

## ŞEHİR İÇİ ULAŞIMDA GÖREV YAPAN SÜRÜCÜLERİN PSİKOLOJİK BELİRTİ PROFİLLERİ

### *Psychological Symptom Profiles of Drivers Who Work for Local Transportation*

Mustafa Koç \*

Mustafa Aktaş \*\*

Mustafa Ayancı \*\*\*

T. Seda Çolak \*\*\*\*

Betül Düşünceli \*\*\*\*\*

#### ÖZ

Bu çalışmada temel amaç, şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin psikolojik belirti profillerinin belirlenmesidir. Araştırmanın diğer bir amacı da bu konu hakkında ilgili kişi, kurum ve kuruluşların farkındalığını artırmaktır. Araştırma ilişkisel tarama yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın amacı şehir içi trafikte görev yapan bireylerin hangi psikolojik belirtilere sahip olduğunu belirlemek olduğundan bu yöntem kullanılmıştır. Araştırma şehir içi trafikte görev yapan 392 kişi ile gerçekleştirilmiştir. Şehir içi trafikte görev yapan ve araştırmaya katılan bireylerin; yaş değişkenine, şehir içi trafikte çalışma sürelerine, kaza yapıp yapmama durumlarına ve kaza yapma sayısına göre psikolojik belirti düzeyleri belirlenmiştir. Araştırmada veriler Psikolojik Belirtiler Tarama Envanteri (SCL90-R) Kısa Formu (53 madde) ile elde edilmiştir. Veriler 2012 Kasım-Aralık ayları ile 2013 Ocak- Şubat ayları arasında Sakarya İl Emniyet Müdürlüğü Şehir İçi Trafik Şube Müdürlüğüne elde edilmiştir. Veriler betimsel istatistiklerden frekans ve yüzdelerle ile ortalamaların karşılaştırılmasına dayalı parametrik tekniklerle analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda; a- şehir içi ulaşımda görev yapan bireylerin ağırlıklı olarak sırasıyla, depresyon, kişiler arası duyarlık, öfke ve düşmanlık ve paranoid düşüncelere ilişkin belirtilere sahip oldukları bulunmuştur; b- yaş ve çalışma süresi ilerledikçe öfke ve düşmanlık ile paranoid düşüncelere ilişkin belirtilerde de artış olduğu bulunmuştur; c- hiç kaza yapmadığını belirten bireyler kaza yaptığını belirten bireylerden daha fazla anksiyete belirtilerine sahiptir d-kaza sayısı arttıkça anksiyete ve Fobik anksiyete belirtilerinde de artma olduğu bulunmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Psikolojik belirti, şehir içi ulaşım, sürücü, sürücü davranışları

\* Doç. Dr. Sakarya Üniversitesi Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Bölümü, mkoc@sakarya.edu.tr  
\*\* 1. Sınıf Emniyet Müdürü. Sakarya İl Emniyet Müdürü  
\*\*\* 3. Sınıf Emniyet Müdürü. Sakarya İl Emniyet Müdürlüğü Şehir İçi Trafik Denetim Şube Müdürü  
\*\*\*\* Arş. Gör. Sakarya Üniversitesi Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Bölümü  
\*\*\*\*\* Arş. Gör. Sakarya Üniversitesi Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Bölümü

**ABSTRACT**

The main purpose of this study is to determine psychological symptom profiles of drivers who work for local transportation. Another aim of the research is to raise awareness of people, institutions and organizations that are related on this topic. Research is carried out with relational screening model. This method is used because the aim of the study is to determine the psychological symptoms of drivers who work for local transportation. The research is carried out with 392 people who work for local transportation. The psychological symptoms of drivers who work for local transportation and participated into investigation were determined to the age, hours of work at local transportation, making accident or not and number of accident. The data is carried out with Brief Symptom Inventory (53-item). Sakarya Directorate of Province Security, Traffic Control Branch Directorate of Local Transportation collect data between the months of January to February 2012 with November to December 2013. Data is analyzed with frequencies and percentages from descriptive statistics and parametric techniques based on comparison of averages. As a result of the analyzes it is found that; a- individuals who work for local transportation mainly have symptoms of depression, interpersonal sensitivity, hostility and anger, and paranoid thoughts; b- there is an increase on symptoms of anger and paranoid thoughts while the age and working time progresses; c- individuals who specify that they did not make accidents have more anxiety symptoms than individuals who specify that they make accidents; d- there is an increase in anxiety and phobic anxiety symptoms while the number of accidents increases.

**Keywords:** Psychological symptoms, local transportation, drivers, driver behaviors

**Giriş**

Türkiye’de geçmişten bugüne uygulanan bazı politikalar sonucu taşıma sistemi kara yolu taşımacılığına bağımlı bir hale gelmiştir. Bu bağımlılığın faturası ağır biçimde ödenmektedir. Her yıl ortalama 5.000 kişi trafik kazalarında yaşamını yitirmekte, binlerce kişi yaralanıp sakat kalmaktadır. Ayrıca çok yüksek değerlere ulaşan maddi hasarlar ülke kaynaklarının heba olmasına sebep olmaktadır (Çelik, 2007, s. 104).

Son on yılda Türkiye’de Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı sorumluluk bölgesinde meydana gelen trafik kaza bilgilerinin genel istatistikleri Tablo 1’de verilmiştir (Trafik.gov.tr, 2013).

**Tablo 1.** Türkiye’de Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı Sorumluluk Bölgesinde Meydana Gelen Trafik Kaza Bilgilerinin Genel İstatistikleri

Yıl	Kaza sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008	950.120	4.236	184.468
2009	1.053.346	4.324	201.380
2010	1.104.388	4.045	211.496
2011	1.228.928	3.835	238.074
2012	1.296.636	3.750	268.102

Tablo 1’de kaza sayısı yıllara göre artış göstermektedir. Kaza sayısı artış göstermesine rağmen ölü sayılarında azalma ve yaralı sayılarında azalma gözlenmektedir.

Tercih edilen araç kullanma tarzı olarak tanımlanan sürücü davranışları kazalardaki insan faktörünün belirleyici unsurlarıdır. Trafik psikoloji kapsamında yapılan çalışmalar ihlal ve hatalarının en temel olumsuz sürücü davranışları olduklarını ve özellikle ihlallerin tutarlı olarak kaza yapma sıklığını kestirdiğini göstermiştir (Sümer vd., 2002). Lewin (1982), çalışmasında kazaya yol açan temel etmenlerin %85- 90 oranında sürücülerin dikkatlerinin sürekli açık ve becerikli olmalarıyla engellenebileceğini ifade etmiştir. TÜİK’nun (2011, s. 6) yapmış olduğu bir çalışmada da trafik kazasına neden olan sürücü, yolcu, yaya, yol ve taşıtın kusur oranı Tablo 2’de belirtilmiştir.

**Tablo 2.** Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü, Yolcu, Yaya, Yol Ve Taşıtın Kusur Oranı

Yıl	Sürücü (%)	Yolcu (%)	Yaya (%)	Yol (%)	Taşıt (%)
2002	96,82	0,23	2,39	0,25	0,31
2003	97,03	0,16	2,32	0,22	0,27
2004	97,30	0,11	2,18	0,19	0,22
2005	97,39	0,11	2,04	0,22	0,25
2006	98,07	0,09	1,62	0,13	0,10
2007	98,03	0,09	1,64	0,11	0,14
2008	90,53	0,43	8,37	0,42	0,26
2009	89,60	0,41	9,09	0,61	0,29
2010	89,72	0,36	8,97	0,63	0,33
2011	90,20	0,39	8,51	0,60	0,30

Trafik; insan, araç, yol ve çevresinden oluşan üç ana unsurun etkileşimini kapsar. Trafik kazaları bahsedilen bu üç unsurdan birinde veya tamamında ortaya çıkan sorunlardan kaynaklanır. İnsan unsuru trafik kazalarında ilk sırada olup, diğer kaza unsurlarının kusurlarının oluşmasında da etkisi söz konusudur. Tehlikeli araç kullanmak, alkollü araç kullanmak, yol ortasından yürümek, hareket halindeki araçtan atlamak gibi kusurlar trafik kazalarının oluşmasına sebep olan insan kusurlarına örnek olarak verilebilir. Araç kusurlarına ise; lastik patlaması, kabloların alev alması, jant çıkması, rot kırılması gibi kusurlar örnek gösterilebilir. Yolun bir bölümünün çökmesi, yol viraj eğiminin doğru olmaması, yol çizgilerinin bulunmaması, yol çevresinin görüş mesafesini engelleyecek şekilde tesislerle doldurulması da yol ve çevre kusurlarına örnektir. Kaza sonrası sağlanması gereken arama, kurtarma ve ilk yardım faaliyetlerinin yetersizliği de can kayıplarını arttıran en önemli kusurlardandır (Çelik, 2007, s.122).

Sürücü Davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolünün incelendiği bir çalışmaya Ankara'da çalışan 41'i amatör 280'i profesyonel olmak üzere toplam 321 erkek sürücü katılmıştır. Kaza sayısı temelinde yapılan analizlerde iki ve daha fazla kaza yapan sürücülerin hiç kaza yapmayanlardan daha fazla trafik ihlal ve hataları yaptıkları, güvenli sürücülük becerilerinin düşük düzeyde olduğu ve görece yüksek düzeylerde heyecan arama eğilimi, psikolojik semptomlar ve saldırganlık gösterdikleri bulunmuştur. Trafik ihlallerinin yordandığı iki aşamalı regresyon sonuçları demografik değişkenler, kişilik özellikleri ve psikolojik semptomların ihlallerdeki toplam değişimin % 41'ini açıklayabildiği, aynı zamanda ihlalleri en güçlü düzeyde psikolojik semptomların yordadığı görülmüştür (Sümer ve Özkan, 2002).

Ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförler stres açısından en riskli gruplardan birisini oluşturmaktadır. Zaman baskısı, kötü organizasyonlar, işe karışmalar, işi zamanında yetiştirme telaşı ve monoton bir çalışma şekli gibi faktörler sürücüler için önemli stres kaynaklarını oluşturmaktadır (Greiner, 1998). Ulaşım hizmetinde görevli sürücülerin stresle baş etme becerilerinin incelendiği bir çalışmanın katılımcılarını Sakarya Büyük Şehir Belediyesi Ulaştırma Hizmetlerinde çalışan toplam 266 şoför oluşturmaktadır. Araştırma sonucunda şoförlerin genel olarak stresle başa çıkmada; Dine Sığınma, Aktif Planlama ve Bilişsel Yapılandırma yöntemlerini kullandıkları, yaş, çalışma süresi, eğitim durumları ve işe karşı tutum değişkenlerine göre stresle baş etme becerilerinin istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar gösterdiği, kaza yapan şoförlerin, Dış Yardım Arama ve Kaçma Biyo-Kimyasal boyutlarını kullandıkları, kaza yapmayan şoförlerin ise, Aktif Planlama, Bilişsel Yeniden Yapılandırma ve Dine Sığınma boyutlarını daha fazla kullandıkları sonucuna varılmıştır (Şar ve Işıklar, 2011).

Türkiye'nin farklı illerinden 546 sürücü ile yapılan bir diğer çalışmada da, kazaları yordamada ihlallerin ve dalgınlıkların manidar olduğunu, ancak alınan cezalar ve sollama eğilimi gibi diğer olumsuz davranışları kestirmede sadece ihlaller faktörünün anlamlı katkıda bulunduğunu göstermiştir. Sürücü davranışları, araç kullanma ve güvenli sürücülük becerileri ile birlikte ele alındığında ise, araç kullanma becerilerine aşırı güvenen, ancak güvenli sürücülük anlayışından yoksun olan sürücülerin daha fazla kaza ve sollama yaptıkları ve daha çok trafik cezası aldıkları bulunmuştur (Sümer vd., 2002). Örgüt iklimi ve sürücü davranışları arasındaki ilişkinin incelendiği 230 profesyonel sürücü ile yürütülen bir başka çalışmada ise iş motivasyonu düşük sürücülerin hata ve ihlal puanlarının anlamlı derecede iş motivasyonu yüksek sürücülerden yüksek olduğu belirlenmiştir (Öz vd.,2010).

Tüm süreçlerde olduğu gibi trafik sürecinde de en önemli unsur insandır. İster araçtan isterse de yoldan kaynaklansın bir kazanın yaşanması ya da yaşanmamasında en temel faktör sürücülerdir. Araçtan ya da yoldan kaynaklanabilecek bir hatanın kaza ile sonuçlanması sürücülerin duyarlı, dengeli ve tutarlı davranışları ile en aza indirilebilir. Bu bağlamda önemli olan sürücülerden kaynaklanan kazaları en aza indirmek olmalıdır. Çünkü araç ve yol şartları uygun olsa bile trafik sürecinde olan kişinin ruh sağlığı riskli sürücü davranışlarına neden olabilmektedir. Bunun yanında şehir içi trafiğin kalabalık olması, trafiğin bazen yavaş, bazen de durması, insanların tutum ve davranışları, sürücünün aynı anca birçok unsuru göz önünde bulundurmada zorunda kalması gibi faktörler sürücü davranışlarını daha riskli hale getire-

bilmektedir. Şehir içi trafikte görev yapan sürücülerin bütün bu faktörlerin oluşturduğu psikolojik baskıyı tolere edebilecek kişisel yeterliliklere sahip olması beklenir. Bu yeterliğe sahip olmayan sürücüler hem kendi hem de başkalarının hayatları için risk oluşturabilecek davranışları şehir içi trafikte sergileyebilmektedirler. İş, sosyal ve aile ortamlarında yaşanan çatışmaların oluşturduğu psikolojik baskının bir dışı vurumu olarak trafik bu tür davranışlarda bulunan bir sürücüden duyarlı ve dengeli sürücü davranışları beklenmemektedir. Bu bağlamda şehir içi ulaşımında görev yapan bireylerin çeşitli değişkenlere göre psikolojik belirti profilini belirlemeyi amaçlayan bu çalışmada aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

Şehir içi ulaşımında görev yapan bireylerin psikolojik belirtilere sahip olma düzeyi;

- a) Yaş değişkenine,
- b) Şehir içi trafikte çalışma süresine,
- c) Kaza yapıp yapmam durumuna ve
- d) Kaza yapma sayısına göre farklılaşmakta mıdır?

## 1. Yöntem

### 1.1. Örneklem

Araştırma Sakarya ili şehir içi ulaşımında görev yapan 392 minibüs şoförü ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların % 6,4 'ü 18-24, % 15,8'i 25-30, %13'ü 31-35, %26,5 36-40, ve %38,3'ü ise 41 ve üzeri yaş aralığındadır. Katılımcıların % 27,8'i 1-yıl, %16,3'ü 6-10 yıl, %36,7'si 11-15 yıl, %8,4'ü 16-20 yıl ve %10,7'si 21 ve üzeri süredir şehir içi trafikte görev yapmaktadır. Katılımcılardan %61,7'si kaza yapmamış ve % 38,3'ü kaza yapmıştır. %24,2'si 1-2 kez kaza yaptığını, %11,5'i 3 ve daha fazla kaza yaptığını belirtmiştir.

### 1.2. Veri Toplama Araçları

#### 1.2.1. Kısa Semptom Envanteri (KSE)

Araştırmada veriler Kısa Semptom Envanteri (KSE) ile elde edilmiştir. Özgün adıyla "Brief Symptom Inventory" olan ve 1994 yılında Nesrin Hisli Şahin ve Ayşegül Durak tarafından Türkçe'ye uyarlanan KSE, SCL-90-R'nin kısa formudur. SCL-90-R'nin 9 faktöre dağılmış olan 90 madde arasından, her faktörde en yüksek yükü almış 53 madde seçilmiş ve 5-10 dakikada uygulanabilen benzer yapıda kısa bir ölçek elde edilmiştir. Envanter 9 alt ölçek, ek maddeler ve 3 global indeksten oluşmaktadır (Savaşır ve Şahin, 1997).

### 1.2.2. Kişisel Bilgi Formu (KBF)

Şehir içi ulaşımda görev yapan ve psikolojik belirtilerle ilişkilendirilebilecek demografik bilgilere ulaşmak için hazırlanan Kişisel Bilgi Formunda, katılımcıların yaşı, bu işi yapma süreleri, kaza yapıp yapmadıkları ve kaza sayıları belirlenmeye çalışılmıştır.

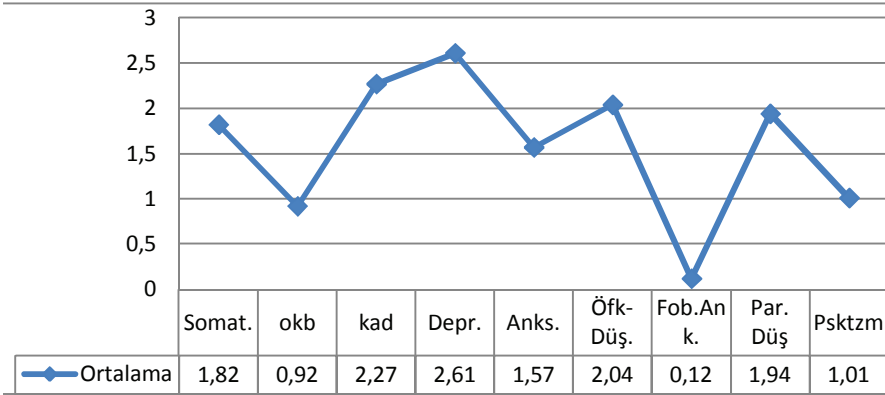
### 1.3. Verilerin Analizi

Araştırma ilişkisel tarama yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Araştırmada psikolojik belirtiler bağımlı değişken olarak ele alınmıştır. Katılımcıların yaşı, bu işi yapma süreleri, kaza yapıp yapmadıkları ve kaza sayıları bağımsız değişkenler olarak ele alınmıştır. Araştırmada veriler SPSS istatistik paket programı ile analiz edilmiştir. Frekans, yüzdeler, ilişkisiz iki ortalama arasındaki farkın karşılaştırılması için t-testi ve ikiden fazla ilişkisiz ortalamaların karşılaştırılması için de varyans analizi istatistik teknikleri kullanılmıştır.

## 2. Bulgular

### 2.1. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Psikolojik Belirti Düzeylerine İlişkin Bulgular

Şekil 1. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Psikolojik Belirti Düzeyleri



Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin psikolojik belirti düzeyleri Şekil 1’de incelenmiştir. Yapılan incelemede 1,5 ve üzeri puan almış olanlar psikopatolojik belirtilere sahip olarak kabul edildiğinde, sürücülerin çoğunun psikopatolojik belirtilere sahip olduğu bulunmuştur. Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin 9 alt boyut içinde yalnızca fobik anksiyete ve obsesif kompulsif belirtilerde 1’in altında ortalamaya sahip oldukları görülmektedir. Psikopatolojik belirtilerin alt boyutları incelendiğinde; somatizasyon alt boyutun ortalaması ( $X=1,82$ ), obsesif kompulsif alt boyutunun ortalaması ( $X=0,92$ ), kişiler arası duyarlılık alt boyutunun ortalaması ( $X=2,27$ ), depresyon alt boyu-

tunun ortalaması ( $X=2,61$ ), anksiyete alt boyutunun ortalaması ( $X=1,57$ ), öfke ve düşmanlık alt boyutunun ortalaması ( $X=2,04$ ), fobik anksiyete alt boyutunun ortalaması ( $X=0,12$ ), paranoid düşünce alt boyutunun ortalaması ( $X=1,94$ ), psikotizm alt boyutunun ortalaması ( $X=1,01$ ) bulunmuştur.

## 2.2. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Yaş Değişkenine Göre Psikolojik Belirti Düzeylerine İlişkin Bulgular

**Tablo 3.** Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Yaş Değişkenine Göre Psikolojik Belirti Puan Ortalamaları ve F Değerleri.

		N	Ortalama	Std. Sapma	SD	KT	KO	F	P
Somatizasyon	1. 18-24 yas	25	1,87	,67					
	2. 25-30 yas	62	1,68	,38	G.I= 4	5,51	1,378	5> 2, 3	
	3. 31-35 yas	51	1,67	,29	G.A= 387	88,95	,230	6,00	,000
	4. 36-40 yas	104	1,79	,43	Top= 391	94,46			
	5. 41+	150	1,96	,56					
Obsesif-Komp.	1. 18-24 yas	25	,86	,26					
	2. 25-30 yas	62	,87	,24	G.I= 4	1,22	,306		
	3. 31-35 yas	51	,84	,24	G.A= 387	49,60	,128	2,39	,051
	4. 36-40 yas	104	,92	,31	Top= 391	50,83			
	5. 41+	150	,99	,46					
Kisiler Arasi Duyar.	1. 18-24 yas	25	2,36	,97					
	2. 25-30 yas	62	2,15	,76	G.I= 4	3,74	,934		
	3. 31-35 yas	51	2,11	,68	G.A= 387	242,10	,626	1,49	,203
	4. 36-40 yas	104	2,27	,80	Top= 391	245,84			
	5. 41+	150	2,36	,80					
Depresyon	1. 18-24 yas	25	2,51	1,27					
	2. 25-30 yas	62	2,75	1,29	G.I= 4	3,78	,944		
	3. 31-35 yas	51	2,75	1,31	G.A= 387	596,77	1,542	,61	,654
	4. 36-40 yas	104	2,65	1,25	Top= 391	600,55			
	5. 41+	150	2,52	1,19					
Ank	1. 18-24 yas	25	1,67	,54					
	2. 25-30 yas	62	1,57	,34	G.I= 4	,51	,127		
	3. 31-35 yas	51	1,52	,22	G.A= 387	66,40	,172	,738	,566
	4. 36-40 yas	104	1,55	,49	Top= 391	66,91			
	5. 41+	150	1,59	,41					
Öfke ve Düs.	1. 18-24 yas	25	1,74	1,11					
	2. 25-30 yas	62	1,75	1,26	G.I= 4	36,17	9,043	5> 2, 4	
	3. 31-35 yas	51	2,15	1,42	G.A= 387	528,27	1,365	6,62	,000
	4. 36-40 yas	104	1,75	1,19	Top= 391	564,44			
	5. 41+	150	2,40	1,02					
		392	2,05	1,20					
Fobik Ank.	1. 18-24 yas	25	,00	,00					
	2. 25-30 yas	62	,02	,07	G.I= 4	3,43	,858		
	3. 31-35 yas	51	,08	,35	G.A= 387	93,05	,240	3,57	,007
	4. 36-40 yas	104	,09	,37	Top= 391	96,48			
	5. 41+	150	,24	,70					
Paranoid Düs.	1. 18-24 yas	25	1,81	,33					
	2. 25-30 yas	62	1,86	,33	G.I= 4	1,94	,484	5> 2, 3	
	3. 31-35 yas	51	1,87	,38	G.A= 387	50,95	,132	3,68	,006
	4. 36-40 yas	104	1,95	,37	Top= 391	52,89			
	5. 41+	150	2,02	,37					
Psikotizm	1. 18-24 yas	25	,98	,29					
	2. 25-30 yas	62	,96	,30	G.I= 4	,64	,159		
	3. 31-35 yas	51	,97	,30	G.A= 387	53,93	,139	1,14	,336
	4. 36-40 yas	104	,97	,35	Top= 391	54,57			
	5. 41+	150	1,05	,44					



Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin yaş değişkenine göre psikolojik belirtiler arasındaki fark tablo 3'te incelenmiştir. Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin yaş değişkenine göre psikolojik belirtiler puan ortalamaları arasında fark olup olmadığını belirlemek için tek yönlü ANOVA testi yapılmıştır. Somatizasyon [ $F_{(4-387)} = 6,00, p < 0,001$ ] ve Paranoid düşünce alt boyutlarında [ $F_{(4-387)} = 3,68, p < 0,01$ ] anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur. 41 ve üzeri yaşlardaki sürücülerin, 25-30 yaş ve 31-35 yaş aralığındaki sürücülere oranla daha yüksek somatizasyon ve paranoid düşünce belirtilerine sahip oldukları görülmüştür. Öfke ve düşmanlık alt boyutunda anlamlı bir fark [ $F_{(4-387)} = 6,62, p < 0,001$ ] olduğu bulunmuştur. 41 ve üzeri yaşlardaki sürücülerin, 25-30 yaş ve 36-40 yaş aralığındaki sürücülere oranla daha yüksek öfke ve düşmanlık belirtilerine sahip oldukları görülmüştür. Fobik anksiyete alt boyutunda anlamlı bir fark [ $F_{(4-387)} = 3,57, p < 0,01$ ] olduğu bulunmuştur. Bu alt boyutta fark 41 ve üzeri yaşlardaki sürücülerden kaynaklanmaktadır. Bir başka deyişle, 41 ve üzeri yaşta olan sürücüler diğer yaş grubundaki bireylerden daha fazla psikolojik belirtilere sahiptir.

### 2.3. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Çalışma Süresi Değişkenine Göre Psikolojik Belirti Düzeylerine İlişkin Bulgular

**Tablo 4.** Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Çalışma Süresi Değişkenine Göre Psikolojik Belirti Puan Ortalamaları ve F Değerleri

		N	Ortalama	Std. Sapma	SD	Kare. Top / Kare. Ort.		F	P
						K'	KO		
Somatizasyon	1. 1-5 YIL	108	1,77	,50					
	2. 6-10 YIL	64	1,83	,41	G.I= 4	1,52			
	3. 11-15 YIL	144	1,82	,51	G.A= 386	92,91	,380	1,58	,179
	4. 16-20 YIL	33	2,01	,58	Top= 390	94,43	,241		
	5. 21+	42	1,86	,43					
Obsesif-Komp.	1. 1-5 YIL	108	,89	,39					
	2. 6-10 YIL	64	,97	,35	G.I= 4	,64			
	3. 11-15 YIL	144	,90	,30	G.A= 386	50,17	,159	1,23	,299
	4. 16-20 YIL	33	,96	,39	Top= 390	50,81	,130		
	5. 21+	42	1,00	,44					
Kisiler Arasi Duyar.	1. 1-5 YIL	108	2,13	,68					
	2. 6-10 YIL	64	2,32	,88	G.I= 4	5,07			
	3. 11-15 YIL	144	2,28	,80	G.A= 386	240,70	1,267	2,03	,089
	4. 16-20 YIL	33	2,56	,82	Top= 390	245,77	,624		
	5. 21+	42	2,33	,84					
Depresyon	1. 1-5 YIL	108	2,71	1,29					
	2. 6-10 YIL	64	2,66	1,26	G.I= 4	6,17			
	3. 11-15 YIL	144	2,64	1,24	G.A= 386	592,27	1,541	1,00	,405
	4. 16-20 YIL	33	2,62	1,16	Top= 390	598,44	1,534		
	5. 21+	42	2,27	1,12					
Ank	1. 1-5 YIL	108	1,54	,39					
	2. 6-10 YIL	64	1,58	,38	G.I= 4	,50			
	3. 11-15 YIL	144	1,56	,46	G.A= 386	66,40	,125	,725	,576
	4. 16-20 YIL	33	1,68	,41	Top= 390	66,90	,172		
	5. 21+	42	1,57	,38					

Öfke ve Düs.	1. 1-5 YIL	108	1,92	1,24					
	2. 6-10 YIL	64	1,69	1,02	G.I= 4	33,34			5> 1 ve 2
	3. 11-15 YIL	144	2,03	1,21	G.A= 386	530,00	8,335	6,07	,000
	4. 16-20 YIL	33	2,62	1,20	Top= 390	563,34	1,373		
	5. 21+	42	2,59	1,04					
Fobik Ank.	1. 1-5 YIL	108	,09	,40					
	2. 6-10 YIL	64	,10	,44	G.I= 4	,81			
	3. 11-15 YIL	144	,13	,49	G.A= 386	95,65	,204	,822	,512
	4. 16-20 YIL	33	,24	,69	Top= 390	96,47	,248		
	5. 21+	42	,20	,65					
Paranoid Düs.	1. 1-5 YIL	108	1,92	,37					
	2. 6-10 YIL	64	1,86	,30	G.I= 4	2,25			4> 2
	3. 11-15 YIL	144	1,92	,34	G.A= 386	50,64	,562	4,28	,002
	4. 16-20 YIL	33	2,12	,52	Top= 390	52,89	,131		
	5. 21+	42	2,07	,36					
Psikotizm	1. 1-5 YIL	108	,98	,35					
	2. 6-10 YIL	64	1,02	,37	G.I= 4	,44			
	3. 11-15 YIL	144	,98	,33	G.A= 386	54,09	,110	,782	,537
	4. 16-20 YIL	33	1,07	,49	Top= 390	54,53	,140		
	5. 21+	42	1,05	,48					

Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin çalışma süresi değişkenine göre psikolojik belirtiler arasındaki fark tablo 4'te incelenmiştir. Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin çalışma süresi değişkenine göre psikolojik belirtiler puan ortalamaları arasında fark olup olmadığını belirlemek için tek yönlü ANOVA testi yapılmıştır. Öfke ve düşmanlık alt boyutunda anlamlı bir fark [ $F_{(4-386)} = 6,07, p < 0,001$ ] olduğu bulunmuştur. 21 yıl ve üzeri çalışma yılına sahip sürücülerin, 1-5 yıl arası ve 6-10 yıl arası çalışma sürelerine sahip sürücülere oranla daha yüksek öfke ve düşmanlık belirtilerine sahip oldukları görülmüştür. Paranoid düşünce alt boyutunda anlamlı bir fark [ $F_{(4-386)} = 4,28, p < 0,01$ ] olduğu bulunmuştur. 16-20 yıl arası çalışma süresine sahip sürücülerin, 6-10 yıl arası çalışma süresine sahip sürücülere oranla daha yüksek paranoid düşünce belirtilerine sahip oldukları görülmüştür.

## 2.4. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Kaza Yapıp Yapmama Durumuna Göre Psikolojik Belirti Düzeylerine İlişkin Bulgular

**Tablo 5.** Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Kaza Yapıp Yapma Durumuna Göre Psikolojik Belirti Puan Ortalamaları ve t Değerleri.

	Kaza Yapma Durumu	N	Ortalama	Std. Sapma	t-Degerleri
Somatizasyon	EVET	242	1,83	,51	t= 0,26
	HAYIR	150	1,82	,45	sd=390 p= 0,74 > 0,05
Obsesif-Komp.	EVET	242	,92	,38	t= 0,01
	HAYIR	150	,92	,32	sd=390 p=0,98>0,05
Kisiler Arasi Duyar.	EVET	242	2,23	,75	t=- 1,22
	HAYIR	150	2,33	,85	sd=390 p=0,22> 0,05
Depresyon	EVET	242	2,63	1,24	t=0,26
	HAYIR	150	2,60	1,24	sd=390 p=0,79>0,05
Ank	EVET	242	1,54	,39	t=- 2,21
	HAYIR	150	1,63	,44	sd=390 p=0,02<0,05
Öfke ve Düs.	EVET	242	1,98	1,16	t= - 1,38
	HAYIR	150	2,16	1,26	sd=390 p=0,16> 0,05
Fobik Ank.	EVET	242	,11	,45	t=- 1,22
	HAYIR	150	,17	,57	sd=390 p=0,22>0,05
Paranoid Düs.	EVET	242	1,95	,34	t=0,20
	HAYIR	150	1,94	,40	sd=390 p=0,83>0,05
Psikotizm	EVET	242	1,00	,37	t=0,09
	HAYIR	150	1,00	,38	sd=390 p=0,92>0,05

Şehir içi ulaşımında görev yapan sürücülerin kaza yapip yapmama durumuna göre psikolojik belirti puan ortalamaları arasındaki fark tablo 5’de incelenmiştir. Bu puan ortalamaları arasında fark olup olmadığını belirlemek için yapılan ortalamaların eşitliği için t testi sonucunda anksiyete alt boyutunda farkın  $[t(390) = -2,21, p < 0,05]$  düzeyinde anlamlı olduğu bulunmuştur. Hiç kaza yapmamış sürücülerin daha yüksek anksiyete belirtisine sahip oldukları görülmüştür. Diğer alt boyutlarda anlamlı bir fark bulunmamıştır.

## 2.5. Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Kaza Yapma Sayısına Göre Psikolojik Belirti Düzeylerine İlişkin Bulgular

**Tablo 6.** Şehir İçi Ulaşımında Görev Yapan Sürücülerin Kaza Yapma Sayısına Göre Psikolojik Belirti Puan Ortalamaları ve t Değerleri.

		N	Ortalama	Std. Sapma	SD	Kare. Top / Kare. Ort.		F	P
						KI	KO		
Somatizasyon	1. hiç	252	1,80	,45	G.I= 2	,78	,39		
	2. 1-2 kez	95	1,87	,53	G.A= 389	93,67	,24	1,63	,20
	3. 3+	45	1,92	,59	Top= 391	94,46			
Obsesif-Komp.	1. hiç	252	,91	,37	G.I= 2	,09	,05		
	2. 1-2 kez	95	,92	,34	G.A= 389	50,74	,13	,35	,70
	3. 3+	45	,96	,36	Top= 391	50,83			
Kisiler Arası Duyar.	1. hiç	252	2,26	,78	G.I= 2	,93	,46		
	2. 1-2 kez	95	2,24	,75	G.A= 389	244,91	,63	,74	,48
	3. 3+	45	2,40	,94	Top= 391	245,84			
Depresyon	1. hiç	252	2,62	1,23	G.I= 2	1,08	,54		
	2. 1-2 kez	95	2,67	1,28	G.A= 389	599,47	1,54	,35	,70
	3. 3+	45	2,48	1,20	Top= 391	600,55			
Ank	1. hiç	252	1,55	,40	G.I= 2	1,64	,82		3 > 1 ve 2
	2. 1-2 kez	95	1,56	,42	G.A= 389	65,27	,17	4,88	,01
	3. 3+	45	1,75	,46	Top= 391	66,91			
Öfke ve Düs.	1. hiç	252	2,05	1,21	G.I= 2	,14	,07		
	2. 1-2 kez	95	2,02	1,24	G.A= 389	564,30	1,45	,05	,95
	3. 3+	45	2,09	1,06	Top= 391	564,44			
Fobik Ank.	1. hiç	252	,09	,40	G.I= 2	1,83	,92		3> 1
	2. 1-2 kez	95	,16	,54	G.A= 389	94,65	,24	3,77	,02
	3. 3+	45	,30	,78	Top= 391	96,48			
Paranoid Düs.	1. hiç	252	1,95	,35	G.I= 2	,37	,18		
	2. 1-2 kez	95	1,90	,38	G.A= 389	52,52	,14	1,36	,26
	3. 3+	45	2,00	,43	Top= 391	52,89			
Psikotizm	1. hiç	252	,97	,35	G.I= 2	1,40	,70		3> 1
	2. 1-2 kez	95	1,00	,33	G.A= 389	53,17	,14	5,11	,01
	3. 3+	45	1,16	,54	Top= 391	54,57			

Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin kaza yapma sayısına göre psikolojik belirtiler arasındaki fark tablo 6'de incelenmiştir. Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin kaza yapma sayılarına göre psikolojik belirtilere sahip olma puan ortalamaları arasında fark olup olmadığını belirlemek için tek yönlü ANOVA testi yapılmıştır. Anksiyete alt boyutunda anlamlı bir fark [ $F_{(2-389)} = 4,88, p < 0,05$ ] olduğu bulunmuştur. 3 ve daha çok kez kaza yapmış sürücülerin, 1-2 kez ya da hiç kaza yapmamış sürücülere oranla daha yüksek anksiyete belirtilerine sahip oldukları görülmüştür. Fobik anksiyete alt boyu-

tunda [ $F_{(2-389)} = 3,77, p < 0,05$ ] ve psikotizm alt boyutunda [ $F(2-389) = 5,11, p < 0,05$ ] anlamlı bir fark olduğu bulunmuştur. 3 ve daha çok kez kaza yapmış sürücülerin, hiç kaza yapmamış sürücülere oranla daha yüksek fobik anksiyete ve psikotizm belirtilerine sahip oldukları bulunmuştur. Diğer alt boyutlarda anlamlı bir fark bulunmamıştır.

### Sonuç ve Tartışma

Şehir içi ulaşımda görev yapan bireylerin ağırlıklı olarak sırasıyla, depresyon, kişiler arası duyarlık, öfke ve düşmanlık ve paranoid düşüncelere ilişkin belirtilere sahip oldukları bulunmuştur. Her işin kendine özgü avantaj ve dezavantajları vardır. Her işin doğasında olan dezavantajları avantaja dönüştürebilecek dinamiklere sahip olmak önemlidir. Yapılan işin ilgi, yetenek, kişilik ve sosyo-kültürel değerlere uygun olması işin dezavantajlarını avantaja dönüştürebilir ki böylece mesleki kimlik oluşur. Şehir içi ulaşımda görev yapan bireyler birçok faktörü dikkate alarak işlerini yapmak durumundadırlar. Müşteri memnuniyeti, trafik kuralları, iş akışı için belirlenen kurallar, şehrin gürültüsü ve bütün bu süreçte dikkatli olma gibi psikolojik bir baskı altında kalmak. Araştırma sonucunda elde edilen psikolojik belirtiler ile bu faktörler ilişkilendirildiğinde ortaya çıkan tablonun şaşırtıcı olmadığı söylenebilir. Çünkü bu kadar uyarıcının aynı anda aktif olduğu bir iş yaşamında kalmak hemen hemen herkes için benzer sonuçlar ortaya çıkarabilir. İş yaşamındaki belirsizlikler, ihtiyaçları karşılamadaki yetersizlikler, özlük haklarında eksiklikler ve kişilerarası ilişkilerdeki yıkıcı iletişim tarzları da bu sürece eklendiğinde şehir içi ulaşımda görev yapan bireylerin ruh sağlığının alarm verdiğini söylemek çok güç olmamaktadır.

Yaş ve çalışma süresi ilerledikçe öfke ve düşmanlık ile paranoid düşüncelere ilişkin belirtilerde de artış olduğu bulunmuştur. İnsan egosunun anksiyete karşısında kullandığı ilk mekanizma bastırma değildir. Bu mekanizma bireyin çevreye uyumunu ya da çevre tarafından uyumlu bir birey olarak algılanmasını sağlayan işlevsel bir mekanizmadır fakat bedeli ağırdır. Bedeli bireyi neredeyse devre dışı bırakmaktır denilebilir. Şehir içi ulaşımda görev yapan bireyler iş ve iş yaşamı ile ilgili olumsuzluklarla başa edebilmek için yıllar boyunca kullandıkları bastırma mekanizması sonucunda her yaşantı ile ilgili duyguyu (çok güçlü duygular, öfke, düşmanlık, nefret, korku) iç dünyasında yaşamaktadır. Çünkü bu süreçte kalabilmenin bilinen tek yolu budur ve başka bir yol bilinmemektedir. Yaş ve çalışma süresi arttıkça bu güçlü duygulara ilişkin belirtilerde kendisini hissettirmektedir. Bu durum şehir içi ulaşımda görev yapan bireylerde fiziksel nedene bağlı olmayan somatik şikâyetlere de dönüşebilmektedir.

Hiç kaza yapmadığını belirten bireyler kaza yaptığını belirten bireylerden daha fazla anksiyete belirtilerine sahiptir. Kaza istenen bir durum değildir. İnsan, doğası gereği olumsuz durumlarda kaçma ve kaçınma davranışı gösterir. İstenmeyen bir durumun her an olabileceği gibi algılanması acil durum reaksiyonuna neden olur. İş yaşamını tehdit edici bir yer olarak gören kişiler acil durum reaksiyonları yaşayabilirler. Hiç kaza yapmayan bireylerin her an kaza yapma ihtimali ve bunu destekleyen faktörlerin olması, kaza yapıp bunu deneyimlemiş kişilerden daha fazla anksiyete duymalarına neden olmaktadır. Kaza yapanlar korku hissederken, kaza yapmayanlar ise anksiyete duygusunu yaşamaktadır. Anksiyete ve korkuya verilen duygusal tepkiler birbirine benzediğinden, her iki durumda olan (kaza yapma ve kaza yapma) bireylerde anksiyete belirtileri yüksek bulunmuştur.

Kaza sayısı arttıkça anksiyete ve fobik anksiyete belirtilerinde de artma olduğu bulunmuştur. Kaza yapmayan bireylerin kaza yapan bireylere oranla daha fazla anksiyete yaşamasının nedeni olarak bu bireylerin böyle bir yaşantıya sahip olmamaları yanında bunun olmaması için özellikle çaba sarf etmeleri gösterilebilir. Fakat kaza sayısı arttıkça hissedilen anksiyetenin de artması ilginç bir bulgudur. Bunun nedeni kaza yapma sayısı arttıkça kişinin bu süreci artık kontrol edemediğini bir başka deyişle kontrolü kaybettiğini düşünmesinin bir sonucudur denilebilir.

Araştırma sonuçlarına dayalı olarak; a-şehir içi ulaşımında çalışan bireylerin ruh sağlığını önleyici, iyileştirici ve zenginleştirici psikolojik danışma hizmetlerinin başlatılması, b-Psikolojik danışma hizmetlerinin yaş, çalışma süreleri ve yaşanan psikolojik belirtiler dikkate alınarak süreç dâhilinde sürdürülmesi, c-Bu çalışma diğer illerde şehir içi ulaşımında görev yapan bireyle gerçekleştirilmesi ve d-psikolojik belirtileri yordayacak diğer değişkenlerle ilişkilendirilerek araştırılması önerilebilir.

### Kaynakça

- Çelik, C. (2007). "AB ulaştırma politikasına uyum sürecinde Türkiye'de kara ulaşımı trafik güvenliği", Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbulSosyal Bilimler Enstitüsü, Avrupa Birliği Yüksek Lisans Programı.
- Greiner, B. A., Krause, N., Ragland, D. R. ve Fisher, J. M. (1998). Objective stress factors, accidents, and absenteeism in transit operators: A theoretical framework and empirical evidence. *Journal of Occupational Health Psychology*, 3 (2), 130-146.

- Lewin, I. (1982). Driver training: A perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25 (10), 917-924.
- Öz, B., Özkan, T., ve Lajunen, T. (2010). An investigation of the relationship between organisational climate and professional drivers' driver behaviours. *Safety Science*, 48, 1484-1489.
- Savaşır, I., ve Şahin, N. H. (Ed.). (1997). Kısa Semptom Envanteri, *Bilişsel-Davranışçı Terapilerde Değerlendirme: Sık Kullanılan Ölçekler*. Ankara: Özyurt Matbaacılık.
- Sümer, N. ve Ö.,Türker, Ö. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17 (50), 1 - 22.
- Sümer, N., Lajunen, T., ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışlarının kaza riskindeki rolleri: İhlaller ve hatalar, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*. 8-12 Mayıs, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Şar, A. H., ve Işıklar, A. (2011). Ulaşım hizmetinde görevli sürücülerin stresle başetme becerileri: Bir alan uygulaması. *Akademik Bakış Dergisi*, 27, 1-17.
- Trafik.gov.tr. (2013). Genel Kaza İstatistikleri, [http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/10\\_yil\\_istatistik.aspx](http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/10_yil_istatistik.aspx), (erişim tarihi: 03.04.2013).
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (2011). *Trafik Kaza İstatistikleri (Karayolu)*, TÜİK: Ankara.

