

# Genç ve Deneyimsiz Sürücülerde Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma: Sürücü Becerilerinin Rolü

Erkin Sarı<sup>1</sup>, Türker Özkan<sup>2</sup>

Sarı, E. ve Özkan, T. (2023). Genç ve deneyimsiz sürücülerde araç kullanırken cep telefonu kullanma: sürücü becerilerinin rolü. *Nesne*, 11(30), 642-652. DOI: 10.7816/nesne-11-30-08

**Anahtar kelimeler**  
Sürücü dikkatsizliği,  
araç başında telefon  
kullanımı, algısal  
motor beceriler,  
güvenlik becerileri,  
yol güvenliği

**Keywords**  
Distracted driving,  
mobile phone use  
while driving,  
perceptual motor  
skills, safety skills,  
road safety

## Öz

Bu çalışmanın temel amacı, genç ve deneyimsiz sürücülerde sürüş becerilerine odaklanarak sürüş sırasında cep telefonu kullanımının belirleyicilerini anlamaktır. Spesifik olarak, sürüş sırasında telefon kullanımını algısal motor becerilerin pozitif, güvenlik becerilerinin ise negatif bir şekilde yordayacağı hipotezini test etmek için Türkiye'deki bir devlet üniversitesinde lisans düzeyinde öğrenim gören 218 (125 erkek, 86 kadın, 7 cinsiyetini belirtmeyen;  $Or_{yaş} = 21.4$ ,  $SS_{yaş} = 1.28$ ) araç sürücüsüne ulaşılmıştır. Katılımcılar, sürüş becerilerine (algısal motor beceriler ve güvenlik becerileri), araç kullanırken telefon kullanmaya ilişkin soruları ve demografik bilgi formunu (cinsiyet, araç kullanım sıklığı, son 3 yılda yapılan kaza sayısı) cevaplandırmışlardır. Yapılan bağımsız örneklem t-testi erkeklerin sürüş sırasında daha çok cep telefonu kullandığını ve daha yüksek algısal motor becerilere sahip olduklarını ortaya koymaktadır. Yapılan hiyerarşik regresyon analizinin sonuçları ise seyir halindeyken telefon kullanımını algısal motor becerilerin pozitif yönde, güvenlik becerilerinin ise negatif yönde yordadığını göstermektedir. Bulgularımız sürücülerin gerçek sürüş becerileri hakkında daha kesin bir anlayış geliştirmek ve aşırı güven veya yanlış yerleştirilmiş güvenlik duygusunu azaltmak için ilgili otoriteler tarafından daha fazla çalışma yapılması gerekliliğini vurgulamaktadır. Özellikle, Türkiye'deki trafik eğitim programlarının çoğunlukla genel sürüş becerilerinin geliştirilmesine odaklandığı ve trafik kuralları hakkında bilgi içerdiği göz önünde bulundurulduğunda, güvenli sürüş eğitim programlarının sürücü eğitimi programlarına eklenmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

## Mobile Phone Use While Driving Among Young and Novice Drivers: The Role of Driving Skills

### Abstract

The main aim of this study was to understand the predictors of mobile phone use while driving, focusing on driving skills in young and novice drivers. Specifically, in order to test the hypothesis that perceptual motor skills would positively, and safety skills would negatively predict mobile phone use while driving 218 (125 males, 86 females, 7 did not specify;  $M_{age} = 21.4$ ,  $SD_{age} = 1.28$ ) undergraduate car drivers from a state university in Türkiye were recruited. Participants answered questions on driving skills (i.e., perceptual motor skills and safety skills), cell phone use while driving, and a demographic information form (gender, frequency of driving, number of accidents in the last 3 years). The independent samples t-test revealed that males used mobile phones more while driving and had higher perceptual motor skills. The results of the hierarchical regression analysis showed that perceptual motor skills positively and safety skills negatively predicted mobile phone use while driving. Our findings highlight the need for further work by relevant authorities to develop a more precise understanding of drivers' actual driving skills and to reduce overconfidence or misplaced sense of security. In particular, given that traffic education programs in Türkiye mostly focus on the development of general driving skills and include information about traffic rules, there is a need to include safe driving education programs in driver training programs.

### Makale Bilgisi

Geliş tarihi: 2 Haziran 2023

Düzeltilme tarihi: 30 Ekim 2023

Kabul tarihi: 01 Aralık 2023

DOI: 10.7816/nesne-11-30-08

<sup>1</sup> Dr. Arş. Gör., Selçuk Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, erkin.sari(at)yahoo.com.tr, ORCID: 0000-0002-2162-5558

<sup>2</sup> Prof. Dr. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, ozturker(at)metu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-5501-9257

Dünya Sağlık Örgütü (WHO, 2023) tarafından yol güvenliğine ilişkin yayınlanan son rapora göre her yıl 1,19 milyon kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Bu kazaların toplumdaki en yaygın 12'nci ölüm nedeni olduğu göz önünde bulundurulduğunda trafikte yaşanan can kayıplarının halk sağlığı üzerindeki kayda değer etkileri giderek daha belirgin hale gelmektedir. Ayrıca, trafik kazalarının 5-29 yaş arası bireylerde en önde gelen ölüm nedeni olması özellikle endişe vericidir. Her ne kadar rapor 2010 yılından bu yana trafik kazalarına bağlı can kaybının %5 oranında düştüğünü gösterse de özellikle yayalar ve bisikletliler gibi diğer gruplara göre daha dezavantajlı olan yol kullanıcıları artan ölüm riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. Spesifik olarak, rapor trafik kazalarına bağlı ölümlerin yarıdan fazlasını yayaların, motosikletlilerin ve bisikletlilerin teşkil ettiğini belirtmektedir. Ek olarak, ölümlerin %90'ı düşük ve orta düzey gelire sahip ülkelerdendir ve Avrupa bölgesindeki kayıpların 2010'a nazaran %36 azaldığı görülmektedir. Dolayısıyla, özellikle refah düzeyinin yüksek olmadığı Küresel Güney ülkelerinde yol güvenliği konusunda atılacak daha ciddi adımlara ihtiyaç vardır.

Bu can kayıplarının yanında trafik kazaları kazazedeler için önemli fiziksel yaralanmalara (WHO, 2023) ve psikolojik rahatsızlıklara (Marasini ve ark., 2022), toplum ve birey için ise maddi kayıplara neden olmaktadır (Papadakaki ve ark., 2017). Örneğin, Dünya Sağlık Örgütü'nün (2023) raporu trafik kazalarının küresel boyutta yıllık 1,8 trilyon dolar kayba yol açtığını göstermektedir. Bu rakam tüm ülkelerin gayrisafi milli hasılasının %10-12'sine tekabül etmektedir. Bu olumsuz etkileri göz önünde bulundurulduğunda, trafik kazalarının ardındaki faktörlerin anlaşılması ve yol güvenliğinin teşvik edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmadaki temel hedef, genç ve deneyimsiz sürücülerde sürüş becerilerine odaklanarak sürüş sırasında cep telefonu kullanımının belirleyicilerini anlamaktır.

Karayollarında meydana gelen ölüm ve yaralanmaların boyutu çok sayıda risk faktöründen etkilenmektedir. Bunların bir kısmı sürücü/yolcu (ör., aşırı hızlı araç kullanımı, alkol ve/veya madde etkisi altında araç kullanımı, emniyet kemeri, kask gibi koruyucu ekipmanların kullanılmaması, sürücü dikkatsizliği) kaynaklıyken, bir kısmı ise ilgili otoritelerce alınmayan önlemlerden (ör., yolların yol güvenliğinin göz ardı edilerek tasarlanması, kaza sonrası müdahalenin yetersizliği, trafik kurallarının yetersizliği ve cezaların caydırıcı olmayışı) kaynaklanmaktadır (WHO, 2023). Bu faktörler arasında, riskli sürüş pratikleri ve sürücünün dikkatinin dağılması gibi sürüşle ilişkili bazı etmenler diğerlerine göre daha büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Örneğin, Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO, 2023) son raporuna göre ölümle sonuçlanan trafik kazalarının %10'u alkollü araç kullanma sebebiyle gerçekleşmiştir. Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Dernekleri Federasyonu'nun raporuna göre ise ölümle sonuçlanan kazaların %33 ila %69'u ve ölümle sonuçlanmayan kazaların ise %8 ila 29'unun sebebi alkol etkisinde araç kullanmadır (IFRC, 2022). Avrupa'da ise 5 sürücünden 1'i alkollüyken araç kullandığını, yarısı yerleşim yerlerinin dışında hız sınırını aştığını, motosiklet sürücülerinin %20'sinin ve yolcuların %30'unun kask takmadığı belirtilmektedir (Meesmann ve ark., 2022).

Bahsi geçen riskli sürüş davranışlarına ek olarak, sürücünün dikkatinin dağılması da trafik güvenliği için önemli bir tehlike oluşturmaktadır. "Bir sürücünün bir aracı güvenli bir şekilde kullanması için gerekli olan bilgileri işleme yeteneğini olumsuz etkileyen herhangi bir olay veya faaliyet" olarak tanımlanabilecek dikkat dağıtıcı unsurlar yol kullanıcıları için kayda değer bir tehdit unsurudur (Drews ve Strayer, 2008, s. 169). Örneğin, ABD'deki Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi (NHTSA, 2019) trafik kazası sonucu ölümlerinin %9'unun sürücü dikkatsizliği sebebiyle oluştuğunu belirtmektedir. Başka bir çalışmada ise bu oran ABD için %10 ve Yeni Zelanda için %12 olarak bulunmuştur (Gordon, 2008).

Sürücülerin dikkati yiyecek/içecek ve cep telefonu gibi fiziksel nesneler ve diğer bireyler ve/veya hayvanlar sebebiyle dağılabilir (Regan ve Hallett, 2011). Mevcut literatür seyir halindeyken yiyecek/içecek tüketmek, yolcularla sohbet etmek veya cep telefonu kullanmak gibi ek faaliyetlerde bulunmanın sürücülerin tepki sürelerinde artışa yol açtığını (Patten ve ark., 2004) ve sürüş performansında düşüşe sebep olduğunu (Hashash ve ark., 2019) göstermektedir. Strayer ve arkadaşları (2006) ise telefon kullanımı kaynaklı performans düşüşünün alkollü araç kullanmadan kaynaklı düşüş ile benzer olduğunu ortaya koymuştur.

Dikkat dağıtan bu unsurlar arasında konuşma ve yazışma amaçlı cep telefonu kullanımı önemli bir yer tutmaktadır (Hashash ve ark., 2019). Yapılan birçok çalışma da (ör., Redelmeier ve Tibshirani, 1997; Violanti ve Marshall, 1996) cep telefonu kullanımının kazalar için önemli bir risk faktörü olduğunu göstermiştir. Sürücünün dikkatinin dağılması, özellikle seyir halindeyken telefon kullanımı söz konusu olduğunda sürücüler için değişen düzeylerde zararlı sonuçlar doğurabilir. Spesifik olarak, sürücü dikkatsizliğinin kaza riski üzerindeki etkisi sürücüler arasındaki bireysel farklılıklardan dolayı olumlu ya da olumsuz şekilde etkilenebilmektedir. Örneğin, yapılan bir çalışma (Young ve ark., 2008) genç olma, sürücü deneyiminin az olması ve sürüş sırasında ani gelişen durumlara etkin bir şekilde yanıt verme kapasitesinin düşük olması gibi bazı sürücü özelliklerinin sürücü dikkatsizliği ve trafik kazaları arasındaki ilişkiyi güçlendirebileceğini belirtmektedir.

Mevcut literatür, sürüş anında dikkat dağınıklığında deneyimsiz sürücü olmanın rolüne vurgu yapmaktadır (Bener ve ark., 2006; Lambie ve ark., 2002). Yapılan çalışmalar (ör., McEvoy ve Stevenson, 2009) genç sürücülerin teknolojiyle daha fazla iç içe olmaları ve görece sınırlı sürüş deneyimleri nedeniyle dikkat dağıtıcı unsurların neden olduğu kazalara daha yatkın olduklarını göstermektedir. Spesifik olarak, geçmiş araştırmalar deneyimsiz sürücülerin daha deneyimli sürücülere kıyasla araç kullanırken mesajlaşma oranlarının daha yüksek olduğunu göstermiştir. Harrison'ın (2011) çalışmasında 10 katılımcıdan 9'unun davranışla ilgili potansiyel riskleri kabul etmelerine rağmen araç kullanırken mesajlaştığı tespit edilmiştir. Benzer şekilde başka bir çalışmada (Olsen ve ark., 2013) 16 yaşın altındaki araç kullanıcılarının neredeyse yarısının araç kullanırken mesajlaştığı gösterilmiştir. Ayrıca, sürücülerin alkollü araç kullanma ve emniyet kemeri takmayı ihmal etme gibi diğer riskli davranışları da sergilediği görülmüştür.

Trafik güvenliğini olumsuz yönde etkileyen bu riskli ve dikkatsiz sürücü davranışları da göz önünde bulundurulduğunda bir trafik sisteminin başlıca amacının hareketliliği etkin bir şekilde sağlarken aynı zamanda başta kazalar olmak üzere istenmeyen sonuçların ortaya çıkma riskini en aza indirmek olduğu söylenebilir (Evans, 2004). Fakat, istatistiklerden de anlaşılacağı üzere hareketlilik ve yol güvenliğini aynı anda sağlamak her zaman mümkün olmamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO, 2023) raporu her yıl 1 milyondan fazla kişinin trafik kazalarında yaşamını yitirdiğini belirtmektedir ve bu kayıpların oluşmasındaki temel sebep insan hatasıdır (Rumar, 1985). Dolayısıyla sürücü becerilerini arttırmak ve güvenli sürücü davranışlarını teşvik etmek yol güvenliğini sağlamak adına oldukça önemlidir.

Elander ve arkadaşlarına (1993) göre sürüşteki insan faktörlerinin davranış ve performans olmak üzere iki bileşeni bulunmaktadır. Davranış sürücülerin çoğunlukla yaptıklarına atıfta bulunurken performans ise sürücülerin yapabileceklerine gönderme yapar. Lajunen ve Summala (1995) ise hem algısal motor becerilerin (sürücünün bir aracı yönetme kabiliyeti) hem de güvenlik becerilerinin (güvenli sürüş tekniklerini uygulama ve kazaları önlemek adına önlemler alma) yol güvenliğini sağlamada gerekli olduğunu belirtmektedir. Algısal motor ve güvenlik becerilerin öncüllerini inceleyen çalışmalar, genç (ör., Martinussen ve ark., 2014), erkek (ör., Özkan ve Lajunen, 2006) ve deneyimsiz (ör., Lajunen ve Summala, 1995) sürücülerin daha düşük algısal motor becerilere sahip olduğunu göstermektedir. Öte yandan, yaş almış (ör., Sümer ve ark., 2006) ve kadın (ör., Özkan ve Lajunen, 2006) sürücülerin güvenlik becerilerinin daha yüksek olduğu görülmüştür. Geçmiş

çalışmalar (ör., Lajunen ve Summala, 1995) ayrıca deneyimli yol kullanıcılarının genellikle kendilerini algısal motor beceriler açısından daha yetkin olarak algıladıklarını ve trafik güvenliğine ilişkin daha az endişe duyduklarını belirtmiştir. Bununla birlikte, güvenlik becerileri daha yüksek olan sürücülerin daha az kaza ve trafik ihlali yaptığı ve daha az agresif davranış sergilediği tespit edilmiştir (Sümer ve ark., 2006).

Seyir halindeyken cep telefonu kullanmayı sürücü becerileri bağlamında inceleyen çalışmaların birinde Pöysti ve arkadaşları (2005) düşük algısal motor beceri düzeyinin ve yüksek güvenlik becerileri düzeyinin sürüş sırasında cep telefonu kullanımını negatif yönde yordadığını gösterirken, Bener ve arkadaşları (2006) ise sürüş becerilerinin araçla seyir halindeyken cep telefonu kullanma ya da kullanmama kararını etkilemediğini belirtmektedir.

### Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı seyir halindeyken cep telefonu kullanımında algısal motor ve güvenlik becerilerinin rolünü anlamaktır. Önceki kısımlarda bahsi geçen bulgulardan hareketle seyir halinde telefon kullanımının algısal motor beceriler tarafından pozitif, güvenlik becerileri tarafından ise negatif bir şekilde yordanması beklenmektedir.

### Yöntem

#### Katılımcılar ve İşlem

Çalışmaya Türkiye’deki bir devlet üniversitesinde lisans düzeyinde öğrenim gören 218 (125 erkek, 86 kadın, 7 cinsiyetini belirtmeyen;  $Ort_{yaş} = 21.4$ ,  $SS_{yaş} = 1.28$ ) araç sürücüsü çevrimiçi şekilde katılmıştır. Çalışma verisinin toplanmasından önce Orta Doğu Teknik Üniversitesi’nin etik kurulundan (Protokol Numarası: 0269-ODTÜİAEK-2022) gerekli izinler alınmıştır.

#### Veri Toplama Araçları

**Demografik Bilgi Formu:** Katılımcılardan cinsiyetlerini, araç kullanım sıklıklarını ve son üç yılda kaç kaza deneyimlediklerini belirtmeleri istenmiştir.

**Sürüş Becerileri:** Sürücülerin sürüş becerilerini anlamak amacıyla Lajunen ve Summala (1995) tarafından geliştirilen ölçek kullanılmıştır. Ölçekte algısal motor becerileri (örnek madde: “Kaygan yolda araç kullanma”) ve güvenlik becerilerini (örnek madde: “Trafik ışıklarına dikkatle uyma”) ölçmek için toplamda 20 madde bulunmaktadır. Katılımcılar yanıtlarını çok zayıf (=1) ile çok güçlü (=5) arasında belirtmiştir. Ölçek Türkçeye Sümer ve Özkan (2002) tarafından uyarlanmıştır.

**Araç Kullanırken Telefon Kullanma:** Katılımcılar Genç Deneyimsiz Sürücü Davranışları Ölçeğinin telefon kullanımıyla ilgili maddelerine cevap vermişlerdir (örnek madde: “Telefonunuzda çalan müziği değiştirirsiniz”) (Jannusch ve ark., 2021; Scott-Parker ve ark., 2010). Katılımcılar yanıtlarını hiçbir zaman (=1) ile her zaman (=5) arasında belirtmiştir. Bu maddeler mevcut çalışmanın amaçları doğrultusunda Türkçeye uyarlanmıştır. Türkçe versiyonun iç güvenilirlik skoru istenilir düzeydedir (Cronbach  $\alpha = .85$ ).

## Bulgular

### Ön Analizler

Çalışmanın hipotezleri test edilmeden önce bazı ön analizler (tanımlayıcı istatistikler, ikili korelasyonlar ve bağımsız örneklem t-testleri) gerçekleştirilmiştir. Tek değişkenli ve çok değişkenli aykırı değerler kontrol edildikten sonra, 3 tek değişkenli aykırı değer veri setinden çıkarılmıştır. Ortalama skorlar, standart sapmalar, iç güvenilirlik katsayıları ve değişkenler arasındaki ikili korelasyonlar Tablo 1’de sunulmuştur. Ayrıca, erkek ve kadın katılımcılar arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar olup olmadığını görmek için bir dizi bağımsız örneklem t-testi yapılmıştır. Bulgular, erkek ve kadın katılımcıların sürüş sırasında telefon kullanımı ( $Ort_{erkek} = 2.34$ ,  $Ort_{kadın} = 1.95$ ,  $t = -3.93$ ,  $p < .001$ ) ve algısal motor beceriler ( $Ort_{erkek} = 3.62$ ,  $Ort_{kadın} = 3.14$ ,  $t = -6.02$ ,  $p < .001$ ) açısından farklılaştığını ortaya koymaktadır.

Tablo 1  
Betimsel İstatistikler ve İkili Korelasyonlar

|                                    | 1       | 2     | 3      | 4       | 5     |
|------------------------------------|---------|-------|--------|---------|-------|
| 1. Araç Kullanım Sıklığı           | —       |       |        |         |       |
| 2. Son 3 Yıldaki Kaza Deneyimi     | -.31*** | —     |        |         |       |
| 3. Algısal Motor Beceriler         | -.46*** | .15*  | (.86)  |         |       |
| 4. Güvenlik Becerileri             | .24***  | -.16* | .10    | (.74)   |       |
| 5. Seyir Halinde Telefon Kullanımı | -.27*** | .13   | .27*** | -.38*** | (.85) |
| <i>Ortalama</i>                    | 3.63    | .5    | 3.33   | 3.5     | 2.11  |
| <i>Standart Sapma</i>              | 1.42    | 1.51  | .61    | .54     | .73   |
| <i>Minimum</i>                     | 1       | 0     | 1.23   | 2.29    | 1     |
| <i>Maksimum</i>                    | 5       | 18    | 5      | 5       | 4.25  |

Not. 1) İç tutarlılık katsayıları parantez içlerinde belirtilmiştir.

2) N = 216, \* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

### Ana Bulgular

Sosyo-demografik değişkenlerin (ör., sürüş sıklığı, son üç yıldaki kaza deneyimi) ve sürüş becerilerinin (ör., algısal-motor beceriler ve güvenlik becerileri) sürüş sırasında cep telefonu kullanımını öngörmedeki rolünü incelemek için hiyerarşik regresyon analizi yapılmıştır. İlk aşamada sürüş sıklığı, son üç yıldaki kaza deneyimi kontrol değişkenleri olarak analize dahil edilmiştir. İkinci aşamada ise sürücü becerileri (algısal motor ve güvenlik becerileri) bağımsız değişkenler olarak eklenmiştir. Sosyo-demografik değişkenlerin bulunduğu ilk blokta sürüş sıklığı ( $\beta = -.26$ ,  $p < .001$ ) seyir halindeyken telefon kullanımını anlamlı bir şekilde yordarken, son üç yıldaki kaza deneyiminin ( $\beta = .05$ ,  $p = .445$ ) bağımsız değişken üzerindeki etkisi ise anlamlı değildir,  $R^2 = .08$ ,  $F(2, 208) = 8.6$ ,  $p < .001$ . İkinci blokta ise algısal motor beceriler ( $\beta = .31$ ,  $p < .001$ ) seyir halindeyken araç kullanımını pozitif yönde yordarken, güvenlik becerileri ( $\beta = -.40$ ,  $p < .001$ ) ise bağımlı değişkeni negatif yönde yordamaktadır,  $R^2 = .25$ ,  $F(4, 206) = 17.19$ ,  $p < .001$ .

Ek olarak, bu iki değişken eklendikten sonra araç kullanım sıklığının ( $\beta = -.03, p = .709$ ) bağımlı değişken üzerindeki etkisinin ortadan kalktığı görülmüştür (detaylı sonuçlar Tablo 2’de görülebilir).

Tablo 2

*Hiyerarşik Regresyon Analizi Bulguları*

| Yordayıcı Değişken          | <i>F</i> | <i>sd</i> | $\beta$ | %95 <i>GA</i> | <i>R</i> <sup>2</sup> <i>değişim</i> | <i>R</i> <sup>2</sup> |
|-----------------------------|----------|-----------|---------|---------------|--------------------------------------|-----------------------|
| Blok 1                      | 8.6      | 2,208     |         |               |                                      | .08                   |
| Araç Kullanım Sıklığı       |          |           | -.26    | [-.39, -.12]  |                                      |                       |
| Son 3 Yıldaki Kaza Deneyimi |          |           | .05     | [-.08, .19]   |                                      |                       |
| Blok 2                      | 17.19    | 4,206     |         |               | .17                                  | .25                   |
| Araç Kullanım Sıklığı       |          |           | -.03    | [-.17, .12]   |                                      |                       |
| Son 3 Yıldaki Kaza Deneyimi |          |           | .02     | [-.11, .14]   |                                      |                       |
| Algısal Motor Beceriler     |          |           | .31     | [.17, .45]    |                                      |                       |
| Güvenlik Becerileri         |          |           | -.40    | [-.53, -.28]  |                                      |                       |

**Tartışma**

Bu çalışma genç ve deneyimsiz Türk sürücüler arasında araçla seyir halindeyken cep telefonu kullanımının olası belirleyicilerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Spesifik olarak, seyir halindeyken telefon kullanımını öngörmeye sosyo-demografik (araç kullanım sıklığı, son üç yıldaki kaza deneyimi) ve sürüş becerilerinin (algısal motor ve güvenlik) rolü incelenmiştir. Beklentilerimizle uyumlu bir şekilde yüksek algısal motor becerileri olduğunu belirten kullanıcılar seyir halindeyken daha çok telefonla ilgilenirken, güvenlik becerileri için tersi bir durum söz konusudur.

Bulgularımız erkek sürücüler arasında seyir halinde cep telefonu kullanımının kadın sürücülere kıyasla daha yaygın olduğunu göstermiştir. Bu konuda daha önce yapılmış çalışmalarda birbiriyle çelişen bulgulara ulaşılmıştır. Bu araştırmaların bir kısmı (ör., Hallett ve ark., 2012; Sullman ve Baas, 2004) erkeklerin araç kullanırken cep telefonu kullanma sıklığının daha yüksek olduğunu gösterirken, bir dizi başka araştırma da kadınların cep telefonu kullanımına daha fazla meyilli olduğunu (ör., Bazargan-Hejazi ve ark., 2017) göstermiştir. Bazı çalışmalarda da (ör., Hoseinzadeh Nooshabadi ve ark., 2021) cep telefonu kullanımı açısından cinsiyete göre anlamlı bir fark bulunamamıştır. Örneğin, Bazargan-Hejazi ve arkadaşları (2017) İran örneğinde genç kadın sürücülerin araç kullanırken erkek sürücülere kıyasla daha çok mesaj okuduklarını ve gönderdiklerini göstermiştir. Diğer yandan, Hallett ve arkadaşları (2012) Yeni Zelanda’da yaptıkları bir araştırmada, erkek sürücülerin kadın sürücülere kıyasla daha fazla kısa mesaj gönderme ve okuma sıklığı bildirdiklerini tespit etmiştir.

Bu çalışmanın bulguları, öngörüldüğü üzere, seyir halindeyken cep telefonu kullanımının algısal-motor beceriler tarafından pozitif, güvenlik becerileri tarafından ise negatif yönde yordandığını göstermiştir. Özellikle algısal motor sürüş becerileri yüksek olan bireylerin tipik olarak araçları üzerinde daha iyi kontrol sağladıkları, daha doğru kararlar verdikleri ve yoldaki zorlu durumlara etkili bir şekilde yanıt verdikleri düşünülse de geçmiş çalışmalar (ör., Lajunen ve Summala, 1995) deneyimli sürücülerin kendilerini sürüş becerileri konusunda daha yetkin olarak algılama eğiliminde olduklarını ve trafik güvenliği konusunda daha düşük düzeyde endişe duyduklarını ortaya koymuştur. Diğer bir deyişle, deneyimli sürücüler sürüş becerileri konusunda kendilerine daha fazla güvenme eğilimindedir ve bu aşırı güven karayolu güvenliği açısından

önemli bir risk teşkil etmektedir (Naatanen ve Summala, 1976). Lajunen ve meslektaşları (1998) da öz bildirim ölçümleri kullanıldığında, erkek sürücüler arasında sürüş becerilerini abartma yönünde tutarlı bir eğilim olduğunu belirtmiştir. Benzeri bir bulguya Yılmaz ve arkadaşlarının (2022) çalışmasında da rastlanmıştır. Türkiye örnekleminde yaptıkları çalışmada yazarlar erkek sürücülerin kadınlara nazaran kendileri hakkında gerçekçi olmayan bir görüşe sahip olduklarını ve sürüş yeteneklerine gereğinden fazla güvendiklerini saptamışlardır.

Çalışmamız, daha yüksek algısal-motor beceriler ve daha düşük güvenlik becerileri seviyelerinin daha fazla sayıda kaza deneyimi ile ilişkili olduğunu göstermiştir. Bu nedenle, sürücüler gerçek sürüş becerileri hakkında daha kesin bir anlayış geliştirmek ve aşırı güven veya yanlış yerleştirilmiş güvenlik duygusunu azaltmak için eğitim almalıdır (Lajunen ve ark., 2022). Mevcut literatür (Özkan ve ark., 2006; Sümer ve ark., 2006), aşırı güven yanlışlığını azaltmada eğitim müdahalelerinin sağlayabileceği faydalara işaret etmektedir. Örneğin, Sümer ve arkadaşları (2006) yüksek düzeyde güvenlik becerilerine sahip olmanın, kişinin sürüş becerilerine ilişkin abartılı değerlendirmelerinden kaynaklanan aşırı güvenin olumsuz etkisini azaltabileceğini belirtmektedir. Türkiye'deki trafik eğitim programlarının çoğunlukla genel sürüş becerilerinin geliştirilmesine odaklandığı ve trafik kuralları hakkında bilgi içerdiği göz önünde bulundurulduğunda (örnek bir trafik eğitim kitapçığı için bk. T.C. İçişleri Bakanlığı, 2022), sonuçlarımız güvenli sürüş eğitim programlarının sürüş eğitimi programlarına eklenmesinin gerekliliğini güçlü bir şekilde desteklemektedir.

Lajunen ve Özkan (2011) tarafından da belirtildiği üzere, en dikkatsiz sürüş davranışlarında bulunan ve sıklıkla trafik ihlalleri yapan bireylerin genellikle bu tür çalışmalara katılmaktan kaçındığı göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla, mevcut çalışma riskli sürüş davranışları sergilemeye en yatkın olan deneyimsiz yol kullanıcıları grubunu yakalamakta zorlanmış olabilir. Bu çalışmanın bir diğer kısıtlılığı da öz bildirim verilerine dayanmış olmasıdır. Katılımcıların kendilerini olumlu bir şekilde sunmayı amaçlayan benlik sunumu stratejileri kullanmaları ve böylece potansiyel olarak tepki yanlışlığı yaratmaları olasıdır (Yılmaz ve ark., 2022). Ayrıca, katılımcılar çalışma sırasında daha önce verdikleri yanıtlarla tutarlılığı korumak istemiş olabilirler. Dolayısıyla, öz değerlendirmelere ve öz raporlara dayanan bir çalışmaya kıyasla gerçek dünya koşullarında daha sağlıklı sonuçlar elde edilebilir. Bu nedenle, davranışsal gözlemler ve simülasyon çalışmaları, öz bildirimlerdeki sosyal olarak istenilen yanıt verme yanlışlıklarını azaltmak amacıyla veri toplama için uygun alternatifler olarak düşünülebilir. Anonimlik ve gizliliğin sağlanması, sosyal istenirlik tedbirlerinin alınması da sosyal istenir cevap verme ile başa çıkmak için kullanılabilir (Lajunen ve Özkan, 2011). Bu çalışmadaki bulguların genellenebilirliği, örneklemin yalnızca lisans öğrencilerine odaklanması nedeniyle sınırlıdır. Bu nedenle, gelecekteki akademik çalışmalarda sonuçların genellenebilirliğini artırmak için benzer yaş grubunda olup üniversite eğitimi almayan bireylere ulaşılabilir. Bu kısıtlılıklara rağmen, çalışmamız genç ve deneyimsiz Türk sürücüler arasında sürüş sırasında cep telefonu kullanımını sürücü becerilerine odaklanarak araştıran ilk çalışma olması açısından önem taşımaktadır. Bu araştırma, belirlenen sınırlılıkları ele almayı ve bu çalışma alanını daha da ilerletmeyi amaçlayan gelecekteki akademik çalışmalara ışık tutma potansiyeline sahiptir.

### Kaynaklar

Bazargan-Hejazi, S., Teruya, S., Pan, D., Lin, J., Gordon, D., Krochalk, P. C. ve Bazargan, M. (2017). The theory of planned behavior (TPB) and texting while driving behavior in college students. *Traffic Injury Prevention, 18*(1), 56–62. <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1172703>

- Bener, A., Lajunen, T., Özkan, T. ve Haigney, D. (2006). The effect of mobile phone use on driving style and driving skills. *International Journal of Crashworthiness*, 11(5), 459–465. <https://doi.org/10.1533/ijcr.2005.0116>
- Drews, F. A. ve Strayer, D. L. (2008). Mobile phones. M. Regan, J. D. Lee, ve K. Young (Ed.), *Driver distraction: Theory, effects and mitigation* (ss. 169–189) içinde. CRC.
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279–294. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.113.2.279>
- Evans, L. (2004). *Traffic safety*. Science Serving Society.
- Gordon, C. (2008). *Reviewing how distraction involvement is coded in the New Zealand crash analysis system*. Paper presented at the 4<sup>th</sup> IRTAD International Traffic Safety Data and Analysis Group Conference.
- Hallett, C., Lambert, A. ve Regan, M. A. (2012). Text messaging amongst New Zealand drivers: Prevalence and risk perception. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3), 261–271. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.12.002>
- Harrison, M. A. (2011). College students' prevalence and perceptions of text messaging while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1516–1520. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.003>
- Hashash, M., Abou Zeid, M. ve Moacdieh, N. M. (2019). Social media browsing while driving: Effects on driver performance and attention allocation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 63, 67–82. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.03.021>
- Hoseinzadeh Nooshabadi, M., Vasquez, H. M. ve Dönmez, B. (2023). Targeting young driver emotions can reduce their cellphone distractions. *Accident Analysis & Prevention*, 192, 107202. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107202>
- IFRC (2022). Drink driving: a road safety manual for decision- makers and practitioners. <https://www.who.int/publications/m/item/drink-driving--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners-2022> adresinden erişildi.
- Jannusch, T., Shannon, D., Völler, M., Murphy, F. ve Mullins, M. (2021). Smartphone use while driving: An investigation of young novice driver (YND) behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 209–220. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.12.013>
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H. ve Hartley, L. (1998). Cross-cultural differences in drivers' self-assessments of their perceptual-motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences*, 24(4), 539–550. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(97\)00202-X](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(97)00202-X)
- Lajunen, T. ve Özkan, T. (2011). Self-report instruments and methods, B. E. Porter (ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (ss. 43–59) içinde. Academic Press.
- Lajunen, T., Sullman, M. J. M. ve Gaygısız, E. (2022). Self-assessed driving skills and risky driver behaviour among young drivers: A cross-sectional study. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.840269>
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(95\)00068-H](https://doi.org/10.1016/0191-8869(95)00068-H)
- Lamble D., Rajalin S. ve Summala H. (2002). Mobile phone use while driving: Public opinions on restrictions. *Transportation*, 29, 223–236. <https://doi.org/10.1023/A:1015698129964>
- Marasini, G., Caleffi, F., Machado, L. M. ve Pereira, B. M. (2022). Psychological consequences of motor vehicle accidents: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 249–264. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.06.017>
- Martinussen, L. M., Møller, M. ve Prato, C. G. (2014). Assessing the relationship between the Driver Behavior Questionnaire and the Driver Skill Inventory: Revealing sub-groups of drivers. *Transportation*

- Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 82–91. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.008>
- McEvoy S.P. ve Stevenson, M. R. (2009). Epidemiological research on driver distraction. M. A. Regan, J. D. Lee, & K. L. Young (Ed.), *Driver distraction: Theory, effects, and mitigation* içinde. CRC Press.
- Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S. ve Van den Berghe, W. A. (2022). *Global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries*. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2-main-report-def.pdf> adresinden erişildi.
- Naatanen, R. ve Summala, H. (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. North-Holland Publishing Company.
- NHTSA (2019). *Distracted Driving in Fatal Crashes, 2017*. U. S. Department of Transportation. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812700> adresinden erişildi.
- Olsen, E. O., Shults, R. A. ve Eaton, D. K. (2013). Texting while driving and other risky motor vehicle behaviors among US high school students. *Pediatrics*, 131(6), e1708–e1715. <https://doi.org/10.1542/peds.2012-3462>
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(4), 269–277. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>
- Özkan, T., Lajunen, T., Chliaoutakis, J. El., Parker, D. ve Summala, H. (2006). Cross-cultural differences in driving skills: A comparison of six countries. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 1011–1018. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.04.006>
- Papadakaki, M., Stamouli, M.-A., Ferraro, O. E., Orsi, C., Otte, D., Tzamalouka, G., von der Geest, M., Lajunen, T., Özkan, T., Morandi, A., Kotsyfos, V. ve Chliaoutakis, J. (2017). Hospitalization costs and estimates of direct and indirect economic losses due to injury sustained in road traffic crashes: Results from a one-year cohort study in three European countries (The REHABILAID project). *Trauma*, 19(4), 264–276. <https://doi.org/10.1177/1460408616677564>
- Patten, C. J. D., Kircher, A., Östlund, J. ve Nilsson, L. (2004). Using mobile telephones: cognitive workload and attention resource allocation. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 341–350. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00014-9](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00014-9)
- Pöysti, L., Rajalin, S. ve Summala, H. (2005). Factors influencing the use of cellular (mobile) phone during driving and hazards while using it. *Accident Analysis & Prevention*, 37(1), 47–51. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.06.003>
- Redelmeier, D. A. ve Tibshirani, R. J. (1997). Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *New England Journal of Medicine*, 336(7), 453–458. <https://doi.org/10.1056/NEJM199702133360701>
- Regan, M. A. ve Hallett, C. (2011). Driver distraction: Definition, mechanisms, effects, and mitigation. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde. Academic Press. <https://doi.org/10.1080/07448481.2010.483702>
- Rumar, K. (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behaviour. L. Evans ve R. C. Schwing (Ed.), *Human Behaviour and Traffic Safety* içinde. Plenum Press.
- Scott-Parker, B., Watson, B. C. ve King, M. J. (2010). *The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool*. Paper presented at 20th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference.
- Strayer, D. L., Drews, F. A. ve Crouch, D. J. (2006). A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 48(2), 381–391. <https://doi.org/10.1518/001872006777724471>

- Sullman, M. J. M. ve Baas P. H. (2004). Mobile phone use amongst New Zealand drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 95–105.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1–22.
- Sümer, N., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 703–711. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.12.016>
- T. C. İşleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (2022). *İleri ve güvenli sürüş teknikleri eğitim kitapçığı*. [https://www.guvenlitrafik.gov.tr/kurumlar/guvenlitrafik.gov.tr/4910-Afad-Ileri-ve-Guvenli-Surus-Teknikleri-Egitim-Kitapcigi-\\_Mavi-kapak-en-son-hali.pdf](https://www.guvenlitrafik.gov.tr/kurumlar/guvenlitrafik.gov.tr/4910-Afad-Ileri-ve-Guvenli-Surus-Teknikleri-Egitim-Kitapcigi-_Mavi-kapak-en-son-hali.pdf) adresinden erişildi.
- Violanti, J. M. ve Marshall, J. R. (1996). Cellular phones and traffic accidents: An epidemiological approach. *Accident Analysis and Prevention*, 28(265). [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00070-4](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00070-4)
- World Health Organization (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023> adresinden erişildi.
- Yılmaz, Ş., Arslan, B., Öztürk, İ., Özkan, Ö., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2022). Driver social desirability scale: A Turkish adaptation and examination in the driving context. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84, 53–64. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.009>
- Young, K., Regan, M. ve Lee, J. (2008). Measuring the effects of driver distraction. M. A. Regan, J. D. Lee ve K. L. Young (Ed.), *Driver distraction: Theory, effects, and mitigation* (ss. 85–105) içinde. CRC Press. <https://doi.org/10.1201/9781420007497.ch7>

**EK****Genç Deneyimsiz Sürücü Davranışları Ölçeği – Telefon Kullanımı Alt Boyutu**

Aşağıda araç kullanırken sergilenebilecek birtakım davranışlar belirtilmiştir. Lütfen bu davranışların her birini ne sıklıkla yaptığınızı “Hiçbir Zaman” ile “Her Zaman” arasında değişen seçenekleri kullanarak belirtiniz.

(1 = Hiçbir Zaman, 2 = Nadiren, 3 = Bazen, 4 = Sık Sık, 5 = Hemen Hemen Her Zaman)

- 1- Telefonunuzu kulağınıza götürerek (kulaklık ya da hoparlör kullanmadan) konuşursunuz.
- 2- Telefonunuzdaki müzik uygulamasıyla (ör., Spotify) ilgilenirsiniz.
- 3- Telefonunuzda çalan müziği değiştirirsiniz.
- 4- Telefonunuzdan dinlemek için müzik ararsınız.
- 5- Telefonunuzdan sesli mesaj gönderirsiniz.
- 6- Telefonunuzdan yazılı bir şekilde mesaj gönderirsiniz.
- 7- Telefonunuza gelen mesajları okursunuz.
- 8- Mesajlaşırken telefonunuzu (polisten) saklarsınız.