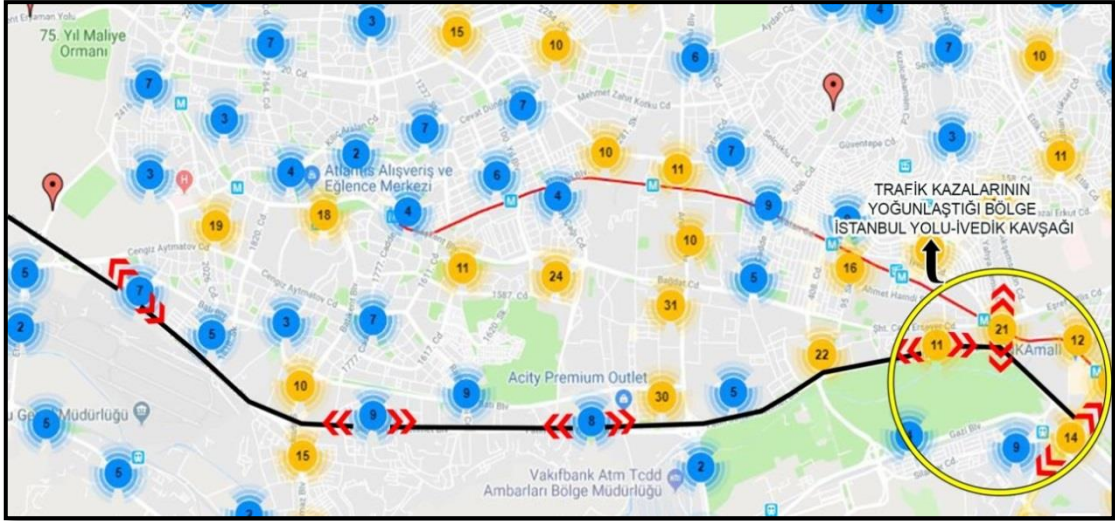


Şekil 4.10. Eskişehir Yolu uydu görüntüsü

#### 4.2.2. İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı)

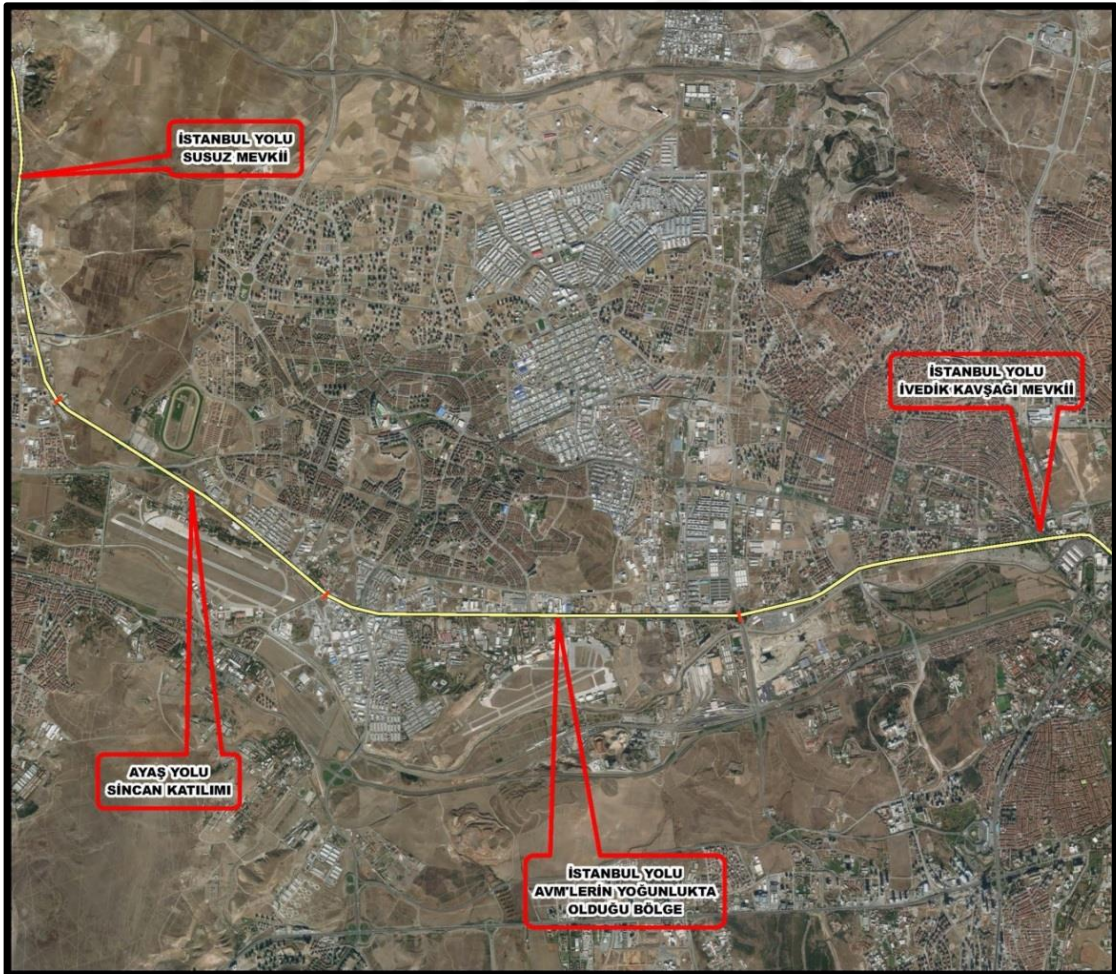
Çeşitli sanayi sitelerini, alışveriş merkezlerini, Batıkent, Eryaman ve Sincan yeni kent yerleşimlerini, askeri ve diğer kamu kampüslerini kent merkezine bağlayan İstanbul Yolu; Ankara trafiğinin atar damarlarından birini oluşturmaktadır. Semt/Mahalle olarak Ergazi Mah. ve Yenimahalle ilçesine bağlıdır. Ankara'yı Yenimahalle İlçe'sinin Susuz Mahallesi ile Ankamall alışveriş merkezi arasında kalan yoldur. Çok sayıda kamu binaları bu yol üzerinde konumlanmıştır. Yol üzerinde çok sayıda outlet alışveriş merkezleri bulunmaktadır. Bu bölge ve çevresinde yerleşim oldukça yoğundur (URL06).

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi 2018 Yılı Mobil Kaza Tutanağı Yoğunluk Raporundan alınan verilere göre İstanbul Yolu'nda (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) bir yıl içerisinde meydana gelen kazalar Şekil 4.11.'de verilmiştir. Bu verilere göre son 1 yıl içerisinde İstanbul Yolu üzerinde toplam 70 trafik kazası meydana gelmiştir.



Şekil 4.11. İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) 2017-2018 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Tutanağı, 2018)

Eskişehir Yolu'na göre İstanbul Yolu üzerinde daha az kaza olmuştur. Bu kazaların büyük çoğunluğu İstanbul Yolu-İvedik Kavşağı - yakın çevresinde, Ayaş Yolu Sincan katılımı ve İstanbul Yolu-Susuz Mevkiinde gerçekleşmiştir (Şekil 4.12.).

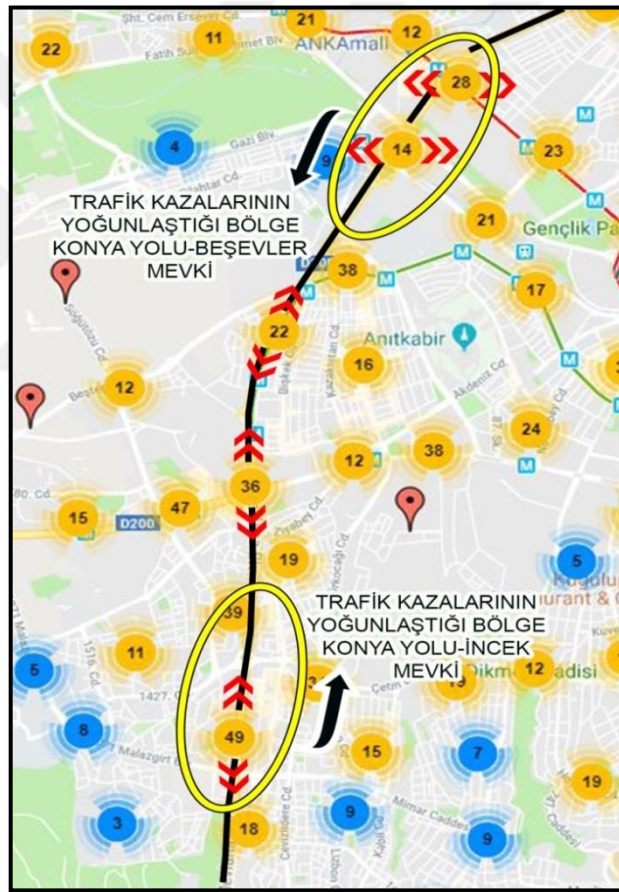


Şekil 4.12. İstanbul Yolu uydu görüntüsü

#### 4.2.3. Konya Yolu (Mevlana Bulvarı)

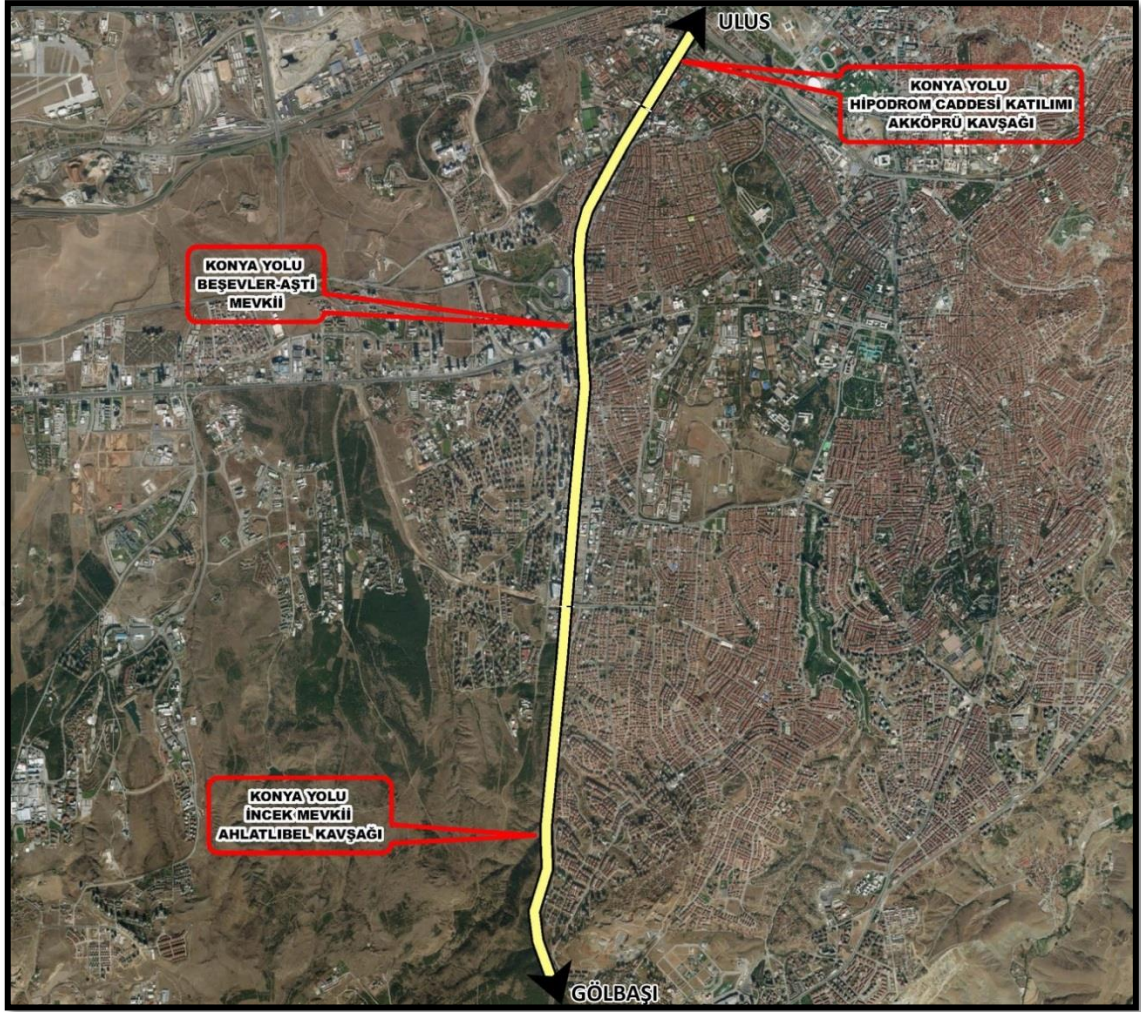
Konya Yolu Ankara'nın birkaç ana çıkışından biridir. Şehrin içinde kalan kısmı Ankamall Alışveriş Merkezi'nden başlayarak Gölbaşı İlçesine kadar devam eder. Semt/Mahalle olarak Kızılırmak Mah. ve Çankaya ilçesine bağlıdır. Bu ana arter etrafında daha çok iş merkezleri, hastaneler ve yüksek katlı yerleşim alanları bulunmaktadır. Şehir içinde şehirlerarası ve yoğun bir yoldur. Şehirlerarası trafiği şehir içine taşır, araçlar çoktur ve aşırı hızlı giderler (URL06).

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Tutanağı Yoğunluk Raporundan alınan verilere göre Konya Yolu'nda (Mevlana Bulvarı) bir yıl içerisinde meydana gelen kazalar Şekil 4.13.'de verilmiştir. Bu verilere göre son 1 yıl içerisinde Konya Yolu üzerinde toplam 149 trafik kazası meydana gelmiştir.



Şekil 4.13. Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) 2017-2018 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Tutanağı,2018)

Konya Yolu üzerinde meydana gelen trafik kazalarının büyük çoğunluğu Konya Yolu-Beşevler Mevkii ve İncek Mevkii'nde gerçekleşmiştir. Diğer kaza noktaları 1071 Malazgirt Bulvarı katılımı, Akköprü kavşağı ve Hipodrom Caddesi katılımıdır (Şekil 4.14.).





















Şekil 4.14. Konya Yolu uydu görüntüsü

Eskişehir yolu (Dumlupınar Bulvarı), İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) ve Konya Yolu'nda (Mevlana Bulvarı) yapılan gözlemler doğrultusunda elde edilen bulgular Tablo 4.2.'de, örneklem alanların çevresindeki kentsel kullanım alanları ve trafik yoğunluğunu gösteren fotoğraflar Şekil 4.15.' de verilmiştir.

**Tablo 4.2.** Örnekleme alan gözlemlerinin değerlendirilmesi

	<b>ESKİŞEHİR YOLU (Dumlupınar Bulvarı)</b>	<b>İSTANBUL YOLU (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı)</b>	<b>KONYA YOLU (Mevlana Bulvarı)</b>
<b>Yolun ve Çevresinin Genel Özellikleri</b>	Gidiş-geliş dört şeritli yollar	Gidiş-geliş üç şeritli yollar,	Gidiş-geliş üç şeritli yollar,
	İş merkezleri, kamu binaları üniversite kampüsleri bu ana arter üzerinde yoğunlaşmakta, çevresinde yüksek katlı iş merkezleri, yerleşim alanları ve eğlence merkezleri yoğunlukta olarak bulunmaktadır.	Bu ana arter üzerinde alışveriş merkezleri, sanayi bölgeleri, kamu binaları yoğunlukta olarak bulunmaktadır.	İş merkezleri, üniversite kampüsleri ve hastaneler ana arter üzerinde yoğunlaşmakta, çevresinde yüksek katlı iş merkezleri bulunmaktadır.
<b>Yaşayan İnsan Profili</b>	Yerleşim alanı olarak daha çok üst gelir grubuna hitap etmektedir.	Yerleşim alanı olarak daha çok orta gelir grubuna hitap etmektedir.	Yerleşim alanı olarak daha çok orta-üst gelir grubuna hitap etmektedir.
<b>Trafik Yoğunluğu</b>	Gün içerisinde taşıt geçişi oldukça fazladır.	Gün içerisinde taşıt geçişi oldukça fazladır.	Gün içerisinde taşıt geçişi oldukça fazladır.
	İş merkezlerinin, kamu binalarının yoğun olması özellikle hafta içi 07.30-09.30 ve 17.00-19.30 saatleri arasında taşıt trafiğini artırmaktadır.	Kamu binalarının bu arter üzerinde yoğun olması özellikle hafta içi 07.30-09.30 ve 17.00-19.30 saatleri arasında taşıt trafiğini artırmaktadır.	İş merkezlerinin bu arter üzerinde yoğun olması özellikle hafta içi 07.30-09.30 ve 17.00-19.30 saatleri arasında taşıt trafiğini artırmaktadır.
	Şehir hastanesinin bu ana arter üzerinde bulunması trafik yoğunluğunun artmasına neden olmaktadır.	Sanayi alanlarının bu ana arter üzerinde bulunması trafik yoğunluğunun artmasına neden olmaktadır.	Şehirlerarası otobüs terminalinin bu ana arter üzerinde yoğunlaşması trafik yoğunluğunu artırmaktadır.
	Yolların geniş olması sürücülerin kamera takip sisteminin olmadığı alanlarda hız yapmasına neden olmakta ve bu da trafik kazalarına sebebiyet vermektedir.	Yolların geniş olması sürücülerin kamera takip sisteminin olmadığı alanlarda hız yapmasına neden olmakta ve bu da trafik kazalarına sebebiyet vermektedir.	Yolların geniş olması sürücülerin kamera takip sisteminin olmadığı alanlarda hız yapmasına neden olmakta ve bu da trafik kazalarına sebebiyet vermektedir.

	ESKİŞEHİR YOLU (DUMLUPINAR BULVARI)	İSTANBUL YOLU (FATİH SULTAN MEHMET BULVARI)	KONYA YOLU (MEVLANA BULVARI)
FOTOĞRAFLAR	 <p>İŞ MERKEZLERİ, KAMU BİNALARI VE ŞEHİR HASTANELERİNDEN GÖRÜNTÜ</p> 	 <p>OUTLET AVM'LERDEN BİR GÖRÜNTÜ</p> 	 <p>İŞ MERKEZLERİ VE HASTANELERDEN BİR GÖRÜNTÜ</p> 
	08.00 - 19.30 SAATLERİ ARASI TRAFİK YOĞUNLUĞU	07.00 - 20.00 SAATLERİ ARASI TRAFİK YOĞUNLUĞU	09.00 - 20.00 SAATLERİ ARASI TRAFİK YOĞUNLUĞU
TEMMUZ, EKİM VE ARALIK AYI TRAFİK YOĞUNLUĞU GÖRÜNTÜLERİ	   	   	   

Şekil 4.15. Örneklem alanlarda yapılan görsel analiz haritası

### 4.3. Örneklem Alanlarda Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisine Yönelik Yapılan Anket Bulguları ve Değerlendirilmesi

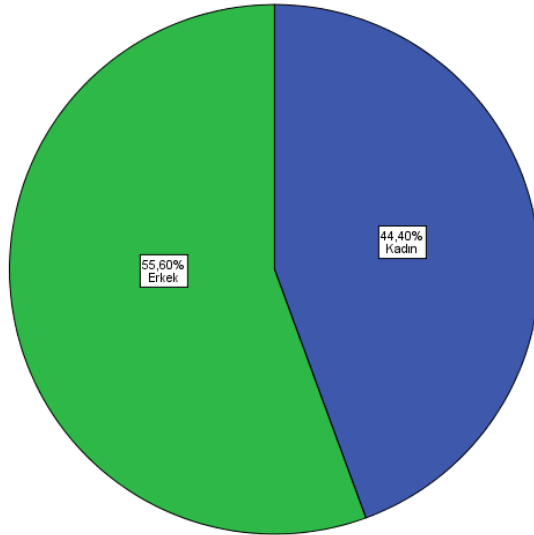
Amacı cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisini belirlemek olan araştırmanın asıl veri kaynağı kişilere birebir uygulanan ankettir. Araştırmada literatür taraması sonucu anket formu geliştirilmiştir. Anket hazırlandıktan sonra deneme amaçlı 10 kişi üzerinde uygulanmış olup, uygulama sonucu gelen eleştiriler ve öneriler dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir. Anket, kişilere birebir uygulanmıştır. Toplam 46 adet soru değerlendirilmiştir. Bu sorulardan 7 adedi ankete katılanlarla ilgili bazı tanımlayıcı özellikleri ile ilgili istatistiki bilgi edinmek üzere, 39 adedi geçirdiği trafik kazaları, aldığı trafik cezaları, trafikteki tutum ve davranışları gibi kavramsal çerçevede işlenen konulara yönelik hazırlanan sorulardır. Sorular kapalı uçlu olmak üzere belirlenmiştir. Ankette sorulan sorulara ilişkin örnek soru formu ekte verilmektedir (Ek-1). Bunun haricinde cevabın evet veya hayır olma durumuna göre iki seçenekli ve bazı sorular için ara sıra seçeneği de ilave edilerek üçlü likert şeklinde sorular mevcuttur. Ayrıca kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, karasızım, katılıyorum ve kesinlikle katılıyorum seçeneklerinin yer aldığı beşli likert sorular da anket içerisinde yer almaktadır. Bilgi sorularında ise çoktan seçmeli seçenekler verilmiş ve seçenek sayısı 3 ile 11 arasında değişmektedir.

Sürücülerle yapılan ankete dair sonuçların değerlendirilmesinde iki aşama vardır. 1. Aşamada; sorulara verilen yanıtların genel dağılımları (%) SPSS.17,0 istatistik programı ile analiz edilmiş, ilgili grafikler ve bunlara ait yorumlar yapılmıştır. 2. Aşamada ise birbirleri ile ilişkili oldukları düşünülen bazı durumlarda (trafik kurallarına hangi cinsiyetin daha çok dikkat ettiği, kazaya karışma oranı vs.) ait çaprazlamalar SPSS.17,0 programında çaprazlamalar yapılarak elde edilmiştir. Çapraz tablolarda uygulanan ki kare testlerinin sonuçları yorumlanmış ve öne sürülen hipotezin geçerliliğinin olup olmadığı saptanmıştır (Eryiğit, 2005).

#### 4.3.1. Ankete Katılanların Genel Özellikleri

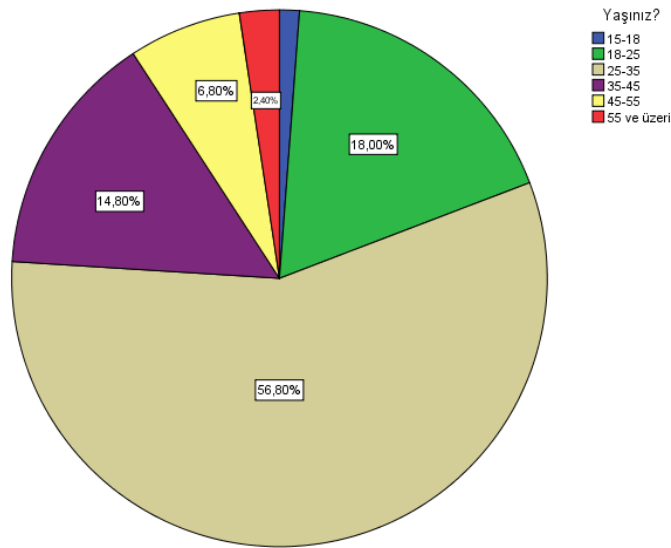
Katılımcıların bazı sosyo-demografik özelliklerinin dağılımı aşağıdaki grafiklerde verilmektedir.

Araştırma kapsamında 119'u kadın (%44,4) ve 131'i erkek (%56,6) olmak üzere, en az bir yıldır ehliyet sahibi olan toplam 250 kişi ile anket yapılmıştır (Şekil 4.16.).



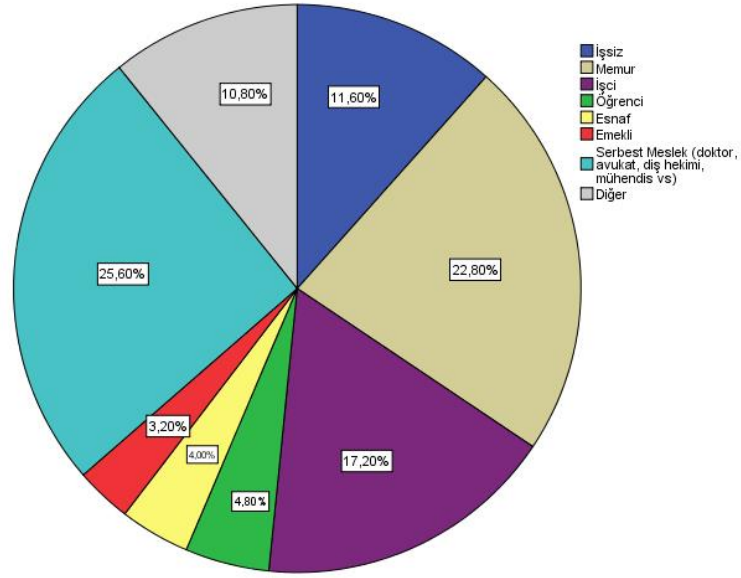
**Şekil 4.16.** Katılımcıların cinsiyet oranlarına göre dağılımı (%)

Ankete katılanların yarısından fazlası 25-35 yaş arasındadır. 55 yaş ve üzeri yaşlı sürücülerin sayısı oldukça azdır. Katılımcıların yaklaşık %90'ını, 18-25 yaş, 25-35 yaş ve 35-45 yaş arası sürücüler oluşturmaktadır. Dolayısıyla katılımcılar arasındaki sürücü profili genç kitleden oluşmaktadır (Şekil 4.17.)



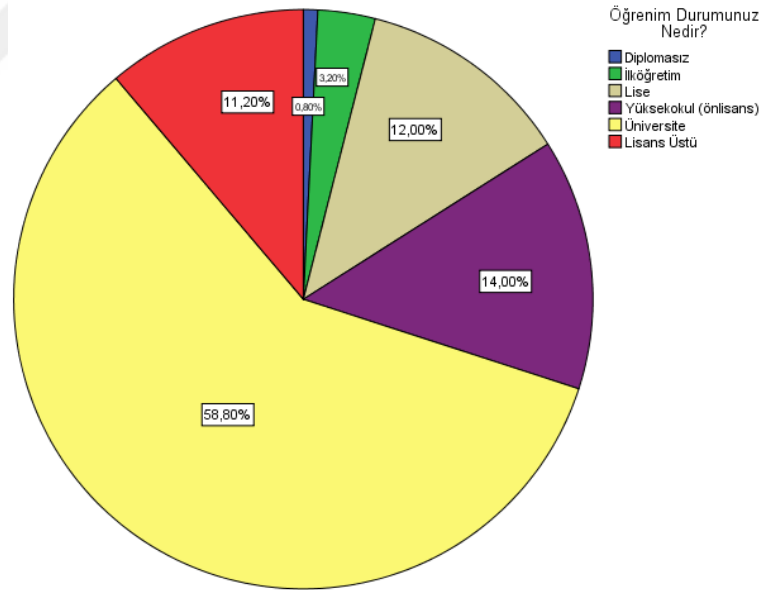
**Şekil 4.17.** Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı (%)

Mesleki durumlarına göre incelendiğinde katılımcıların yarısının serbest meslek grubu (avukat, diş hekimi, doktor, mühendis vs.) ve memurlardan oluştuğu görülmektedir. Katılımcıların %4,8'i öğrenci, %4'ü esnaf, %3,2'si emekli olmakla birlikte farklı meslek gruplarından katılım da mevcuttur (Şekil 4.18.).



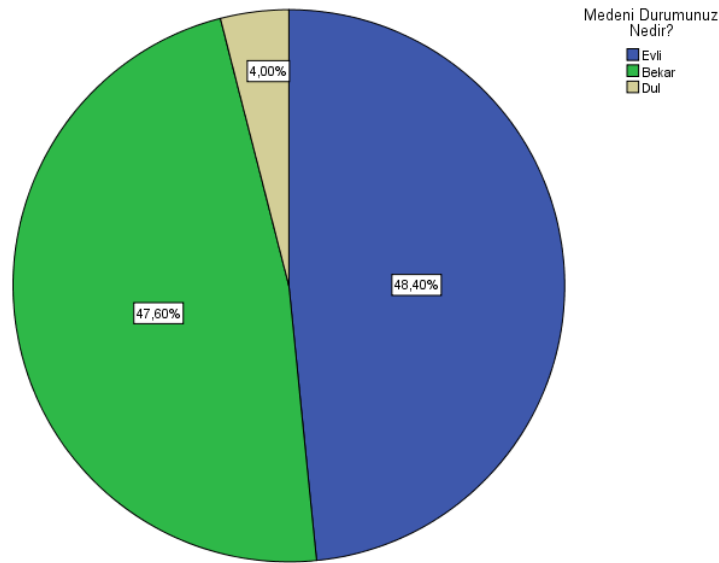
**Şekil 4.18.** Katılımcıların mesleki durumlarına göre dağılımı (%)

Sürücüleri öğrenim durumuna göre değerlendirecek olursak katılımcıların %55,8 gibi büyük bir çoğunluğunun üniversite mezunlarından oluştuğu görülmektedir. Bu durum anket katılımcılarının öğrenim seviyesinin yüksek olduğunu gösterilmektedir (Şekil 4.19.).



**Şekil 4.19.** Katılımcıların öğrenim durumuna göre dağılımı (%)

Anket katılımcıları medeni durumuna göre değerlendirildiğinde %48,4'ü evli, %47,6'sı bekar ve %4'ü duldur (Şekil 4.20.).



Şekil 4.20. Katılımcıların medeni durumuna göre dağılımı (%)

#### 4.3.2. Anket Bulgularının Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi Kapsamında Değerlendirilmesi

Araştırmanın bu alt bölümünde anket sorularına cinsiyet bazında verilen cevaplar ilişkilendirilip yorumlanmıştır. Bu bölümde ankete katılanların cinsiyetlerine ve diğer demografik faktörlere (yaş ve medeni durum) göre trafik güvenliğini nasıl etkilediklerinin değerlendirilmesi amacı ile anket soruları crosstab tekniği kullanılarak değerlendirilmiştir. Hazırlanan anket soruları ile kadın ve erkek sürücülerin trafikteki aktiflik durumları, davranış ve tutumları, trafikte olumsuz şartlarda verdiği tepkiler ve trafik güvenliğini nasıl etkiledikleri test edilmiştir.

Anketlerin değerlendirilmesinde SPSS 17,0 programı frekans analizinden ve ki-kare testinden faydalanılmış ve güvenilirlik oranı 0,05 olarak kabul edilmiştir. Çalışmada, (a) gözlenen frekanslar ile beklenen frekanslar arasındaki farkın istatistik olarak anlamlı olup olmadığı temeline dayanması ve (b) iki bağımsız niteliksel kriterin test edilmesi amacı ile kullanıldığından ki-kare testi tercih edilmiştir.

##### ✓ Cinsiyet Durumuna Göre Aktif Araç Kullanma Yılı

Kadın ve erkek sürücüleri, sürücülük deneyimlerine göre sınıflandırdığımızda anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Ki-kare=48,305, df=5 p=0,000<00,5). Buna göre kadınların %39,06'sı 1-2 yıldır, %37,8 si 2-5 yıldır, %18'i 5-10 yıldır ve %4,5 i 10-20 yıldır aktif araç kullandıklarını söylerken, erkeklerin %12,2 si 1-2 yıldır, %28,1'i 2-5 yıldır, %26,6'sı 5-10 yıldır, %23'ü 10-20 yıldır ve %16,4'ü ise 20 yıl ve üzeri araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Kadınlarda 30 yıl ve üzeri kimse araç kullanmamaktadır (Tablo 4.3.).

Aktif araç kullanma yılının kendi içerisinde değerlendirilmesi sonucunda 1-2 yıldır aktif araç kullananların %72,1'i kadın, 2-5 yıldır aktif araç kullananların %51,9'u kadınlardan oluşmaktadır. 5-10 yıldır aktif araç kullananların %64,9'u erkek, 10-20 yıldır aktif araç kullananların %86,5'i erkeklerden oluşmaktadır. Aktif araç kullanma yılı arttıkça kadınların araç kullanma oranları azalmaktadır (Tablo 4.4.).

**Tablo 4.3.** Cinsiyetin aktif araç kullanma yılı üzerindeki etkisi

Kaç Yıldır Aktif Olarak Araç Kullanıyorsunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
1-2 Yıl	44	39,6	17	12,2	61	24,4	0,000
2-5 Yıl	42	37,8	39	28,1	81	32,4	
5-10 Yıl	20	18	37	26,6	57	22,8	
10-20 Yıl	5	4,5	32	23	37	14,8	
20-30 Yıl	0	0	13	9,4	13	5,2	
30 Yıl ve Üzeri	0	0	1	0,7	1	0,4	

**Tablo 4.4.** Aktif araç kullanma yılının cinsiyet üzerindeki etkisi

Kaç Yıldır Aktif Olarak Araç Kullanıyorsunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
1-2 Yıl	44	72,1	17	27,9	61	100	0,000
2-5 Yıl	42	51,9	39	48,1	81	100	
5-10 Yıl	20	35,1	37	64,9	57	100	
10-20 Yıl	5	13,5	32	86,5	37	100	
20-30 Yıl	0	0	13	100	13	100	
30 Yıl ve Üzeri	0	0	1	100	1	100	

#### ✓ Cinsiyet Durumuna Göre İlk Kez Araç Kullanma Yaşı

Anketlerin değerlendirilmesi sonucu ilk kez araç kullanma yaşı ile cinsiyet durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Ki-kare=26,158, df=3, p=0,000<0,05) Kadınların trafiğe katılmaları erkeklere oranla daha yenidir. Aşağıdaki tabloda bu hipotezi doğrulamaktadır. Tablo 4.5.'e göre kadınların kendi içerisinde %13,5'i ilk kez 14-18 yaşları arasında araç kullandıklarını söylerken, erkeklerin %43,2'si 14-18 yaşlarında ilk kez araç kullandıklarını dile getirmişlerdir. Dolayısıyla erkeklerin araba kullanmaya başlama yaşı kadınlara oranla daha küçüktür (Tablo 4.5.).

İlk kez araç kullanma yaşının kendi içerisinde değerlendirilmesi sonucunda 14-18 yaşında araç kullanmaya başlayanların %20'i kadınlardan, %80'i erkeklerden

oluşmaktadır. 18-25 yaş arası ilk kez araç kullanmaya başlayanların ise %55,8'i kadınlardan, %44,2'si erkeklerden oluşmaktadır (Tablo 4.6.).

**Tablo 4.5.** Cinsiyetin ilk kez araç kullanma yaşı üzerindeki etkisi

İlk Kez Kaç Yaşında Araç Kullandınız?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
14-18	15	13,5	60	43,2	75	30	0,000
18-25	82	73,9	65	46,8	147	58,8	
25-35	13	11,7	13	9,4	26	10,4	
35-45	1	0,9	1	0,7	2	0,8	
45 ve üzeri	0	0	0	0	0	0	

**Tablo 4.6.** İlk kez araç kullanma yaşının cinsiyet üzerindeki etkisi

İlk Kez Kaç Yaşında Araç Kullandınız?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
14-18	15	20	60	80	75	100	0,000
18-25	82	55,8	65	44,2	147	100	
25-35	13	50	13	50	26	100	
35-45	1	50	1	50	2	100	
45 ve üzeri	0	0	0	0	0	100	

#### ✓ Cinsiyete Göre Günlük Yol (Km) Kat Etme Durumu

Cinsiyet durumuna göre kadınların ve erkeklerin günlük kaç km araç kullandığı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=23,819, df=3, p=0,000<0,05). Kadınların erkeklere göre günde ne kadar km yol kat ettiği aşağıdaki tabloda gösterilmektedir. Tablo 4.7.'ye göre kadınların kendi içerisinde 0-30 km arasında yol kat edenlerinin oranı %67,6'dır. Erkeklerin %38,1'i 0-30 km arası, %38,8'i 30-60 km arası, %21,6'sı 60-100 km arasında günlük yol kat ettiklerini dile getirmişlerdir. Tablo 4.7.'den anlaşılacağı üzere erkekler kadınlara oranla günde daha fazla araç kullanmaktadır.

**Tablo 4.7.** Cinsiyetin günlük yol (km) kat etme durumu üzerindeki etkisi

Günlük Kaç Km Yol Kat Ediyorsunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
0-30 km	75	67,6	53	38,1	128	51,2	0,000
30-60 km	29	26,1	54	38,8	82	33,2	
60-100 km	7	6,3	30	21,6	37	14,8	
100-150 km	0	0	2	1,4	2	0,8	
150 km ve üzeri	0	0	0	0	0	0	

Günlük yol kat etme durumunun kendi içerisinde değerlendirilmesi sonucunda 0-30 km arasında günlük yol kat edenlerin %58,6'sı kadın, %41,4'ü erkeklerden, 30-60 km arasında günlük yol kat edenlerin %34,1'i kadınlardan %65,9'u erkeklerden oluşmaktadır. Kilometre değeri arttıkça kadınların oranı azalmakta erkeklerin oranı artmaktadır (Tablo 4.8.).

**Tablo 4.8.** Günlük yol (km) kat etme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Günlük Kaç Km Yol Kat Ediyorsunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
0-30 km	75	58,6	53	41,4	128	100	0,000
30-60 km	28	34,1	54	65,9	82	100	
60-100 km	7	18,9	30	81,1	37	100	
100-150 km	0	0	2	0	2	100	
150 km ve üzeri	0	0	0	0	0	100	

#### ✓ Cinsiyete Göre En Çok Araç Kullanma Saati

Kadın ve erkek sürücülerin en çok araç kullandığı saatlerin değerlendirilmesinde  $P=0,130 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=9,881, df=6) (Ek-2).

#### ✓ Cinsiyete Göre Hangi Amaçlarla Araç Kullanıldığı ve Araç Kullanma Sıklığı

Cinsiyet ile iş amaçlı araç kullanma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=16,679, df=5,  $p=0,005 < 0,05$ ). Araştırmaya katılan sürücülere iş amaçlı araç kullanma sıklıkları sorulduğunda kadınların kendi içerisinde %47,7'si, erkeklerin kendi içerisinde %70,5'i her gün iş amaçlı araç kullandıklarını dile getirmişlerdir. Tablo 4.9.'a göre iş amaçlı araç kullanan erkekler kadınlara oranla daha fazladır.

**Tablo 4.9.** Cinsiyete göre kullanma amacı ve sıklığı

	Cinsiyet	Her Gün	Haftada 1-2 Kez	Haftada 3-4 Kez	Ayda 1 Kez	Hiç	Diğer	P
İş	Kadın	%47,7	%15,3	%8,1	%4,5	%21,6	%2,7	0,005
	Erkek	%70,5	%8,6	%6,5	%5	%8,6	%0,7	
	Toplam	%60,4	%11,6	%7,2	%4,8	%14,4	%1,6	
Eğitim	Kadın	%7,2	%11,7	%6,3	%19,8	%48,6	%6,3	0,360
	Erkek	%11,5	%12,2	%5	%19,4	%38,8	%12,9	
	Toplam	%9,6	%12	%5,6	%19,6	%43,2	%10	
Alışveriş	Kadın	%6,3	%42,3	%25,2	%18,9	%5,4	%1,8	0,197
	Erkek	%10,8	%47,5	%23,7	%12,2	%1,4	%0,7	
	Toplam	%8,8	%45,2	%26,4	%15,2	%3,2	%1,2	
Sosyo-Kültürel	Kadın	%2,7	%45	%21,6	%24,3	%3,6	%2,7	0,090
	Erkek	%10,8	%46	%24,5	%15,1	%2,2	%1,4	
	Toplam	%7,2	%45,6	%23,2	%19,2	%2,8	%2	
Diğer	Kadın	%9,9	%15,3	%9	%21,6	%8,1	%36	0,653
	Erkek	%13,7	%21,6	%7,9	%17,3	%5,8	%33,8	
	Toplam	%12	%18,8	%8,4	%19,2	%6,8	%34,8	

Cinsiyet ile eğitim, alışveriş, sosyo kültürel ve diğer amaçlarla araç kullanma sıklığı arasında  $p>0,05$ 'ten olduğu için anlamlı bir ilişki yoktur. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ✓ Cinsiyete Göre Kazaya Karışma Durumu

Kavramsal çerçevede ele alınan konuların başında kadın ve erkeklerin trafik kazasına karışma oranları gelmektedir. Anket verileri doğrultusunda kadın ve erkek sürücülerin kazaya karışma durumları arasında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=20,600, df=1). Tablo 4.10.'a kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde trafik kazasına karışanlarının oranı % 39,6 iken, erkeklerde bu oran %68,3'dür. Yani ankete katılan erkek sürücülerin %68,3'ü daha önce araç kullanırken trafik kazası yapmışlardır.

**Tablo 4.10.** Cinsiyetin trafik kazasına karışma durumu üzerindeki etkisi

Trafik Kazasına Karışma Durumu	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet, Trafik Kazasına Karıştım.</b>	44	39,6	95	68,3	139	55,6	0,000
<b>Hayır, Trafik Kazasına Karışmadım.</b>	67	60,4	44	31,7	111	44,4	

Trafik kazasına karışma durumu kendi içerisinde değerlendirildiğinde trafik kazasına karışanların %31,7'si kadın sürücülerden, %68,3'ü erkek sürücülerden oluşmaktadır (Tablo 4.11.).

**Tablo 4.11.** Trafik kazasına karışma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Trafik Kazasına Karışma Durumu	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet, Trafik Kazasına Karıştım.</b>	44	31,7	95	68,3	139	100	0,000
<b>Hayır, Trafik Kazasına Karışmadım.</b>	67	60,4	44	39,6	111	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Yaş Göre Kazaya Karışma Durumu

Kazaya karışma durumunda cinsiyet faktörünün önemli bir etken olduğunun gözlenmesi nedeniyle cinsiyet faktörünün yaş faktörü ile birlikte değerlendirilerek trafik kazasına karışmadaki etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Değerlendirmede cinsiyet, yaş ve trafik kazasına karışma durumu arasında karşılaştırmalı analiz yapılmıştır.

Tablo 4.12.'de cinsiyet ve yaşa göre kazaya karışma durumu arasındaki karşılaştırılmalı analiz görülmektedir. Anket verileri doğrultusunda yaşa göre kadın ve erkek sürücülerin kazaya karışma durumları arasında  $p=0,012<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=20,600, df=4).

Kadın sürücülerin % 68,2, erkeklerin 53,7 gibi büyük bir çoğunluğu 25-35 yaş arasında trafik kazasına karıştıklarını belirtmişlerdir. Tablo 4.12.'de de görüldüğü üzere en çok kazaya karışılan yaş oranı kadınlarda ve erkeklerde 25-35 yaştır. Aynı zamanda kadınların %2,3, erkeklerin %4,2'si 55 yaş ve üzerinde iken trafik kazasına karıştıklarını dile getirmişlerdir.

Cinsiyet ve yaşa göre kazaya karışmama durumu arasında da  $p=0,009<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=15,314, df=5). Ankete katılan 25-

35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerin kazaya karışmama durumu diğer yaşlara göre daha fazladır (Tablo 4.12.).

**Tablo 4.12.** Cinsiyet ve yaşın trafik kazasına karışma durumu üzerindeki etkisi

Trafik Kazasına Karışma Durumu		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet, Trafik Kazasına Karıştım.	15-18	0	0	0	0	0	0	0,012
	18-25	9	20,5	8	8,4	17	12,2	
	25-35	30	68,2	51	53,7	81	58,3	
	35-45	4	9,1	21	22,1	25	18	
	45-55	0	0	11	11,6	11	7,9	
	55 ve üzeri	1	2,3	4	4,2	5	3,6	
	<b>Toplam</b>	44	100	95	100	139	100	
Hayır, Trafik Kazasına Karışmadım.	15-18	0	0	3	6,8	3	2,7	0,009
	18-25	24	35,8	4	9,1	28	25,2	
	25-35	34	50,7	27	61,4	61	55	
	35-45	5	7,5	7	15,9	12	10,8	
	45-55	3	4,5	3	6,8	6	5,4	
	55 ve üzeri	1	1,5	0	0	1	0,9	
	<b>Toplam</b>	67	100	44	100	111	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Kazaya Karışma Durumu

Kazaya karışma durumunda cinsiyet faktörünün önemli bir etken olduğunun gözlenmesi nedeniyle cinsiyet faktörünün medeni durum faktörü ile birlikte değerlendirilerek trafik kazasına karışmadaki etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Değerlendirmede cinsiyet, medeni durum ve trafik kazasına karışma durumu arasında karşılaştırmalı analiz yapılmıştır. Anket verileri doğrultusunda medeni duruma göre kadın ve erkek sürücülerin kazaya karışma durumları arasında  $p=0,087>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır (Ki-kare=4,893, df=2). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ✓ Cinsiyete Göre Karışılan Kaza Türü

Kavramsal şemada ele alınan konular arasında sürücülerin karıştıkları kaza türü gelmektedir. Anket verileri doğrultusunda cinsiyetler ile karışılan kaza türü arasında parametreler arasında  $p=0,179>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunamamış bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=20,600, df=1). Karışılan kaza türü ve cinsiyetler arasındaki ilişkilere bakılacak olursa 41 kadın (%93,2) maddi hasarlı kazaya,

3 kadın ise yaralamalı kazaya karışmışlardır. Anket verilerine göre kadınların hiç biri ölümlü kazaya karışmamışlardır. Erkeklerin ise 76'u (%82,3) maddi hasarlı kazaya, 13'ü (%13,5) yaralamalı kazaya ve 4'ü (%2,86) ölümlü kazaya karışmışlardır. 120 kaza ile en çok maddi hasarlı kaza yapılmıştır (Ek-2).

- **Cinsiyet ve Yaşa Göre Karşılan Kaza Türü**

Karşılan kaza türünü cinsiyet ve yaşa göre karşılaştırdığımızda  $p > 0,05$  olduğu için anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

- **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Karşılan Kaza Türü**

Karşılan kaza türünü cinsiyet ve medeni duruma göre karşılaştırdığımızda  $p > 0,05$  olduğu için anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

- ✓ **Cinsiyete Göre Karşılan Kazada Kusur Durumu**

Sürücüler trafik sisteminin önemli bir unsurunu oluştururlar. Sürücüler trafikte çeşitli sorunları yaşayan, gözlemleyen ve değerlendiren bireyler olarak görülür. Onların bakış açılarını öğrenmek trafik kazalarını açıklamak ve anlamak açısından gereklidir. Sürücüler yapmış oldukları kazaları pek çok faktöre bağlamaktadırlar. Bunlar karşı tarafın hatası, kendilerinin kazaya sebep vermeleri ve her iki taraflı hatalardır.

Kadın ve erkek sürücüler ile karıştıkları kazadaki kusur durumu arasındaki ilişki incelendiğinde  $p = 0,944 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=0,116, df=2) (Ek-2).

- **Cinsiyete ve Yaşa Göre Karşılan Kazada Kusur Durumu**

Karşılan kazada kusuru durumunu cinsiyet ve yaşa göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

- **Cinsiyete ve Medeni Duruma Göre Karşılan Kazada Kusur Durumu**

Karşılan kazada kusuru durumunu cinsiyet ve medeni durumuna göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

- ✓ **Cinsiyete Göre Trafik Kazasına Karışma Sebepleri**

Katılımcılara trafik kazasına karışma sebepleri sorulmuştur. Cinsiyet ile trafik kazasına karışma sebepleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır (Ki-kare=15,374, df=12,  $p = 0,222 > 0,05$ ). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Trafik kazasına karışan 139 kişiye karıştıkları kazaların sebebi sorulmuştur. Araştırmadan elde edilen verilere göre kadınlar ve erkekler en çok dikkatsizlikten dolayı

kaza yaptıklarını söylemişlerdir. Erkeklerin %13,3'ü aşırı hızdan, %5,6'sı alkollü araç kullanmaktan, %10'u cep telefonu kullanmaktan dolayı kaza yaptıklarını dile getirmişlerdir. Kadınların ise %2,6'sı aşırı hızdan, %5,2'si Cep telefonu kullanmaktan dolayı kaza yaptıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca kadınların hiç biri alkollü araç kullanmaktan kaza yapmamışlardı. Tablo Ek-2'de verilmiştir.

▪ **Cinsiyete ve Yaşa Göre Trafik Kazasına Karışma Sebebi**

Trafik kazasına karışma sebebini cinsiyet ve yaşa göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyete ve Medeni Duruma Göre Trafik Kazasına Karışma Sebebi**

Trafik kazasına karışma sebebini cinsiyet ve medeni durumuna göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Trafik Cezası Alma Durumu**

Kadın ve erkek sürücüler ile trafik cezası alma durumu arasında  $p=0,000<0,05$  olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=26,948,  $df=1$ ). Anket katılımcılarına daha önce trafik cezası alıp almadıkları sorulmuştur. Kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %32,4'ü, erkeklerin ise %65,5'i bu soruya evet cevabını vermişlerdir. Tablo 4.13'e göre katılımcıların %50,8'i trafik cezası aldıklarını belirtmişlerdir.

**Tablo 4.13.** Cinsiyetin trafik cezası alma durumu üzerindeki etkisi

Hiç Trafik Cezası Aldınız mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	36	32,4	91	65,5	127	50,8	0,000
<b>Hayır</b>	75	67,6	48	34,5	123	49,2	

Trafik cezası alanların cinsiyetlere göre dağılımına bakıldığında trafik cezası alanların %28,3'ü kadınlardan, %71,7'si erkeklerden oluşmaktadır. Buna göre ankete katılan erkeklerin kadınlara göre daha fazla trafik cezası aldıkları tespit edilmiştir (Tablo 4.14.).

**Tablo 4.14.** Trafik cezası alma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Hiç Trafik Cezası Aldınız mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	36	28,3	91	71,7	127	100	0,000
<b>Hayır</b>	75	61	48	39	123	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Trafik Cezası Alma Durumu**

Tablo 4.15.'de cinsiyet ve yaşa göre trafik cezası alma durumu arasındaki karşılaştırılmalı analiz görülmektedir. Anket verileri doğrultusunda yaşa göre kadın ve erkek sürücülerin trafik cezası alma durumu arasında  $p=0,007<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=16,069, df=5). Daha önce trafik cezası alan kadınların %77,8'inin 25-35 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir. 35 yaştan sonra trafik cezası alma oranı kadınlarda düşmüş ve hatta 45 yaş sonrası hiçbir kadın trafik cezası almadığını belirtmiştir. Trafik cezası alan erkeklerin %52,7'si 25-35 yaş arasında olduğu belirlenmiştir. Tıpkı kadınlarda olduğu gibi erkeklerde de yaş arttıkça trafik cezası alma oranı düşmektedir. Ancak erkek katılımcıların her yaşta trafik cezası aldıkları Tablo 4.15'de görülmektedir.

Cinsiyet durumuna göre trafik cezası almayanların yaş durumuna göre analizi arasında  $p=0,045<0,05$  (Ki-kare=11,354, df=5) olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Anket katılımcıları arasında trafik cezası almayan kadın ve erkeklerin büyük çoğunluğu 25-35 yaş arasındadır. (Tablo 4.15).

**Tablo 4.15.** Cinsiyet ve yaşın trafik cezası alma durumu üzerindeki etkisi

Hiç Trafik Cezası Aldınız Mı?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet, Trafik Cezası Aldım.	15-18	0	0	1	1,1	1	0,8	0,007
	18-25	5	13,9	4	4,4	9	7,1	
	25-35	28	77,8	48	52,7	76	59,8	
	35-45	3	8,3	21	23,1	24	18,9	
	45-55	0	0	13	14,3	13	10,2	
	55 ve üzeri	0	0	4	4,4	4	3,1	
	<b>Toplam</b>	36	100	91	100	127	100	
Hayır, Trafik Cezası Almadım.	15-18	0	0	2	4,2	2	1,6	0,045
	18-25	28	37,3	8	16,7	36	29,3	
	25-35	36	48	30	62,5	66	53,7	
	35-45	6	8	7	14,6	13	10,6	
	45-55	3	4	1	2,1	4	3,3	
	55 ve üzeri	2	2,7	0	0	2	1,6	
	<b>Toplam</b>	75	100	48	100	123	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik Cezası Alma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre trafik cezası alma durumu karşılaştırıldığına  $p > 0,05$  olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Trafik Cezası Alma Sebepleri**

Trafik cezası almanın pek çok sebebi olabilir. Bunlardan bazıları hız sınırı ihlali, yanlış yere araç park etmek, ehliyetsiz araç kullanmak, alkollü iken araç kullanmak, trafik işaret ve levhalarına uymamak vb. hatalardır.

Anket verilerine göre sürücülerin cinsiyeti ile trafik cezası alma sebepleri arasında  $p = 0,281 > 0,05$  anlamlı bir ilişki yoktur bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=7,451, df=6) (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Trafik Cezası Alma Sebepleri**

Trafik cezası alma sebepleri cinsiyet ve yaşa göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik Kazasına Karışma Sebebi

Trafik cezası alma sebepleri cinsiyet ve medeni durumuna göre karşılaştırdığımızda p değeri 0,05'ten büyük olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

### ✓ Cinsiyete Göre Alkollü Araç Kullanma Durumu

Cinsiyete göre alkollü araç kullanma durumu arasında  $p=0,001 < 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=19,464, df=4). Sürücülere alkollü araç kullanıp kullanmadıkları sorulduğunda ise kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %16,2'si, erkeklerin kendi cinsiyet grubu içerisinde %41'i bu soruya evet cevabını vermişlerdir. Tablo 4.16.'ya göre katılımcıların %30'u daha önce alkollü araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Kadınların %2,7'si 1 kez alkollü araç kullandıklarını, %6,3'ü 2-5 kez kullandığını, %4,5'i 5-10 kez kullandığını %2,7'si ise 10 kez ve daha fazla kullandıklarını dile getirmişlerdir. Erkeklerin %8,6'sı 1 kez kullandığını, %10,8'i 2-5 kez kullandığını, %9,4 5-10 kez kullandığını, %12,2'si ise 10 kez den fazla alkollü araç kullandıklarını söylemişlerdir. Kadınların %83,8'ü, erkeklerin ise %59'u bu soruya hayır cevabını vermişlerdir. Tablodan da anlaşılacağı üzere erkekler kadınlara oranla daha fazla alkollü araç kullanmaktadırlar.

**Tablo 4.16.** Cinsiyetin alkollü araç kullanma durumu üzerindeki etkisi

Kaç Kez Alkollü Araç Kullandınız?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>1 Kez Kullandım</b>	3	2,7	12	8,6	15	6	0,001
<b>2-5 Kez Kullandım</b>	7	6,3	15	10,8	22	8,8	
<b>5-10 Kez Kullandım</b>	5	4,5	13	9,4	18	7,2	
<b>10 Kez ve Daha Fazla Kullandım</b>	3	2,7	17	12,2	20	8	
<b>Hiç Kullanmadım</b>	93	83,6	82	59	175	70	

Alkollü araç kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisine bakacak olursak 1 kez alkollü araç kullananların %20'si kadınlardan %80'i erkeklerden, 2-5 kez alkollü araç kullananların %31,8'i kadınlardan %68,2'si erkeklerden, 5-10 kez alkollü araç kullananların %27,8'si kadınlardan % 72,2'si erkeklerden ve 10 kez üzeri alkollü araç

kullananların %15'i kadınlardan %85'i erkeklerden oluşmaktadır. Dolayısıyla Tablo 4.17.' e göre alkollü araç kullanan erkeklerin sayısı kadınlardan her zaman daha fazladır.

**Tablo 4.17.** Alkollü araç kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Kaç Kez Alkollü Araç Kullandınız?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
1 Kez Kullandım	3	20	12	80	15	100	0,001
2-5 Kez Kullandım	7	31,8	15	68,2	22	100	
5-10 Kez Kullandım	5	27,8	13	72,2	18	100	
10 Kez ve Daha Fazla Kullandım	3	15	17	85	20	100	
Hiç Kullanmadım	93	53,1	82	46,9	175	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Alkollü Araç Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre alkollü araç kullanma durumu arasında  $p>0,05$ 'ten olduğu için anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Hiç kullanmadım cevabı verme durumu ile cinsiyet ve yaş arasında  $p=0,002<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=18,599, d=5).

Alkollü iken araç kullanmayan kadınların %31,2's i 18-25 yaş arasında, %54,8'i 25-35 yaş arasındadır. Erkeklerde bu oran 18-25 yaş arasında %11, 25-35 yaş arasında %56,1'dir. Erkeklerin 18-25 yaş arasında alkollü araç kullanmama oranı kadınlara göre daha düşüktür (Tablo 4.18.).

**Tablo 4.18.** Cinsiyet ve yaşın alkollü araç kullanma durumu üzerindeki etkisi

Hiç Alkollü İken Araç Kullandınız Mı?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hiç Kullanmadım.	15-18	0	0	3	3,7	3	1,7	0,002
	18-25	29	31,2	9	11	38	21,7	
	25-35	51	54,8	46	56,1	97	55,4	
	35-45	9	9,7	15	18,3	24	13,7	
	45-55	2	2,2	8	9,8	10	5,7	
	55 ve üzeri	2	2,2	1	1,2	3	1,7	
	<b>Toplam</b>	93	100	82	100	175	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Alkollü Araç Kullanma Durumu**

Cinsiyet, medeni durum ve alkollü araç kullanma durumu arasında karşılaştırmalı analiz yapılmıştır. Anket verileri doğrultusunda medeni duruma göre kadın ve erkek sürücülerin alkollü araç kullanma durumu arasında  $p>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Ehliyete El Konulma Durumu**

Anket katılımcılarına daha önce ehliyetlerine el konulup konulmadığı sorulmuştur. Cinsiyete göre ehliyete el konulma durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=3,927, df=1,  $p=0,048<0,05$ ). Tablo 4.19.'a göre kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %1,8'inin, erkeklerin kendi cinsiyet grubu içerisinde %7,2'sinin toplamda katılımcıların %4,8'inin ehliyetine daha önce el konulmuştur.

**Tablo 4.19.** Cinsiyetin ehliyete el konulma durumu üzerindeki etkisi

Ehliyetinize El Konuldu Mu?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	2	1,8	10	7,2	12	4,8	0,048
<b>Hayır</b>	109	98,2	129	92,8	238	95,2	

Daha önce ehliyetine el konulma durumuna evet cevabı verenlerin %16,7'sinin kadın %83,3'ünün erkek olduğu tablo 4.20.'den anlaşılmaktadır. Bu oranlar doğrultusunda ankete katılanlar arasında erkeklerin daha çok ehliyetlerine el konulduğu tespit edilmiştir.

**Tablo 4.20.** Ehliyete el konulma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Ehliyetinize El Konuldu Mu?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	2	16,7	10	83,3	12	100	0,048
<b>Hayır</b>	109	45,8	129	54,2	238	100	

▪ **Cinsiyete ve Yaşa Göre Ehliyete El Konulma Durumu**

Ehliyete el konulma durumunu cinsiyet ve yaşa göre incelediğimizde evet cevabı verme durumunda p değerleri 0,05'ten büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunamamış bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Ehliyete daha önce el konulmama durumu ile cinsiyet ve yaş arasında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=27,102, d=5).

Ehliyetlerine hiç el konulmayan kadınların %29,4'ü 18-25 yaş arasında, %57,8'i 25-35 yaş arasındadır. Erkeklerde bu oran 18-25 yaş arasında %8,5, 25-35 yaş arasında %56,6'dır. Erkeklerin 18-25 yaş arasında ehliyetlerine el konulmama oranı kadınlara göre daha düşüktür.

**Tablo 4.21.** Cinsiyet ve yaşın ehliyete el konulmama durumu üzerindeki etkisi

Ehliyetinize Hiç El Konuldu Mu?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	15-18	0	0	3	2,3	3	1,3	0,000
	18-25	32	29,4	11	8,5	43	18,1	
	25-35	63	57,8	73	56,6	136	57,1	
	35-45	9	8,3	27	20,9	36	15,1	
	45-55	3	2,8	12	9,3	15	6,3	
	55 ve üzeri	2	1,8	3	2,3	5	2,1	
	<b>Toplam</b>	109	100	129	100	238	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Ehliyete El Konulma Durumu

Cinsiyet, medeni durum ve ehliyete el konulma durumu arasında karşılaştırmalı analiz yapılmıştır. Anket verileri doğrultusunda medeni duruma göre kadın ve erkek sürücülerin ehliyete el konulma durumu arasında  $p>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamaktadır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ✓ Cinsiyete Göre Ehliyete El Konulma Sebepleri

Daha önce ehliyetine el konulan 12 anket katılımcılarına ehliyete el konulma sebepleri sorulmuştur. Cinsiyete göre ehliyete el konulma sebepleri arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=7,200, df=1,  $p=0,007<0,05$ ). Tablo 4.22.'e göre katılımcılara ehliyetlerine el konulma sebebi sorulduğunda ehliyetine el konulan 2 kadının bu soruya cevabı hız sınırını aşmak, ehliyetine el konulan 10 erkeğin 9'unun cevabı alkollü araç kullanmak ve 1'inin cevabı ise hız sınırını aşmak olmuştur. Ayrıca erkek katılımcıların birinin hız sınırını aştığı için ehliyetine el konulmuştur.

**Tablo 4.22.** Cinsiyetin ehliyete el konulma sebepleri üzerindeki etkisi

Ehliyetinize El Konulma Sebepleri Nelerdir?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Alkollü Araç Kullanmak	0	0	9	90	9	75	0,007
Hız Sınırını Aşmak	2	100	1	10	3	25	

Tablo 4.23.'e göre ise hız sınırını aştığı için ehliyetine el konulan katılımcıların %66,7'sinin kadın, %33,3'ünün erkek olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 4.23.** Ehliyete el konulma sebeplerinin cinsiyet üzerindeki etkisi

Ehliyetinize El Konulma Sebepleri Nelerdir?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Alkollü Araç Kullanmak	0	0	9	100	9	100	0,007
Hız Sınırını Aşmak	2	66,7	1	33,3	3	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Yaşa Göre Ehliyete El Konulma Sebepleri

Cinsiyet ve yaşa göre ehliyete el konulma sebepleri karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Ehliyete El Konulma Sebepleri

Cinsiyet ve medeni duruma göre ehliyete el konulma sebepleri karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ✓ Cinsiyete Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Durumu

Cinsiyet ile ehliyete ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=27,765, df=1,  $p=0,000 < 0,05$ ).

Sürücülere daha önce ehliyetlerine ceza puanı alıp almadıkları sorulmuştur. Araştırmadan elde edilen verilere göre katılımcıların %25,2'si ehliyetlerine ceza puanı aldıklarını söylemişlerdir. Bu soruya evet cevabı veren kadınların kendi cinsiyet grubu içerisindeki oranı %9, erkeklerin kendi cinsiyet grubu içerisindeki oranı ise %38,1'dir (Tablo 4.24.).

**Tablo 4.24.** Cinsiyetin ehliyete ceza puanı alma durumu üzerindeki etkisi

Ehliyetinize Ceza Puanı Aldınız mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	10	9	53	38,1	63	25,2	0,000
Hayır	101	91	86	61,9	187	74,8	

Tablo 4.25.'e göre ehliyete ceza puanı alanların cinsiyete göre dağılımına baktığımızda katılımcıların %15,9'unun kadın, %84,1'inin erkek olduğu belirlenmiştir.

Bu sonuçlar doğrultusunda erkeklerin kadınlara göre daha çok ehliyetlerine ceza puanı aldıklarına ulaşılmaktadır.

**Tablo 4.25.** Ehliyete ceza puanı alma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Ehliyetinize Ceza Puanı Aldınız mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	10	15,9	53	84,1	63	100	0,000
<b>Hayır</b>	101	54	86	46	187	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Durumu**

Tablo 4.26.'da cinsiyet ve yaşa göre ehliyete ceza puanı arasındaki karşılaştırılmalı analiz görülmektedir. Anket verileri doğrultusunda yaşa göre kadın ve erkek sürücülerin ehliyete ceza puanı alma durumu arasında  $p=0,002<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=19,256, df=5). Buna göre ehliyete ceza puanı alan kadınların %50'si 18-25 yaş arasında, %30'u 25-35 yaş arasındaki kadınlardan oluşmaktadır. Ehliyete ceza puanı alan 25-35 yaş arası erkeklerin oranı ise %49,1'dir. Aynı zamanda 35-45 yaş arası ehliyete ceza puanı alan erkeklerin oranı %22,6'dır.

Cinsiyet durumuna göre ehliyete ceza puanı almayanların yaş durumuna göre analizinde  $p=0,011<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare= 14,802, df=5). Ehliyetine ceza puanı almayan kadın ve erkeklerin büyük çoğunluğunu 25-35 yaş arası sürücüler oluşturmaktadır (Tablo 4.26.).

**Tablo 4.26.** Cinsiyet ve yaşın ehliyete ceza puanı alma durumu üzerindeki etkisi

Ehliyete Hiç Ceza Puanı Aldınız Mı?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet, Ceza Puanı Aldım	15-18	0	0	1	1,9	1	1,6	0,002
	18-25	5	50	2	3,8	7	11,1	
	25-35	3	30	26	49,1	29	46	
	35-45	1	10	12	22,6	13	20,6	
	45-55	0	0	8	15,1	8	12,7	
	55 ve üzeri	1	10	4	7,5	5	7,9	
	<b>Toplam</b>	10	100	53	100	63	100	
Hayır, Ceza Puanı Almadım	15-18	0	0	2	2,3	2	1,1	0,011
	18-25	28	27,7	10	11,6	38	20,3	
	25-35	61	60,4	52	60,5	113	60,4	
	35-45	8	7,9	16	18,6	24	12,8	
	45-55	3	3	6	7	9	4,8	
	55 ve üzeri	1	1	0	0	1	0,5	
	<b>Toplam</b>	101	100	86	100	187	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre ehliyete ceza puanı alma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Sebebi**

Cinsiyet ile ehliyete ceza puanı alma sebepleri arasında  $p=0,498 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki yoktur (Ki-kare=2,374, df=3). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Kadınların %62,5'i Hız sınırını aşmaktan ehliyetlerine ceza puanı alırlarken, erkeklerde bu oran %48,1'dir. Ayrıca erkeklerin %23,1'i alkollü araç kullanmaktan %21,2'si ise trafik kazasına karışmaktan ehliyetlerine ceza puanı almışlardır (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Sebebi**

Cinsiyet ve yaşa göre ehliyete ceza puanı alma sebepleri arasında yalnızca hız sınırını aşma faktörü arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Ki-kare= 17,640, df=5  $p=0,003 < 0,05$ ).

Cinsiyet ve yaşın ehliyete ceza puanı alma sebepleri karşılaştırıldığında hız sınırını aşmaktan dolayı ehliyetlerine ceza puanı alan kadın sürücülerin %80'inin 18-25,

%20'sinin ise 25-35 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir. Kadınların yaşı arttıkça hız sınırından dolayı ehliyetlerine ceza puanı alma durumu azalmıştır. Erkeklerin hız sınırından dolayı ehliyetlerine ceza puanı alanların %4'ünün 15-25 yaş, %44'ünün 25-35 yaş, %20'sinin 35-45 yaş, %24'ünün 45-55 yaş ve %4'ünün 55 yaş ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. (Tablo 4.27.).

**Tablo 4.27.** Cinsiyet ve yaşın ehliyete ceza puanı alma sebebi üzerindeki etkisi

Ehliyete Hiç Ceza Puanı Alma Sebebi		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hız Sınırını Aşmak	15-18	0	0	1	4	1	3,3	0,003
	18-25	4	80	1	4	5	16,7	
	25-35	1	20	11	44	12	40	
	35-45	0	0	5	20	5	16,7	
	45-55	0	0	6	24	6	20	
	55 ve üzeri	0	0	1	4	1	3,3	
	Toplam	5	100	25	100	30	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Ehliyete Ceza Puanı Alma Sebebi**

Cinsiyet ve medeni duruma göre ehliyete ceza puanı alma sebebi karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanma Durumu**

Cinsiyet ile hızlı araç kullanma durumu arasında  $p=0,283 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki yoktur (Ki-kare=2,522, df=2). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Ki-kare= 10,163, df=4  $p=0,038 < 0,05$ ).

Tablo 4.28.'e göre cinsiyet ve yaşın yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu karşılaştırıldığında hızlı araç kullandıklarını ifade eden kadın ve erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğunu 25-35 yaş arası sürücüler oluşturmaktadır. Yol ve hava şartları uygun olsa bile 45 yaş ve üstü hiçbir kadın sürücü hızlı araç kullanmadıklarını dile getirmiştir.

**Tablo 4.28.** Cinsiyet ve yaşın yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu üzerindeki etkisi

Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanmaktan Hoşlanma Durumu		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	18-25	7	25	4	9,8	11	15,9	0,038
	25-35	19	67,9	21	51,2	40	58	
	35-45	2	7,1	10	24,4	12	17,4	
	45-55	0	0	5	12,2	5	7,2	
	55 ve üzeri	0	0	1	2,4	1	1,4	
	<b>Toplam</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>100</b>	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Ki-kare= 8,792, df=2 p=0,012<0,05).

Tablo 4.29.'a göre cinsiyet ve medeni durumun yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu karşılaştırıldığında hızlı araç kullandıklarını ifade eden kadın sürücülerin %25'inin evli, %67,9'unun bekar ve %7,1'inin dul olduğu tespit edilmiştir. Bekar kadın sürücülerin şartlar uygun olduğunda evli ve dul olan sürücülere göre daha çok hız yaptıkları tespit edilmiştir. Yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanan erkek sürücülerin %61'inin evli, %36,6'sının bekar ve %2,4'ünün dul olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo 4.29.** Cinsiyet ve medeni durumun yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu üzerindeki etkisi

Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanmaktan Hoşlanma Durumu		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	Evli	7	25	25	61	32	46,4	0,012
	Bekar	19	67,9	15	36,6	34	49,3	
	Dul	2	7,1	1	2,4	3	4,3	
	<b>Toplam</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>100</b>	

✓ **Cinsiyete Göre Şehir İçi Hız Limitlerine Uyuma Durumu**

Cinsiyet ile şehir içi hız limitlerine uyma durumu arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Ki-kare=2,667, df=2, p=0,264>0,05). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Anket katılımcılarına şehir içi hız limitlerine uyup uyulmadığı sorulmuş sürücülerin %73,6'sı şehir içinde hız limitlerine uyduklarını dile getirmişlerdir. Şehir içi hız limitine uyan kadınların oranı (%78,4) erkeklerin oranına (%69,8) göre daha fazladır (Ek-2).

#### ▪ Cinsiyet ve Yaşa Göre Şehir İçi Hız Limitlerine Uyma Durumu

Cinsiyet ve yaşa göre şehir içi hız limitine uyma durumu karşılaştırıldığında uyduklarını dile getirme durumu için  $p=0,000<0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=26,388, df=5).

Tablo 4.30.'a göre şehir içinde hız limitlerine uyduklarını dile getirenlerin %32,2'sini 18-25 yaş, %54'ünü 25-35 yaş %9,2'sini 35-45 yaş, %4,6'sını ise 45 yaş ve üzeri kadınlar oluşturmaktadır. Şehir içi hız limitine uyan erkeklerin %3,1'i 15-18 yaş, %8,2'si 18-25 yaş, %52,6'sı 25-35 yaş, %18,6'sı 35-45 yaş ve %17,5'ini ise 45 yaş ve üzeri erkekler oluşturmaktadır.

**Tablo 4.30.** Cinsiyet ve yaş durumunun şehir içi hız limitine uyma durumu üzerindeki etkisi

Şehir İçi Hız Limitlerine Uyuyor Musunuz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	15-18	0	0	3	3,1	3	1,6	0,000
	18-25	28	32,2	8	8,2	36	19,6	
	25-35	47	54	51	52,6	98	53,3	
	35-45	8	9,2	18	18,6	26	14,1	
	45-55	2	2,3	13	13,4	15	8,2	
	55 ve üzeri	2	2,3	4	4,1	6	3,3	
	<b>Toplam</b>	87	100	97	100	184	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Şehir İçi Hız Limitlerine Uyma Durumu

Cinsiyet ve medeni duruma göre şehir içi hız limitlerine uyma durumu karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

#### ✓ Cinsiyete Göre Emniyet Kemerinin Kullanma Durumu

Cinsiyete göre emniyet kemeri kullanma durumu arasında  $p=0,311>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki yoktur. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=2,339, df=2).

Sürücülere emniyet kemeri kullanıp kullanmadıkları sorulduğunda araştırmadan elde edilen verilere göre her seyahatte emniyet kemeri kullanma oranı %84,4, sadece

şehirlerarasında emniyet kemeri kullanma oranı %8 ve ara sıra emniyet kemeri kullanma oranı ise %7,6'dır. Tablo Ek-2'de verilmiştir.

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Emniyet Kemeri Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre her seyahatte emniyet kemeri kullanma durumu arasında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare= 23,351, df=2).

Tablo 4.31.'e göre cinsiyet ve yaş durumuna göre emniyet kemeri kullanma sıklığı karşılaştırıldığında her seyahatte kullandıklarını ifade eden kadın sürücülerin %28,6'sinin 18-25 yaş, %60,2'sinin 25-35 yaş, %7,1'inin 35-45 yaş ve %2'sinin 45-55 yaşları arasında olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo 4.31.** Cinsiyet ve yaş durumunun emniyet kemeri kullanma sıklığı üzerindeki etkisi

Ne Sıklıkla Emniyet Kemeri Takıyorsunuz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Her Seyahatte Takıyorum	15-18	0	0	2	1,8	2	0,9	0,000
	18-25	28	28,6	12	10,6	40	19	
	25-35	59	60,2	62	54,9	121	57,3	
	35-45	7	7,1	22	19,5	29	13,7	
	45-55	2	2	13	11,5	15	7,1	
	55 ve üzeri	2	2	2	1,8	4	1,9	
	<b>Toplam</b>	98	100	113	100	211	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Emniyet Kemeri Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre emniyet kemeri kullanma durumu karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Diğer Sürücülerle Tartışmaya Girme Durumu**

Cinsiyet ve araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girme arasında  $p=0,062>0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki yoktur (Ki-kare=5,559, df=2). Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ek-2).

▪ **Cinsiyete ve Yaşa Göre Diğer Sürücülerle Tartışmaya Girme Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girmeme durumu arasında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare= 25,699, df=5).

Tablo 4.32.'ye göre araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girmeyenlerin yarısından fazlası 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerden oluşmaktadır.

**Tablo 4.32.** Cinsiyet ve yaş durumunun diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Diğer Sürücülerle Tartışmaya Girer Misiniz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	15-18	0	0	3	5,4	3	2,6	0,000
	18-25	21	35	2	3,6	23	19,8	
	25-35	31	51,7	31	55,4	62	53,4	
	35-45	5	8,3	10	17,9	15	12,9	
	45-55	1	1,7	8	14,3	9	7,8	
	55 ve üzeri	2	3,3	2	3,6	4	3,4	
	<b>Toplam</b>	<b>60</b>	<b>100</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Diğer Sürücülerle Tartışmaya Girme Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu arasında  $p=0,014 < 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare= 6,003, df=1).

Tablo 4.33.'e göre diğer sürücülerle tartışmaya girenlerin %16,7'sini evli kadınlar, %83,3'ünü bekar kadınlar oluşturmaktadır. Araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girenlerin %64,3'ünü evli erkekler, %35,7'sini ise bekar erkekler oluşturmaktadır. Bu durumda diğer sürücülerle tartışmaya girme oranı bekar kadınlarda ve evli erkeklerde daha fazladır.

**Tablo 4.33.** Cinsiyet ve medeni durumunun diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Diğer Sürücülerle Tartışmaya Girer Misiniz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	Evli	2	16,7	9	64,3	11	42,3	0,014
	Bekar	10	83,3	5	35,7	15	57,7	
	<b>Toplam</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>100</b>	

✓ **Cinsiyete Göre Yoğun Trafikte Özveri İle Araç Kullanma Durumu**

Zaman zaman yoğun trafikte, normal trafikte olduğu kadar özveri ile araç kullanamayabiliyor, ister istemez trafik güvenliğini sarsacak davranışlarda bulunabiliyoruz. Anket katılımcılarına da yoğun trafikte aynı sakin trafikte olduğu gibi özveri ile araç kullanıp kullanmadıkları sorulduğunda  $p=0,117 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=4,285, df=2) (Ek-2).

### ▪ Cinsiyet ve Yaşa Göre Yoğun Trafikte Özveri İle Araç Kullanma Durumu

Cinsiyet ve yaşa göre yoğun trafikte tıpkı sakin trafikte olduğu gibi özveri ile araç kullanma durumu karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

### ▪ Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Ehliyete El Konulma Sebepleri

Cinsiyet ve medeni duruma göre yoğun trafikte tıpkı sakin trafikte olduğu gibi özveri ile araç kullanma durumu karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

### ✓ Cinsiyete Göre Araç Kullanırken Panikleme Durumu

Cinsiyet ile beklenmedik bir anda karşılaşılan nesnelere dolayı panikleme durumu arasında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=21,967, df=2). Araç kullanırken beklenmedik durumlar ile karşılaşabiliriz. Örneğin; karşımıza aniden bir hayvan veya nesne çıkabilir, öndeki araçtan bir cisim düşebilir ya da ani kuvvetli bir yağışa maruz kalabiliriz. Bu gibi durumlarda paniklediğimizde trafik kazalarına sebep olabilir, kendimize ya da çevremizdeki araç kullanıcılarına istemsiz zarar verebiliriz.

Anket katılımcılarına da araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaştıklarında panikleyip paniklemedikleri sorulmuş ve katılımcıların %34 bu soruya evet, %30,8'i bu soruya ara sıra cevabını vermişlerdir. Kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %48,6'sı evet cevabı verirken, %28,8'i ara sıra paniklediklerini belirtmişlerdir. Erkeklerin %22,3'si bu soruya evet cevabı vermiş, %32,4'ü ara sıra paniklediğini söylemişlerdir. Erkekler kadınlara göre beklenmedik durumlarda daha soğukkanlı davrandıklarını dile getirmişlerdir (Tablo 4.34.).

**Tablo 4.34.** Cinsiyetin araç kullanırken beklenmedik durumla karşılaşıldığında panikleme durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Beklenmedik Durumla Karşılaştığınızda Panikler Misiniz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	54	48,6	31	22,3	85	34	0,000
<b>Ara sıra</b>	32	28,8	45	32,4	77	30,8	
<b>Hayır</b>	25	22,5	63	45,3	88	35,2	

Anket katılımcılarına araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaştıklarında panikleme durumuna yönelik soruya paniklediklerini ifade eden katılımcıların %63,5'ini kadınlar %36,5'ini erkekler oluşturmaktadır (Tablo 4.35.).

**Tablo 4.35.** Araç kullanırken beklenmedik durumla karşılaşıldığında panikleme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Beklenmedik Durumla Karşılaştığınızda Panikler Misiniz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evvet	54	63,5	31	36,5	85	100	0,000
Ara sıra	32	41,6	45	58,4	77	100	
Hayır	25	28,4	63	71,6	88	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Araç Kullanırken Beklenmedik Bir Durumla Karşılaşıldığında Panikleme Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında panikleme durumu arasında  $p=0,019 < 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare= 13,503, df=5).

Tablo 4.36'da da görüldüğü üzere 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerin beklenmedik bir durumda sürücülerin panikleme oranları diğer yaş gruplarına göre daha yüksektir.

**Tablo 4.36.** Cinsiyet ve yaş durumunun araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında panikleme durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Beklenmedik Durumla Karşılaştığınızda Panikler Misiniz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	15-18	0	0	1	1,6	1	1,1	0,019
	18-25	9	36	5	7,9	14	15,9	
	25-35	14	56	37	58,7	51	58	
	35-45	1	4	12	19	13	14,8	
	45-55	1	4	6	9,5	7	8	
	55 ve üzeri	0	0	2	3,2	2	2,3	
	Toplam	25	100	63	100	88	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Araç Kullanırken Beklenmedik Bir Durumla Karşılaşıldığında Panikleme Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında sürücülerin panikleme durumu karşılaştırıldığında p değeri>0,05 olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Araç Kullanırken Sigara Kullanma Durumu**

Cinsiyet ile araç kullanırken sigara kullanma durumu arasında  $p=0,014<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=8,513, df=2). Araç kullanırken sigara kullanmak dikkat dağınıklığına sebep olmaktadır. Bu durumda trafik güvenliği olumsuz etkilenecektir.

Araç kullanırken katılımcılara sigara kullanıp kullanmadıkları sorulmuştur. Alınan cevaplar Tablo 4.37.'de belirtilmiştir. Buna göre katılımcıların %74,8'i araç kullanırken sigara kullandıklarını belirtmişlerdir. Kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde sigara kullananlarının oranı %14,4 iken, erkeklerde bu oran %10,8'dir.

**Tablo 4.37.** Cinsiyetin araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Sigara Kullanıyor Musunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	16	14,4	12	10,8	83	74,8	0,014
<b>Ara sıra</b>	41	29,5	16	11,5	82	59	
<b>Hayır</b>	57	22,8	28	11,2	165	66	

Araç kullanırken sigara kullanma durumunun cinsiyete göre oranlarına bakıldığında evet cevabı verenlerin %28,1'inin kadın, %71,9'unun erkekler olduğu tespit edilmiştir (Tablo 4.38.).

**Tablo 4.38.** Araç kullanırken sigara kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Sigara Kullanıyor Musunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	16	28,1	12	71,9	83	100	0,014
<b>Ara sıra</b>	41	42,9	16	57,1	82	100	
<b>Hayır</b>	57	50,3	28	49,7	165	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Araç Kullanırken Sigara Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre araç kullanırken sigara kullanmama durumu karşılaştırıldığında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=7,751,  $df=5$ ).

Tablo 4.39'da görüldüğü üzere 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerin sigara kullanmama oranları diğer yaş gruplarına göre daha yüksektir.

**Tablo 4.39.** Cinsiyet ve yaş durumunun araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Sigara Kullanıyor Musunuz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	15-18	0	0	1	1,2	1	0,6	0,000
	18-25	26	31,3	7	8,5	33	20	
	25-35	48	57,8	44	53,7	92	55,8	
	35-45	5	6	18	22	23	13,9	
	45-55	2	2,4	10	12,2	12	7,3	
	55 ve üzeri	2	2,4	2	2,4	4	2,4	
	<b>Toplam</b>	83	100	82	100	165	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Araç Kullanırken Sigara Kullanmama Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre araç kullanırken sigara kullanmama durumu karşılaştırıldığında  $p=0,009<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=9,400,  $df=2$ ).

Tablo 4.40.'a göre araç kullanırken bekar kadınların %56,6'sı, evli erkeklerin %32,9'u araç kullanırken sigara kullanmadıklarını dile getirmişlerdir. Bekar kadınların evli kadınlara göre, evli erkeklerin bekar erkeklere göre araç kullanırken daha az sigara kullandıkları tespit edilmiştir.

**Tablo 4.40.** Cinsiyet ve medeni durumunun araç kullanırken sigara kullanma durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Sigara Kullanıyor Musunuz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	Evli	33	39,8	51	62,2	84	50,9	0,009
	Bekar	47	56,6	27	32,9	74	44,8	
	Dul	3	3,6	4	4,9	7	4,2	
	<b>Toplam</b>	12	100	14	100	26	100	

### ✓ Cinsiyete Göre Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma Durumu

Cinsiyete göre araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır (Ki-kare=14,235 df=2, p=0,01<0,05).

Araç kullanırken cep telefonu kullanmak dikkat dağınıklığı oluşturarak olumsuz durumlara yol açmaktadır. Araç kullanırken katılımcılara cep telefonu kullanıp kullanmadıkları sorulduğunda katılımcıların %37,8'i bu cevaba evet, %23'ü ise ara sıra kullandıklarını belirtmişlerdir.

Kadınların bu soruya evet cevabı verenlerin oranı kendi cinsiyet grubu içerisindeki oranları %7,2, ara sıra cevabı verenlerin oranı %55'tir. Erkekler de evet diyenlerin kendi cinsiyet grubu içerisindeki oranı %23, ara sıra diyenlerin oranı %54'tür. Tablo 4.41.'e göre erkeklerin kadınlara oranla araç kullanırken daha çok cep telefonu ile ilgilendikleri tespit edilmiştir.

**Tablo 4.41.** Cinsiyetin araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanıyor Musunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	8	7,2	32	23	40	37,8	0,01
<b>Ara sıra</b>	61	55	75	54	139	23	
<b>Hayır</b>	42	37,8	32	54,4	74	29,6	

Araç kullanırken cep telefonu kullanma durumunun cinsiyete göre dağılımına bakıldığında evet cevabı verenlerin %20'sinin kadın, %80'inin erkek olduğu, ara sıra cevabı verenlerin %44,9'unun kadın, %55,1'inin erkek olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla Tablo 4.42.'den anlaşılacağı üzere erkekler araç kullanırken daha fazla cep telefonu ile ilgilenmekte olup trafik güvenliğini kadınlara oranla daha fazla tehlikeye sokmaktadırlar.

**Tablo 4.42.** Araç kullanırken cep telefonu kullanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanıyor Musunuz?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	8	20	32	80	40	100	0,01
<b>Ara sıra</b>	61	44,9	75	55,1	139	100	
<b>Hayır</b>	42	56,8	32	43,2	74	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Araç Kullanırken Dikkat Dağılma Durumu**

Cinsiyet ile araç kullanırken dikkat dağılma kullanma durumu arasında  $p=0,341 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki yoktur (Ki-kare=2,152, df=2).

Araç Kullanırken sürücülere dikkatlerinin dağıldığı zamanlar oluyor mu diye sorulduğunda katılımcıların %16,4'ü evet cevabı verirken, %55,2'si ara sıra cevabı vermişlerdir. Erkekler kadınlara oranla araç kullanırken daha az dikkatlerinin dağıldıklarını belirtmişlerdir (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Araç Kullanırken Dikkat Dağılma Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre araç kullanırken dikkat dağılma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Araç Kullanırken Dikkat Dağılma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre araç kullanırken dikkat dağılma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Gece Araç Kullanırken Heyecanlanma Durumu**

Cinsiyet ile gece araç kullanırken heyecanlanma kullanma durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=17,263, df=2,  $p=0,000 < 0,05$ ). Geceleri araba kullanmak, gece karanlığında görüş alanı azaldığı için gündüze oranla daha fazla dikkat gerektirmektedir. Sürücülere gece araç kullanmanın kendilerini heyecandırıp heyecandırılmadığı sorulmuştur. Katılımcıların %55,6'sı bu soruya hayır cevabı vermişlerdir. Kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %23,4'ü evet cevabı verirken, %35,1'i ara sıra heyecanlandıklarını söylemişlerdir.

Erkeklerin kendi cinsiyet grubu içerisinde %10,1'i heyecanlandıklarını belirtmiş, %23'ü ara sıra cevabı vermişlerdir (Tablo 4.43.).

**Tablo 4.43.** Cinsiyetin gece araç kullanırken heyecanlanma durumu üzerindeki etkisi

Gece Araç Kullanmak Sizi Heyecandırır Mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	26	23,4	14	10,1	40	16	0,000
<b>Ara sıra</b>	39	35,1	32	23	71	28,4	
<b>Hayır</b>	46	41,4	93	66,9	139	55,6	

Gece araç kullanma durumunun cinsiyete göre dağılımına baktığımızda evet cevabı verenlerin %65'inin kadın %35'inin erkek, ara sıra cevabı verenlerin %54,9'unun kadın %45,1'inin erkek olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla kadınların gece araç kullanırken erkeklere göre daha çok heyecanlandıkları belirlenmiştir. Erkeklerin Tablo 4.44'e göre gece araç kullanırken kadınlara göre daha rahat oldukları tespit edilmiştir.

**Tablo 4.44.** Gece araç kullanırken heyecanlanma durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Gece Araç Kullanmak Sizi Heyecandırır Mı?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Evet</b>	26	65	14	35	40	100	0,000
<b>Ara sıra</b>	39	54,9	32	45,1	71	100	
<b>Hayır</b>	46	33,1	93	66,9	139	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Yaşa Göre Araç Gece Araç Kullanırken Heyecanlanma Durumu

Cinsiyet ve yaşa göre gece araç kullanırken heyecanlanma durumu karşılaştırıldığında  $p=0,05=0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

Cinsiyet ve yaşa göre gece araç kullanırken heyecanlanmama durumu karşılaştırıldığında  $p=0,000<0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=34,470, df=5).

Tablo 4.45.'e göre gece araç kullanırken heyecanlanmayan kadın ve erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğunun 25-35 yaş arasında olduğu belirlenmiştir.

**Tablo 4.45.** Cinsiyet ve yaş durumunun gece araç kullanırken heyecanlanma durumu üzerindeki etkisi

Gece Araç Kullanırken Heyecanlanıyor Musunuz?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Hayır	15-18	0	0	2	2,2	2	1,4	0,000
	18-25	18	39,4	4	4,3	22	15,8	
	25-35	26	56,5	59	63,4	85	61,2	
	35-45	1	2,2	19	20,4	20	14,4	
	45-55	1	2,2	7	7,5	8	5,8	
	55 ve üzeri	0	0	2	2,2	2	1,4	
	<b>Toplam</b>	46	100	93	100	139	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Gece Araç Kullanırken Heyecanlanma Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre araç kullanırken dikkat dağılma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Trafik Kurallarına Önem Derecesi**

Cinsiyete göre Anket katılımcılarına trafik güvenliğine yönelik bir takım sorular sorulmuş ve onların trafik güvenliğine önem dereceleri ölçülmüştür (Tablo 4.46.).

**Tablo 4.46.** Cinsiyete göre trafik kurallarına önem derecesi

	Cinsiyet	Çok Önemli	Önemli	Önemsiz	P
Hız Sınırına Uymak	Kadın	%89,2	%9,9	%0,9	0,469
	Erkek	%84,2	%13,7	%2,2	
	<b>Toplam</b>	%86,4	%12	%1,6	
Emniyet Kemerini Takmak	Kadın	%93,7	%5,4	%0,9	0,203
	Erkek	%87,1	%10,1	%2,9	
	<b>Toplam</b>	%90	%8	%2	
Alkollü Araç Kullanmamak	Kadın	%96,4	%3,6	%0	0,055
	Erkek	%88,5	%9,4	%2,2	
	<b>Toplam</b>	%92	%6,8	%1,2	
Araç Kullanırken Telefonla Oynamamak	Kadın	%87,4	%12,6	%0	0,194
	Erkek	%85,6	%11,5	%2,9	

	<b>Toplam</b>	%86,4	%12	%1,6	
<b>Trafik Levha ve İşaretlerine Uymak</b>	<b>Kadın</b>	%84,7	%15,3	%0	0,426
	<b>Erkek</b>	%82	%16,5	%1,4	
	<b>Toplam</b>	%83,2	%16	%0,8	
<b>Araç Takip Mesafesini Korumak</b>	<b>Kadın</b>	%71,2	%25,2	%3,6	0,955
	<b>Erkek</b>	%71,2	%24,5	%4,3	
	<b>Toplam</b>	%71,2	%24,8	%4	
<b>Şerit İhlali Yapmamak</b>	<b>Kadın</b>	%88,3	%10,8	%0,9	0,03
	<b>Erkek</b>	%75,5	%22,3	%2,2	
	<b>Toplam</b>	%81,2	%17,2	%1,6	
<b>Yaya Geçidinde Yayalara ve Bisikletlilere Öncelik Vermek</b>	<b>Kadın</b>	%73,9	%23,4	%2,7	0,948
	<b>Erkek</b>	%73,4	%24,5	%2,2	
	<b>Toplam</b>	%73,6	%24	%2,4	

Cinsiyet ile alkollü araç kullanmamaya önem vermek arasında anlamlı bir ilişki vardır. (Ki-kare=5,815, df=2, p=0,055<0,05) Katılımcıların %92'si alkollü araç kullanmamamanın trafik güvenliği açısından çok önemli olduklarını dile getirmişlerdir. Bu faktörü kadınların %96,4'ü çok önemli, %3,6'sı biraz önemli bulurken önemsiz bulan kadın yoktur. Erkeklerin %88,5'i çok önemli, %9,4'ü biraz önemli %2,2'si önemsiz bulmuştur (Tablo 4.46.).

Cinsiyet ile şerit ihlali yapmamaya önem vermek arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=6,583, df=2, p=0,03<0,05). Katılımcıların %81,2'si şerit ihlali yapmamayı çok önemli bulmuşlardır. Kadınların %88,3'ü çok önemli, %10,8'i biraz önemli ve %0,9'u şerit ihlali yapmayı önemsiz bulmuşlardır. Erkeklerde bu oran şöyledir. %75,5'i çok önemli, %22,3'ü biraz önemli ve %2,2'si önemsiz bulmuşlardır (Tablo 4.46.).

Cinsiyet ile hız sınırına uymaya, emniyet kemeri takmaya, telefonla ilgilenmemeye, trafik levha ve işaretlerine uymaya, araç takip mesafesini korumaya, yaya geçidinde yayalara ve bisikletlilere öncelik vermeye önem vermek arasında p>0,05 olduğundan anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

### ✓ Cinsiyet İle Trafik Güvenliğine Yönelik Tutumları

Trafikte hız sınırına uymamak, alkollü araç kullanmak, takip mesafesini korumamak, emniyet kemeri takmamak, trafik levha ve işaretlerine uymamak, şerit ihlali yapmak, araç kullanırken telefonla ilgilenmek trafik güvenliğini olumsuz etkileyen unsurlardır. Katılımcıların bu tutumları ne kadar dikkate aldığını öğrenebilmek adına trafikteki davranışlarını açıklayacak sorular sorulmuştur. Bu riskli davranışlara ilişkin tutum soruları cinsiyet bazında incelenmiş olup Tablo 4.47.'de verilmektedir.

**Tablo 4.47.** Anket katılımcılarının trafik güvenliğini etkileyen unsurlara karşı tutumları

	Cinsiyet	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
<b>Aracım İyiyse Yüksek Hızlı Kullanabilirim.</b>	<b>Kadın</b>	%45,9	%24,3	%11,7	%12,6	%5,4
	<b>Erkek</b>	%38,1	%33,1	%10,1	%17,3	%1,4
	<b>Toplam</b>	%41,6	%29,2	%10,8	%15,2	%3,2
<b>Gideceğim Yere Yarım Saat Erken Gitmek Benim İçin Önemlidir.</b>	<b>Kadın</b>	%52,3	%29,2	%11,7	%6,3	0
	<b>Erkek</b>	%41,7	%33,8	%18	%6,5	0
	<b>Toplam</b>	%46,4	%32	%15,2	%6,4	0
<b>Yolda Sollanmaz İşareti Olsa Bile Önümdeki Aracı Beklemeye Tahammül Edemem.</b>	<b>Kadın</b>	%55,9	%31,5	%5,4	%7,2	0
	<b>Erkek</b>	%45,3	%30,9	%13,7	%7,9	%2,2
	<b>Toplam</b>	%50	%31,2	%10	%7,6	%1,2
<b>Araç Kullanırken Az Alkol Almak Ciddi Bir Risk Yaratmaz.</b>	<b>Kadın</b>	%69,4	%21,6	%4,5	%3,6	%0,9
	<b>Erkek</b>	%63,3	%22,3	%8,6	%5	%0,7
	<b>Toplam</b>	%66	%22	%6,8	%4,4	%0,8
<b>Kendini Kaybetmediğin Sürece Alkollü Araç Kullanmak Riskli</b>	<b>Kadın</b>	%71,2	%25,2	%1,8	%1,8	0
	<b>Erkek</b>	%63,3	%25,2	%5,8	%5	%0,7

<b>Değildir.</b>	<b>Toplam</b>	<b>%66,8</b>	<b>%25,2</b>	<b>%4</b>	<b>%3,6</b>	<b>%0,4</b>
<b>Emniyet Kemerini Takmak Polislerin Gereksiz Zorlamasıdır.</b>	<b>Kadın</b>	%79,3	%16,2	%4,5	0	0
	<b>Erkek</b>	%71,2	%24,5	%2,9	%0,7	%0,7
	<b>Toplam</b>	%74,8	%20,8	%3,6	%0,4	%0,4
<b>Araç Kullanırken Kısa Süreli Cep Telefonuna Bakılabilir.</b>	<b>Kadın</b>	%41,4	%28,8	%20,7	%9	0
	<b>Erkek</b>	%39,6	%28,8	%20,1	%10,8	%0,7
	<b>Toplam</b>	%40,4	%28,8	%20,4	%10	%0,4
<b>Kameraların Olmadığı Yerde Kırmızı Işıқта Geçerim.</b>	<b>Kadın</b>	%61,3	%25,2	%8,1	%5,4	0
	<b>Erkek</b>	%48,9	%30,2	%12,9	%6,5	%1,4
	<b>Toplam</b>	%54,4	%28	%10,8	%6	%0,8
<b>Şehir İçinde Yavaş araç Kullanırım.</b>	<b>Kadın</b>	%27	%33,3	%22,5	%14,4	%2,7
	<b>Erkek</b>	%26,6	%29,5	%23,7	%15,1	%5
	<b>Toplam</b>	%26,8	%31,2	%23,2	%14,8	%4

Cinsiyete göre katılımcıların trafik güvenliğine karşı tutumları arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamışlardır ( $p>0,05$ ).

#### ✓ **Cinsiyete Göre Hata Yapan Birini Gördüğünde Şu Sürücü Kesin Kadın Deme Durumu**

Cinsiyet ile araç kullanırken hata yapan birini gördüğünde Şu Sürücü Kesin Kadın! Deme durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=24,625, df=4,  $p=0,000<0,05$ ). Araç kullanımı ve trafik, erkeğe ait ve onun biyolojik olarak hâlihazırda iyi performans sergilediği bir alan olarak görülmektedir. Dolayısıyla erkeğe dair tavırlar olumlu, kadına dair tavırlarsa olumsuz olarak kodlanmıştır. Bir kadından daha iyi süren erkek bir sürücü olabileceği gibi, bir erkekten daha iyi süren bir kadın sürücü de olabilmektedir.

Anket katılımcılarına trafikte hata yapan birini gördüklerinde ‘Şu Sürücü Kesin Kadın!’ dediğiniz oluyor mu diye sorduğumuzda katılımcıların %50'sinden fazlası hayır cevabını vermişlerdir. Bu soruya kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %11,7'si evet, %26,1'i ara sıra, %62,2'si hayır cevabını verirken, erkeklerin %25,9'u evet, %32,4'ü ara sıra, %41,7'si hayır cevabını vermişlerdir (Tablo 4.48.).

**Tablo 4.48.** Cinsiyetin trafikte hata yapan birini gördüklerinde şu sürücü kesin kadın deme durumu üzerindeki etkisi

Trafikte Hata Yapan Birini Gördüğünüzde Şu Sürücü Kesin Kadın! Dediğiniz Oluyor Mu?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	13	11,7	36	25,9	49	19,6	0,000
Ara Sıra	29	26,1	45	32,4	74	29,6	
Hayır	69	62,2	58	41,7	127	50,8	

Trafikte hata yapan birini gördüklerinde şu sürücü kesin kadın deme durumunun cinsiyete göre dağılımına bakıldığında evet cevabı verenlerin %32,1'ini kadınlar, %67,9'unu erkekler oluşturmaktadır. Dolayısıyla trafikte hata yapan biri görüldüğünde kadındır kesin algısı erkeklerde daha fazladır (Tablo 4.49.).

**Tablo 4.49.** Trafikte hata yapan birini gördüklerinde şu sürücü kesin kadın deme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Trafikte Hata Yapan Birini Gördüğünüzde Şu Sürücü Kesin Kadın! Dediğiniz Oluyor Mu?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Evet	13	32,1	36	67,9	49	100	0,000
Ara Sıra	29	37,6	45	62,4	74	100	
Hayır	69	64,6	58	35,4	127	100	

▪ **Cinsiyet ve Yaş Duruma Göre Trafikte Hata Yapan Birini Gördüklerinde Şu Sürücü Kesin Kadın Deme Durumu**

Cinsiyet ve yaşa göre trafikte hata yapıldığında şu sürücü kesin kadın deme durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafikte Hata Yapan Birini Gördüklerinde Şu Sürücü Kesin Kadın Deme Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre trafikte hata yapıldığında şu sürücü kesin kadın deme durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyet ve Trafik Kurallarına Dikkat Etme Durumu**

Cinsiyet ile trafik kurallarına dikkat etme durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır (Ki-kare=7,553, df=1,  $p=0,006 < 0,05$ ). Toplumsal olarak kullandığımız her alanda belli bir düzenin sağlanması için kurallar koyulmuştur. Bu kurallar düzenin sağlanması,

işleyişin tıkanmaması ve sistemin korunması içindir vardır. Özellikle trafik kuralları araçların hızlı gitmelerinden ötürü hayati tehlikenin en fazla olduğu yerlerde uyulması gereken başlıca kurallardır.

Anket katılımcılarına hangi cinsiyet grubunun trafik kurallarına daha çok dikkat ettiği sorulduğunda katılımcıların %70,4'ü kadınların trafik kurallarına daha çok dikkat ettiklerini belirtmişlerdir. Kadınlar trafik kurallarına daha çok dikkat ediyor cevabına kadınların kendi cinsiyet grubu içerisinde %79,3'ü, erkeklerin kendi cinsiyet grubu içerisinde %63,3'ü evet demişlerdir (Tablo 4.50.).

**Tablo 4.50.** Cinsiyetin trafik kurallarına dikkat etme durumu üzerindeki etkisi

Sizce Kadınlar Mı Trafik Kurallarına Daha Çok Dikkat Ediyor Erkekler Mi?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Kadınlar</b>	88	79,3	88	63,3	176	70,4	0,006
<b>Erkekler</b>	23	20,7	51	36,7	74	29,6	

Trafik kurallarına dikkat etme durumunun cinsiyete göre dağılımına baktığımızda kadınların daha çok dikkat ettiklerini ifade eden kadınların ve erkeklerin oranı %50'dir. Erkeklerin daha çok dikkat ettiklerini ifade eden kadınların oranı %31,1, erkeklerin oranı ise %68,4'dür. Erkekler, kadınlara göre trafik kurallarına kendilerinin daha çok dikkat ettiklerini belirtmektedirler (Tablo 4.51.).

**Tablo 4.51.** Trafik kurallarına dikkat etme durumunun cinsiyet üzerindeki etkisi

Sizce Kadınlar Mı Trafik Kurallarına Daha Çok Dikkat Ediyor Erkekler Mi?	Cinsiyet						P
	Kadın		Erkek		Toplam		
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
<b>Kadınlar</b>	88	50	88	50	176	100	0,006
<b>Erkekler</b>	23	31,1	51	68,9	74	100	

#### ▪ Cinsiyet ve Yaş Göre Trafik Kurallarına Dikkat Etme Durumu

Cinsiyet ve yaşa göre trafik kurallarına kadınların dikkat etme durumu karşılaştırıldığında  $p=0,007<0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=15,848, df=5).

Cinsiyet ve yaşa göre trafik kurallarına erkeklerin dikkat etme durumu karşılaştırıldığında  $p=0,004<0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Ki-kare=17,362, df=5).

Tablo 4.52.'e göre kadınların trafik kurallarına daha çok dikkat ettiğini vurgulayan kadın ve erkek sürücülerin büyük bir çoğunluğu 25-35 yaş arasındadır.

Trafik kurallarına erkeklerin daha çok dikkat ettiğini vurgulayan kadın sürücülerin %47,8'i 18-25 yaş aralığında, erkek sürücülerin %51'i 25-35 yaş aralığındadır (Tablo 4.52.).

**Tablo 4.52.** Cinsiyet ve yaş durumunun trafik kurallarına dikkat etme durumu üzerindeki etkisi

Sizce Kadınlar Mı Trafik Kurallarına Daha Çok Dikkat Ediyor Erkekler Mi?		Cinsiyet						P
		Kadın		Erkek		Toplam		
		Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	
Kadınlar	15-18	0	0	2	2,3	2	1,1	0,007
	18-25	22	25	8	9,1	30	17	
	25-35	56	63,6	52	59,1	108	61,4	
	35-45	7	8	17	19,3	24	13,6	
	45-55	2	2,3	6	6,8	8	4,5	
	55 ve üzeri	1,1	0	3	3,4	4	2,8	
	<b>Toplam</b>	88	100	88	100	176	100	
Erkekler	15-18	0	0	1	2	1	1,4	0,004
	18-25	11	47,8	4	7,8	15	20,3	
	25-35	8	34,8	26	51	34	45,9	
	35-45	2	8,7	11	21,6	13	17,6	
	45-55	1	4,3	8	15,7	9	12,2	
	55 ve üzeri	1	4,3	1	2	2	2,7	
	<b>Toplam</b>	23	100	51	100	74	100	

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik Kurallarına Dikkat Etme Durumu**

Cinsiyet ve medeni duruma göre trafik kurallarına kadınların dikkat etme durumu karşılaştırıldığında p değeri  $> 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Sürücülerin Ankara'da Sıklıkla Araç Kullandıkları Bölge Arasındaki İlişki**

Cinsiyet ile Ankara'da sık kullanılan bölgeler arasında  $p=0,670 > 0,05$  olduğundan anlamlı bir ilişki çıkmamış ve değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=2,358, df=4).

Anket kullanıcılarına Ankara'da hangi bölgede sıklıkla araç kullandıkları sorulmuştur. Verilen cevaplar da katılımcıların %38,8'i İstanbul Yolu'nu, %30,8'i Konya

Yolu'nu, %22,8'i Eskişehir Yolu'nu kullanmaktadırlar. Anket katılımcılarının %7,6'sı ise diğer yolları sıklıkla kullandıklarını belirtmişlerdir (Ek-2).

✓ **Cinsiyete Göre Eskişehir Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Katılımcılara Örneklem Alan olan Eskişehir Yolu'nda (Dumlupınar Bulvarı) daha önce kazaya karışıp karışmadıkları sorulmuş ve anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=0,962, df=1, p=0,327>0,05).

Katılımcıların %7,2'sinin bu yolda kazaya karıştıkları ortaya çıkmaktadır. Bu örneklem alanda kazaya karışan erkeklerin oranı (%8,6), kadınlara (%5,4) göre daha çoktur (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Trafik Eskişehir Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve yaş durumuna göre Eskişehir Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik Eskişehir Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve medeni durumuna göre Eskişehir Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre İstanbul Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Katılımcılara Örneklem Alan olan İstanbul Yolu'nda (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) daha önce kazaya karışıp karışmadıkları sorulmuş ve  $p=0,242>0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=1,369, df=1).

Katılımcıların %7,6'sının bu yolda kazaya karıştıkları ortaya çıkmaktadır. Bu örneklem alanda kazaya karışan erkeklerin oranı (%9,4), kadınlara (%5,4) göre daha çoktur (Ek-2).

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Trafik İstanbul Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve yaş durumuna göre İstanbul Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik İstanbul Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve medeni durumuna göre İstanbul Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

✓ **Cinsiyete Göre Konya Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Katılımcılara Örneklem Alan olan Konya Yolu'nda (Mevlana Bulvarı) daha önce kazaya karışıp karışmadıkları sorulmuş ve  $p=0,431 > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır (Ki-kare=0,620, df=1)

Anket verilerine göre katılımcıların %9,2'sinin Konya Yolu'nda kazaya karıştıkları ortaya çıkmaktadır. Bu örneklem alanda kazaya karışan kadınların oranı (%10,8), erkeklere (%7,9) göre daha çoktur (Ek-2).

Anket verilerine göre örneklem alanlar içerisinde trafik kazasına karışma durumuna göre ilk sırada Konya Yolu, daha sonra İstanbul Yolu ve son olarak da Eskişehir Yolu yer almaktadır. Kadınlar en çok Konya Yolu'nda kazaya karışmışlarken, erkeklerin en çok kazaya karıştıkları örneklem alan İstanbul Yolu'dur.

▪ **Cinsiyet ve Yaşa Göre Trafik Konya Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve yaş durumuna göre Konya Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

▪ **Cinsiyet ve Medeni Duruma Göre Trafik Konya Yolu'nda Kazaya Karışma Durumu**

Cinsiyet ve medeni durumuna göre Konya Yolu'nda kazaya karışma durumu karşılaştırıldığında  $p > 0,05$  olduğundan aralarında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Bu yüzden değerlendirmeye alınmamıştır.

## 5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

### 5.1. Sonuçlar

Hem ülkemizde hem de tüm dünyada ölümlere, yaralanmalara ve maddi kayıplara yol açan ve ciddi bir halk sağlığı problemi olan trafik kazalarının en aza indirgenmesine yönelik birçok çalışma yapılmıştır. Ancak yapılan bu çalışmalar yeterli olmamış ve henüz bu sorunlara bir çözüm getirmemiştir. Trafik kazalarına neden olan faktörlerin en başında sürücü faktörü gelmektedir. Ülkemizde sürücülerin cinsiyet durumlarına göre trafik güvenliğine etkisi yeterince incelenmemiştir. Bu sebeple bu çalışmada cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisi incelenmektedir.

Bu araştırma kapsamında kadın ve erkek sürücülerin trafik güvenliğine etkisini saptamaya yönelik sürücülere toplam 46 adet soru içeren anket uygulanmıştır. Araştırma kapsamında ayrıca katılımcılara demografik özellikleri ile ilgili sorular, araç kullanma sıklığı, günlük kaç km araç kullandıkları, hangi sebeplerle trafik cezası aldıkları vb. sorular sorulmuş katılımcıların araç kullanırken ki tutumları değerlendirilmiştir. Örneklem alan olarak Ankara'da trafik yoğunluğunun ve trafik kazalarının en fazla olduğu 3 ana arter olan İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı), Konya Yolu (Mevlana Bulvarı) ve Eskişehir Yolu (Dumlupınar bulvarı) belirlenmiştir. Bu çalışmada sorulan sorular özgün olup anketin sonucunda kadın ve erkek sürücülerin trafik kurallarını bilme ve uygulama ile ilgili durumları değerlendirilmiş, trafik güvenliği ile ilgili tutumları ortaya konulmuş, sonuçları hem birbiriyle hem de demografik özelliklerine göre incelenmiştir. Bu araştırma kapsamında elde edilen sonuçlar aşağıda verilmektedir.

- Araştırma kapsamında 250 sürücü ile anket yapılmış olup katılımcıların %44,4'ü kadın, %56,6'sı erkektir.

- Ankete katılanların yarısından fazlası 25-35 yaş arasındadır. 55 yaş ve üzeri yaşlı sürücülerin sayısı oldukça azdır. Katılımcıların yaklaşık %90'ını, 18-25 yaş, 25-35 yaş ve 35-45 yaş arası sürücüler oluş turmaktadır. Dolayısıyla katılımcılar arasındaki sürücü profili genç kitleden oluşmaktadır.

- Katılımcıların %58,8'i üniversite mezunu, %14'ü ön lisans mezunu olup incelenenlerin eğitim seviyesi oldukça yüksektir.

- Ankete katılanların mesleki durumları incelendiğinde katılımcıların yarısının serbest meslek grubu (avukat, diş hekimi, doktor, mühendis vs.) ve memurlardan oluştuğu görülmektedir. Katılımcıların %4,8'i öğrenci, %4'ü esnaf, %3,2'si emekli olmakla birlikte farklı meslek gruplarından katılım da mevcuttur.

- Katılımcıların %47,6'sının medeni durumu bekarıdır.

Çalışmada ortaya konulan hipotezin anket çalışmasından elde edilen bulgular ve alanda yapılan gözlemler doğrultusunda doğruluğu test edilmiş ve aşağıda belirtilmiştir.

**Hipotez:** *“Trafik güvenliği konusunda cinsiyet faktörü önemli bir unsurdur. Erkek sürücülerin trafik kusurlarına katılma oranı kadın sürücülere göre daha yüksektir. Erkek sürücüler kadın sürücülere oranla trafikte kural ihlalini daha çok yaptıkları için trafik güvenliğini olumsuz etkilemektedirler.”*

- Kavramsal şemada ele alınanlar doğrultusunda kadın ve erkek sürücülerin trafikteki tutum ve davranışlarını, sürücülük deneyimlerini belirlemeye yönelik anket verilerinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Anket katılımcılarının %58,8'inin ilk kez araç kullanma yaşı 18-25'dir. 14-18 yaşında araç kullanmaya başlayan erkeklerin oranı %43,2'dir. Kadınlar da bu oran %20'dir. Kadınların %55,8 gibi büyük bir çoğunluğu ilk kez araç kullanmaya 18-25 yaşları arasında başlamışlardır. Dolayısıyla erkeklerin kadınlara oranla daha erken yaşta araç kullanmaya başladıkları belirlenmiştir.

Anket katılımcılarına kaç yıldır aktif olarak araç kullandıkları sorulmuştur. Katılımcıların %32,4'ü 2-5 yıldır aktif araç kullandıklarını söylemişlerdir. Kadınların %39,6'sı 1-2 yıldır aktif araç kullanırken, %37,8'i 2-5 yıldır aktif araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu oranlar kadın katılımcıların büyük çoğunluğunun en fazla 1-5 yıldır aktif araç kullandıklarını göstermektedir. Ayrıca 20-30 yıl ve 30 yıl üzeri aktif araç kullanan kadın katılımcı yoktur.

Anket katılımcılarına günlük kaç km araç kullandıkları sorulmuştur. 0-30 km arasında araç kullananların %58,6'sı kadınlardan oluşurken, %41,4'ünü erkekler oluşturmaktadır. Günlük kat edilen kilometre değeri arttıkça kadın katılımcıların oranları erkeklere göre azalmaktadır. Dolayısıyla erkekler kadınlara göre günde daha fazla araç kullanmaktadırlar.

Araç kullanırken sigara ve cep telefonu kullanmak dikkat dağınıklığı oluşturmaktadır ve bu durum trafikte hata yapma payını artırmaktadır. Katılımcılara araç kullanırken sigara kullanıp kullanmadıkları sorulmuş evet cevabı verenlerin %28,1'inin kadın, %71,9'unun erkek olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların araç kullanırken cep telefonu kullanma durumu sorulduğunda ise evet cevabı verenlerin %20'sinin kadın, %80'inin erkek olduğu belirlenmiştir. Erkek sürücülerin dikkat dağınıklığına sebep olan cep telefonu ve sigara kullanma oranları kadınlara göre daha fazladır. Bu durum

kavramsal çerçevede ele alınan bilgiler doğrultusunda erkek sürücülerin öz güveni yüksek araç kullandıklarından kaynaklanmaktadır.

Sosyal yaşamda cinsiyete ilişkin pek çok basmakalıp olduğu gibi karayolu için de kadın sürücülerin iyi sürücü olmadığı, bu konuda yeterli beceriye sahip olmadıkları şeklinde bir klişe vardır. Pek çok sürücü kadın ya da erkek önündeki aracı sürenin kadın ya da erkek olduğunu sürüşünden anladığını ve “İşte bu kadın sürücü” diyebildiğini ifade etmektedir. Anket katılımcılarına trafikte hata yapan birini gördüklerinde Şu Sürücü Kesin Kadın dedikleri oluyor mu diye sorulduğunda evet cevabı verenlerin %32,1'inin kadın %67,9'unun erkek olduğu tespit edilmiştir. Kavramsal çerçevenin, alanda yapılan gözlemlerin ve anket verilerinin doğrultusunda toplumda, trafikte hata yapan birini gördüklerinde ‘Kesin Kadındır’ algısı vardır.

- Kavramsal çerçevede ele alınanlar doğrultusunda kadın ve erkek sürücülerin trafik güvenliğini nasıl etkilediklerini belirlemeye yönelik anket verilerinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Trafik güvenliği hususunda kadın ve erkek sürücülerin kazaya karışma durumlarına bakılmıştır. Anket katılımcılarından kadın sürücülerin kazaya karışanların oranı %39,6 iken erkeklerde bu oran %68,3'dür. Kazaya karışan erkekler kadınların neredeyse 2 katıdır. Erkek sürücülerin kadınlara oranla daha fazla hareket halinde olmaları ve günde daha fazla araç kullanmaları kaza riskini oluşturmaktadır. Ancak bu trafik güvenliğini olumsuz etkilemesi için tek başına yeterli bir neden değildir. Aynı zamanda kadın ve erkeklerin trafik kazasına karışma durumları yaşa göre incelenmiştir. Trafik kazasına karışanların birçoğunun 25-35 yaş arası kadın ve erkeklerden oluştuğu tespit edilmiştir.

Trafik güvenliğini hangi cinsiyet grubunun daha olumsuz etkilediğini ölçmemize yarayan diğer bir parametre trafik cezası alma durumudur. Trafik cezası alma sebepleri arasında hız sınırı ihlali, alkollü araç kullanmak, yanlış yere araç park etmek, trafik levha ve işaretlerine uymamak gibi unsurlar bulunmaktadır. Dolayısıyla trafik cezası alan kişilerin bu kurallara uymadığı ve trafik güvenliğini olumsuz etkilediği söylenebilir. Anket verilerinden elde edilen sonuçlara göre katılımcıların %50,8'i daha önce trafik cezası aldıklarını belirtmişlerdir. Kadınlarda trafik cezası alma oranı %28,3, erkeklerde bu oran %71,7'dir. Cinsiyet ve yaşa göre trafik kazasına karışma durumu incelendiğinde 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerin trafik cezası alma durumu diğer yaştaki sürücülere göre daha fazladır.

Trafik güvenliğini olumsuz etkileyen faktörlerden biri de alkollü araç kullanmaktadır. Alkollü araç kullanmak ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarına sebebiyet vermektedir. Anket katılımcılarına alkollü araç kullanıp kullanmadıkları sorulduğunda kadınların %16,4'ü daha önce alkollü araç kullandıklarını dile getirmişlerdir. Kadınların %2,7'si 1 kez, %6,3'ü 2-5 kez, % 4,5'i 5-10 kez ve %2,7'si 10 kez üzeri alkollü araç kullandıklarını belirtmişlerdir. Alkollü araç kullanan erkeklerin oranı ise %41'dir. %8,6'sı 1 kez, %10,8'i 2-5 kez, %9,4'ü 5-10 kez, %12,2'si 10 kez ve üzeri alkollü araç kullanmaktadırlar. Oranlardan da belli olduğu üzere erkekler kadınlara göre daha çok alkollü araç kullanmaktadırlar. Cinsiyet ve yaşa göre de alkollü araç kullanımına bakıldığında erkeklerin genç yaşta kadınlara göre daha fazla alkollü araç kullandıkları tespit edilmiştir.

Araç kullanırken şerit ihlali yapmak trafik güvenliğini olumsuz etkileyen davranışlardan bir diğeridir. Anket katılımcılarına araç kullanırken şerit ihlali yapmamanın önemi sorulduğunda kadınların %88,3'ü çok önemli olduğunu belirtirken erkeklerde bu oran %75,5'dir. Kadınlar şerit ihlali durumuna erkeklerden daha fazla önem vermektedirler.

Trafik güvenliğini olumsuz etkileyen bazı davranışlar sonucu sürücülerin ehliyetine el konulmaktadır. Bu sebepler: hız sınırı ihlali, alkollü araç kullanmak, ölüme sebebiyet veren trafik kazasına karışmak, 100 ceza puanını aşmak vb. Kullanıcılara daha önce ehliyetlerine el konulup konulmadığı sorulmuştur. Ehliyetine el konulanların %16,7'sini kadınlar, %83,3'ünü erkekler oluşturmaktadır. Oranlardan anlaşılacağı üzere erkeklerin kural ihlali sonucu ehliyetlerine kadınlardan daha fazla el konulmaktadır.

Trafik ceza puanı trafik güvenliğini olumsuz etkileyen davranışlar sonucu alınmaktadır. Bu davranışlar alkollü araç kullanmak, hız sınırını aşmak, trafik kazasına karışmak vb. durumlardır. Anket katılımcılarına daha önce trafik ceza puanı alıp almadıkları sorulmuştur. Kadınların %9'u, erkeklerin %38,1'i trafik ceza puanı aldıklarını belirtmişlerdir. Bu durumdan anlaşılacağı üzere erkekler trafik kurallarını kadınlara oranla daha çok ihlal etmekte ve daha çok ceza puanı almaktadırlar. Ehliyetlerine ceza puanı alan sürücülerin büyük çoğunluğu 25-35 yaş arası erkek ve kadın sürücülerden oluşmaktadır.

Hız sınırından dolayı ehliyetlerine ceza puanı alan kadınların büyük çoğunluğu 25-35 yaş arasındadır. 35 yaşından sonra ehliyetlerine ceza puanı alan kadın sürücü yoktur. Ancak erkek sürücüler hemen hemen her yaşta ehliyetlerine ceza puanı almışlardır.

Sürücülerin trafikteki tutum ve davranışları cinsiyet oranlarına göre incelendiğinde 25-35 yaş arası sürücülerin şehir içi hız limitine uyma, her seyahatte emniyet kemeri takma, trafikte diğer sürücülerle tartışmaya girmeme, herhangi bir olumsuzlukta paniklememe, heyecanlanmama ve araç kullanırken sigara tüketmeme durumu diğer yaş aralıklarına göre daha fazladır. Dolayısıyla 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücüler trafikte daha bilinçli hareket etmektedirler.

Sürücülerin trafikteki tutum ve davranışları medeni duruma göre de incelenmiştir. Bekar kadınlar evli kadınlara göre trafikte şartlar uygun olduğunda daha hızlı araç kullandıklarını ifade etmişlerdir. Bu durum erkeklerde tam tersidir. Yani evli erkekler bekar erkeklerle göre daha hızlı araç kullandıklarını belirtmişlerdir.

Diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu medeni durum ve cinsiyete göre incelendiğinde bekar kadınların evli kadınlara göre, evli erkeklerin bekar erkeklerle göre trafikte diğer sürücülerle daha çok tartışmaya girdikleri tespit edilmiştir.

Anket katılımcılarına trafik kurallarına hangi cinsiyet grubunun daha çok dikkate ettiği sorulmuştur. Kadınların %79,3 ü ve erkeklerin %63,3'ü bu soruya kadınlar cevabını vermişlerdir. Dolayısıyla kadın sürücülerin trafik kurallarına erkek sürücülere göre daha çok dikkat ettiği sonucuna varılmaktadır.

Erkek sürücülerin trafikteki hareketliliğinin, tecrübelerinin ve seyahat sıklıklarının kadınlara göre daha fazla olup trafik kurallarına ilişkin bilgi düzeyleri de kadınlara göre göreceli olarak daha yüksektir. Erkek sürücülerin bilgi ve sürüş deneyimi konusunda daha çok bilgi sahibi olmaları onların trafikteki tutum konusunda da aynı şekilde iyi oldukları beklentisini doğurmuştur. Ancak anket sonuçları bu beklentiye karşılamamaktadır.

Kadın sürücüler toplumsal, kültürel ve ekonomik sebeplerle trafiğe daha geç katılmışlardır. Kadınlar trafikte daha az tecrübe sahibi ve bilgi konusunda daha zayıf olmakla birlikte trafikteki tutum ve davranışlarla erkeklere kıyasla daha iyi durumdadırlar. Kadınlar trafikte daha temkinli, hız konusunda daha az risk alan taraf olmuştur. Bunun doğal bir sonucu olarak trafik cezası alma durumlarının, ehliyete el konulma durumlarının ve ehliyete ceza puanı alma durumlarının erkeklere göre daha az olmasıdır.

Hipoteze yönelik kuramsal ve kavramsal çerçevenin, alanda yapılan gözlemler ve anket verileri doğrultusunda trafik güvenliğinde cinsiyet faktörünün önemli bir unsur olduğu anlaşılmaktadır. Aynı zamanda erkek sürücülerin kadın sürücülere göre daha çok trafik kazasına karıştıkları, daha çok trafik cezası aldıkları ve trafik güvenliğini

olumsuz etkileyecek davranışlarda buldukları tespit edilmiştir. Bu nedenle 'Hipotez' doğrulanmıştır.

Trafikte önümüzde her an bir cisim düşebilir, bir hayvan, bir nesne çıkabilir. Bu gibi durumlarda sürücü koltuğunda iken daha sakin davranıp, paniklemeyip trafik güvenliğini olumsuz etkileyecek davranışlar sergilememekte fayda vardır. Kadın ve erkek sürücülere araç kullanırken beklenmedik bir durumla karşılaştıklarında panikleme durumları sorulmuştur. Kadınların %63,5'i, erkeklerin %36,5'i trafikte beklenmedik bir durumla karşılaştıklarında paniklediklerini dile getirmişlerdir. Kavramsal çerçevede işlenen toplumsal cinsiyet kavramları kapsamında erkeklerin kadınlara göre daha soğukkanlı ve korkusuz olmalarından kaynaklanmaktadır. Panikleme durumunda sürücülerin trafik güvenliğini olumsuz etkileyecek davranışlar sergilemesi mümkün olduğundan bu durum karşısında hipotez doğrulanamamıştır.

Gece araç kullanmak, birçok sürücü için korkutucu ve zor gelmektedir. Sürücülere gece araç kullanmanın kendilerini heyecanlandırıp heyecanlandırmadığı sorulmuştur. Heyecanlanma durumunda sürücülerin kazaya sebebiyet verme ihtimalleri daha yüksektir. Heyecanlanıyorum diye cevap veren kadınların oranı %65, erkeklerin oranı ise %35'dir. Erkekler kadınlara oranla gece araç kullanırken daha rahattırlar. Bu da kadınların toplumsal sebeplerle trafiğe erkeklere göre daha geç çıkıp dolayısıyla gece sürüş tecrübelerinin daha az olmasından kaynaklanmaktadır. Heyecanlanma durumunda sürücülerin trafik güvenliğini olumsuz etkileyen davranışlar sergilemesi mümkün olduğundan bu durum karşısında hipotez doğrulanamamıştır.

## **5.2. Öneriler**

Dünya'da ve ülkemizde trafik güvenliğini sağlamak amacıyla yapılacak denetimlerin etkinliğini arttırmak için ilk olarak problemin tespiti yapılmalı ve oluşturulacak denetim politikalarına uygun denetim planlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Trafik güvenliği ve eğitimi konusunda her yaştan bireylerin bilinçlendirilmesi, özellikle ilkokuldan başlayarak tüm okullarda ve sürücü kurslarında trafik güvenliği eğitiminin ulusal programın bir parçası olarak ele alınması ve trafik güvenliği eğitim niteliğinin artırılması gerekmektedir.

Yol kullanıcılarının trafikteki risklere yönelik farkındalıklarını arttırmak ve hedefledikleri risk seviyesini azaltmak, trafik güvenliği kampanyalarının amaçlarından biri olmalıdır.

Alkol, hız ihlali, hatalı sollama, ışık ihlali gibi kuralları ihlal ettiği saptanan sürücülerin birinci defada cezalandırılması ve ‘Sürücü Davranışı Geliştirme Rehabilitasyon ve Yeniden Eğitim’ programlarına dahil edilmesi vb. uygulanabilecek önlemler alınmalı ve bu eğitimlerin seviyesi ve süresi kişilerin medeni durum ve yaşına göre belirlenmelidir.

Araştırma bulgularının değerlendirilmesi sonucunda erkek sürücülerin kadın sürücülere göre daha fazla trafik kazasına karıştıkları anlaşılmaktadır. Bu bağlamda kadın sürücüler trafikte erkek sürücülere göre daha temkinli davranmakta, kurallara daha fazla uymakta ve dolayısıyla daha az trafik kazasına karışmaktadırlar. Dolayısıyla erkek sürücülerin kişilik yapılarının incelenerek kazaya neden olabilecek özellikleri belirlenmeli, trafik açısından olumsuz kişilik yapısına sahip sürücüler için güvenlik programları düzenlenmeli ve bu programların yararlı olmadığı saptandığı takdirde de sürücü belgelerine el konulmalıdır.

Anket sonuçlarına göre trafik kazasına karışanları, trafik cezası alanların birçoğu 25-35 yaş arası kadın ve erkek sürücülerden oluşmaktadır. Aynı zamanda trafikteki tutum ve davranışları konusunda incelendiğinde trafikte daha bilinçli hareket eden kadın ve erkek sürücülerin yaşlarının büyük çoğunluğunun yine 25-35 yaş arası olduğu gözlemlenmiştir. Bu doğrultuda sürücülere ehliyet verilirken yaş unsuru da dikkate alınmalı, genç sürücülere yönelik Ar-Ge çalışmaları yapılarak, kazaları önlemeye yönelik yeni yöntemler geliştirmelidir.

Anket sonuçları doğrultusunda evli kadın ve erkeklerdeki trafik güvenliği tutumu ile bekar kadın ve erkeklerin trafik güvenliğindeki tutumlarının farklı olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla trafik eğitim sürecinde sürücülerin medeni durumu da göz önüne alınmalıdır.

Ankara İl’inin makroform gelişim süreci göz önüne alındığında Eskişehir Yolu, Konya Yolu ve İstanbul Yolu ulaşım alt yapısı kısıtlı kalmakta ve özellikle artan araç sahipliliği sebebiyle ciddi trafik problemleri oluşmaktadır. Bu durum zirve saatler dışında bile riskli trafik koşulları oluşturmaktadır. Ankara’da ulaşım alanında düzenlemeler yapılmalı toplu taşıma entegrasyonu sağlanarak bireyler toplu taşıma aracı kullanmaya özendirilerek trafik yoğunluğunun azaltılması sağlanmalıdır.

Eskişehir Yolu, İstanbul Yolu ve Konya Yolu’nda 2017 yılı içerisinde Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Mobil Kaza Yoğunluk Raporu’ndan alınan verilere göre toplam 138 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların meydana geliş sebeplerinde birinci sırayı sürücülerin hızlı araç kullanmaları yer almaktadır. Bunu önlemek için

radarla hız kontrolleri artırılmalı ve sürücülerin hızlarını azaltmaları için yatay ve düşey 3 boyutlu trafik işaretlemeleri yapılmalıdır.

Eskişehir Yolu, alkollü eğlence merkezlerinin ağırlıklı olduğu bir ana arterdir. Özellikle hafta sonları bu yol üzerinde sürücülere yapılacak alkol kontrolü artmalı, alkollü araç kullanan sürücülere gerekli cezai işlem uygulanmalıdır. Ayrıca; uygulanan imar planlarında eğlence merkezlerinin belirli ulaşım aksları üzerinde yoğunlaşmasının önüne geçilerek ulaşımında güvenlik sağlanmalıdır.

Eskişehir Yolu, İstanbul Yolu ve Konya Yolu geniş yollar olduğundan bir yaya için karşıdan karşıya geçmek imkânsızdır. Bu durumlar için yayanın ağırlıklı olarak kullanabileceği özellikle üniversite kampüslerinin, kamu binalarının bulunduğu alanlara yaya üst geçitleri yapılarak trafikte yaya güvenliği sağlanmalıdır.

Yeşil alanların insan psikolojisi üzerinde rahatlatıcı huzur verici bir etkisi vardır. Aynı zamanda uzmanlara göre dikkat eksikliği de yeşil alanlarda az zaman geçirmekten kaynaklanmaktadır. Bunun yanında yeşil alanlar trafik kirliliğini ve gürültüyü absorbe ederek çevreye olan zararı en aza indirmektedir. Eskişehir Yolu, İstanbul Yolu ve Konya Yolu üzerinde yoğun trafikteki sürücülerin daha sakin ve dikkatli araç kullanmalarını sağlamak adına bu yolların çevresinde yeşil alanlara yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Trafikte kaybedilen zaman kentlilerin verimli çalışabileceği zamanlara engel olmaktadır. Bu nedenle trafikte kaybedilen zaman toplum için çok önemli olmaktadır. Kadın ve erkek fark etmeksizin yoğun trafik içerisinde sıkılmakta ve daha agresif araç kullanmaktadır. Trafik lambaları hız kesici unsurlar olmakla birlikte faz aralıklarının uzun süre yandığında tüm sürücüleri yoran ve sabırsızlaştıran bir unsur olmaktadır. Örnekle alanlarda hız kesici önlem olarak trafik lambaları kullanılmalı ancak trafik lambalarındaki faz aralıkları çok uzun tutulmamalı ve akıllı kavşak uygulamasına geçilmelidir.

Uygulanan Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planlarında; Eskişehir Yolu ve Konya Yolu üzerinde yüksek katlı yapıların yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Belirtilen alanlarda yapı yoğunluğunun artması nüfus yoğunluğunun artmasına ve bu sebeple de araç sayısının artarak Eskişehir Yolu ve Konya Yolu üzerinde trafik yükünün artmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle arazi kullanım kararları ulaşım planları arasında entegrasyon sağlanmalı, arazi kullanım kararları ile trafik yükünün kaldıramayacağı ulaşım akslarında yapı yoğunluğunun artmasına engel olunmalı ve yapılacak olan alternatif yollarla ana ulaşım akslarına olan trafik baskısı azaltılmalıdır.

Eskişehir Yolu üniversite kampüslerinin yoğun olarak bulunduğu bir alandır. Belirtilen yol üzerinde trafikten ve özel araçtan kaynaklı çevre sorunlarının (gürültü, hava kirliliği) azaltılması için bu aks üzerinde bisiklet yollarının yapılması ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşıma sistemlerinin entegre edilmesi sağlanmalıdır.

Örnekleme alanlarda trafikte kara noktaları olarak belirlenen kazaların yoğun olarak yaşandığı alanların ortak özellikleri kavşağa katılım noktalarıdır. Kazaların aynı noktalarda yoğunlaşması örnekleme alanlardaki kavşak planlarının hatalı olduğu sonucuna ulaştırmaktadır. Kavşak planları gerekli kurumlar tarafından tekrar incelenmeli ve kavşaklarda 3 boyutlu trafik işaretlemeleri (yatay döşemeler) kullanılarak sürücülerin hızlarının azaltılması sağlanmalıdır.

Örnekleme alanlarda kazaların yoğun olduğu yerlerdeki kaza nedenleri aylara ve mevsimlere göre araştırılmalı, iklimsel koşullara bağlı olarak (kar, tipi, sis, don, v.b.) gerekli yol düzenlemeleri yapılmalı, yol eğimleri mutlaka gözden geçirilmeli, ışıklandırma ve uyarıcı levhalar konulmalıdır.

Ulaşımında kazalara karşı önlemlerin alınmasında sadece fiziki düzenlemeler yeterli olmamaktadır. Bu nedenle; kent genelinde trafik güvenliğinin sağlanabilmesi için; sürücü lisansının verilmesinde cinsiyet faktörüyle birlikte kişilerin demografik özellikleri, sosyo-kültürel durumları ve psikolojik durumları göz önünde bulundurulmalıdır. Unutulmamalıdır ki, trafikten kaynaklı çevre sorunlarının azaltılması, trafik kazalarının azaltılarak trafik güvenliğinin sağlanması arazi kullanım kararları ile ulaşım planlarının entegrasyonu ve trafiğe karışan bireylerin cinsiyet, demografik, psikolojik, sosyo-kültürel durumlarına yönelik alabilecekleri eğitimleri ile sağlanabilmektedir.

**KAYNAKLAR**

- Akçay, O. (2014). Aşırı Hıza Bağlı Trafik Kazaları 2. Trafik Şurası. *Ankara Ticaret Odası*, 517-543.
- Akın, A. (2007). Toplumsal Cinsiyet (Gender) Ayrımcılığı ve Sağlık. *Toplum Hekimliği Bülteni*, 26(2), 2.
- Akın, E. (2007). *Kentsel Gelişme ve Kentsel Rantlar: Ankara Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akşar, C., Alavcı, T., Tekin, M. ve Tekeş, B. (2018). Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi ile İlişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 69-83.
- Anonim. (2007). Ankara'da Ulaşımın Geleceği Karanlık. Ankara Şehir Plancıları Odası *Planlama Dergisi*, 1, 5-10.
- Anonim. (2008). *Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri*, Ankara: Sayıştay Başkanlığı.
- Anonim. (2014). *Ankara Bölge Planı 2014-2023*. Ankara Kalkınma Ajansı. Ankara,100.
- Ayan, S. (2014). Cinsiyetçilik: Çelişkili Duygulu Cinsiyetçilik, *Cumhuriyet Tıp Dergisi*, 36(2), 147-156.
- Aydın, D. C. (2005). Trafik Güvenliği ve Eğitimi. *Yapılanlar Yapılmayanlar*, Ankara, Çankaya, Türkiye.
- Ayvaşık, H. B. (2002). *Alkol, Öğrenme Süreçleri ve Trafik Kazaları*, Ankara: Türk Psikoloji Yazıları.
- Balkanlı, S. (2017). Araçlarda Tespit Edilen Kusurlar ile Teknik Gerekliliklerin Trafik ve Yol Güvenliğine Olan Etkisi. *International Journal of Traffic and Transportation Safety*, 47.
- Çavdar, A., Uçar, M. ve Kılıçaslan, İ. (2008). Trafik Kazalarına Sebep Olan Yüksek Hız Kusurlarının Denetimi ve Aktif Güvenlik Sistemler İle Kontrolü, *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 193.
- Çelik, İ. H. (2014). *Sürücü Davranışı ve Sürücü Kişiliği Arasındaki İlişki Analizi*. Afet Yönetimi Anabilim Dalı.Yüksek Lisans Tezi, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çınar, P. (2007). *Trafik Ortamındaki Sürücü Saldırganlığının Sosyal Psikolojik Değişkenler Açısından İncelenmesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Psikoloji Anabilim Dalı, 1-125.
- Çubuk, M. ve Türkmen, M. (2003). Ankara'da Raylı Ulaşım. *Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der.*, 18(1), 125-124.

- Çubuk, Y. M. ve Özkan, H. (2000). *Ankara'da Meydana Gelen Yaya Kazalarına Uygun Trafik Denetim Uygulamaları*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara, 1-13.
- Delice, M. (2012). Kadın Sürücülerin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi, *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(49), 67.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü Öfkeliendiren Davranışların ve Sürücülerin Bu Davranışlara Verdiği Tepkilerin İncelenmesi, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 251-273.
- Dontsoy, A. and Kabalevskaya, A. (2013). Gender Stereotypes among Road Users. *Work and Organizational Psychology*, Psychology in Russia: State of the Art Volume 6, Issue 3, 150-163.
- Dökmen, Z. Y. (2004). *Toplumsal Cinsiyet*, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Durna, Y. D. (2012). Karayolu Trafik Güvenliğinde Teşkilatlanma ve Koordinasyon: Karşılaştırılmalı Bir Çalışma. *Türk İdare Dergisi*, 4-5-6.
- Erjem, Y. D. (2012). Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları Üzerine Sosyolojik Bir Araştırma. *Polis ve Sosyal Bilimler Dergisi*.
- Ersoy, E. (2009). Cinsiyet Kültürü İçerisinde Kadın ve Erkek Kimliği (Malatya Örneği). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(2), 209-230.
- Eryiğit, S. (2005). *Bütünleşik Planlama Yaklaşımı İle HRS'lerin Diğer Ulaşım Sistemleri İle İlişkinin İrdelenmesi-Konya Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1-147.
- Eryılmaz, A. (2008). *İstanbul Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası Psikoteknik Değerlendirme*. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, İstanbul.
- Esen, E. D., Soylu, Y. A., Siyez, D. P. ve Demirgürz, G. (2017). Üniversite Öğrencilerinde Toplumsal Cinsiyet Algısının Toplumsal Cinsiyet Rolü ve Cinsiyet Değişkenlerine Göre İncelenmesi. *E-Uluslararası Eğitim Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 46-63.
- Eşiyok, B. D., Yasak, Y. D. ve Korkusuz, İ. D. (2007). Trafikte Öfke İfadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin Geçerlilik ve Güvenirliliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 1-13.
- Evans, L. (2004) Traffic safety. Bloomfield Hills MI: Science Serving Society.
- Fong, G., Frost, D. and Stansfeld, S. (2001). Road rage: a psychiatric phenomenon? *Soc Psychiatry Psychiatr Epidemiol*, 36(6), 277-286.

- Geçer, H. S., Çoşkun, E., Bitim, S. ve Taşkın, K. (2016, 06 08). Trafik Kaza Bilgi Sistemi. *Bilişim Teknolojileri Dergisi*, 9(3), 237-238.
- Güngör, E. (1998). *Değerler Psikolojisi Üzerinde Araştırmalar*, İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Güngör, N. D. ve Çilingiroğlu, N. D. (2001). Trafik Kazalarının Nedenleri. *Toplum Hekimliği Bülteni*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, 3-4.
- Gürer, N. (2015). *Trafikte Yol, Çevre ve Meteorolojik Faktörler, Bildiri*, II. Trafik Şurası Ankara: Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, 21-22.
- Hacısalıhoğlu, S. K. (2017). Trabzon Trafiğinde Kadın Sürücü Olmak. *Makale, Dergipark*, 61-88. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/imgelem/issue/33235/368217>
- Hasanhanoglu, C. (2008). Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi. *Doktora Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1-242.
- Ilıcalı, P. M., Kızıldaş, M. Ç. ve Ergin, E. (2015). Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Sürücü Eğitimi ve Yapılmakta Olan Çalışmalar. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi, 3.
- İstek, A., (2007). Trafik Kazalarının Azaltılması İçin Alınacak İyileştirme Tedbirlerinin Fayda ve Maliyet Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Jimenez Mejias, E., Prieto, C., Martinez Ruiz, V., Castillo, J., Lardelli Claret, P. and Jimenez Moleon, J. (2014). Gender-related differences in distances travelled, driving behaviour and traffic accidents among university students. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 81-89.
- Kalkan, E. (1999). Ulaşımında Altyapının Trafik Kazalarına Etkisi. *II. Ulaşım ve Traik Kongresi-Sergisi*, Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası, 341-343.
- Kalyoncuoğlu, Ş. F. (1999). Sürücü Niteliklerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi. *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi*, Ankara, 230-238.
- Kaplan, H. P., Alpan, A. D. ve Hayırlı, Ç. (2015). Kent Merkezlerinde Yaya Güvenliği ve Trafikte Güvenirliliğin İrdelenmesi: Ankara Kızılay Kent Merkezi Örneklem Çalışması. *Sürdürülebilir Ulaşım için Yol ve Trafik Güvenliği Ulusal Kongresi*. Ankara Ticaret Odası, 256.
- Karacasu, M. ve Bilgiç, Ş. (2000). Türkiye' de trafik kazalarının meydana geliş sebeplerinin genel değerlendirilmesi, uygulamaya yönelik sorunlar ve çözüm önerileri. *Trafik Sempozyumu*. Samsun.

- Kök, B. ve Kuloğlu, N. (2005). Sollama Esnasında Taşıt ve Yol İle İlgili Faktörlerin Karar Ağacı Yöntemiyle İrdelemesi. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 182.
- Köksal, B. (2010). *Hukuki Yönden Alkol ve Hıza Bağlı Sürücü Davranışlarının Trafik Güvenliğine Etkisi, Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, 48.
- Krahe, Barbara (2005). Predictors of Women's Aggressive Driving Behavior. *Aggressive Behavior*, 31, 537-546.
- Laapotti, S. and Keskinen, E. (2004). *Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001*. Finland: Turku Üniversitesi.
- Lajunen, T., Sümer, N. and Özkan, T. (2002). Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar. *Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, Ankara, 21-24.
- Mayda, A., Yılmaz, M., Bolu, F. ve Çelebiler, N. (2014). Trafik kazaları ve risk faktörleri: Düzce il merkezinde meydana gelen trafik kazalarının değerlendirilmesi, TSK Koruyucu Hekimlik Bülteni, 308-314.
- Memişoğlu, İ., Atılgan, A., Geyik, F. ve Emirhan, Z. (2015). Trafik Kazalarını Önlemek İçin Saha Bazlı Uygulama Çalışması. *Sürdürülebilir Ulaşım için Yol ve Trafik Güvenliği Ulusal Kongresi*, Ankara Ticaret Odası, 112.
- Moir, A. and Jessel, D. (2002). *Beyin ve Cinsiyet*, (Çevirmen T. Demirkan,) İstanbul: Pencere Yayınları.
- Murat, B. (2013). *Trafik Hukuku, Trafik Kazalarından Doğan Hukuki ve Cezai Sorumluluklar Temel Trafik ve Çevre Bilgisi*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Murat, Y. Ş. ve Çakıcı, Z. (2017). Trafik İşaretlerinin Bilinirliği Üzerine Bir Araştırma: Denizli Örneği. *BEÜ Fen Bilimleri Dergisi*, 22.
- Mutlu, M. M. ve Alver, Y. (2014). Genç sürücülerin trafik kural ihlalleri ve sosyo-ekonomik yapıları arasındaki ilişkiler: Aydın ve Malatya Örnekleri. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 345-347.
- Özen, E., Genç, E. ve Kaya, Z. (2013). Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık: Uşak İli Örneği. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 1(1), 1-19.
- Özerkmen, N. (2005). Trafik Kazalarının Nedenleri ve Sürücü Davranışları. *Polis ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1).

- Özkan, Ö., Öztürk, İ. ve Öz, B. (2018). Trafik Güvenliği Bağlamında Dürtüsel Sürücülüğün Sürücü Öfke İfadesi İle İlişkisi. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 7(2), 329-354.
- Öztürk, O. (2009). Türkiye Karayollarında Trafik Kazalarının Nedeni ve Bu Kazaların Analizi, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1-306.
- Öztürk, O. (2013). *Türkiye'de Trafik Kazaları Gerçeği-II*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları.
- Rosenbloom, T., Ben-Eliyahu, A. and Nemrodov, D. (2009). *Self-concept and dangerous driving proclivity in male and female Israeli drivers*. İsrail: Society for Personality Research.
- Stoller, R. J. (1968). *Sex and Gender: The Development of Masculinity and Femininity*, Karnac Yayınları.
- Sümer, N. ve Kaygısız, Ö. (2015). Türkiye'de Denetleme, Cezalar ve Trafik Güvenliği Göstergeleri Arasındaki İlişkiler 2008-2012 Yılları Analizi. *Türk J Public Health*, 195.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü Davranışları, Becerileri, Bazı Kişilik Özellikleri ve Psikolojik Belirtilerin Trafik Kazalarındaki Rollerini, *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1-22.
- Sümer, N., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis ve Prevention*, 38(4), 703-711.
- Şen, Y. S. (2013). *Türkiye ve Dünyada Trafik Kazası Nedenleri, Alınabilecek Önlemler ve İlgili İstatistikler*. Makale Ödevi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme yönetimi, İstanbul, 1-27.
- Şendağ, E. Z. (2010). Yaş, Eğitim Düzeyi, Heyecan Arayışı, İç-Dış Denetim Odağı ve Saldırganlık İle Trafik Kuralı İhlali Yapma ve Trafik Kazasına Karışma Arasındaki İlişkiler, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1-83.
- Şimşek, Ö. Ö., Gültekin Akduman, G. Y. ve Alisinanoğlu, F. P. (2009), Çocuklarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Önemi, *Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi*, 3(1), 5.
- Şişman, A., Sesli, F. ve Karaca, A. (2010). Samsun Kent İçi Trafik Kazalarının Cbs Yardımıyla İrdelenmesi, III. *Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu*, Kocaeli, 692-699.
- Tanrıku, S. (2002). Trafik Kazalarının Önlenmesi Bağlamında Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü ve Trafik Kültürü. *Polis Bilimleri Dergisi*, 5(1), 46.

- Tercan, E. ve Beşdok, E. (2018). Trafik kazalarına etki eden faktörler arasındaki ilişkilerin TBA biplot analiz yöntemi ile değerlendirilmesi. *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 8(1), 103-111.
- Topuz, E. (2015). Trafikte hız sorununun trafik güvenliğine etkisi, denetimi ve çözüm önerileri. *T.C. Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Ulaşım Güvenliği Ve Yönetimi Anabilim Dalı*. Ankara.
- Tunç, H. (2014). Toplumsal Cinsiyet Farklılaşması Üzerine Sosyolojik Bir Araştırma: Erkeklerin Küpe Takması Örneği. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33), 608-625.
- TÜİK (2018). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri (Basın Bülteni)*, erişim adres: <https://biruni.tuik.gov.tr/ilgosterge/?locale=tr>
- Türkoğlu, A. ve Eldoğan, O. (2002). Trafik Kazalarında İnsan Faktörü. *SAU Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 6(3), 9-10.
- Ünal, A. ve Çodur, M. Y. (2017). Trafik Kazalarının Meydana Gelmesinde Mühendislik Hataları; Bursa İli Örneği. *ICADET'17*. Bayburt, 1-5.
- Ünal, L., Özdek, N., Ünal, N. ve Keçeci, B. (2017). Hep Şu Kadın Sürücüler” Basmakalıbı, Trafikte Kadın Olmak. *Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi*, 3(1). 88-110.
- Vatandaş, C. (2011). *Toplumsal Cinsiyet ve Cinsiyet Rollerinin Algılanışı*, Dergipark, Sosyoloji Konferansları. Afyon Kocatepe Üniversitesi, 29-56.
- Yasak, Y. (2002). *Trafik Kazaları ile İlgili Sürücü Tutum ve Davranışları*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yasak, Y. and Işık, I. (1997). Driver behaviour profile in Turkey: relationship between driver behaviour and risk taking. *6th international workshop “driver improvement” (DI 97)*. Berlin.
- Yasak, Y., Doğruyusever, Ş., Şendağ, E. ve Oğuz, Ö. (2003). *Psikoteknik Değerlendirmeye Alınan Sürücülerin, Değerlendirme Sonrası Görüleri ve Uygulama Hakkındaki Yorumları*. Ankara: TŞOF.
- Yıldız, A. M. (2017). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 108-122.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997. Haziran 2018 tarihinde <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=Karayollar%C4%B1%20trafik%20y%C3%B6netmeli%C4%9Fi> adresinden alındı.

- URL01: “*Şu Sürücü Var Ya, Kesin Bayan!*”. Temmuz 21, 2019 tarihinde Biamag Cumartesi: <http://bianet.org/biamag/toplumsal-cinsiyet/155571-su-surucu-var-ya-kesin-bayan> adresinden alındı.
- URL02: Sandık, U. (Mayıs). *Kadın Sürücüler Daha Az Kaza Yapıyor*. Temmuz 2019 tarihinde Sabah: <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/cumartesi/sandik/2017/05/13/kadin-suruculer-daha-az-kaza-yapiyor> adresinden alındı.
- URL03: *Trafik Hizmetleri başkanlığı*. Haziran 2019 tarihinde Emniyet Genel Müdürlüğü: <http://www.trafik.gov.tr/> adresinden alındı.
- URL04: Anonim (1999).*Trafik Hayattır! Trafik Güvenliği 1.Ders*. 2019 tarihinde Docplayer: <https://docplayer.biz.tr/25233321-Trafik-hayattir-trafik-guvenligi-1-ders-gecmisten-gunumuze-insan-hareketlilik-trafigi-olusturan-temel-unsurlar-nelerdir.html> adresinden alındı.
- URL05: Anonim (2013). *Kaç Kazada Kadınlar Kusurlu?* Haziran 2018 tarihinde Habertürk: <https://www.haberturk.com/ekonomi/otomobil/haber/825161-kac-kazada-kadinlar-kusurlu> adresinden alındı.
- URL06: Anonim (2013). *1/25.000 Başkent Ankara Nazım İmar Planı*. Mayıs 2018 tarihinde T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ankara.bel.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-nazim-plan/1-25-000-baskent-ankara-nazim-mar-planı> adresinden alındı.
- URL07: Anonim. (2016). *Ankara'nın Planlı Gelişme Süreci* . Eylül 2019 tarihinde Türkiye Tüm Emlak Müşavirleri Federasyonu : <http://www.temfed.org.tr/index.asp?hsirano=1518&varLang=T&bolum=1> adresinden alındı
- URL08: *Ankara Kent Makroformu'nun Oluşumu ve Merkezi İş Alanları*. Eylül 2019 tarihinde Blogcu: <http://mehmet-conservation.blogcu.com/ankara-kent-makroformu-nun-olusumu-ve-merkezi-is-alanlari/10239981> adresinden alındı
- URL09: Anonim (2019). *İstatistikler*. Şubat 2019 tarihinde EGO Genel Müdürlüğü: <https://www.ego.gov.tr/tr/arama/sonuc?key=istatistikler> adresinden alındı.

## EKLER

### EK-1 Sürücü Anket Formu

## Sürücü Anket Formu

Yüksek Lisans Tezim Kapsamında yaptığım bir ankettir. Çalışmamı yönlendirebilmem adına anketime katılırsanız çok sevinirim. Şimdiden teşekkür ederim.

NOT: Evet ise nedenleri şeklinde sorular bir önceki sorunun devamı niteliğindedir. Dolayısıyla bir önceki soruya hayır cevabı verdiyseniz bu soruyu işaretlemek zorunda değilsiniz.

\* Gerekli

1. **Adınız: Soyadınız:**

---

2. **Yaşadığınız İl/ilçe: \***

---

3. **Cinsiyetiniz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

Kadın

Erkek

4. **Yaşınız? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

15-18

18-24

25-34

35-44

45-54

55 yaş ve üzeri

5. **Öğrenim Durumunuz Nedir? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

Diplomasız

İlköğretim

Lise

Yüksekokul (Önlisans)

Üniversite

Lisans Üstü



11. **Günlük yaklaşık kaç km yol katediyorsunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- 0-30 km  
 30-60 km  
 60-100 km  
 100-150 km  
 150 km ve daha fazla

12. **Genellikle günün hangi saatlerinde araç kullanıyorsunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- 00.00-06.00  
 06.00-09.00  
 09.00-12.00  
 12.00-14.00  
 14.00-17.00  
 17.00-20.00  
 20.00-00.00

13. **Hiç trafik kazasına karıştınız mı? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Hayır

14. **Evet ise karıştığınız kazada aracı siz mi kullanıyordunuz?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet ben kullanıyordum.  
 Hayır bir başkası kullanıyordu.

15. **Karıştığınız kaza ne tür bir kazaydı?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Ölümlü  
 Yaralamalı  
 Maddi Hasarlı

16. **Samimiyetle cevap vermenizi isteriz. Karıştığınız kazada kusur kimdeydi?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Benim hatamdı.  
 Karşı tarafın hatasıydı.  
 Her ikimizde de hata vardı.

**17. Sürücü olarak yaptığınız trafik kazasının sebepleri aşağıdakilerden hangileriydi?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Aşırı hız
- Deneyimsizlik
- Şoförün dikkatsizliği (arkadan çarpma, uykusuzluk, dalgınlık)
- Hatalı sollama
- Beklenmedik durumlar (aniden karşılaşılan hayvan, nesne, öndeki araçtan düşen yük vs.)
- Olumsuz yol ve trafik şartları
- Alkollü araç kullanmak
- Aracın donanım hatası (fren ve lastik patlaması, motor arızası vs)
- Cep telefonu kullanmak
- Araç içindeki yolcular
- Bisiklet ve motorsiklet sürücüleri
- Yayalar
- Acemi şoförler
- Sürücü olarak trafik kazası yapmadım.

**18. Hiç trafik cezası aldınız mı?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet
- Hayır

**19. Evet ise nedeni nedir?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Hız sınırı ihlali
- Alkollü araç kullanmak
- Ehliyetsiz araç kullanmak
- Trafik işaret ve levhalarına uymamak
- Araç kullanırken telefonla oynamak
- Yanlış yere araç park etmek
- Diğer

**20. Hiç alkollü iken araç kullandınız mı? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- 1 kez kullandım.
- 2-5 kez kullandım.
- 5-10 kez kullandım.
- 10 kez ve daha fazla kullandım.
- Hiç kullanmadım.

**21. Ehliyetinize hiç el konuldu mu? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet
- Hayır

22. **Evet ise nedenleri nelerdir?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Alkollü araç kullanmak  
 Hız sınırlarını aşmak  
 Trafik kazasına karışmak  
 Trafik kurallarının ihlali sonucu ceza puanını doldurmak  
 Diğer

23. **Ehliyetinize hiç ceza puanı aldınız mı? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Hayır

24. **Evet ise nedenleri nelerdir?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Alkollü araç kullanmak  
 Hız sınırını aşmak  
 Trafik kazasına karışmak  
 Diğer

25. **Trafik kazalarının oluşumunda sizce en önemli faktör nedir? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Sürücü  
 Yaya  
 Araç  
 Yol  
 Diğer

26. **Sizce trafik kuralları ne kadar önemli? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

	Çok Önemli	Biraz Önemli	Önemsiz
Hız Sınırına Uymak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Emniyet Kemerini Takmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alkollü Araç Kullanmamak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Araç Kullanırken Telefonla İlgilenmemek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafik Levha ve İşaretlerine Uymak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Araç Takip Mesafesini Korumak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Şerit İhlali Yapmamak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yaya Geçidinde yayalara ve bisikletlilere öncelik vermek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. **Yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanmaktan hoşlanırsınız mı? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

28. **Şehir içi hız limitlerine uyuyor musunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

29. **Ne sıklıkla emniyet kemeri takıyorsunuz?**

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Her seyahatte takıyorum  
 Sadece şehirlerarası seyahatlerde takıyorum.  
 Arasıra takıyorum.  
 Hiç takmıyorum

30. **Araç kullanırken diğer sürücülerle tartışmaya girer misiniz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Ara sıra  
 Hayır

31. **Yoğun trafikte aynı sakin trafikte olduğu gibi özveri ile mi araç kullanıyorsunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

32. **Araç kullanırken beklenmedik durumla (aniden karşılaşılan hayvan, nesne, ani yağış, öndeki araçtan düşen yük vs.) karşılaşırsanız panikler misiniz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

33. **Araç kullanırken sigara kullanıyor musunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

34. **Araç kullanırken cep telefonu kullanıyor musunuz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

35. **Araç kullanırken dikkatinizin dağıldığı zamanlar oluyor mu? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

36. **Gece araç kullanmak sizi heyecanlandırır mı? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

37. **Araç sollama kurallarına uyar mısınız? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

38. **Trafik lambası olmayan yaya geçişlerinde yaya önceliğine önem verir misiniz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

39. **Dönel kavşaklarda bisikletlilere ve yayalara yol verir misiniz? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

**40. Aşağıdaki ifadelere ne derece katılırsınız? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
Aracım iyiyse yüksek hızla araba kullanabilirim	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gideceğim yere yarım saat bile olsa erken gitmek benim için önemlidir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yolda sollanmaz işareti olsa bile önümdeki aracın arkasında beklemeye çok tahammül edemem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Araç kullanırken az alkol almak ciddi bir risk yaratmaz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kendini kaybetmediğin sürece alkollü araç kullanmak riskli değildir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Emniyet kemeri takmak polislerin gereksiz zorlamasıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Araç kullanırken kısa süreli olmak şartıyla cep telefonuna göz atılabilir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kameraların olmadığı yerde kırmızı ışıkta geçirim	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Şehir içinde yavaş araç kullanırım	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**41. Trafikte hata yapan birini gördüğünüzde 'Şu Sürücü Kesin Kadın' dediğiniz oluyor mu? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Evet  
 Arasıra  
 Hayır

**42. Sizce kadınlar mı trafik kurallarına daha çok dikkat ediyor erkekler mi? \***

*Uygun olanların tümünü işaretleyin.*

- Kadınlar  
 Erkekler

43. Aşağıdaki tanımlamalardan hangileri size göre trafik güvenliğini sarsacak nitelikte hatalardır? \*

Uygun olanların tümünü işaretleyin.

	Çok Önemli	Önemli	Önemsiz
Alkollü Araç Kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hızlı Araç Kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kırmızı Işıқта Durmamak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uykulu Araç Kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafik İşaret ve İşaretçilerine uymamak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sollama Kurallarına Uymamak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Çok Yavaş Araç Kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuralsız Dönüşler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dikkatsiz Araç Kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yol Ver Levhasında Yol Vermemek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diğer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

44. Ankara'da sıklıkla hangi bölgelerde araç kullanıyorsunuz? \*

Uygun olanların tümünü işaretleyin.

- İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı)
- Konya Yolu (Mevlana Bulvarı)
- Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı)
- Diğer

45. Aşağıda bahsedilen yollarda daha önce hiç trafik kazasına karıştığınız oldu mu? \*

Uygun olanların tümünü işaretleyin.

	Evet Trafik Kazasına Karıştım.	Hayır Trafik Kazasına Karışmadım.
İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konya Yolu (Mevlana Bulvarı)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

46. Trafik kazalarının azaltılması için önerileriniz nelerdir? \*

Uygun olanların tümünü işaretleyin.

- Kontrollerin artırılması
- Cezaların artırılması
- Alkollü araç kullanımına ağır cezai yaptırımlar (ehliyet iptali)
- Kamera takip sisteminin artırılması
- Trafik güvenliği hakkında daha uzun ve nitelikli eğitim verilmesi
- Kamu spotları
- Diğer

## EK-2 Hipotezlerle İlişkisi Kurulamayan Anket Sonuçları

### ✓ Cinsiyete göre en çok araç kullanma saati

Günün Hangi Saatlerinde Araç Kullanıyorsunuz?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
00.00-06.00	1	0,9	2	1,4	3	1,2
06.00-09.00	50	45	64	46	114	45,6
09.00-12.00	22	19,8	35	25,2	57	22,8
12.00-14.00	11	9,9	3	2,2	14	5,6
14.00-17.00	10	9	7	5	17	6,8
17.00-20.00	14	12,6	24	17,3	35	15,2
20.00-00.00	3	2,7	4	2,9	7	2,8

### ✓ Cinsiyete göre karışılan kaza türü

Karıştığımız Kaza Ne Tür Bir Kazaydı?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Ölümlü	0	0	4	4,2	4	2,9
Yaralamalı	3	6,8	13	13,5	16	11,4
Maddi Hasarlı	41	93,2	79	82,3	120	85,7

### ✓ Cinsiyete göre karışılan kazada kusur durumu

Kazada Kim Hatalydı?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Benim Hatamdı	14	31,8	33	34,4	47	33,6
Karşı Tarafın Hatasıydı	19	43,2	41	42,7	60	42,9
Her İkimizde De Hata Vardı	11	25	22	22,9	33	23,6

## ✓ Cinsiyete göre trafik kazasına karışma sebepleri

Kaza Sebepleri	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Aşırı Hız	1	2,6	12	13,3	13	10,1
Deneyimsizlik	9	23,1	16	17,8	25	19,4
Şoförün Dikkatsizliği (arkadan çarpma, uykusuzluk)	12	30,8	22	24,4	34	26,4
Hatalı Sollama	1	2,6	0	0	1	0,8
Beklenmedik Durumlar (aniden karşılaşılan nesne)	6	15,4	11	12,2	17	13,2
Olumsuz Yol ve Trafik Şartları	3	7,7	3	3,3	6	4,7
Alkollü Araç Kullanmak	0	0	5	5,6	5	3,9
Araç Donanım Hatası (fren ve lastik patlaması, motor arızası)	1	2,6	1	1,1	2	1,6
Cep Telefonu Kullanmak	2	5,1	9	10	11	8,5
Araç İçindeki Yolcular	0	0	1	1,1	1	0,8
Bisiklet ve Motosiklet Sürücüleri	0	0	1	1,1	1	0,8
Acemi Şoförler	0	0	5	5,6	5	3,9
Sürücü Olarak Trafik Kazası Yapmadım	4	10,3	4	4,4	8	6,2

## ✓ Cinsiyete göre trafik cezası alma sebepleri

Trafik Cezası Alma Sebepleriniz Nelerdir?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Hız Sınırı İhlali	16	43,2	41	45,6	57	44,9
Alkollü Araç Kullanmak	2	5,4	12	13,3	14	11
Ehliyetsiz Araç Kullanmak	0	0	3	3,3	3	2,4
Trafik İşaret ve Levhalarına Uymamak	5	13,5	11	12,2	16	12,6
Araç Kullanırken Telefonla Oynamak	2	5,4	1	1,1	3	2,4
Yanlış Yere Araç Park Etmek	12	32,4	19	21,1	31	24,4
Diğer	0	0	3	3,3	3	2,4

## ✓ Cinsiyete göre ehliyete ceza puanı alma sebepleri

Ehliyetinize Ceza Puanı Alma Sebepleriniz Nelerdir?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Alkollü Araç Kullanmak	0	0	12	23,1	12	20
Hız Sınırını Aşmak	5	62,5	25	48,1	30	50
Trafik Kazasına Karışmak	2	25	11	21,2	13	21,7
Diğer	1	12,5	4	7,7	5	8,3

## ✓ Cinsiyete göre trafik kazalarının oluşumunda en önemli faktör

Trafik Kazalarının Oluşumunda En Önemli Faktör Nedir?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Sürücü	88	79,3	109	78,4	197	78,8
Yaya	9	8,1	7	5	16	6,4
Araç	8	7,2	9	6,5	17	6,8
Yol	4	3,6	9	6,5	13	5,2
Diğer	2	1,8	5	3,6	7	2,8

## ✓ Cinsiyete göre yol ve hava şartları uygun olduğunda hızlı araç kullanma durumu

Yol ve Hava Şartları Uygun Olduğunda Hızlı Araç Kullanır Mısınız?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Evet	28	25,2	41	29,5	69	27,6
Ara sıra	44	39,6	62	44,6	106	42,4
Hayır	39	35,1	36	25,9	75	30

## ✓ Cinsiyete göre şehir içi hız limitlerine uyma durumu

Şehir İçi Hız Limitlerine Uyuyor Musunuz?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Evet	87	78,4	97	69,8	184	73,6
Ara sıra	22	19,8	40	28,8	62	24,8
Hayır	2	1,8	2	1,4	4	1,6

## ✓ Cinsiyete göre emniyet kemeri kullanma durumu

Emniyet Kemeri Kullanma Sıklığı	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Her Seyahatte	98	88,3	113	81,3	211	84,4
Sadece Şehirlerarasında	7	6,3	13	9,4	20	8
Ara sıra	6	5,4	13	9,4	19	7,6

## ✓ Cinsiyete göre diğer sürücülerle tartışmaya girme durumu

Yoğun Trafikte Aynı Sakin Trafikte Olduğu Gibi Özveri İle Mi Araç Kullanıyorsunuz?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Evet	12	10,8	14	10,1	26	10,4
Ara sıra	39	35,1	69	49,6	108	43,2
Hayır	60	54,1	56	40,3	116	46,4

## ✓ Cinsiyete göre yoğun trafikte özveri ile araç kullanma durumu

Yoğun Trafikte Aynı Sakin Trafikte Olduğu Gibi Özveri İle Mi Araç Kullanıyorsunuz?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Evet	63	56,8	94	67,6	157	62,8
Ara sıra	35	31,5	37	26,6	72	28,8
Hayır	13	11,7	8	5,8	21	8,4

## ✓ Cinsiyete göre araç kullanırken dikkat dağılma durumu

Araç Kullanırken Dikkatiniz Dağılıyor Mu?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
Evet	16	14,4	25	18	41	16,4
Ara sıra	25	60,4	71	51,1	138	55,2
Hayır	28	25,2	43	30,9	71	28,4

✓ **Ankara'da sıklıkla kullanılan yollar ve cinsiyet ilişkisi**

Cinsiyet	Ankara'da Sıklıkla Hangi Bölgelerde Araç Kullanıyorsunuz?							
	İstanbul Yolu		Konya Yolu		Eskişehir Yolu		Diğer	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
<b>Kadın</b>	46	41,4	31	27,9	27	24,3	7	6,3
<b>Erkek</b>	51	36,7	46	33,1	30	21,6	12	8,6
<b>Toplam</b>	97	38,8	77	30,8	57	22,8	19	7,6

✓ **Cinsiyete göre Eskişehir Yolu'nda kazaya karışma durumu**

Eskişehir Yolu'nda(Dumlupınar Bulvarı) Trafik Kazasına Karıştınız mı?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
<b>Evet Trafik Kazasına Karıştım</b>	6	5,4	12	8,6	18	7,2
<b>Hayır Trafik Kazasına Karışmadım</b>	105	94,6	127	91,4	232	92,8

✓ **Cinsiyete göre İstanbul Yolu'nda kazaya karışma durumu**

İstanbul Yolu'nda (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) Trafik Kazasına Karıştınız mı?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
<b>Evet Trafik Kazasına Karıştım</b>	6	5,4	13	9,4	19	7,6
<b>Hayır Trafik Kazasına Karışmadım</b>	105	94,6	126	90,6	231	92,4

✓ **Cinsiyete göre Konya Yolu'nda kazaya karışma durumu**

Konya Yolu'nda (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) Trafik Kazasına Karıştınız mı?	Cinsiyet					
	Kadın		Erkek		Toplam	
	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %	Sayı	Yüzde %
<b>Evet Trafik Kazasına Karıştım</b>	12	10,8	11	7,9	23	9,2
<b>Hayır Trafik Kazasına Karışmadım</b>	99	89,2	128	92,1	227	90,8

**EK-3** Resmi Kuruma Başvuru Dilekçesi

**03/12/2018**

**T.C.**  
**NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ**  
**REKTÖRLÜĞÜ**

**KONYA**

Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim dalında yüksek lisans yapmaktayım. Tez aşamasında olduğum çalışmamın adı: "Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi; Ankara Örneği" dir. Ülkemizde cinsiyet faktörünün trafik güvenliğine etkisini inceleyen çok az çalışma bulunmaktadır. Kadın ve erkek sürücülerin trafik güvenliğine ne yönde ve nasıl etkisinin bulunduğu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Trafik kazalarına neden olan unsurların doğru tespit edilmesi ve bu sorunlara çözüm bulunması kazaların azaltılmasında en etkili faktördür.

"Cinsiyet Faktörünün Trafik Güvenliğine Etkisi; Ankara Örneği" adlı tez çalışmamı yürütebilmem adına Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı'ndan "2016-2018 yılları arasında Ankara İli Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) ve Konya Yolu'nda (Mevlana Bulvarı) meydana gelen kaza sayılarına, 2016-2018 yılları arasında bu yollarda ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kaza yapan kişilerin cinsiyetlerine, 2016-2018 yılları arasında bu yollarda meydana gelen kazaların ne kadarının ölümlü, ne kadarının yaralanmalı ve ne kadarının maddi hasarlı kazalar olduklarına, anket verilerim için bu yollardan günlük ortalama kaç araç geçtiğine" dair bilgilere ihtiyacım vardır.

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün sitesinde yaptığı açıklamada bilgi talebinin bağlı bulunulan Üniversite Rektörlüğü aracılığı ile Emniyet Genel Müdürlüğüne yapılması, yapılacak akademik çalışmanın (proje, ödev, tez çalışması vb.) adının, amacının, talep edilen bilgilerin açıkça belirtilmesi, Talep edilen bilginin, talep sahibi dışında herhangi bir özel veya tüzel kişiliklerce kullanılmamasını ve bu bilginin yalnızca söz konusu akademik çalışmada kullanılmasını, yapılan akademik çalışma sonucunun Emniyet Genel Müdürlüğü ile paylaşılmasını taahhüt eden ekteki taahhütnamenin imzalanarak Rektörlük aracılığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığına gönderilmesi gerektiği söylenmektedir. Bu kapsamda istenilen verileri temin etmem hususunda gereğinin yapılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

**Ek:** Üniversitelerde Yapılan Akademik Çalışmalarda Kullanılmak Üzere Taahhütname

Zeliha YİĞİTEL

**Adres:** Durali Aliç Mahallesi 975. Sokak Ozan Sitesi

No:3/33 Mamak – ANKARA

## ÖZGEÇMİŞ



### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı Soyadı** : Zeliha YİĞİTEL  
**Uyruğu** : T.C.  
**Doğum Yeri ve Tarihi** : Yenimahalle, ANKARA - 03.12.1992  
**Telefon** : 0555 603 22 46  
**e-mail** : zeliha0642@gmail.com

### EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise :	Kurtuluş Lisesi, Çankaya, Ankara	2009
Üniversite :	Selçuk Üniversitesi, Selçuklu, Konya	2015
Yüksek Lisans :	Necmettin Erbakan Üniversitesi	2016-2019

### İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2015-2017	Modern Planlama	Şehir Plancısı
2017- Devam Ediyor	Ankaçed Çevre Danışmanlık Müh. Planlama A.Ş.	Şehir Plancısı

### UZMANLIK ALANI

Şehir ve Bölge Planlama

### YABANCI DİLLER

İngilizce: Orta Seviye