

**TRAFİK GÜVENLİĞİ İLETİŞİM KAMPANYALARINDAKİ ÖLÜM
TEHDİTLERİNE YÖNELİK SÜRÜCÜ TEPKİLERİNİN
ARAŞTIRILMASI**

Turhan YERDELEN

**DOKTORA TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

ARALIK 2013

ANKARA

Turhan YERDELEN tarafından hazırlanan “TRAFİK GÜVENLİĞİ İLETİŞİM KAMPANYALARINDAKİ ÖLÜM TEHDİTLERİNE YÖNELİK SÜRÜCÜ TEPKİLERİNİN ARAŞTIRILMASI” adlı bu tezin Doktora tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK
Tez Danışmanı, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Metin GÜRÜ
Kimya Mühendisliği Anabilim Dalı, G.Ü

Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK
İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, G.Ü

Yrd. Doç. Dr. Yusuf DEMİREL
İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, G.Ü

Yrd. Doç. Dr. Ebru Arıkan ÖZTÜRK
Trafik Planlama ve Uygulama Anabilim Dalı, G.Ü

Yrd. Doç. Dr. Seda Hatipoğlu
Trafik Planlama ve Uygulama Anabilim Dalı, G.Ü

Tez Savunma Tarihi: 06/12/2013

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Doktora derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Şeref SAĞIROĞLU
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Turhan YERDELEN

**TRAFİK GÜVENLİĞİ İLETİŞİM KAMPANYALARINDAKİ ÖLÜM
TEHDİTLERİNE YÖNELİK SÜRÜCÜ TEPKİLERİNİN
ARAŞTIRILMASI
(Doktora Tezi)**

Turhan YERDELEN

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Aralık 2013**

ÖZET

Bu çalışmayla, (a) trafik güvenliği iletişim kampanyalarında yaygın olarak kullanılan ölüm tehditli mesajlara Türk sürücülerin nasıl tepki verdikleri ile (b) daha etkili mesajlar geliştirilebilmesi için yeni tanıtılması ve değiştirilmesi gereken inançların tespiti amaçlanmıştır. Bu kapsamda, hızın Türkiye’de meydana gelen kazalarda ve kazaların ölümle sonuçlanmasında önemli bir faktör olması nedeniyle, ölüm tehdidi içeren iki adet ulusal trafik güvenliği hız kampanyası filmi sürücülere (N=602) izlettirilmiştir; ardından, Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli temelinde tasarlanan bir *mesaj etkinlik anketi* uygulanmıştır. Sonuç olarak, Türk sürücülerin filmlere yönelik tepkileri son derece olumlu bulunsa da; kuramsal temelde yapılan derinlemesine analizler, sürücülerin söz konusu tehdide (ölümlü bir kazaya karışma riskine) maruz kalma olasılıklarına yönelik *düşük korunmasızlık algılarının*, önerilen davranışı (hız sınırlarına uymayı) içselleştirecek düzeyde güdülenmelerini engellediğini ortaya koymuştur. Bu anlamda, alternatif mesaj stratejileri tartışılmıştır.

Bilim Kodu : 911.2.136
Anahtar Kelimeler : Karayolu güvenliği, kampanya, hız, korku başvuruları, Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli.
Sayfa Adedi : 144
Tez Yöneticisi : Yrd. Doç. Dr. M. Kürşat ÇUBUK

INVESTIGATING DRIVERS' RESPONSE TO DEATH THREATS IN ROAD SAFETY COMMUNICATION CAMPAIGNS

(Ph.D Thesis)

Turhan YERDELEN

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

December 2013

ABSTRACT

This study was aimed at (a) investigating how Turkish drivers respond to death-threat messages used commonly in road safety communication campaigns and (b) identifying beliefs to introduce and change for developing more effective messages. In this regard, as speeding is the leading cause of road accidents in Turkey, two national road safety anti-speeding campaign films with death-threat messages were shown to drivers (N=602). This was followed by a *message effectiveness survey* designed specifically for this research based on the Extended Parallel Process Model. As a result, despite the fact that Turkish drivers' overall response to the films was found to be extremely positive; the outcome of the detailed theory-based analysis revealed their *low perception of susceptibility* to the threat (i.e. involving in a fatal road accident) is preventing them from being sufficiently motivated to internalise the recommended action (i.e. complying with the speed limits). Alternative message strategies were discussed.

Science Code	: 911.2.136
Key Words	: Road safety, campaign, speeding, fear appeals, Extended Parallel Process Model
Page Number	: 144
Supervisor	: Assist. Prof. Dr. M. Kürşat ÇUBUK

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Kürşat Çubuk'a; doktora programına başlamam konusunda teşvik ve desteklerini esirgemeyen Emniyet Müdürü Doç. Dr. Süleyman Işıldar'a; çalışmanın her aşamasında teşvik ve yardımını gördüğüm Emniyet Müdürü Dr. Korkut Özkan'a ve Emniyet Müdürü Dr. Fatih Vursavaş'a; anket çalışmasını başarıyla yöneten Pusula Araştırma Şirketi Genel Müdürü Ömer Kınay ve ekibine; toplanan verilerin analizi ve yorumlanması aşamasında bilgi ve tecrübeleriyle beni yönlendiren Pennsylvania Eyalet Üniversitesi öğretim üyesi Doç. Dr. Salih Hakan Can'a ve değerli meslektaşım Dr. Şenol Çelik'e ve her türlü fedakârlıklarıyla bana her zaman destek olan sevgili eşime ve çocuklarıma teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xiv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xv
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK TARAMASI	13
2.1. Genel Anlamda Davranışsal Kararları Belirleyen Kuramsal Faktörler	13
2.1.1. Pratik kuramsal çerçeve.....	13
2.1.2. Düşünölmüş eylem yaklaşımı.....	14
2.1.3. Öz-yeterlik kuramı.....	18
2.2. Koruyucu Davranışlara Yönelik Kararları Etkileyen Kuramsal Faktörler	20
2.2.1. Sağlık inancı modeli	21
2.2.2. Korunma güdüsü kuramı	24
2.2.3. Genişletilmiş paralel işlem modeli	26
2.3. İkna Edici İletişimde Bilgi İşlem Süreçlerini Açıklayan Modeller	33
2.3.1. Detaylı düşünme olasılığı modeli.....	33
2.3.2. Bilgi işlem paradigması	35
2.4. Risk İletişimi - İkna İlişkisini Etkileyen Faktörler	37
2.4.1. Direnme	37
2.4.2. Tehdit ve önerilere yönelik bireysel algı farklılıkları.....	38
2.4.3. Mesaj eskime etkisi	40

Sayfa

3. MATERYAL VE METOT.....	42
3.1. Örneklem	42
3.2. Araştırma Modeli	42
3.2.1. Etkinliği ölçülen kampanya materyalleri.....	42
3.2.2. Mesaj etkinlik anketi	43
3.3. Uygulama Prosedürü.....	48
3.4. Verilerin analizi	49
4. BULGULAR	52
4.1. Örneklem Karakteristikleri	52
4.1.1. Cinsiyet.....	52
4.1.2. Yaş.....	52
4.1.3. Araç kullanma yılı	54
4.1.4. Eğitim durumu	55
4.1.5. Kazaya karışma durumu	56
4.1.6. Sürücülük yeteneğini değerlendirme durumu	57
4.1.7. Hız sınırlarına uyma durumu.....	58
4.2. Ölçeklere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler	59
4.2.1. Etkilenme Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları	59
4.2.2. Filmlere yönelik Tutum Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları	61
4.2.3. Filmlerden Kaçınma Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları	63
4.2.4. Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları	65
4.3. Filmlerden Etkilenme Durumuna Etki Eden Faktörler.....	73
4.3.1. Filme yönelik tutumların etkisi	73
4.3.2. Filmlerden kaçınma durumunun etkisi	74

Sayfa

4.3.3. Algılanan tehdidin etkisi.....	75
4.3.4. Algılanan yeterliğin etkisi	76
4.4. Örneklem Karakteristiklerinin Araştırma Değişkenlerine Etkileri	77
4.4.1. Filmlerden etkilenme durumuna etkileri	77
4.4.2. Filmlere yönelik tutumlara etkileri	84
4.4.3. Filmlerden kaçınma durumuna etkileri	90
4.4.4. Algılanan tehdit üzerindeki etkileri	97
4.4.5. Algılanan yeterlik üzerindeki etkileri	103
5. DEĞERLENDİRME	109
5.1. Tanımlayıcı Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	109
5.2. Regresyon Analizi Sonuçlarının Değerlendirilmesi	112
5.3. Varyans Analizi Sonuçlarının Değerlendirilmesi	113
6. SONUÇ	115
6.1. Uygulamaya Yönelik Sonuçlar ve Öneriler	115
6.2. Araştırmanın Trafik Güvenliği Alanına Katkısı	117
6.3. Gelecek Araştırmalar için Öneriler	118
KAYNAKLAR	119
EKLER.....	125
EK-1. Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri - Tarihsel İstatistikler (2002-2011).....	126
EK-2. Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011).....	128
EK-3. Geçmişte Düzenlenen Hız Kampanyası Afişlerinden Bazıları	134
EK-4. SweRoad Hız Kampanyası Afişleri.....	136
EK-5. Araştırmada Kullanılan Kampanya Spot Filmleri	137
EK-6. Mesaj Etkinlik Anketi.....	139
EK-7. Kadınlara Yönelik Örnek Kampanya Materyalleri	142
EK-8. Yakalama ve Cezalandırmaya Yönelik Örnek Billboard Afişleri.....	143
ÖZGEÇMİŞ	144

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Farklı tehdit/yeterlik inançlarına göre tepki durumları matrisi	31
Çizelge 4.1. Örneklemin cinsiyete göre dağılımı	52
Çizelge 4.2. Örneklemin yaş grubuna göre dağılımı	53
Çizelge 4.3. Örneklemin araç kullanma yılına göre dağılımı	54
Çizelge 4.4. Örneklemin eğitim durumuna göre dağılımı	55
Çizelge 4.5. Örneklemin kazaya karışma durumuna göre dağılımı.....	56
Çizelge 4.6. Örneklemin sürücülük yeteneğini değerlendirmesine göre dağılımı.....	57
Çizelge 4.7. Örneklemin hız sınırlarına uyma durumuna göre dağılımı	58
Çizelge 4.8. Etkilenme ölçeğine ait ortalama ve standart sapma değerleri	61
Çizelge 4.9. Tutum ölçeği maddelerine ait ortalama ve standart sapma değerleri.....	62
Çizelge 4.10. Filmlere yönelik tutum ölçeğine ait frekans ve yüzdelik dağılımı	63
Çizelge 4.11. Kaçınma ölçeği maddelerine ait ortalama ve standart sapma değerleri.....	64
Çizelge 4.12. Kaçınma ölçeğine verilen cevapların frekans ve yüzdelik dağılımı.....	65
Çizelge 4.13. Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine ilişkin tanımlayıcı analiz sonuçları	66
Çizelge 4.14. Korunmasızlık değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	68
Çizelge 4.15 Ciddiyet değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	69
Çizelge 4.16. Öneri yeterliği değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	71
Çizelge 4.17. Öz-yeterlik değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	72
Çizelge 4.18. Tutum × Etkilenme Model Özeti ve ANOVA sonucu	74
Çizelge 4.19. Kaçınma × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu	75

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.20. Tehdit Algısı × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu	76
Çizelge 4.21. Yeterlik Algısı × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu.....	77
Çizelge 4.22. Cinsiyet × Etkilenme Bağımsız Örneklem t-Testi	78
Çizelge 4.23. Yaş × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi	78
Çizelge 4.24. Yaş × Etkilenme grup istatistikleri	79
Çizelge 4.25. Eğitim Durumu × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi	79
Çizelge 4.26. Eğitim Durumu × Etkilenme Dunnett testi	80
Çizelge 4.27. Sürücülük Yılı × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA sonucu	80
Çizelge 4.28. Kaza Sayısı × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi	81
Çizelge 4.29. Sürücülük Yeteneği × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi.....	82
Çizelge 4.30. Sürücülük Yeteneği × Etkilenme Dunnett testi	82
Çizelge 4.31. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi	83
Çizelge 4.32. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Etkilenme Dunnett testi	83
Çizelge 4.33. Cinsiyet × Tutum Bağımsız Örneklem t-Testi.....	84
Çizelge 4.34. Yaş × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi	85
Çizelge 4.35. Eğitim Durumu × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi	85
Çizelge 4.36. Eğitim Durumu × Tutum' Dunnett testi	86
Çizelge 4.37. Sürücülük Yılı × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi.....	86
Çizelge 4.38. Kaza Sayısı × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi	87
Çizelge 4.39. Kaza Sayısı × Tutum Dunnett testi	87
Çizelge 4.40. Eğitim Durumu × Tutum Tek Yönlü ANOVA.....	88
Çizelge 4.41. Sürücülük Yeteneği × Tutum Dunnett testi	88
Çizelge 4.42. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi	89

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.43. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Tutum Dunnett testi	89
Çizelge 4.44. Cinsiyet × Kaçınma Bağımsız Örneklem t-Testi	91
Çizelge 4.45. Yaş × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	91
Çizelge 4.46. Eğitim Durumu × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	92
Çizelge 4.47. Eğitim durumu × Kaçınma Dunnett testi	92
Çizelge 4.48. Sürücülük Yılı × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	93
Çizelge 4.49. Kaza Sayısı × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	93
Çizelge 4.50. Kaza Sayısı × Tutum Tukey HSD testi	94
Çizelge 4.51. Sürücülük Yeteneği × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	94
Çizelge 4.52. Sürücülük Yeteneği × Kaçınma Tukey HSD test sonucu	95
Çizelge 4.53. Uyma davranışı × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi	96
Çizelge 4.54. Uyma Davranışı × Tutum Tukey HSD testi	96
Çizelge 4.55. Cinsiyet × Algılanan Tehdit Bağımsız Örneklem t-Testi	97
Çizelge 4.56. Yaş × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	98
Çizelge 4.57. Eğitim Durumu × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	98
Çizelge 4.58. Sürücülük Yılı × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	99
Çizelge 4.59. Kaza Sayısı × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	100
Çizelge 4.60. Kaza Sayısı × Algılanan Tehdit Tukey HSD testi	100
Çizelge 4.61. Sürücülük Yeteneği × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	101
Çizelge 4.62. Sürücülük Yeteneği × Algılanan Tehdit Tukey HSD testi	102
Çizelge 4.63. Uyma Davranışı × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi	102
Çizelge 4.64. Cinsiyet × Algılanan Yeterlik Bağımsız Örneklem t-Testi	103
Çizelge 4.65. Yaş × Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA test sonucu	104
Çizelge 4.66. Eğitim Durumu × Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi	105

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.67. Sürücülük Yılı $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi	105
Çizelge 4.68. Sürücülük Yılı $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi	106
Çizelge 4.69. Sürücülük Yeteneği $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi	106
Çizelge 4.70. Sürücülük Yeteneği $\times$ Yeterlik Algısı Dunnett testi	107
Çizelge 4.71. Uyma Davranışı $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi....	108
Çizelge 4.72. Kazaya Karışma Durumu $\times$ Tutum Tukey HSD testi	108
Çizelge 5.1. Ölçek ortalama puanları	109
Çizelge 5.2. Algılanan tehdit ve algılanan yeterlik değişkenlerine ait inançların büyüklüğü	110
Çizelge 5.3. Etkilenme $\times$ Tutum- Kaçınma-Tehdit-Yeterlik regresyon model özeti	112
Çizelge 5.4. Örneklem karakteristikleri temelinde varyans analizi sonuçları	113

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Düşünülmüş Eylem Yaklaşımı Modelinin şematik gösterimi	15
Şekil 2.2. Sağlık İnancı Modeli.....	22
Şekil 2.3. Korunma Güdüsü Kuramının şematik gösterimi	24
Şekil 2.4. Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli.....	29
Şekil 2.5. Genişletilmiş Paralel İşlem Modelinin pratik gösterimi	29
Şekil 2.6. Riskli Davranış Teşhisi Ölçeği	30
Şekil 2.7. McGuire'in ikna edici iletişim modeli	35
Şekil 4.1. Örneklemin yaş grubuna göre dağılımı	53
Şekil 4.2. Örneklemin araç kullanma yılına göre dağılımı	54
Şekil 4.3. Örneklemin eğitim durumuna göre dağılımı.....	55
Şekil 4.4. Örneklemin kazaya karışma durumuna göre dağılımı	56
Şekil 4.5. Örneklemin sürücülük yeteneğini değerlendirmesine göre dağılımı	57
Şekil 4.6. Örneklemin hız sınırlarına uyma durumuna göre dağılımı.....	58
Şekil 4.7. Filmlerden etkilenme ölçek puanları	59
Şekil 4.8. Alt ölçeklere göre filmlerden genel etkilenme durumu	60
Şekil 4.9. Filme yönelik tutumlara ait tutum puanları	62
Şekil 4.10. Filmlere yönelik kaçınma durumuna ait ölçek puanları	64
Şekil 4.11. Riskli Davranış Teşhis Ölçeği ortalama puanları	66
Şekil 4.12. Korunmasızlık değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	67
Şekil 4.13. Ciddiyet değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	69
Şekil 4.14. Öneri yeterliği değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar.....	70
Şekil 4.15. Öz-yeterlik değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar	72
Şekil 4.16. Kuramsal değişkenlere verilen ortalama cevaplar	73

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler	Açıklama
α	Cronbach Alfa katsayısı
Km/s	Kilometre/Saat
sd	Serbestlik derecesi
Kısaltmalar	Açıklama
ECMT	European Conference of Ministers of Transport (Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı)
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
ERSO	European Road Safety Observatory (Avrupa Karayolu Güvenliği Gözlemevi)
ETSC	European Transport Safety Council (Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi)
GRSP	Global Road Safety Partnership (Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı)
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
NCI	National Cancer Institute (Ulusal Kanser Enstitüsü - A.B.D)
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration (Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi – A.B.D)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)

SWOV	Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Karayolu Güvenliği Araştırma Merkezi – HOLLANDA)
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UBAK	Ulaştırma Bakanlığı
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi)
WHO	World Health Organisation (Dünya Sağlık Örgütü)

1. GİRİŞ

Araştırmalar, dünya genelinde her yıl ortalama 1,2 milyon insanın ölümüne, 50 milyon kadarının da yaralanmasına neden olan karayolu trafik kazalarının %90 oranında insan faktörüne bağlı olarak meydana geldiğini ortaya koymaktadır [WHO, 2009, 2013; UNECE, 2010; GRSP Focus, 2002; ETSC, 1999]. Türkiye istatistiklerine bakıldığında da, yıllık ortalama 4 bin insanın ölümüne¹ ve 200 bininin de yaralanmasına neden olan ölümlü karayolu trafik kazalarının ortalama %90 oranında² sürücülerin kurlsız, hatalı ve riskli davranışları nedeniyle meydana geldiği görölmektedir [TÜİK/EGM, 2012]. (Bkz. Ek-1).

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi Karayolu Güvenliği Çalışma Grubu (UNECE), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ve Avrupa Karayolu Güvenliği Gözlemevi (ERSO) için hazırlanan uzman raporlarına göre, ölkeden ölkeye değışmekle birlikte, ölümlü ve yaralamalı kazalar %30 ila %50 arasında değışen oranlarda “hız” faktörüne bağlı olarak meydana gelmektedir [UNECE, 2010; OECD/ECMT, 2006; SafetyNet, 2009]. Türkiye istatistiklerine bakıldığında da, trafik kazalarına neden olan faktörlere ilişkin altmıştan fazla kusur türü/kural ihlali arasında ilk sırayı ortalama %30’lar seviyesinde *hız ile ilgili sürücü kusurlarının*³ aldığı görölmektedir [TÜİK/EGM, 2011, 2012]. (Bkz. Ek-2).

Bu sonuçlar bir anlamda, sadece hız faktörüne olabildiğince doğru bir şekilde hitap edildiği takdirde dahi, kazaları büyük ölçüde azaltmanın mümkün olabileceği gösterdiğinden, Türkiye’de de trafikle ilgili kurum ve kuruluşlarca her türlü yasal düzenlemeler, teknolojik ve altyapısal iyileştirmeler; kampanya, seminer, konferans ve eğitim faaliyetleri; otomatik ve yol kenarı polis denetimleri, para cezaları, ceza

¹ İstatistiklere yansımayan ve hastaneye taşınırken ölenler ile hastanelerde ölenler hesaba katıldığında ölü sayısının 8 bin civarında olduğu tahmin edilmektedir [UBAK ve İTÜ, 2005; s. 7.1-61].

² Oranın bu kadar yüksek çıkmasında, anılan yıllarda kullanılan trafik kaza tespit tutanaklarının yol, taşıt ve çevreye ait kusurların etkisini ortaya koymadaki yetersizliğinin önemli payı bulunmaktadır.

³ Karayolları Trafik Kanunu: 51/2-a. Hız sınırlarını %10’dan %30’a kadar aşmak; 51/2-b. Hız sınırlarını %30’dan fazla aşmak; 52/1-a. Araçların hızını, kavşaklara yaklaşırken, dönemeçlere girerken, tepe üstlerine, yaya geçitlerine, hemzemin geçitlerine, tünellere, dar köprü ve menfezlere yaklaşırken, yapım ve onarım alanlarına girerken azaltmamak; 52/1-b. Araçların hızını, aracın yük ve teknik özellikleriyle görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak.

puanı ve sürücü belgesine el koyma; psikoteknik değerlendirme ve hapis cezalarından oluşan bir dizi önlemler alınıp uygulamaktadırlar. Ne var ki, bu geleneksel trafik güvenliği önlemleri arasında yol kullanıcılarının kurallara uygun davranmalarını sağlamada ‘fiziki’ ve ‘polisiye’ önlemlerin işe yaramasına karşın, doğası gereği sahip oldukları bazı sınırlılıklar bu önlemlerin yol kullanıcılarının davranışlarını ‘kalıcı’ bir şekilde etkilemede yetersiz kalmalarına neden olmaktadır.

Şöyle ki, her iki yöntemin de maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle karayolunun her kesimini kapsamak ve kontrol altında tutmak mümkün olmamaktadır. Ayrıca, yeterli kaynaklar mevcut olsa dahi, bu önlemler her zaman ve her yerde kullanılamamaktadır (örneğin, hız kesici bariyerleri şehirlerarası yollarda kullanmak mümkün olmazken, hız denetimlerini de çoğu zaman geceleri veya yağışlı havalarda yapmak mümkün olamamaktadır). Dolayısıyla, her iki önlem de sadece uygulandıkları yerde etkili olmakta, faaliyet alanı dışına çıkıldığında bu etki azalarak kaybolmaktadır (hale etkisi). Diğer yandan, uygulamaların yol kullanıcılarınca makul görülen bir seviyeyi aşması durumunda hemen her kesimden direnmeyle karşılaşılması, bunun sonucunda da ihlallere karşı istemeden de olsa hoşgörüyü yaklaşılması riski bulunmaktadır [Comte ve Jamson, 1998; Wilmot ve Khanal, 1999].

Bu sonuçların ortaya çıkmasındaki en önemli nedenlerden biri, şüphesiz, bu tür faaliyetlerin büyük oranda yol kullanıcılarının özgür seçimlerine müdahale etmek suretiyle onları yapmaktan hoşlandıkları, alışageldikleri veya bir ihtiyacını karşılamak üzere yapageldikleri davranışlardan vazgeçmeye ve yeni bir davranış tarzı benimsemeye zorlayıcı bir yapıda olmalarıdır. Zira ikna konusunda yapılmış araştırmalar, insanların doğuştan gelen bir özellik olarak, ne yapmaları gerektiğinin söylenmesinden hoşlanmadıklarını, kendi kararlarını kendileri vermeyi ve davranışlarını bizzat kendileri kontrol etmeyi istediklerini, onlar istemedikçe de onlara bir şeyler yaptırmanın çok zor olduğunu rapor etmektedir [Hogan ve Speakman, 2006]. Örneğin, Avrupa’da, hız nedeniyle sürücü belgelerine el konulan ve rehabilitasyon kurslarına tabi tutulan denekler üzerinde yapılan bir araştırmada, kurs

sonunda katılımcılardan sadece %38'inin hız sınırlarına uyacaklarını taahhüt ettikleri rapor edilmektedir [Delhomme ve ark., 2008].

Bu bakımdan, trafik güvenliği iletişim kampanyaları, bir yandan mühendislik ve polisiye faaliyetlere göre düşük maliyeti ve her seferinde daha büyük kitlelere ulaşılabilirliği, bir yandan da yol kullanıcılarının karayolunun daha güvenli kullanılmasına yönelik inanç, tutum ve davranışlarını tamamen bilinçlendirme ve 'gönüllülük' esasına dayalı olarak etkilemeye çalışması nedeniyle son derece gerekli ve vazgeçilmez bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. [UNECE, 2010; Elsenaar ve Abouraad, 2005].

Ne var ki, bu önemli araçtan da yeterli düzeyde yararlanılamamaktadır. Bu hususta bugüne kadar yapılmış birçok araştırma, trafik güvenliği kampanyalarının büyük çoğunluğunun, sınırlı da olsa farkındalığı arttırmaya yardımcı olduğunu, ancak hedeflenen davranış üzerindeki etkilerinin ya hiç olmadığını, ya da asgari düzeyde kaldığını göstermektedir [UNECE, 2010; Delhomme ve ark., 2009; SafetyNet, 2009; Elsenaar ve Abouraad, 2005; Delaney ve ark., 2004; Donovan ve ark., 1999; ETSC, 1995; Zaal, 1994; Elliott, 1993; OECD, 1993]. Bu hususla ilgili olarak Elliott, dünya genelinde 20 yıllık bir süre içerisinde gerçekleştirilmiş 87 trafik güvenliği kampanyasının meta analizini yaptığı bir çalışmada kampanyalardan beklenebilecek iyileştirmenin ölçüsünü hesaplamış ve bir kampanyanın kampanya öncesindeki ölçümleri farkındalık için %30, tutumlar için %5 ve niyetler için %1 oranında değiştirebileceğini belirlemiştir [Elliott, 1993]. Bir anlamda, tek başına bu bulgu dahi, kampanyaların neden başarısız olduğunu açıklamada yeterli olmaktadır; çünkü birçok davranış kuramına göre *niyet*, insan davranışının en yakın belirleyicisi olup, herhangi bir davranışın ortaya çıkabilmesi için öncelikle o davranışın sergilenmesine yönelik güçlü bir niyetin oluşması gerekmektedir [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Öte yandan, kampanyaların neden başarısız olduğu konusunda, son elli yıldan bu yana yapılan araştırmalar başka birçok bulgu ve neden ortaya koymuş olsa da, temel sorunu en yalın biçimde sosyal psikolog Robert Foss şu şekilde özetlemektedir:

“Prensipte bir program sadece iki şekilde amacına ulaşamaz: Program ya hitap edilecek olgunun yanlış anlaşılması üzerine kurulur, ya da fıkren yerinde bir programın temel prensipleri etkin bir şekilde uygulamaya konmaz. Trafik güvenliğinde her iki bakımdan da sıklıkla eksik kalırız. (...) Daha güvenli bir trafik ortamı için insanın işleyişiyle ilgili bilinenlere vurgu yapmak yerine rutin bir şekilde insan davranışlarına yönelik çok basit kanılara dayanan yaklaşımlar geliştirip uyguluyoruz. Bilhassa, korkutmanın ve fiili bilgiler vermenin insan davranışını değiştirmenin etkili yolu olduğunu sanıyoruz. (...) Bu anlayış, yanlış bir şekilde, mesajın sürücülerin tamamı tarafından algılanacağını, anlaşılacağını, akılda tutulacağını, kabullenileceğini ve zamanı gelince de kullanılacağını varsaymakta, insan davranışının çok sayıdaki diğer belirleyicilerini göz ardı etmektedir.” [Foss, 2007].

Nitekim trafik güvenliği açısından yol kullanıcılarının davranışlarını belirleyen faktörlere yönelik olarak uzun yıllardan bu yana yapılan bir çok araştırma da, genel anlamda insanların trafikteki davranışlarını etkilemeye yönelik önlemlerin etkinliğini zayıflatan en önemli iki faktör olarak, bu önlemlere ilişkin *genel kabul* ve bireylerde olması gereken *güvenlik motivasyonunun* her zaman üst düzeyde olmamasını işaret etmektedir [Newnam ve ark., 2008; Venter, 2000; Wilmot ve Khanal, 1999; Comte ve Jamson, 1998; OECD, 1993].

İnsan davranışları açısından *güvenlik motivasyonu*, “bireyin güvenli davranışları sergileme konusunda çaba sarf etme istekliliği ve bu davranışlara verdiği değer” olarak tanımlanmaktadır [Neal ve Griffin, 2006]. Bu anlamda, trafik güvenliği önlemlerine yönelik güvenlik motivasyonu eksikliğinin kaynağı sayılabilecek birçok neden göstermek mümkündür. Örneğin, uluslararası alanda yapılan araştırmalar, herhangi bir kazaya karışmayan veya nadir olarak kazaya rastlayan sürücüde, kendisinin sorunun bir parçası olmadığı kanısı oluştuğunu rapor etmektedir [OECD, 1993]. Bir kısım araştırmacılara göre de, çoğu zaman kaza veya yaralanma riskini arttıran bir davranış nedeniyle herhangi bir tehlikenin tecrübe edilmemesi, ya da o davranışla ilgili yaşanan tecrübenin verilen mesajla çatışması durumunda, kişi mesajla kendi arasında kişisel bir ilişki kuramamakta; dolayısıyla, güvenli davranışı benimsemesine yönelik etkilenmesi de zor olmaktadır [Delhomme ve ark., 2009]. Örneğin, sürekli olarak hız ihlali yapan, ancak hiç kazaya karışmamış sürücüler, istatistiksel olarak kanıtlanan hız ve risk ilişkisinin kendileri için de geçerli

olabileceğini kabul etmemektedirler [Elsenaar ve Abouraad, 2005]. Benzer şekilde, sürekli hız ihlali yapan, buna karşın hızlı gitmenin olumsuz sonuçlarından çok, kendince olumlu sonuçlarını tecrübe eden (örneğin, gideceği yere çok daha erken varma) ve sözü edilen olumsuz sonuçları ihtimal dışı gören sürücülerin de daha yavaş araç kullanmaya ikna edilmesi son derece zor olmaktadır [Venter, 2000]. Başka bir açıdan bakıldığında, kişinin belirli bir davranışını/yaşam stilini yeterince sağlıklı görmesi veya o davranışın/yaşam stiline bir ihtiyacına karşılık gelmesi, kişinin bu yaşam davranışından/yaşam stilinden kaynaklanan bir kısım sağlık risklerini kabul etmesine neden olmaktadır [OECD, 1993].

Tüm bu hususlar göz önüne alındığında, ikna edici trafik güvenliği iletişim kampanyalarının da hedef kitleyi istenilen yönde tutum ve davranış değişikliğine motive edecek (isteklendirecek) yapıda formüle edilmesinin ve sunumunun kampanyaların etkinliği ve başarısı yönünden son derece önem taşıdığı net bir biçimde ortaya çıkmaktadır [Delhomme ve ark., 2009; Donovan ve ark., 1999]. İşte, geleneksel trafik güvenliği kampanyalarına da bu gözle bakıldığında, yol kullanıcılarını kampanya mesajı doğrultusunda tutum ve davranış değişikliğine motive etmek amacıyla hazırlanan mesaj ve materyallerin (film, afiş, vb.) büyük bir çoğunluğunda rutin bir şekilde *korku başvurularının* (fear appeals) kullanıldığı görülmektedir [Delhomme ve ark., 2009; Lewis ve ark., 2010, 2007a; Donovan ve Henley, 1997, 2003].

Korku başvurusunu, Korunma Güdüsü Kuramının kuramcısı Rogers, “Korku uyandırmak suretiyle hedef kitleyi daha güvenli davranmaya güdülemeye çalışan ikna edici iletişim” olarak tanımlarken; Genişletilmiş Paralel İşlem Modelinin kuramcısı Witte, “Bireyleri yakından ilgilendiren ciddi bir tehdidi göstererek korku hissi uyandırmaya çalışan ve bu tehdidi ortadan kaldırma konusunda yapılabilir ve etkili tavsiyelere yer verilen ikna edici mesaj” olarak tanımlamaktadır [Witte, 1994; Rogers, 1983]. Bu bağlamda tasarlanan trafik güvenliği mesajlarında ise, genellikle hedef kitleye, tasviri yapılan güvensiz davranış sergilemeleri durumunda tecrübe edebilecekleri olumsuz sonuçlar gösterildiğinde, bunun onların korkuya kapılmalarına neden olacağı ve ortaya çıkan bu korkunun da onları tutum ve/veya

davranışlarını önerilen davranışla uyumlu hale getirmeye güdüleyeceği beklentisiyle hareket edilmektedir [Algie ve Rossiter, 2010; Lewis ve ark., 2007a; Witte, 1992; Rogers, 1983].

Ne var ki, çoğu zaman TV spotları, radyo mesajları, broşür, gazete ve dergi ilanları ve reklam panolarına asılan afişler şeklinde karşımıza çıkan bu tür mesajların, hedef kitlesi üzerinde sağlamış olduğu etkileri konusunda son elli yıldan bu yana bu konuda yapılmış olan araştırmalar birbiriyle çelişen sonuçlar ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, bu tür mesajların amaca ne kadar ve nasıl hizmet ettiği konusunda bilimsel açıdan bir uzlaşma mevcut değildir. Bir kısım araştırmacılar, doğru şartlar sağlandığı takdirde korku yaratan iletişimin kullanılmasının etkili olacağını savunurken; bir kısım araştırmacılar da, korku-ikna ilişkisini etkileyen faktörlerin çokluğu nedeniyle bu tür başvuruların çok dikkatli kullanılması gerektiğini savunmaktadır [Lewis ve ark., 2010; Delhomme ve ark., 2009].

Her ne kadar iki grup araştırmacı arasında görüş ayrılığı olsa da, ortak akıl korku-ikna ilişkisi üzerinde etkili olabilecek faktörlerin iyi anlaşılmasının korku başvurularının başarılı bir şekilde kullanılmasına yardımcı olacağı yönündedir. Bu anlamda, korku başvurusu kullanılan yüzden fazla müdahale programının meta analizinin yapıldığı bir çalışmada, riskli davranışları en fazla azaltma potansiyeline sahip mesajların aynı anda hem yüksek düzeyde korku yaratan hem de yapılabilir ve etkili bir davranış tavsiye eden mesajlar olduğu tespit edilmiştir [Witte ve Allen, 2000]. Öte yandan, buna benzer belirli şartların karşılanamaması durumunda ise, bu tür başvuruların amaçlananın tam aksine, mesajın hedef kitle tarafından reddedilmesi, hafife alınması, mesajla dalga geçilmesi veya istenmeyen riskli davranış gerçekleştirilmeye yönelik güçlü niyet geliştirilmesi (bumerang etkisi) gibi olumsuz etkisi ortaya çıkabilmektedir [Lewis ve ark., 2010, 2008a, 2007a, 2007b; Donovan ve Henley, 1997]. Örneğin, korku yaratan, ancak yapılabilirlik ve etki bakımından yetersiz davranış tavsiyesinde bulunan mesajlar mesajı reddetme ve direnme yönünde güçlü ters etkiler yaratabilmektedir [SWOV Fact Sheet, 2011; Witte, 1992, 1994].

Konunun bizim açımızdan önemi ise, yukarıda bahsi geçen nedenlerden dolayı, geliştirirken ve kullanırken son derece dikkat ve özen gösterilmesi gerektiren bu tür başvuruların, Türkiye’de düzenlenen trafik güvenliği “hız” kampanyalarında da ağırlıklı olarak kullanılıyor olmasına karşın, bu güne kadar bilimsel anlamda yeterince ve gerektiği şekilde bir değerlendirme yapılmamış olması nedeniyle sürücüler önerilen davranış yönünde davranmaya motive etmede (isteklendirmede) ne kadar etkili oldukları, hangi mesaj unsurlarının işe yaradığı, hangilerinin yaramadığı ve daha etkili kampanyalar için ne tür inançlara vurgu yapılması gerektiği konusunda fazla bir şey bilinmemektedir. (Geçmişte kullanılan kampanya afişlerinden bazıları Ek-3’de sunulmuştur).

Bir örnek vermek gerekirse; bu araştırma kapsamında yapılan kapsamlı kaynak taramasına göre, bu tür bir değerlendirme Türkiye’de en son, 1997-2003 yılları arasında yürütülen Karayolu İyileştirilmesi ve Trafik Güvenliği (KİTGI) Projesinin Trafik Güvenliği ayağı kapsamında, İsveç Ulusal Yol Danışmanlık Şirketi SweRoad uzmanlarının yönetiminde gerçekleştirilen hız kampanyaları sırasında yapılmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü’nün katkılarıyla Pilot Proje kapsamında seçilen güzergâhlar üzerinde, aynı kampanyanın tekrarı niteliğinde ilki 1999, ikincisi 2000 yılında olmak üzere, yoğunlaştırılmış denetimle desteklenen ve ölüm tehdidine dayalı iki hız kampanyası düzenlenmiştir. Bu kapsamda, ilk kampanya öncesi, *“kampanya hazırlığının, aşırı hız sorununun mevcut durumuyla ilgili güncel, güvenilir ve detaylı bilgilerle başlatılması için”* proje güzergâhı üzerinde aşırı hız yaptığı tespit edilen 500 sürücüyle bir hız anketi yapılarak, sürücülerin hız kuralı ve risk bilgileri ölçülmüştür. Anket sonucunda sürücülerin bu hususlarla ilgili bilgilerinin düşük olduğunun tespit edilmesi üzerine, kampanyanın *“Hız limitleri üzerindeki küçük artışlar büyük acılar getirebilir”* teması bağlamında tasarlanmasına karar verilmiştir. Kampanya mesajı ise, proje kapsamında seçilen güzergâhlara beşerli diziler halinde yerleştirilen billboardlarda şu şekilde verilmiştir: Birinci billboardda, *“Trafik Güvenliği Sizinle Başlıyor!”* ibaresine yer verilmiştir. İlerideki ikinci billboardda, sürücü gözünden, biraz ileride tali yoldan ana yola çıkmak üzere olan bir kamyon görüntülenerek sürücüye, *“Aniden durmak zorunda kalırsanız?”* sorusu yöneltilmiştir. Biraz daha ilerdeki üçüncü billboardda, binek

aracının kamyonla çarpışması gösterilmiş ve *"110 km/saat hızla gidiyorsanız, öldürücü hızla çarparsınız!"* ibaresine yer verilmiştir. Takip eden dördüncü billboardda, binek aracının çarpışmadan durabildiği gösterilerek *"90 km/saat hızla gidiyorsanız, güvenle durabilirsiniz!"* ibaresine yer verilmiştir. Son billboardda ise *"Hız Kontrolü!"* ibaresine yer verilmiştir. Kampanya, bu şekilde altı hafta sürmüş olup, son dört haftasında proje güzergâhında belirlenen yirmiye yakın noktada sabah ve akşam ikişer saat olmak üzere, günde dört saat süreyle yapılan hız denetimleriyle birlikte yürütülmüştür. Sonrasında kampanya, *iletişim etkisi, davranışa etkisi ve süreç değerlendirmesi* analizlerine tabi tutulmuş ve yapılan değerlendirmeler sonucunda kampanya kısmen başarılı bulunarak; (1) afişlerdeki metinlerin kısaltılmasına ve daha kaliteli malzeme kullanılmasına, (2) birinci ve beşinci billboardların kaldırılmasına ve (3) ilaveten 60 saniyelik bir TV spotu hazırlanarak kampanyanın aynı süre ve koşullarda tekrarlanmasına karar verilmiştir [Sweroad, 1999]. (Bu şekilde hazırlanan yeni kampanya afişleri Ek-4'de sunulmuştur).

Bu şekilde yürütülen ikinci kampanya sonrasında sunulan değerlendirme raporunda ise, özetle sadece şu hususlara yer verilmiştir: Sürücülerin %78'i billboardlardaki konuyu anlamış, buna karşın sadece %43'ü mesajın içeriğini tam olarak söyleyebilmiştir; %88'i mesajı iyi ya da çok iyi bulmuş ve %34'ü billboardların kendi hızları üzerinde iyi bir etki yaptığını söylemiştir. Öte yandan, kampanyanın gerçek hız davranışına olan etkilerini anlamaya yönelik olarak sekiz noktada gerçekleştirilen ortalama hız ölçümlerinde, beş noktadan elde edilen sonuçlar bilimsel olarak kabul edilemez seviyede dalgalanmalar gösterdiğinden değerlendirme dışında tutulmuş, kalan üç noktadan birinde 4 km/s'lik bir artış, diğer iki noktada ise sadece 2 km/s'lik ve 3 km/s'lik azalmalar tespit edilmiştir [Sweroad, 2001].

Görüldüğü üzere, bu denli kapsamlı ve titiz bir şekilde, işin uzmanları tarafından hazırlanarak yürütülen ve ileride düzenlenecek kampanyalar için model olması düşünülen bir çalışma sonucunda dahi, elde edilen sonuçlar her iki kampanyanın da istenilen düzeyde bir sonuç vermediğini ortaya koymaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden biri, şüphesiz, ne kampanya öncesinde, ne sırasında, ne de sonrasında

etkili mesajlar için ne tür algı ve inançlara vurgu yapılması gerektiğinin kuramsal bir temelde yeterince araştırılmamasıdır.

Şöyle ki; kampanya değerlendirme raporu incelendiğinde; gerek yürütülecek kampanyanın hazırlanması ve uygulamasına yön verecek kampanya öncesi hız anketinin, gerekse kampanya değerlendirme anketinin korku başvurusu kuram ve literatürüne uygun olmayan bir tarzda yapıldığı görülmektedir. Korku başvurusu literatürüne göre, korkutma yoluyla ikna etmeyi amaçlayan bir iletişimin başarılı olabilmesi için; bireyin, tehdidin veya tehlikenin önemi veya büyüklüğüne yönelik inançları (algılanan ciddiyet) ve kendilerinin de bu tehdit veya tehlikeye maruz kalma veya olumsuz etkilenme olasılığına yönelik algıları (algılanan korunmasızlık) ile birlikte mesajda önerilen davranışın tehdidi önlemedeki yeterliği (algılanan öneri yeterliği) ve kendilerinin de bu davranışı yerine getirme konusundaki yeterliklerine yönelik algılarının (algılanan öz-yeterlik) çok iyi anlaşılması ve mesajların da bu doğrultuda hazırlanması gerekmektedir. Oysaki kampanya öncesi düzenlenen ankette sorulan sorulara bakıldığında, bu hususun tamamen göz ardı edildiği açık bir şekilde görülmektedir. Bu ankette, sadece sürücünün *risk anlayışı*, “Genel hız limitleri nelerdir?”, “Eğer hız limitlerini 30 km/saat aşarsanız uygulanan cezalar nedir?”, “Eğer hızınızı 40 km/saat’ten 80 km/saat’e yükseltirseniz, duruş mesafeniz ne kadar artar?”, “Eğer bir yayaya aşağıda belirtilen hızlarla çarpılırsa - değişik çarpışma hızlarında 10 yayadan kaçınılabilir?”, “Her sürücünün hızını 5 km/saat azaltması durumundaki riskler ne olacaktır? Trafik kazalarındaki ölü sayısı aşağıdaki kadar azalır:...”, “Hız limiti 50 km/saat olan şehir içi yol kesimlerinde; hız limitlerini aşağıdaki miktarlarla aşmanız durumunda, kaza riski ile ilgili görüşleriniz nedir?” şeklinde genel trafik bilgileriyle ölçülmüştür. Sonrasında, bu sorulara verilen cevaplardan yola çıkılarak, problem doğrudan sürücülerin hız-kaza ilişkisi hususundaki bilgi eksikliğine bağlanarak ve kampanya mesajı da bu doğrultuda oluşturulmuştur. Kampanya sonrası düzenlenen ankette de bu hususlar gerektiği gibi araştırılmamıştır. Oysaki bu husus, ilk kampanya sırasında gerektiği gibi araştırılmış olsaydı, ikinci kampanya daha farklı bir anlayış ve mesaj stratejisiyle düzenlenerek daha başarılı sonuçlar alınabilirdi.

Dolayısıyla, hem ülke kaynaklarının yerinde kullanılması, hem de bu önemli araçtan azami derecede yararlanabilmesinin sağlanması bakımından, yıllardan bu yana rutin bir şekilde kullanılagelen bu başvuruların sürücülerine önerilen davranış yönünde davranmaya motive etmesini (isteklendirmesini) sağlayacak mesaj unsurlarının bilimsel açıdan araştırılmasının yapılarak, bu konudaki bilgi eksikliğinin giderilmesi gerekmektedir. Bu amaçla, bu çalışmada, tüm bu hususların aktörlerinin bakış açısından bilimsel yöntemlerle araştırması yapılarak, Türkiye’de kampanya düzenleyicileri için yol gösterici mahiyette verilere ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bu amaç doğrultusunda aşağıdaki üç sorunun cevabı aranmıştır:

- (1) Türk sürücüler, ölüm tehdidi içeren trafik güvenliği hız kampanyası mesajlarına nasıl tepki vermektedir?
- (2) Kullanılan mesajların kabul veya reddini hangi faktörler belirlemektedir?
- (3) Daha etkili kampanyalar için mesajlar nasıl yapılandırılmalıdır?

Araştırmanın yukarıda belirtilen amaç ve soruları doğrultusunda yapılacak analizler için gerekli olan verileri toplamak üzere bir anket çalışması tasarlanmıştır. Bu kapsamda, biri Emniyet Genel Müdürlüğüne hazırlatılan ve *‘hızlı araç kullanma nedeniyle başkasının ölümüne neden olmanın vereceği pişmanlık ve vicdan azabını’*, diğeri ise, Dünya Sağlık Örgütü koordinesinde yürütülen ve Türkiye’nin de taraf olduğu Güvenli Trafik Projesi¹ kapsamında hazırlatılan ve *‘hızlı araç kullanma nedeniyle meydana gelecek ölümlü kazanın geride kalanlar üzerindeki olumsuz etkilerini’* tasvir eden iki adet hız kampanyası spot filmi sürücülere izlettirilerek, bu

¹ Bloomberg Vakfı tarafından finanse edilen Proje, Dünya Sağlık Örgütü (WHO) koordinasyonunda küresel ölçekte ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının yoğun yaşandığı ve dünya genelinde toplam kazaların yüzde 48’inin meydana geldiği ve Türkiye’nin de aralarında bulunduğu on ülkede 2010 yılında başlatılmıştır. Uluslararası Konsorsiyum Ortakları: Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı (GRSP), Uluslararası Güvenli Yol Seyahat Birliği (ASIRT), John Hopkins Uluslararası Yaralanma Araştırma Birimi (JH-IIRU), Sürdürülebilir Ulaşım Merkezi (EMBARQ). Ulusal Paydaşlar: Sağlık Bakanlığı; Emniyet Genel Müdürlüğü; Jandarma Genel Komutanlığı; Ulaştırma, Denizcilik, Haberleşme Bakanlığı; Milli Eğitim Bakanlığı; Ankara Valiliği; Afyonkarahisar Valiliği; Ankara Büyükşehir Belediyesi; Afyonkarahisar Belediyesi; Keçiören Belediyesi; Altındağ Belediyesi; Üniversitelerin İlgili Bölümleri; İlgili Sivil Toplum Kuruluşları. (Detaylı bilgi için bkz. www.guvenlitrafik.org/safe_traffic_project/rs10_in_ten).

ilk kez çalışma için geliştirilmiş olan *Mesaj Etkinlik Anketi* ile de sürücülerin bu filmlere ve içerdikleri mesajlara yönelik tepki ve inançları ölçülmüştür.

Uyarıcı materyal olarak bu iki filmin seçilmiş olmasının temel nedenleri; her iki kampanya filmlerinin de ulusal ve uluslararası önemli kamu, özel ve eğitim-öğretim kurum ve kuruluşlarının işbirliğiyle ortaya çıkan ürünler olması, bununla birlikte yine bu filmlerin Türkiye'de bu konuda bugüne kadar yapılmış yapımlar arasında kalite ve etkileycilik açısından en iddialı sayılabilecek düzeyde yapımlar olarak görülmesidir.

Bu kapsamda yürütülen araştırmanın kuramsal çerçevesini, Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli oluşturmaktadır. Yönlendirici kuram olarak bu modelin seçilmesinin en önemli nedeni ise, bu modelin insanların mevcut bir sağlık tehdidi ile bu tehdidi ortadan kaldırmak amacıyla önerilen davranışla ilgili uyarıları nasıl işlediklerini açıklamaya çalışan önceki kuram ve modellerin eksik kalan taraflarını tamamlamasının yanı sıra, son zamanlarda risk/korku içerikli mesaj argümanlarının etkili bir şekilde iletimi konusunda önde gelen bir mesaj tasarımı kuramı olarak kabul edilmiş olmasından kaynaklanmaktadır [Maloney ve ark., 2011].

Bu tez araştırması raporu şu bölümlerden oluşmaktadır:

İkinci bölümde, araştırmanın temellerini oluşturan kuram ve modeller ile araştırma kapsamında toplanan bilgilerin analizi ve yorumlanmasında faydalanan diğer kuram ve araştırma bulguları üzerine yapılan kaynak taramasına yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle, insan davranışlarını öngören genel davranış kuramlarının, ardından insanların koruyucu davranışlara yönelik kararlarını etkileyen faktörleri açıklayan kuram ve modellerin incelemesi yapılmıştır. Yine bu bölüm altında, insanların ikna edici iletişimde bilgiyi nasıl işlediklerini ve iletişim yoluyla davranışların nasıl değiştirilebileceğini açıklayan kuram ve modellerin incelemesi yapılmıştır. Bu bölümde son olarak, risk iletişimi ve ikna ilişkisini etkileyen faktörlere ilişkin bazı önemli bilgilere yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde, araştırma modeli, araştırmada kullanılan veri toplama araçları, ölçekler, uygulama prosedürü ve uygulanan istatistiksel analiz yöntemleri hakkındaki bilgilere yer verilmiş; dördüncü bölümde ise bu kapsamda toplanan verilere ait analiz sonuçları paylaşılmıştır. Beşinci bölümde, elde edilen bulguların ilgili literatür ve araştırmanın kuramsal temelini oluşturan kuram ve modeller çerçevesinde bir genel değerlendirmesi yapılmıştır.

Son bölümde ise, araştırmadan elde edilen sonuçlar temelinde Türk sürücülerin, içeriğinde hızlı araç kullanma nedeniyle ölümlü bir kazaya karışma tehdidi bulunan mesajlara yönelik tepkilerinin genel bir değerlendirmesi yapılarak, yol kullanıcılarına yönelik olarak yeni tanıtılması, değiştirilmesi ve desteklenmesi gereken algıların neler olabileceği tartışılmış, ayrıca bu tür iletişime yönelik bazı somut önerilerde bulunulmuştur.

2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK TARAMASI

2.1. Genel Anlamda Davranışsal Kararları Belirleyen Kuramsal Faktörler

2.1.1. Pratik kuramsal çerçeve

İnsanların belirli bir davranışı sergileyip sergilememe kararını etkileyen faktörleri açıklamaya yönelik olarak ortaya atılan çok sayıda davranış kuram ve modelinin hiçbirinin, bu faktörleri tam ve eksiksiz olarak öngörme konusunda yeterli görülmemesinden hareketle, her türlü davranış analizinde kullanılabilecek bir model ve sınırlı sayıda değişken arayışına cevap vermek amacıyla beş önemli davranış kuramının kuramcı ve savunucusu¹, 1991 yılında Amerikan Ulusal Zihin Sağlığı Enstitüsünce organize edilen bir çalıştay kapsamında bir araya gelerek, belirli bir davranışla ilgili insanlar arası performans farklılıklardan büyük oranda sorumlu tutulabilecek şu sekiz değişkeni belirlemişlerdir: *Niyet, çevresel engeller, yetenek, tutum, normlar, öz standartlar, duygular ve öz-yeterlik*. Buna göre, bir davranışın sergilenebilmesi için aşağıdaki durumlardan en az bir veya daha fazlasının mevcut olması gerekmektedir [Fishbein ve ark., 2001]:

- 1) Kişinin davranışı gerçekleştirmek için güçlü pozitif niyet geliştirmiş olması (veya taahhütte bulunması);
- 2) Davranışın ortaya çıkmasını imkânsızlaştıracak herhangi bir çevresel engel bulunmaması;
- 3) Kişinin, davranış için gerekli olan beceriye sahip olması;
- 4) Kişinin, davranışın avantajlarının dezavantajlarından daha önemli olduğuna inanması, diğer bir ifadeyle kişinin davranışı gerçekleştirmeye ilgili pozitif tutuma sahip olması;
- 5) Kişinin, davranışı gerçekleştirmeye ilgili sosyal baskı algılaması;

¹ Albert Bandura (Sosyal Bilişsel Kuram), Marshall Becker (Sağlık İnancı Modeli), Martin Fishbein (Mantıklı Eylem Kuramı), Frederick Kanfer (Öz-Düzenleme, Öz-Denetim Kuramı) ve Harry Triandis (Subjektif Kültür ve Kişilerarası İlişkiler Kuramı)

- 6) Kişinin, davranışın kendi imajıyla uyumlu olduğunu ve kişisel standartlarını ihlal etmediğini düşünmesi;
- 7) Kişinin, davranışa yönelik duygusal tepkisinin negatiften ziyade pozitif olması;
- 8) Kişinin, davranışı çok farklı durumlarda dahi ifa edebilecek yeteneğe sahip olduğuna inanması.

Teorisyenlere göre, bu değişkenlerden ilk üçü davranışın oluşumu için gerekli ve yeterlidir. Yani, bir davranışın ortaya çıkabilmesi için; kişinin güçlü pozitif bir niyeti olması, davranışı gerçekleştirecek yeteneğe sahip olması ve çevrenin de bu davranış için gereken imkân ve ortamı sağlaması yeterlidir. Diğer beş değişken ise, niyetin gücünü ve yönünü etkilemekle birlikte, bu değişkenlerden bir veya birkaçının davranış üzerinde doğrudan etkisi de olabilmektedir. Örneğin, kişinin sarf edeceği eforun miktarını ve engellere karşı direncini etkilemek suretiyle tek başına öz-yeterlik değişkeni davranış üzerinde etkili olabilmektedir [Fishbein ve ark., 2001].

Öte yandan, yine aynı teorisyenlere göre, ifa edilen davranış da bu değişkenlerden bir veya birkaçını etkileyebilmektedir. Örneğin, kişi, olumlu bir sonuç beklentisiyle davranışı gerçekleştirdikten sonra davranışın başta umduğu olumlu sonucu vermemesi, kişinin davranışa yönelik tutumunu ve gelecekteki niyetini olumsuz etkileyebilmektedir [Fishbein ve ark., 2001].

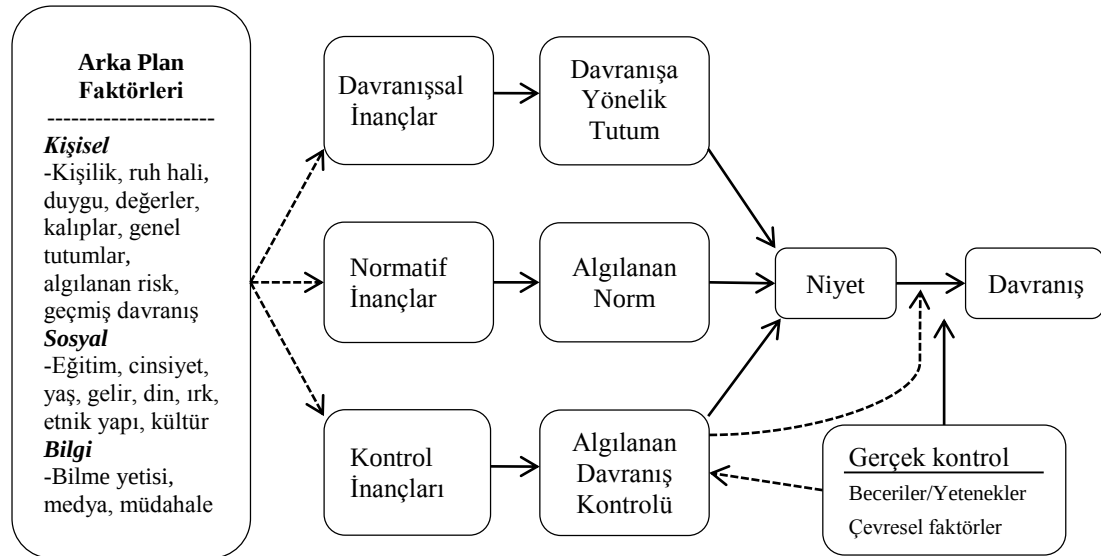
Aşağıda, hem bu değişkenlerle ilgili detaylı bilgiler vermek, hem de bu araştırmanın konusunu oluşturan korku başvurularına dair kavramların daha iyi anlaşılabilmesini sağlamak amacıyla iki önemli kurama yer verilmiştir.

2.1.2. Düşünülmüş eylem yaklaşımı

Psikoloji profesörleri Martin Fishbein ve Icek Ajzen'in, orijinal Düşünülmüş Eylem Kuramı, Planlı Davranış Kuramı ve Birleştirici Davranış Öngörü Modeli temelinde geliştirip güncelledikleri Düşünülmüş Eylem Yaklaşımı, insanların sosyal

davranışlarının öngörülmesine ve değiştirilmesine yönelik kuramsal bir çerçeve sunmaktadır [Fishbein ve Ajzen, 1975; Ajzen, 1985, 1991; Fishbein, 2000; 2008].

Şematik gösterimi aşağıda Şekil 2.1’de verilen bu kuramsal yaklaşıma göre, insanların sosyal davranışları söz konusu davranışla ilgili sahip oldukları bilgi ve inançları sonucu bazen düşünerek, çoğu zaman da anlık (spontane) olarak ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda insanlar, yaşamları boyunca çeşitli nesneler, eylemler ve olaylara yönelik inançlar oluştururlar. Bu inançları kimi zaman doğrudan gözlemleyerek, kimi zaman arkadaşları, okul veya medya aracılığıyla dolaylı yoldan, kimi zaman da yaşadıkları kişisel tecrübelerle dayanarak edinirler. Nasıl edinilmiş olursa olsun, bu inançlar insanların ilgili davranışı sergileyip sergilememe konusundaki kararlarına rehberlik ederler [Fishbein ve Ajzen, 2010].



Şekil 2.1. Düşünölmöş Eylem Yaklaşımı Modelinin şematik gösterimi

Bu çerçevede, insanlar herhangi bir davranışla ilgili olarak üç türlü inanca sahiptirler. Bunlardan birincisi, herhangi bir davranışı sergilemeleri halinde tecrübe edecekleri olumlu veya olumsuz sonuçlar hakkındaki inançlarıdır. Bu sonuç beklentileri veya davranışsal inançlar, insanların söz konusu davranışı sergilemeleriyle ilgili *tutumlarını*, yani olumlu veya olumsuz değerlendirmelerini oluştururlar. Bu değerlendirmelerin *yararsal (instrumental)* ve *tecrübesel (experiential)* olmak üzere

iki yönü bulunur. *Yararsal* yönü, “iyi–kötü”, “değerli–değersiz”, “yararlı–yararsız” gibi değerlendirmeler içerirken; *tecrübesel* yönü, “hoş–nahış”, “sıkıcı–eğlenceli”, “üzücü–sevindirici” gibi değerlendirmelerden oluşur. Buna göre insanlar, herhangi bir davranışı sergilemelerinin gerek yararsal, gerekse tecrübesel açıdan olumlu bir sonuç doğuracağına inanmaları durumunda davranışı sergilemeye yönelik olumlu *tutum* geliştirirler [Fishbein ve Ajzen, 2010].

İkinci olarak, insanlar, herhangi bir davranışın sergilenmesine veya sergilenmemesine yönelik olarak *normatif inançlar* geliştirirler. Bu inançlar da, *sınırlayıcı (injunctive)* ve *tanımlayıcı (descriptive)* olmak üzere iki türlü olmaktadır. *Sınırlayıcı normatif inançlar*, insanların yaşantılarında önem verdikleri kişi veya grupların belirli bir davranışı onaylayıp onaylamayacakları veya destekleyip desteklemeyecekleri hakkındaki inançlarını; *tanımlayıcı normatif inançlar* ise, yine insanların yaşantılarında önemli yer tutan kişi veya grupların bizzat kendilerinin, söz konusu davranışı sergileyip sergilemedikleri hakkındaki inançlarını ifade ederler. Bu iki inanç birlikte, insanların *norm algılarını*, yani davranışı sergileme veya sergilememeye yönelik sosyal baskı algısını oluştururlar. Buna göre, önem verilen kişi veya gruplarca herhangi bir davranışın onaylanacağını (veya onaylanmayacağını) düşünülmesi ve yine bu kişi veya grupların kendilerinin de aynı davranışı sergilemeleri (veya sergilememeleri), kişilerde davranışın sergilenmesi (veya sergilenmemesi) konusunda sosyal bir baskı algılanmasına neden olmaktadır [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Üçüncü olarak, insanlar, davranışsal performanslarını kolaylaştıracak veya zorlaştıracak kişisel ve çevresel faktörler konusunda da inançlar geliştirirler. Bu inançların *kapasite* (ilgilenilen davranışı sergileme yetenekleri) ve *otonomi* (davranışın ne kadar kendi kontrolleri altında olduğu) şeklinde iki yönü bulunmaktadır. *Kontrol inançları* olarak adlandırılan bu inançlar, düşük veya yüksek öz-yeterlik duygusu ve davranışla ilgili *algılanan davranış kontrolü* yaratırlar [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Algılanan davranış kontrolü, kişilerin istenen bir davranışı yerine getirebilme kabiliyetlerini algılamalarıyla ilgilidir. Bu algılar, davranışı kolaylaştırabilecek veya engelleyebilecek faktörlerin varlığı veya yokluğu konusundaki inançlar tarafından şekillenirler. Bu inançlar, kısmen davranışla ilgili geçmiş tecrübeye dayalı olabilirken, çoğu zaman davranış konusunda tanıdık ve arkadaşların tecrübelerinin gözlenmesi ve davranışın yerine getirilmesindeki güçlüğü arttıran veya azaltan faktörlerin algılanması yoluyla elde edilen ikinci el bilgi tarafından da etkilenebilmektedir. Kişi, ne kadar çok imkân ve fırsatlara sahip olduğunu düşünür ve ne kadar az engel beklerse, davranış üzerindeki algıladıkları kontrolleri de o kadar fazla olacaktır [Ajzen, 2005]. Diğer bir ifadeyle, insanların geliştirdikleri kontrol inançları zorlaştırıcıdan çok kolaylaştırıcı faktörlerden oluştuğunda, algılanan davranış kontrolü de yüksek olacaktır [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Bu modele göre, tutumlar, algılanan normlar ve algılanan davranış kontrolü oluştuğunda bunlar doğrudan *niyetlere* ve *davranışlara* rehberlik ederler. Bilhassa tutumlar, algılanan normlar ve algılanan davranış kontrolü kombine bir şekilde *davranışa yönelik niyeti* veya davranış performansına yönelik *hazırlılığ* (*readiness*) oluştururlar. Bu hazır olma durumu ise genelde, “yapacağım”, “niyetim var”, “umuyorum”, “planlıyorum”, “deneyeceğim” gibi ifadelerle beyan edilirler. Bu sübjektif olasılık ne kadar fazla olursa, davranışı sergileme ihtimali de o kadar fazla olacaktır [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Genel kural olarak, kişinin tutumu ve algıladığı normlar ne kadar lehte ve algıladıkları davranış kontrolü de ne kadar büyük olursa, kişinin söz konusu davranışı sergileme niyeti de o kadar güçlü olacaktır. Diğer bir ifadeyle, insanlar istenen davranışı olumlu olarak değerlendirmeleri, çevreden bu davranışı yapmaları konusunda baskı algılamaları ve böyle davranma konusunda imkân ve fırsatlara sahip olduklarına inanmaları durumunda ilgili davranışı gerçekleştirmeye niyet ederler [Fishbein ve Ajzen, 2010; Fishbein ve ark., 2001].

Buna karşın, her ne kadar, kişinin bir davranışı sergileme veya sergilememe konusundaki niyeti o eylemin en önemli ve en yakın belirleyicisi olsa da, kişinin

davranış için gereken beceri ve yeteneğe sahip olmaması veya çevresel engeller, niyet doğrultusunda eyleme geçmeyi engelleyebilmektedir [Fishbein ve Ajzen, 2010; Ajzen, 2005; Fishbein ve ark., 2001]. Örneğin, aracındaki yolculara emniyet kemeri kullandırmaya yönelik niyeti olan bir sürücü, aracına binen yolcunun emniyet kemeri takmama konusunda direnç göstermesi veya kask kullanma niyeti olan bir motosiklet sürücüsünün kask alacak parası olmaması veya kendisine uygun bir kask bulamaması çevresel (harici) birer faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, niyetin davranışı olabildiğince öngörebilmesi için kişinin davranış üzerinde gerçek kontrole sahip olması gerekmektedir [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Düşünülmüş Eylem Yaklaşımına göre, diğer arka plan faktörlerinin de kişinin sahip olduğu davranışsal, normatif ve kontrol inançlarını potansiyel olarak etkilemesi söz konusu olabilmekte, ancak bu arka plan faktörleri ile kişinin inançları arasında zorunlu bir bağlantı bulunmamaktadır. Diğer yandan, çok sayıdaki bu arka plan faktörlerinin hangilerinin gerçekten davranış üzerinde etkili olduğunun belirlenmesi de son derece güç olmaktadır [Fishbein ve Ajzen, 2010].

Yaklaşım; ahlaki normlar, öz-kimlik ve duygusal durumlar gibi diğer değişkenlerin de davranışları açıklamaya yardımcı olacağını kabul etmekle birlikte, kuramsal modelin bu üç temel yapıtaşından bir veya bir kaçının değiştirilmesiyle *niyet* değişiminin gözlenebileceğini, irade kontrolünün ortaya çıkması durumunda ise *davranış değişikliği* sağlanabileceğini öne sürmektedir [Fishbein ve Ajzen, 2010].

2.1.3. Öz-yeterlik kuramı

Albert Bandura tarafından ortaya atılan Öz-yeterlik Kuramına göre, engeller ve uzaklaştırıcı tecrübeler karşısında, bunlarla başa çıkacak davranışın yapıp yapılmayacağını, ne kadar efor sarf edileceğini ve ne kadar devam ettirileceğini büyük ölçüde insanların öz-yeterlik inançları belirlemektedir. Bandura'ya göre, insanlar başa çıkma becerilerini aştığını düşündüğü, gözünü korkutan durumlardan korkar ve sakınırlar; buna karşın, kendilerini muktedir hissettikleri durumlarda eyleme girişir ve kendinden emin hareket ederler. Algılanan öz-yeterlik ne kadar

güçlü olursa, çabalar da o kadar aktif olur. Bu durumdaki insanlar zorlu görevleri kaçınılması gereken bir tehditten ziyade, üstesinden gelinecek bir meydan okuma olarak görürler [Bandura, 1977, 1982].

Öz-yeterlik inançları, insanların düşünce tarzları ve duygusal tepkileri üzerinde de etkili olmaktadır. Yüksek öz-yeterlik inancı, kişilerde yaklaşan zorlu görevler ve faaliyetlerde huzur hissi yaratmaya yardımcı olurken, düşük öz-yeterlik inancı insanların her şeyi olduğundan daha zor görmesine ve en iyi çözüm konusunda dar görüşlü olmalarına neden olabilmektedir [Bandura, 1977]. Bandura'ya göre öz-yeterliğin *büyüklik*, *genellik* ve *güç* olmak üzere üç boyutu bulunmaktadır. Bu anlamda;

- Öz-yeterlik beklentileri büyüklik yönüyle birbirinden ayrılır. Öz-yeterlik beklentilerinin büyüklüğü kişinin yerine getirebileceğine inandığı görev zorluk derecesidir.
- Öz-yeterlik beklentileri genellik yönüyle de birbirinden ayrılır. Bazı tecrübeler sınırlı beceri tecrübesi yaratırken, diğerleri belirli bir tedavi durumunun çok ötesinde daha genel mahiyette öz-yeterlik geliştirirler.
- Öz-yeterlik beklentileri güç yönüyle de birbirinden ayrılır. İnancı boşa çıkaran tecrübeler zayıf beklentileri tamamen söndürürken, güçlü öz-yeterlik inancına sahip kişiler davranışlarını azimle sürdürürler [Bandura, 1977].

Bu Kurama göre, insanların öz-yeterliklerini değerlendirmede kullandıkları, diğer bir ifadeyle, öz-yeterlik inançlarını belirleyen dört temel bilgi kaynağı bulunmaktadır. Kuram, bu bilgi kaynaklarını *başarılı tecrübeler*, *dolaylı tecrübeler*, *sosyal ikna* ve *duygusal uyarım* olarak adlandırmaktadır [Bandura, 1977, 1994].

Başarılı tecrübeler, öz-yeterlik inançlarının oluşumunda en güçlü bilgiyi sağlarlar. Başarıyla sonuçlanmış geçmiş performans tecrübeleri beceri inançlarını arttırırken, tekrar eden başarısızlıklar (özellikle öz-yeterlik anlayışı tam olarak yerleşmeden yaşanan başarısızlıklar) bu inançları veya beklentileri düşürürler. Kolay başarı elde

eden insanlar, hemen sonuç almayı beklerler ve başarısızlık durumunda ise cesaretlerini kolaylıkla yitirirler [Bandura, 1977, 1982, 1994].

Öte yandan kişiler, öz-yeterlik seviyeleriyle ilgili bilgi kaynağı olarak sadece *başarım* tecrübelerine güvenmezler. Birçok beklenti *dolaylı tecrübeler* yoluyla da elde edilir. Örneğin; insanlar, tehlikeli davranışları herhangi bir olumsuz sonuca yol açmaksızın sergileyen ve kendilerine benzeyen diğer insanların davranışlarını gördüklerinde, kendilerinin de biraz daha çalışarak gelişebilecekleri konusunda beklenti geliştirirler. Aksi durumda, yani, kendilerine benzeyen diğer insanların başarısızlıkları nedeniyle de, öz-yeterlik beklentileri düşebilmekte ve çabaları olumsuz etkilenebilmektedir [Bandura, 1977, 1982, 1994].

İnsanlarda öz-yeterlik inancı yaratma aracı olarak, hemen hazır olması ve kolaylığı nedeniyle *sosyal ikna* yönteminden de geniş bir şekilde yararlanılmaktadır [Bandura, 1977, 1982]. Şöyle ki; belirli bir faaliyeti yerine getirecek yeteneğe sahip oldukları konusunda sözle ikna edilen insanların, herhangi bir sorunla karşılaştıklarında kendi şüphelerine sığınan ve kişisel eksiklikleriyle yaşayan insanlara göre daha fazla efor sarf etme ve sürdürme olasılığı daha fazla olmaktadır [Bandura, 1994].

Yine, Bandura'ya göre, stresli ve külfetli durumlar (duruma bağlı olarak) genellikle kişisel yeterlilikle ilgili bilgi değeri olabilecek *duygusal uyarımı* da beraberinde getirirler [Bandura, 1977]. İnsanlar kısmen de olsa yeteneklerini değerlendirirken, fiziksel ve duygusal durumlarına güvenirler. Örneğin, ruh hali insanların kendi öz-yeterliklerini değerlendirmelerini etkiler. Olumlu ruh hali, algılanan öz-yeterliği arttırırken, umutsuzluğa kapılmış ruh hali öz-yeterliği azaltmaktadır [Bandura, 1994].

2.2. Koruyucu Davranışlara Yönelik Kararları Etkileyen Kuramsal Faktörler

Bu başlık atında, insanların koruyucu davranışlara yönelik uyarılı nasıl işlediklerini izah eden ve bu tez çalışmasının kuramsal temellerini oluşturan Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli ile bu modelin temelini oluşturan Sağlık İnancı Modeli ve Korunma Güdüsü Kuramı tanıtılmıştır.

2.2.1. Sağlık inancı modeli

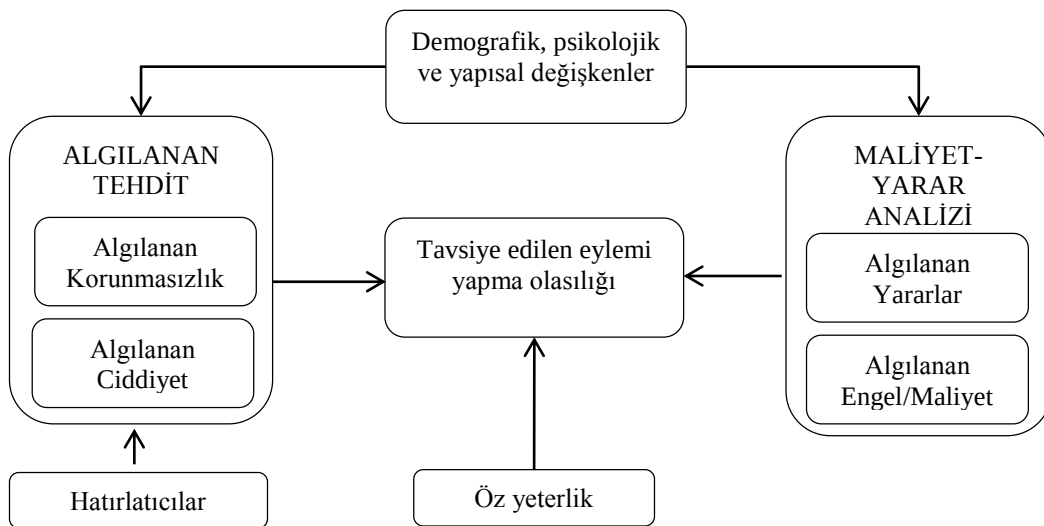
1950’li yıllarda, Amerikan hükümeti tarafından tüberküloz taraması amacıyla ücretsiz olarak hizmet veren mobil röntgen cihazlarına insanların ilgi göstermemesinin nedenlerini araştıran sosyal psikologlar Hochbaum, Rosenstock ve Kegels tarafından ortaya atılan Sağlık İnancı Modeli, sağlıkla ilgili davranışları izah etmeye ve öngörmeye çalışan birçok psikolojik modelin temelini oluşturmaktadır [NCI, 2005]. Araştırmacılar, bu araştırmanın sonucunda, ilk başta, insanların hastalığa yakalanma olasılığı konusundaki inançları ile tavsiye edilen davranış denemeye çalışmanın yararları konusundaki algılarının eyleme geçme istekliliklerini etkilediği sonucuna varmışlar; daha sonraki yıllarda bu teoriyi biraz daha geliştirmek suretiyle aşağıdaki altı faktörün insanların eyleme geçip geçmeme konusundaki kararlarını etkilediğini öne sürmüşlerdir [NCI, 2005; Delhomme ve ark., 2009]:

- 1) *Algılanan savunmasızlık (percieved susceptibility)*: Kişinin, sağlıkla ilgili bir tehlikeye veya bir davranışın olumsuz sonuçlarına karşı kendisini ne kadar savunmasız hissettiğini ifade etmektedir.
- 2) *Algılanan ciddiyet (percieved severity)*: Kişinin, bu olumsuz sonuçları ne kadar ciddi gördüğünü ifade etmektedir.
- 3) *Algılanan engeller (percieved barriers)*: Eyleme geçme olasılığını zayıflatan somut veya soyut unsurların varlığına yönelik inançları ifade etmektedir.
- 4) *Algılanan faydalar (percieved benefits)*: Eyleme geçme olasılığını arttıran somut veya soyut unsurların varlığına yönelik inançları ifade etmektedir.
- 5) *Öz-yeterlik (self-efficacy)*: Kişinin eyleme geçme yeteneğine dair özgüvenini ifade etmektedir.
- 6) *Tetikleyiciler/Hatırlatıcılar (cues to action)*: Doğrudan veya dolaylı olarak algılanan tehdidi arttırmak suretiyle, kişiyi eyleme geçmeye veya davranış değişimine güdüleyen dâhili veya harici strateji veya faktörleri ifade etmektedir.

Algılanan savunmasızlık ve ciddiyet, sağlıkla ilgili bir tehlike veya herhangi bir davranışla ilgili *tehdit algısını* oluştururlar. Buna göre, kişinin davranış değişikliğini düşünmesi için algılanan tehdidin yüksek olması gerekmektedir. Yine bu Modele göre, davranış değişimini düşünen kişiler *algıladıkları engel ve yararları* bir çeşit *maliyet-yarar analizi* işlemine tabi tutarlar. Engellere nazaran algılanan yarar ne kadar fazla olursa, davranış değişimi olasılığı da o kadar fazla olacaktır [NCI, 2005; Delhomme ve ark., 2009].

Tüm bu değişkenler ve ilkeler bağlamında Sağlık İnancı Modeli; insanların kendilerini belirli bir sağlık sorununa karşı korunmasız olarak algılamaları, onu ciddi bir sağlık sorunu olarak görmeleri, harekete geçmenin sonuçlarını etkili ve pek de pahalı olmayan veya zaman almayan bir şey olarak düşünmeleri, eyleme geçmeyi kolaylaştırıcı bir hatırlatıcı (veya tetikleyici unsurun) olması ve kendilerinin de başarıyla eyleme geçebileceklerine inanmaları durumunda tavsiye edilen davranışı yerine getireceklerini öne sürmektedir [Delaney ve ark., 2004].

Modelin şematik gösterimi aşağıda Şekil 2.2’de verilmiştir.



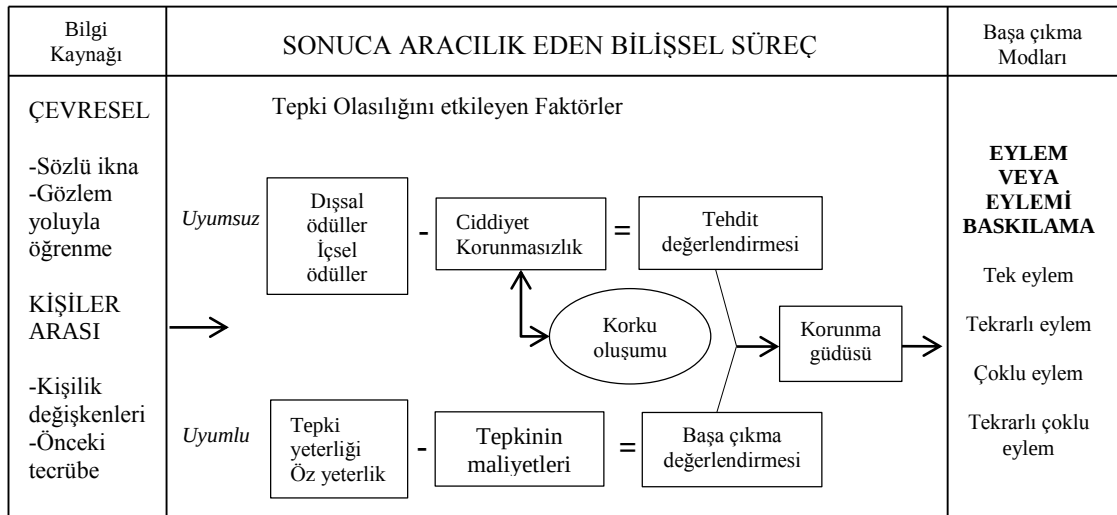
Şekil 2.2. Sağlık İnancı Modeli

Sağlık İnancı Modeline göre, modeli oluşturan her bir yapıtaşı bağlamında, bir kampanyanın başarılı olabilmesi için şunların göz önüne alınması gerekmektedir:

- *Algılanan Savunmasızlık*: Hangi kitlenin risk altında olduğunun ve riskin seviyesinin belirlenmesi, risk bilgisinin kişinin karakteristik veya davranışlarına bağlı olarak şekillendirilmesi, bireye kendileriyle ilgili riske ilişkin doğru algılama geliştirmesi konusunda yardımcı olunması, bu amaçla, hedef kitleye kendisini ilgilendiren görüntü, istatistikler ve veriler sunulmak suretiyle gerçek savunmasızlık ve risk seviyesinin gösterilmesi gerekir [NCI, 2005; Delhomme ve ark., 2009].
- *Algılanan Ciddiyet*: Benzer şekilde, algılanan ciddiyetin artırılabilmesi için de, tehdidin ciddiyeti ve sonuçları açıkça gösterilmelidir [Delhomme ve ark., 2009].
- *Algılanan Yarar*: Hedef kitle, önerilen eyleme geçmenin öne sürülen tehdidi azaltmadaki etkisine inanmıyorsa, bunun potansiyel olumlu sonuçlarının neler olduğunun açıklanması gerekir [NCI, 2005]; bunun için en iyi yöntemlerden birisi, önerilen eylemi yapıp yapmama ile ilgili öncesi ve sonrası durumun karşılaştırmalı olarak gösterilmesidir [Delhomme ve ark., 2009].
- *Algılanan Engeller*: Hedef kitlenin, tavsiye edilen davranışı yapmasına engel olabilecek tüm maddi ve psikolojik engellerin tespit edilerek ortadan kaldırılması, bu yapılamıyorsa, hedef kitlenin davranışa teşvik edilmesi, iç rahatlatıcı güvenceler verilmesi, yardımda bulunulması ve mevcut yanlış bilginin düzeltilmesi gerekir [NCI, 2005].
- *Tetikleyiciler/Hatırlatıcılar*: Önerilen davranışın nasıl yapılacağı konusunda bilgi verilmesi, tehditle ilgili farkındalığın artırılması ve hatırlatıcı sistemlerin devreye konulması gerekir [NCI, 2005; Delhomme ve ark., 2009].
- *Öz-yeterlik*: Kişinin harekete geçme yeteneği konusundaki öz-yeterliği zayıf ise, davranışla ilgili eğitim ve rehberlik sağlanması; kademeli hedeflerin konulması; sözlü pekiştirme yapılması ve istenen davranışın gösterilmesi gerekir [NCI, 2005].

2.2.2. Korunma güdüsü kuramı

Rogers tarafından, başlangıçta, korkuya başvurma konseptini anlamaya çalışma aracı olarak tasarlanan, daha sonra tehlikelerden korunmaya yönelik davranış değişimine aracılık eden bilişsel süreçlere vurgu yapmak suretiyle genel bir ikna edici iletişim kuramı haline dönüştürülen Korunma Güdüsü Kuramına göre, bireyin kendisini tehlikeden korumak amacıyla istenen bir davranışı sergileme niyetini; (1) Tehdit değerlendirmesi, (2) Başa çıkma değerlendirmesi, (3) Ödül Algısı ve (4) Maliyet Algısı şeklinde dört bilişsel değerlendirme belirlemektedir.



Şekil 2.3. Korunma Güdüsü Kuramının şematik gösterimi

Yukarıda Şekil 2.3’de şematik gösterimi yapılan bu Kurama göre, tehdit değerlendirmesinde, tehdidin sonuçlarının ne kadar ağır olacağına yönelik *algılanan ciddiyet* ile tehditten zarar görebilme olasılığına yönelik *algılanan savunmasızlık* belirleyici olurken; başa çıkma değerlendirmesinde tehdiye karşı önerilen davranışın etkili olacağına dair *algılanan öneri yeterliği* ile tehdiye karşı kişinin önerilen davranışı kendisinin yerine getirebilme yeteneğine dair *algılanan öz-yeterlik* belirleyici olmaktadır [Rogers, 1975, 1983; O’Keefe, 2009; Delhomme ve ark., 2009].

Korunma Güdüsü Kuramına göre, bireyin kendisini tehlikeden korumak amacıyla istenen bir davranışı sergileme güdüsü ile bu dört algı (inanç) arasında pozitif doğrusal bir ilişki bulunurken; uyumsuz davranışı güçlü tutan *içsel ve dışsal ödüller* ve verilecek *tepkinin maliyetine* yönelik inançlar bu ilişkileri negatif yönde etkilemektedir [Rogers, 1975, 1983; Delhomme ve ark., 2009].

Anlatılanları rnekleme gerekirse;

- Bu kurama göre, az miktarda içildiği için alkollü araç kullanmanın tehdit olarak görülmemesi, ya da orta yaşlı insanların, alkollü araç kullanmanın sadece genç ve tecrübesiz sürücüler için tehlikeli olduğunu düşünmesi ve kendisinin bundan bir zarar görmeyeceğine inanmaları, kişilerin alkollü araç kullanmaktan vazgeçme konusunda güdülenmesine engel olacaktır. Bu gibi durumlarda, kampanyalarda söz konusu tehdide herkesin, hatta en tecrübeli sürücülerin bile kazaya maruz kalabileceğine vurgu yapılması yerinde olacaktır [Delhomme ve ark., 2009].
- Benzer şekilde, alkollü araç kullanmanın bir marifetmiş gibi karşılandığı ve sosyal saygı uyandırdığı bir çevrede bulunan bir insanı da bundan vazgeçirmek zor olacaktır. Bu gibi durumlarda da, alkollü araç kullanmaya yönelik tutumları etkilemeyi amaçlayan kampanyalar daha başarılı olacaktır [Delhomme ve ark., 2009].

Özetle, bu Kuram bağlamında bir kampanyanın başarılı olabilmesi için şu temel şartların sağlanması gerekmektedir [Delhomme ve ark., 2009]:

- Kampanya mesajı, tehdidin ve sonuçlarının ciddiye ile bu tehdidin kendilerini de etkileyebileceği konusunda hedef kitleyi ikna etmelidir.
- Mesajda olumsuz davranışın dâhili ve harici ödüllerini rtc argümanlarla birlikte hedef kitlenin özgüvenini yüksek tutacak alternatifler de sunulmalıdır.
- Önerilen davranışla ilgili olarak bu davranışın nasıl işe yaradığı konusunda delillerle birlikte, yine bu davranışın olası maliyetleri tespit edilerek bunlardan daha ağır basıcı argümanlar da sunulmalıdır.

2.2.3. Genişletilmiş paralel işlem modeli

Kim Witte tarafından, Sağlık İnancı Modeli, Korunma Güdüsü Kuramı ve Paralel İşlem Modeli üzerine inşa edilen Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli, insanların korku başvurularını (korkutma unsuru içeren mesajları) nasıl işlediklerini açıklamaya çalışmaktadır. Bu modelin en önemli özelliği, kendinden önceki modellerin korku başvurularının nasıl ve ne zaman işe yaradığı konusunda iyi iş çıkarmış olmalarına karşın, bu başvuruların neden başarısız kalabildiğini yeterince açıklayamamaları ve içerdikleri kuramsal değişkenlerle ilgili operasyonel tanımlamalar getirememeleri gibi eksik kalan taraflarını tamamlamış olmasıdır [Maloney ve ark., 2011; Lewis ve ark., 2007a; Witte, 1992; Quine ve ark., 2000].

Bu model bağlamında korku başvuruları, “bireyleri yakından ilgilendiren ciddi bir tehdidi göstererek, korku hissi uyandırmaya çalışan ve bu tehdidi ortadan kaldırma konusunda yapılabilir ve etkili tavsiyelere yer verilen ikna edici mesaj” olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda; *korku*, *tehdit* ve *yeterlik* korku başvurularının üç temel bileşenini oluşturmaktadır [Witte, 1994].

Genişletilmiş Paralel İşlem Modeline göre *korku*, sübjektif tecrübe¹ ve fizyolojik uyarım şeklinde karakterize edilen duygusal tepkiyi ifade etmektedir. Buna göre, ciddi ve kişisel bir tehdit alındığında korku ortaya çıkarmaktadır [Witte, 1994].

Tehdit ise, insanların farkında olup olmamasına bağlı olmaksızın, çevrede mevcut olan bir tehlikeyi veya zararı ifade etmektedir. Ancak, Modeldeki tehdit bileşenini gerçek tehdit değil, hedef kitlenin bilişsel veya düşünsel olarak algıladığı tehdit oluşturmaktadır. Bu anlamda algılanan tehdidin, *algılanan ciddiyet* ve *algılanan korunmasızlık* olmak üzere iki alt boyutu bulunmaktadır. Algılanan ciddiyet, bireyin tehdidin/tehlikenin önemi veya büyüklüğüne yönelik inançlarını (örneğin, “akciğer kanseri ölüme neden olur”) ifade ederken; algılanan korunmasızlık, bireyin tehdit/tehlikeye maruz kalma veya olumsuz etkilenme olasılığına yönelik algılarını

¹ Psikolojik boyut; örneğin, “korkuyorum”

(örneğin, “Sigara içtiğim için akciğer kanseri riski altındayım”) ifade etmektedir [Witte, 1992, 1994; Witte ve ark., 1996].

Modelin *yeterlik* unsuru ise, önerilen davranışın tehdidi önleme ve ortadan kaldırma konusundaki etkinliği, yapılabilirliği ve kolaylığı ile ilgilidir. Bu anlamda, yeterliğin de, *öneri yeterliği* ve *öz-yeterlik* olmak üzere iki alt boyutu bulunmaktadır. Ancak, yine tehditte olduğu gibi, Modelin bu bileşenlerini gerçek öneri yeterliği veya öz-yeterlik değil, *algılanan öneri yeterliği* ve *algılanan öz-yeterlik* oluşturmaktadır. Bu anlamda algılanan öneri yeterliği, bireyin tehdit/tehlikeye maruz kalma veya olumsuz etkilenme olasılığına yönelik algılarını ifade ederken; algılanan öz-yeterlik, bireyin tehdidi önlemek amacıyla önerilen davranışı yapabilme yeteneğine yönelik inançlarını ifade etmektedir [Witte ve ark., 1996].

Genişletilmiş Paralel İşlem Modeline göre, insanlar korku içerikli mesajlara maruz kaldıklarında, hitap edilen tehditle ilgili olarak üç farklı yoldan biri ile tepki verebilirler: *Tepkisizlik*, *tehlike kontrolü* ve *korku kontrolü*. Hangi yolun seçileceğini ise tamamıyla mesajın muhatabının *tehdit* ve *yeterlik değerlendirmeleri* belirlemektedir [Witte, 1992, 1994; Witte ve ark., 1996].

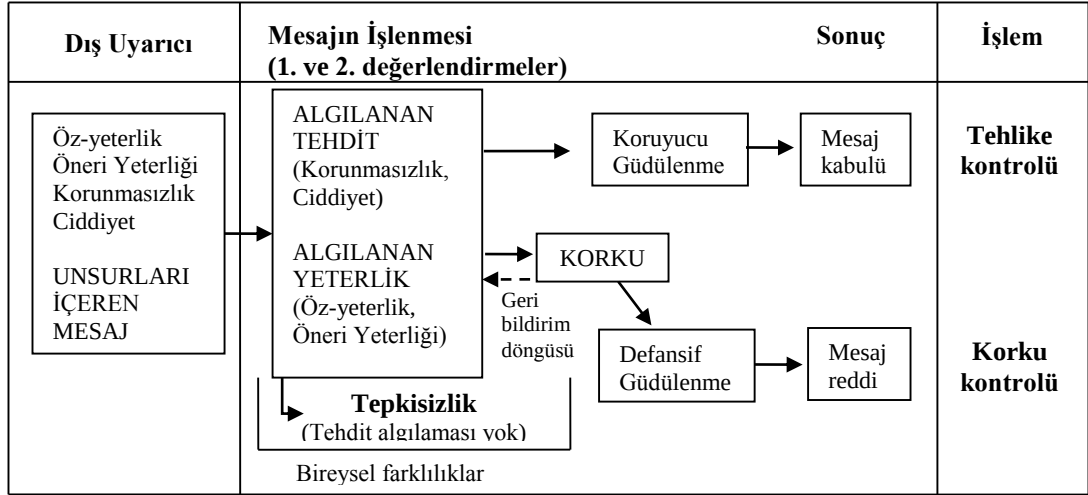
Şöyle ki; insanlar korku unsuru içeren bir mesaja maruz kaldıklarında, öncelikle tehdidin ciddiyetine ve kendilerinin de bu tehdide maruz kalma risklerine yönelik bir *tehdit değerlendirme* yaparlar. Bu işlem sonucunda *tehdit* alakasız, düşük veya önemsiz olarak algılandığında kişilerde mesajı daha fazla işlemekle ilgili herhangi bir güdü oluşmaz ve *yeterlik* değerlendirilse bile yüzeysel bir şekilde değerlendirilir, dolayısıyla bu noktada mesaja yönelik herhangi bir tepki oluşmaz [Maloney ve ark., 2011; Witte ve ark., 1996]. Buna karşın, yüksek tehdit algılanması durumunda, *korku* ortaya çıkar, bu da kişiyi mesajın geri kalanını işlemeye, yani *yeterlik değerlendirme* yapmaya güdüler [Cho ve Witte, 2005; Witte, 1992, 1994]. Ancak, bu güdülenmenin miktarını da, yine tehdidin algılanan ciddiyeti ile bu tehdide yönelik algıladıkları korunmasızlığın seviyesi belirlemektedir [Cho ve Witte, 2005].

Yeterlik değerlendirmesi aşamasında ise insanlar, tavsiye edilen davranışın tehdidi ortadan kaldırabilme kapasitesini (*öneri yeterliği*) ve kendilerinin de tavsiye edilen bu davranışı yerine getirme konusundaki yeterliklerini (*öz-yeterlik*) değerlendirirler [Witte, 1992, 1994]. Bu işlem sonucunda, bireyler tehdidi önleyecek yeterliğe sahip olduklarını düşündüklerinde ortaya çıkan korkuyu azaltmak için mesaj önerilerine uygun olarak tehlikeyi/tehdidi kontrol altına almaya yönelik süreçleri işletirler [Maloney ve ark, 2011; Witte ve ark., 1996]. Buna karşın, bireyler gerek önerilen davranışın yetersizliği, gerekse kendilerinin bu davranışı yapamayacaklarına inanmaları nedeniyle ciddi bir tehdidi önleyemeyeceklerini fark ettiklerinde de *korku kontrolü* sürecini işletirler [Witte, 1992, 1994].

Tehlike kontrolü süreci, bireylerin bilişsel olarak, (a) ciddi bir tehlike riski altında olduğunu fark ettiği, (b) tehdidi etkin bir şekilde engelleyeceğine inandığı, (c) kendini korumaya güdülendiği ve (d) tehlide bilerek karşı koyduğu bir süreçtir. Tehlike kontrolü sürecinde oluşan idrak bireyde tutum, niyet ve davranış değişikliği gibi mesaj kabul tepkilerini dürten *korunma güdüsünü* (*protection motivation*) ortaya çıkarır.

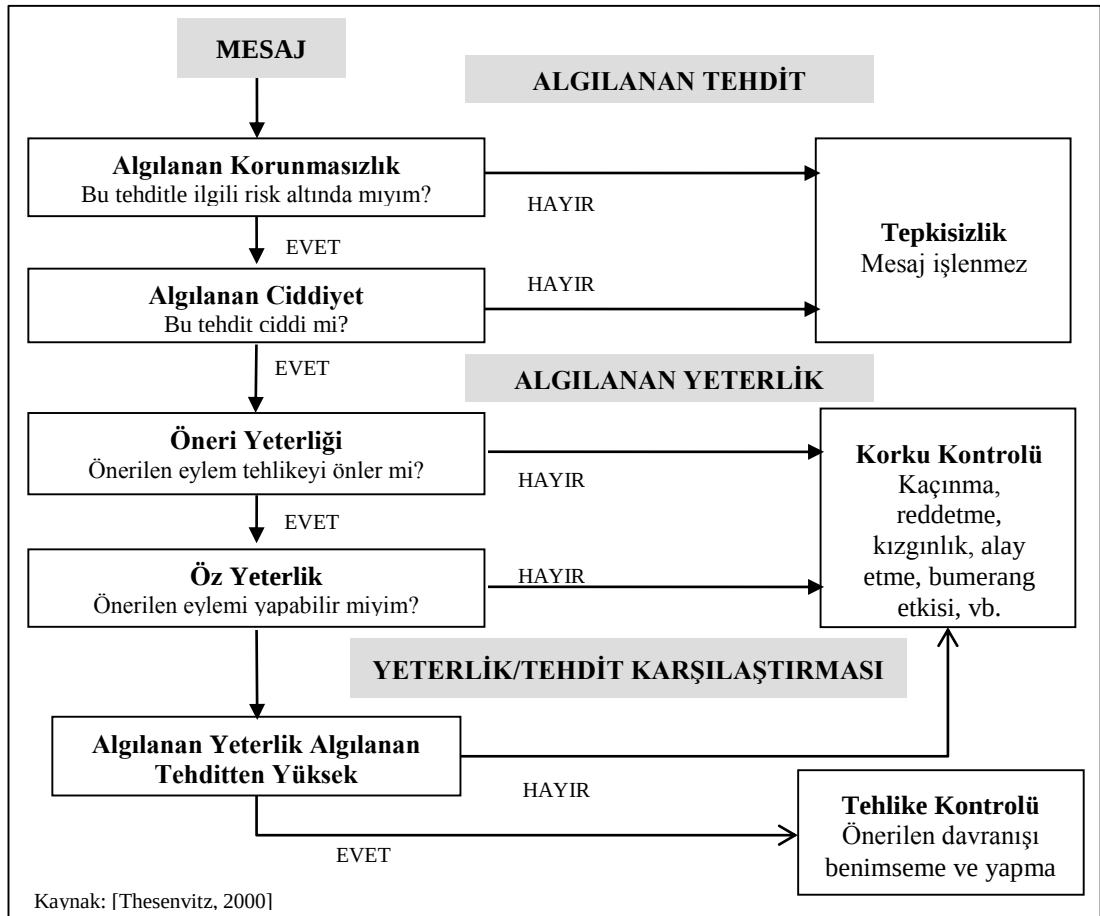
Korku kontrolü süreci ise duygusal bir süreç olup, bu süreçte bireyler tehlike yerine kendi korkularıyla başa çıkmaya çalışırlar. Algılanan tehdidin yüksek, buna karşın algılanan yeterliğin düşük olması nedeniyle ortaya çıkan arttırılmış korku *defansif güdülenmeyi* ortaya çıkarır, o da *defansif kaçınma*, *reddetme* ve *reaktans* (*konuyu/mesajı küçümseme*, *manipülatif niyet algılama vb.*) gibi mesajı reddeden tepkileri üretir [Witte ve ark., 1996; Witte, 1992, 1994].

Modele bir bütün olarak bakıldığında, *algılanan tehdit* mesaja verilecek tepkinin derecesini (örneğin, ne kadar güçlü bir şekilde kabul veya reddedileceğini) belirlerken; *algılanan yeterlik* ise verilecek tepkinin türünü (örneğin, tehlike kontrolü sürecinin mi, yoksa korku kontrolü sürecinin mi başlatılacağını) belirlemektedir. Bu anlamda bireysel farklılıklar, tehdit ve yeterlik değerlendirmelerini büyük ölçüde etkilemektedir [Witte, 1992, 1994; Cho ve Witte, 2005]. Modelin, kuramsal şematik gösterimi aşağıda Şekil 2.4’de verilmiştir.



Şekil 2.4. Genişletilmiş Paralel İşlem Modeli

Modelin daha pratik bir şematik gösterimi, aşağıda Şekil 2.5’de verilmiştir.



Şekil 2.5. Genişletilmiş Paralel İşlem Modelinin pratik gösterimi

Riskli Davranış Teşhis Ölçeği

Bireylerin, Modelin yukarıda sözü edilen kontrol süreçlerinden hangisinin etkisi altında olduğu *Riskli Davranış Teşhisi Ölçeği* yardımıyla tespit edilmektedir. Şekil 2.6’de gösterimi yapılan ölçek, on iki maddeden oluşmaktadır. İlk altı madde ‘algılanan yeterliği’ (öneri yeterliği + öz-yeterlik); diğer altı madde ise ‘algılanan tehdidi’ (ciddiyet + korunmasızlık) ölçmektedir [Witte ve ark., 1996, 2001].

Tehdit: _____ Önerilen davranış: _____		Kesinlikle Katılmıyorum				Tamamen Katılıyorum			
1	[Önerilen davranış] [tehdidi] önlemede etkilidir.	1	2	3	4	5	6	7	
2	[Önerilen davranış] [tehdidi] önlemede işe yarar.	1	2	3	4	5	6	7	
3	Eğer [önerilen davranış] yaparsam, [tehdide] maruz kalma olasılığım azalır.	1	2	3	4	5	6	7	
4	[Tehdide] maruz kalmayı önlemek için [önerilen davranış] yapabilirim.	1	2	3	4	5	6	7	
5	[Tehdidi] önlemek için [önerilen davranış] yapacak [yetenek/zaman/para] var.	1	2	3	4	5	6	7	
6	[Tehdidi] önlemek için kolaylıkla [önerilen davranış] yapabilirim.	1	2	3	4	5	6	7	
		$\Sigma Yeterlik =$ _____							
7	[Tehdidin] ciddi olduğuna inanıyorum.	1	2	3	4	5	6	7	
8	[Tehdidin] ciddi olumsuz sonuçları olduğuna inanıyorum.	1	2	3	4	5	6	7	
9	[Tehdidin] son derece zararlı olduğuna inanıyorum.	1	2	3	4	5	6	7	
10	[Tehdide] maruz kalma olasılığım var.	1	2	3	4	5	6	7	
11	[Tehdide] maruz kalma riski altındayım.	1	2	3	4	5	6	7	
12	[Tehdide] maruz kalmam mümkün.	1	2	3	4	5	6	7	
		$\Sigma Tehdit =$ _____							
Kritik Değer = $\Sigma Yeterlik - \Sigma Tehdit$		_____							

Şekil 2.6. Riskli Davranış Teşhisi Ölçeği

Kritik değer veya *ayırt edici değer* olarak da adlandırılan bireysel ölçek puanı, ham ve standart olmak üzere iki şekilde hesaplanabilmektedir. Ham puan, aşağıda Eş. 2.1’de gösterildiği üzere, tehdit ve yeterlik maddelerine ait puanlarının kendi arasında toplanıp; sonrasında toplam tehdit puanının toplam yeterlik puanından çıkarılması suretiyle hesaplanmaktadır [Witte ve ark., 1996].

$$Bireysel\ Ham\ Puan = \Sigma Yeterlik\ Puanı - \Sigma Tehdit\ Puanı \quad (2.1)$$

Bireysel standart puan (ayırt edici değeri) ise tehdit z-puanının ve yeterlik z-puanından çıkarılması suretiyle hesaplanır. Bu işlem aşağıda Eş. 2.2, 2.3 ve 2.4’de gösterildiği gibi üç aşamada gerçekleştirilmektedir [Witte ve ark., 1996]:

$$Yeterlik\ zPuanı = \frac{Gözlemlenen\ Yeterlik\ Puanı - Evren\ Ortalaması}{Evren\ Standard\ Sapması} \quad (2.2)$$

$$Tehdit\ zPuanı = \frac{Gözlemlenen\ Tehdit\ Puanı - Evren\ Ortalaması}{Evren\ Standard\ Sapması} \quad (2.3)$$

$$Ayırdecici\ Değer = Yeterlik\ zPuanı - Tehdit\ zPuanı \quad (2.4)$$

Hangi yöntem seçilirse seçilsin, kritik değerin pozitif çıkması, algılanan yeterliğin algılanan tehditten daha güçlü; negatif çıkması ise, algılanan tehdidin algılanan yeterlikten daha güçlü olduğu anlamına gelmektedir [Witte ve ark., 1996]. Bu anlamda, farklı tehdit algısı ve yeterlik inançlarına göre kişi üzerinde hâkim olan süreçleri açıklamak üzere, aşağıda Çizelge 2.1’de verilen matris geliştirilmiştir.

Çizelge 2.1. Farklı tehdit/yeterlik inançlarına göre tepki durumları matrisi [Witte ve ark., 1996]

	<u>Yüksek Yeterlik</u> <i>Tehdidi etkin bir şekilde bertaraf edebileceğine inanıyor.</i>	<u>Düşük Yeterlik</u> <i>Tehdidi bertaraf edemeyeceğine, etse bile işe yaramayacağına inanıyor.</i>
<u>Yüksek Tehdit</u> <i>Çok zararlı bir tehdide karşı risk altında olduğuna inanıyor.</i>	(Tehlike Kontrolü) Sağlık tehdidine karşı koruyucu davranışlar sergiliyor.	(Korku Kontrolü) Sağlık tehdidini reddediyor; tepki gösteriyor.
<u>Düşük Tehdit</u> <i>Tehdide ilgisiz ve/veya önemsiz olduğuna inanıyor.</i>	(Daha Az Tehlike Kontrolü) Sağlık tehdidine karşı bir miktar koruyucu davranış sergiliyor, ancak fazlasını yapacak motivasyonu yok.	(Tepkisizlik) Tehdidin gerçek veya ilgili olduğunu düşünmüyor; hatta çoğu zaman tehditten haberdar dahi değil.

Ölçekten çıkan sonuca göre hedef kitleye verilecek mesajlar:

Negatif skor, hedef kitlenin öne sürülen olumsuz sonuçla (tehdit) ilgili korkularını kontrol altında tuttuklarını göstermektedir. Algıladıkları tehdit zaten yüksek düzeyde olan bu kitleye, tehdidin ciddiyeti ve kendilerinin de bu tehdiye karşı ne kadar korunmasız olduklarını vurgulayan mesajlar verilmesinin insanların kendilerini daha büyük risk altında hissetmelerine neden olması ihtimalini doğurabileceğinden, bu gruptaki insanlara yönelik olarak önerilen davranışın yeterliği ile kendi öz-yeterlik inançlarını arttırıcı mesajlara odaklanılması gerekmektedir [Witte ve ark., 1996, 2001].

Öneri yeterliğini arttırmak için, önerilen davranışın işe yaradığını ve tehlikeyi önlemede etkili olduğunun veya tehdiye maruz kalma olasılığını azaltmada etkili olduğunun vurgulanması gerekmektedir. Öte yandan, algılanan öz-yeterliğin etkileneşmesi (özellikle algılanan yeterliğin düşük olması durumunda) genellikle daha zor olmaktadır. Bunun için, Bandura'nın Öz-yeterlik Kuramından ve yaratıcı iletişim tekniklerinden yararlanmak mümkündür. Bunlardan, rol oynama öz-yeterlik inançlarını arttırmada en fazla işe yarayan yöntemdir. Örneğin, kitle iletişim araçlarının kullanılması durumunda, hedef kitleye benzeyen aktörler kullanılarak aynı senaryoları oynamaları sağlanabilir [Witte ve ark., 1996].

Pozitif skorlar, hedef kitlenin algılanan tehditle mücadele edecek düzeyde yeterlik algılarına sahip olduklarını gösterdiğinden, onları güvenli davranışı devam ettirmeye güdülemek bakımından tehdidin veya tehlikenin ciddiyetine ve kendilerinin de bu tehdiye maruz kalabileceklerine vurgu yapılan mesajlara odaklanılması gerekmektedir [Witte ve ark., 1996, 2001].

Tehdiye yönelik algılanan ciddiyeti arttırmak için tehlikenin olumsuz sonuçları, çarpıcı ve güçlü bir dil ve resimler kullanılarak anlatılmalıdır. Tehdiye veya tehlikeye yönelik algılanan korunmasızlığı arttırmak için ise, hedef kitleye benzeyen insanların bu tehdit veya tehlikeye nasıl maruz kaldıklarının vurgulanması veya tasvir edilmesi gerekmektedir. Bu tehdit mesajlarının aynı zamanda, korku kontrolü

aşamasında olanlara verildiği gibi güçlü öneri yeterliği ve öz-yeterlik mesajlarıyla da desteklenmesi gerekmektedir [Witte ve ark., 1996, 2001]. Bazı durumlarda, mesaj tek başına bireyin algıladığı tehdidi yenmek için gereken algılanan yeterliği arttırmada yeterli olmayabilmektedir. Bu gibi durumlarda, yani uygulayıcıların bireylerin düşük yeterlik algılarına yeterince hitap edemeyeceklerini düşünmeleri durumunda kampanyalarda korku başvurusunu kullanmaktan kaçınmalarını önermektedir [Witte ve ark., 1998].

Öte yandan, tehdidin kendilerini ilgilendirmediğini veya önemsiz olduğunu düşünen insanlar ne tehlike kontrolü, ne de korku kontrolü sürecini işletirler. Bu gibi tehdit algılamaları düşük olan insanlar için, yukarıda özetlenen tehlike kontrolü mesajları en uygun mesajlardır. Bu anlamda, bu insanların tehdidin ciddi ve kendilerinin de bu tehlide maruz kalabilecekleri ile birlikte önerilen davranışın da kolaylıkla uygulanabilir olduğu konularında ikna edilmeleri gerekmektedir [Witte ve ark., 1996, 2001].

Yine bu insanların, kendilerini zarar görmez olarak görmeleri engelini aşmak için yeterince yüksek düzeyde korunmasızlık mesajlarına odaklanılması, bu yapılırken de tehdit algılamalarını artıracak girişimlerin yeterlik algılarını arttıracak mesajlarla birlikte verilmesi önem taşımaktadır [Witte ve ark., 1996, 2001].

2.3. İkna Edici İletişimde Bilgi İşlem Süreçlerini Açıklayan Modeller

2.3.1. Detaylı düşünme olasılığı modeli

Petty ve Cacioppo tarafından geliştirilen Detaylı Düşünme Olasılığı Modeline göre, alıcının ikna konusuyla ilgili mesaj üzerinde düşünme derecesine göre, *merkezi yol* (*central route*) ve *tali yol* (*peripheral route*) olmak üzere iki türlü ikna yolu bulunmaktadır. Bunlardan merkezi yol, sistematik bilişsel düşünmeyle ilgili, tali yol ise yüzeysel düşünmeyle ilgilidir [Petty ve Cacioppo, 1986].

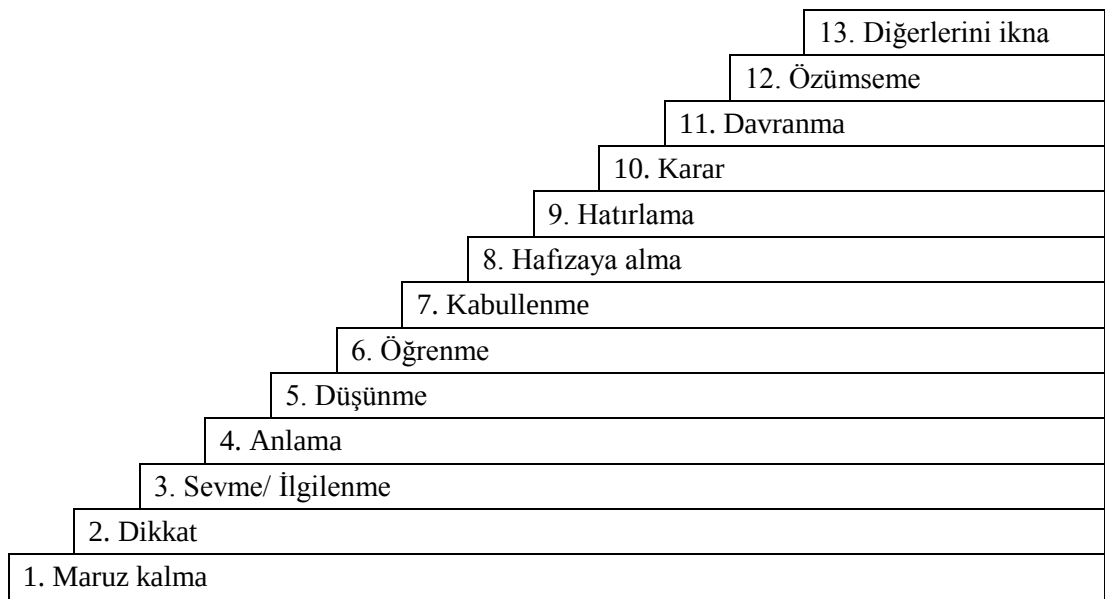
Bu Modele göre, insanlar sistematik düşünme modunda olduklarında aktif, yaratıcı ve daha duyarlı olurlar. Bu yolla ikna sürecinde alıcı, ikna işleminin aktif bir parçası olarak, öncelikle *argüman* olarak adlandırılan konuyla ilgili gerçeklere, kanıtlara, örneklerle, gerekçelere ve mantığa bakar, daha sonra bunları hafızasındaki önceki argümanlar ve kendi tasarladığı argümanlarla birlikte ele alarak, enine boyuna inceledikten sonra ikna olurlar. Öte yandan, yüzeysel modda olan kişiler, çok fazla bilişsel eforu gerektiren bu arayıştan ziyade, mesaj (konu) üzerinde yeterince düşünmez, sadece yüzeysel olarak göz gezdirerek, “ipucu” olarak adlandırılan çekicilik, dostluk veya kaynağın uzmanlığı gibi işlemesi daha kolay bilgileri ararlar. Örneğin, alıcı mesajın argümanlarından ziyade mesajı ileten sevdiği için veya mesajı iletenin güvenilir biri olduğunu düşündüğü için ikna olabilir [Petty ve Cacioppo, 1986; Delhomme ve ark., 2009; Perloff, 2003; O’Keefe, 2002].

Yine bu Modele göre, kimi insanlar ikna konusu üzerinde her zaman detaylı düşünme ihtiyacı duyarken, kimileri de mümkün olduğunca az düşünmeyi tercih ederler. Ancak, az düşünmeyi tercih eden insanlar bile, duruma göre detaylı düşünme moduna geçebilirler. Bu şekilde insanlar sistematik yolla etkilendiklerinde, üzerinde detaylı ve derin düşündükleri için etkisi daha uzun süreli olurken; yüzeysel yolla yaratılan etki fazla düşünülmendiği için daha kısa süreli olmaktadır [Delhomme ve ark., 2009; Perloff, 2003; O’Keefe, 2002].

Bireyin ikna edici bir iletişimin içeriğiyle ilgilenmesinin ve onu sistematik olarak işleminin iki ön koşulu bulunmaktadır: *Motivasyon* (mesajı işleme istekliliği) ve *yetenek* (bilgiyi işleyecek imkân ve olanaklara sahip olma). Motivasyonu belirleyen en önemli faktör, mesaj konusuyla ilgili (a) *kişisel ilgi* veya *güçlü sorumluluk duygusu* ve (b) *bilme (cognition) ihtiyacıdır*. Ne var ki, bunlar da tek başına mesajın işlenmesi için yeterli olmamaktadır. Bunun için bireyin mesajı işleyecek *yeteneğe* de sahip olması gerekmektedir. Bireylerin bu yeteneği ise mesajın argümanlarını işlemek için gerekli kaynak ve zamanın olmaması, dikkat dağıtıcı durumların varlığı, konu hakkındaki mevcut bilgisi ve mesajın anlaşılabilirliği gibi faktörler tarafından etkilenmektedir [Petty ve Cacioppo, 1986].

2.3.2. Bilgi işlem paradigması

Sosyal psikolog William McGuire'in 1968 yılında "Kampanyaların Kuramsal Temelleri" adlı makalesinde ortaya koyduğu ve sonraki yıllarda daha da geliştirdiği ikna edici iletişime yönelik bilgi işlem paradigmasına göre, ikna edici iletişimin önerilen davranış değişikliğini ortaya çıkarabilmesi için, hedef kitlenin Şekil 2.7'de gösterildiği üzere birbirini takip eden on üç aşamadan geçmesi gerekmektedir.



Şekil 2.7. McGuire'in ikna edici iletişim modeli

Buna göre süreç, (1) hedef kitlenin ikna edici mesaja maruz bırakılmasıyla başlar. Ancak, görmezden gelinen bir mesajın insanları ikna etmesi beklenemeyeceğinden, (2) hedef kitlenin sunulan mesaja dikkatini vermesi ve bilgiyi işleyebilmesi için (3) mesajla yeterince ilgilenmesi, (4) içeriğini anlaması ve (5) üzerinde düşünmesi gerekir. Bilginin davranışa dönüşebilmesi için (6) önerilen doğru davranışı öğrenmesi, (7) mesajı kabullenmesi (tutumunu değiştirmesi), (8) mesaj içeriğini ve/veya yeni tutumsal pozisyonunu hafızada tutması, (9) gerektiğinde o bilgiyi hafızadan geri getirmesi, (10) geri getirilen bilgiye uygun karar vermesi ve (11) verdiği karara göre davranması gerekir. Davranışın sürdürülebilir olması için ise (12)

davranış sonrası yeni tutumunu bilişsel yapısıyla bütünleştirmesi ve (13) diğerlerinin de aynı şekilde davranmalarını sağlamaya çalışması gerekmektedir [McGuire, 2012].

McGuire, mesajın ikna ediciliğini arttırmak bakımından davranış değişikliği sürecine etkisi olabilecek beş değişken tanımlamıştır. Bunlar; mesajın kaynağı, mesajın kendisi, mesajı iletmede kullanılan araçlar, mesajın alıcısı ve mesajın hedefidir [Alcalay ve Bell, 2000]. İletişimin girdi faktörleri olarak da bilinen bu faktörler kampanyaların başarısını olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu anlamda, kaynağın çekiciliği, güvenilirliği, fikirdeşliği; verilen mesajın içeriği, üslubu, organizasyonu, inandırıcılığı, tekrarı; mesajı iletmede kullanılan kanalın türü, uygunluğu; alıcının demografik özellikleri, yetenekleri, kişiliği, yaşam tarzı ve kampanya amacının belirsiz olması veya elde edilmesi güç amaçlar konulması, vb. sayısız faktör kampanyaların başarısını olumsuz etkileyebilmektedir [Delhomme ve ark., 2009; Alcalay ve Bell, 2000].

Ancak bunlardan, güvenilir kaynak seçimi, doğru medya kullanımı ve spesifik/elde edilebilir amaç oluşturulması gibi kampanya düzenleyicilerinin doğrudan kontrolü altında bulunan teknik konular bir kenara bırakıldığında kampanyaların başarısını etkileyen en önemli unsurun *mesajın içeriği* olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu anlamda, iletişim süreci modelinin ilk iki basamağını oluşturan *hedef kitlenin mesaja maruz bırakılması* ve *mesajın hedef kitlenin dikkatini çekecek şekilde verilmesi* gibi doğru planlama ve uygulamayla aşılabilecek konular da bir tarafa bırakıldığında, mesajın alınması ve işlenmesi bakımından ikna edici iletişimin en kritik aşamasını *hedef kitlenin mesajla ilgilenmesi* aşaması oluşturmaktadır, çünkü mesajın hedef kitlenin ilgisini çekmemesi durumunda işlenmesi, dolayısıyla da içeriğinin öğrenilmesi, kabullenilmesi, hafızaya alınması ve gerektiğinde kullanılması söz konusu dahi olmayacaktır. Bu anlamda, McGuire'in Bilgi İşlem Paradigması da, adımlardan herhangi birine ulaşmak için ondan önceki tüm adımların başarıyla geçilmesi gerektiğini; bu anlamda, nihai hedefi kalıcı davranış değişikliği yaratmak olan bir kampanyada, basamaklardan herhangi birinin başarısız olması kampanyanın da başarısız olmasına neden olacağını öngörmektedir [Delhomme ve ark., 2009; Alcalay ve Bell, 2000].

2.4. Risk İletişimi - İkna İlişkisini Etkileyen Faktörler

2.4.1. Direnme

İnsanları değişime ikna edebilmek için neden direndiklerini çok iyi anlamak gerekmektedir. Bu anlamda, direnmenin *reaktans*, *güvenmeme*, *inceleme* ve *eylemsizlik* olmak üzere dört yüzü bulunmaktadır [Knowles ve Linn, 2004].

Reaktans

İnsanlar seçme veya hareket özgürlüklerinin kısıtlandığını hissettiklerinde, diğer bir ifadeyle, özgür seçimlerine karşı harici bir tehdit algıladıklarında reaktans yaratırlar. Bu anlamda Reaktans, yoğun güdülenme durumunu ifade eder ve bu durumdaki insanlar, duygusal, tek taraflı ve biraz da irrasyonel olur; bu da, onları özgürlüklerini yeniden kazanmaya güdüler. Böyle bir durum ortaya çıktığında insanlar, genellikle aktif şekilde ve yanlış yönde savunmaya geçerek kısıtlandığını düşündüğü davranışa olduğundan daha da fazla önem verme eğilimi gösterirler [Knowles ve Linn, 2004].

Reaktansın büyüklüğünü ise iki grup faktör belirlemektedir: Birinci grup faktörler tehdit edilen özgürlüklerle ilgilidir. Şöyle ki, tehdit edilen özgürlük sayısı ve önem bakımından ne kadar fazla olursa, onları kaybetmeye yönelik reaktans da o kadar fazla olmaktadır. İkinci grup faktörler ise tehdidin tabiatıyla ilgili olanlardır. Keyfi, bariz, doğrudan ve talepkâr istekler meşru, zekice, dolaylı ve hassas isteklere nazaran daha fazla reaktans yaratırlar [Knowles ve Linn, 2004].

Güvenmeme

Güvenmeme, insanların genellikle değişime yönelik tekliflere, önerilere ve mesajlara güvenmeme, bunun ardında yatan nedenleri ve gerçekleri arama eğilimi göstermelerini ifade etmektedir [Knowles ve Linn, 2004].

Detaylı inceleme

Detaylı inceleme, insanların ikna veya etkileme faaliyetinin hedefi olduklarını fark ettiklerinde, doğal olarak durumu her yönüyle daha dikkatli ve düşünerek incelemelerini ifade etmektedir. Bu tür direnme, sadece mesaja yönelik olmakta ve mesaj her yönüyle incelenmekte ve sorgulanmaktadır. İnceleme sonucunda, güçlü argümanlara sahip mesajlar genellikle kabul görmekte, buna karşılık argümanları zayıf olan mesajlar ise reddedilmektedir [Knowles ve Linn, 2004].

Eylemsizlik

Eylemsizlik ise, genellikle teklif edene veya teklife yönelik olmayıp, çok da fazla inceleme, güvensizlik ve reaktans yaratmayan bir direnme durumunu ifade etmektedir. Burada asıl olan, değişime direnme değil, mevcut tutumsal dengeyi koruma çabasıdır. Burada daha çok, kişilik ve tutum durağanlığı değişime engel olmaktadır [Knowles ve Linn, 2004].

2.4.2. Tehdit ve önerilere yönelik bireysel algı farklılıkları

Korku ve ikna ilişkisi üzerinde kuramsal faktörlerin dışında başka bir takım faktörler de etkili olmaktadır. Bunlardan belki de en önemlisi, mesajı oluşturan tehdit ve önerilere yönelik bireysel algı farklılıklarıdır. Bu anlamda, herhangi bir tehdide ilişkin olumsuz sonuçlar aşağıdaki şekilde çeşitlilik göstermektedir [Donovan ve Henley, 1997]:

- a) *Türüne göre*: Olumsuz sonuçları fiziki, sosyal, psikolojik ve mali olarak sınıflandırmak mümkündür. Bazen olumsuz sonuçlar bunların birkaçını birden içine alabilmektedir. Örneğin, trafik kazaları aynı anda yaralanma (fiziki), işini kaybetme (mali) ve takibinde depresyon (psikolojik) ile sonuçlanabilmektedir. Dolayısıyla, tüm bu hususların göreceli etkisi hedef kitleye göre değişiklik gösterebilmektedir.

- b) *Algılanan kontrol derecesine göre*: Olumsuz sonuçları, hedef kitlenin söz konusu olumsuz sonucun ortaya çıkması konusunda algıladığı kontrol derecesine göre de sınıflandırmak mümkündür. Örneğin, deprem veya fırtına gibi olumsuz sonuçlar kişinin kontrolü altında bulunmayan olumsuz sonuçlar iken; kişinin yaşam stilinden kaynaklanan olumsuz sonuçlar ise kısmen kişinin kontrolü altında bulunmaktadır.
- c) *Orijinine göre*: Kimi olumsuz sonuçlar sadece bir veya birkaç nedenden dolayı ortaya çıkarken (örneğin, koroner kalp hastalığı), kimilerinin de çok sayıda nedeni bulunabilmektedir. Bu anlamda, tek bir nedene veya az sayıda faktöre bağlı olumsuz sonuçlarla ilgili mesajlar hem daha kolay yaratılırlar, hem de daha kolay anlaşılırlar.
- d) *Ciddiyetine göre*: Kimi olumsuz sonuçlar kişinin yaşam tarzını ciddi bir şekilde sınırlarken (örneğin, sakat kalma), kimileri de daha küçük boyutta etkilemektedir (örneğin, belirli hareketi yaparken ağrı hissedilmesi). Dolayısıyla, tehdide yönelik algılanan ciddiyet de hedef kitleye göre farklılık gösterebilmektedir.
- e) *Tersine çevrilebilirliğine göre*: Olumsuz sonuçlarını kalıcılık veya eski haline dönüşebilirlik yönünden de sınıflara ayırmak mümkündür. Örneğin, organların kesilmesi (ampütasyon) kalıcı bir etki yaratırken, hafif yaralanmaları eski haline döndürmek mümkündür. Bu anlamda, tersine çevrilebilme kolaylığı öne sürülen olumsuz sonucun algılanan ciddiyetini azaltabilmektedir.
- f) *Bilinirliğine göre*: Olumsuz sonuçlar ve bunların artçı etkileri insanların aklına ne kadar kolay geldiği yönünden de farklılık gösterirler. Şöyle ki, kimi olumsuz sonuçlar diğerlerine göre daha çok bilinmektedir. Örneğin, göğüs kanseri, yaygınlığı, medya reklamları veya aileden birisinde olması gibi nedenlerle diğer kanser türlerine oranla daha fazla bilinmektedir.
- g) *Hayat boyu olasılığına veya her an olabilirliğine göre*: Kimi olumsuz sonuçların ne zaman ortaya çıkacağı bilinmeyip, ancak uzun vadede olması muhtemel iken, kimileri ise problem davranışın türüne göre davranışın yapıldığı anda tecrübe edilebilecek türdendir. Örneğin, sigaranın zararları uzun vadede ortaya çıkarken, fazla miktarda alınan alkolün olumsuz sonuçları hemen tecrübe edilen türdendir.

- h) *Ölümle sonuçlanıp sonuçlanmamasına göre*: Ölüm tehdidinin diğer tehditlerden farklı olarak kendine özgü özellikleri bulunmaktadır. Örneğin, insanlar kendi ölümleriyle ilgili tehditlerden ve kendi ölümlerinin diğerleri üzerinde bıraktıkları etkiler veya diğerlerinin ölümlerinin kendilerinin üzerlerinde bıraktığı etkilere yönelik tehditlerden farklı etkilenirler.

Öte yandan, yine Donovan ve Henley'e göre, tehdit/korku başvurularında en temel prensiplerden biri, önerilen davranışa uyulmasının hedef kitleyi olumsuz sonuçlardan koruyacak olmasıdır. Dolayısıyla, bu konuda da dikkat edilmesi gereken önemli hususlar bulunmaktadır. Şöyle ki;

- a) Önerilen davranış, olumsuz sonucu tamamen önleyebilir veya olumsuz sonucun ortaya çıkmasını kısmen önleyebilir.
- b) Sorunlu davranışa alternatif olarak sunulan davranış asimetric olabilir (örneğin, düşük hız kaza riskini azaltırken, aşırı hız her zaman kazaya yol açmayabilir).
- c) Birçok olumsuz sonucun bireysel farklılıklardan dolayı sorunlu davranıştan bağımsız olarak ortaya çıkma olasılığı mevcuttur (taban seviyesi; örneğin, sigara içsin veya içmesin her insanın taban seviyede bir kardiyovasküler hastalık riski taşıması).
- d) Genel anlamda, herhangi birisi için herhangi bir tehditle ilgili olumsuz sonucun ortaya çıkma olasılığı genellikle ölçülememektedir.

Aynı araştırmacılara göre, bu tür karmaşık durumlar tehdit başvurusunun etkili bir şekilde kullanılmasını zorlaştırdığından, korku başvurularının temel yapıtaşları olarak hedef kitleye sunulan olumsuz sonuçlar ile bu sonuçları ortadan kaldıracığı düşünülen önerilerin seçiminde son derece dikkatli olunması gerekmektedir.

2.4.3. Mesaj eskime etkisi

İknaı önemli ölçüde etkileyen bir diğer husus, bilginin aşırı kullanımı nedeniyle ortaya çıkan *eskime etkisidir (wear-out effect)*. Reklamların eskimesi üzerine yapılan

sayısız araştırma, başlangıçta etkili olsa bile tekrarda aşırıya kaçılması, reklamın etki seviyesinin önce yatay duruma gelmesine, sonra da düşüşe geçmesine neden olduğunu ortaya koymaktadır [Belch ve Belch, 1984].

Bu görüş, Cacioppo ve Petty'nin mesaj tekrarıyla ilgili *İki Aşamalı Argüman İnceleme Modeli*yle de desteklenmektedir. Bu modele göre; orta seviyede bir mesaj tekrarı, bireylere mesaj argümanları üzerinde daha fazla düşünme fırsatı vermek suretiyle mesaj argümanlarının anlamını, aralarındaki bağlantıları ve olası sonuçlarının daha iyi farkına varmalarını sağlarken; aşırı seviyede tekrarlar bireylerde *sıkılma* ve *psikolojik reaktans* yaratmaktadır. Bu da, beraberinde mesajı olumsuz değerlendirme, reaksiyon gösterme ve küçümseme gibi mesajın etkisini azaltacak sonuçlar doğurmaktadır [Cacioppo ve Petty, 1989].

Öte yandan, insanlar aynı kelime veya kavramları tekrar tekrar duyduklarında bu onları bir nevi aşılama, dolayısıyla bu kelime ve kavramlara olan dikkatini ve ilgisini azaltmaktadır [Hogan ve Speakman, 2006]. Örneğin, Avustralya'da yapılan bir araştırma sonucunda, insanların trafik güvenliği kampanyalarında giderek artan bir şekilde 'şok' yaklaşımının kullanılmasından sıkıldıkları ve bu tür yaklaşımların basmakalıp haline gelmesinden dolayı modern toplumların artık kıyım sahnelerinden sarsılmadığı rapor edilmektedir [Lewis ve ark, 2007b].

Bu hususta yapılmış kapsamlı bir kaynak taramasında da, tehdit değerlendirmelerinin koruyucu davranışların uygulanmasında rol oynayabilmesinin, ancak bireylerin yeni bir tehditle yüzleşmeleri durumunda mümkün olabileceği rapor edilmektedir [Băban ve Crăciun, 2007].

3. MATERYAL VE METOT

3.1. Örneklem

Araştırmanın örnekleme, Türkiye'nin dördüncü büyük ve sanayi şehri olan Bursa ilinden tabakalandırılmış tesadüfî örnekleme yöntemiyle seçilen, sürücü belgesi sahibi ve aktif olarak araç kullanan 602 yetişkinden oluşmaktadır. Örneklem tabakalandırılırken, her film için aynı *yaş* ve *eğitime* mensup eşit sayıda denek seçilmiştir.

3.2. Araştırma Modeli

Tez çalışmasının belirlenen amaçları, sınırlılıkları ve soruları doğrultusunda gerekli verileri toplamak üzere niceliksel araştırma yaklaşımı kapsamında bir betimsel araştırma modeli olan *özaktarım* tekniğinden yararlanılmıştır.

3.2.1. Etkinliği ölçülen kampanya materyalleri

Araştırmanın belirlenen amaçları doğrultusunda etkisi araştırılacak kampanya materyali olarak; biri, Emniyet Genel Müdürlüğünce hazırlatılan ve 'hızlı araç kullanma nedeniyle başkasının ölümüne neden olmanın vereceği vicdan azabını', diğeri ise, Dünya Sağlık Örgütü koordinesinde yürütülen ve Türkiye'nin de taraf olduğu Güvenli Trafik Projesi kapsamında hazırlatılan ve 'hızlı araç kullanma nedeniyle meydana gelecek ölümlü bir kazanın geride kalanlar üzerindeki olumsuz etkilerini' tasvir eden iki adet hız kampanyası spot filmi kullanılmıştır. Bu kapsamda seçilmiş olan kampanya filmlerinin içeriği şu şekildedir:

Birinci film: 44 saniyelik bu spot filmde, genç bir sürücü, hız sınırının 50 km/s olduğu bir yolda aracını kullanırken saatine bakıyor ve hızını arttırmaya başlıyor. Aracın hız göstergesi önce 100 km/s, daha sonra 130 km/s'e kadar çıkıyor. Yanında oturan arkadaşı kaza olacağını sezerek, "*Dur!*" diye bağırıyor, ancak kazaya engel olamıyor. Bu kazadan dolayı aracında bulunan arkadaşının ölümüne neden olan

genç sürücü ise duyduğu pişmanlığını (fren sesleri ve kazanın oluşunu gösteren görüntüler eşliğinde) şu sözlerle ifade ediyor: *“Gençlik değil, delilikti. Omuzumdaki bu yükü nasıl devam ederim, bilmiyorum. Ailesinin yüzüne bakamıyorum. Sadece beş dakika için hem kendi hayatımı, hem de başkalarının hayatını mahvettim. Hız yapmak marifet değil ki. Hep benim yüzümden diyorum, hep benim yüzümden. Keşke, keşke hız yapmasaydım!”* Film, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Trafik Hizmetleri Başkanlığı amblemleri ile birlikte “İhlalsiz Trafik” yazısı eşliğinde; *“Keşke dememek için hız sınırını aşmayın!”* anonsu ile son bulmaktadır.

İkinci film: 47 saniyelik bu filmde, hız nedeniyle kaza yapan bir sürücünün ölümü ve bu ölümün yakınlarını nasıl etkilediği tasvir edilmeye çalışılmıştır. Filmde olaylar şu şekilde canlandırılmıştır: Duygusal bir müzik, fren ve çarpışma efektleri ve hasta başı monitörünün çıkardığı, önce kısa aralıklı ve sonra sürekli “bip” sesi eşliğinde, kaza yaptıktan sonra yolun dışına çıkmış bir aracın içinde genç bir sürücünün direksiyon başında ölümü gösterildikten sonra, sırasıyla; önce yolda arkadaşıyla yürüyen genç bir bayanın yere yığılması, elinde çay tepsisi olan bir annenin yere yığılması, manavlık yapan bir babanın tezgâhının başında yere yığılması, salıncakta sallanan küçük bir çocuğun gözlerini kapatarak ellerinin ve başının öne düşmesi, yolda yürüyen bir bayanın aniden yere yığılması ve son olarak okulda bir öğretmenin tahtaya “Bin” yazarken aniden yere yığılması görüntüleri verilmektedir. Bu son sahneden sonra film, Trafik Güvenliği Projesi ve destekleyici kuruluşların amblemleri görüntüsü eşliğinde *“Bir can gider, bin can gider! Hayat değerli, hızla harcama! Güvenli Trafik Projesi! Zamanı değil, hayatı seç!”* anonsu ile son bulmaktadır.

Kullanılan her iki spot filme ait görüntüler, resim ve CD halinde Ek-5’de sunulmuştur.

3.2.2. Mesaj etkinlik anketi

Sürücülerin, gösterilen filmlere ve içerdiği mesajlara yönelik tepki ve inançlarını ölçmek amacıyla, daha çok sağlık tehdidiyle ilgili mesajların etkinliğini ölçmek

amacıyla kullanılan bazı ölçeklerin trafik güvenliğiyle ilgili risk iletişimine uyarlanması suretiyle oluşturulan Mesaj Etkinlik Anketi kullanılmıştır (bkz. Ek-6). Bir yandan sürücülerin fiziksel tehdit içerikli spot filmlere yönelik tepkilerini ölçecek, diğer yandan verilen mesajların kabul ve reddini etkileyen faktörleri tespit edecek şekilde hazırlanan bu Anket aşağıdaki ölçeklerden oluşmaktadır:

Etkilenme Ölçeği

Spot filmlerde verilen mesajların sürücülerimiz üzerindeki etkisini ölçmek üzere, Henley ve Donovan'ın gençler ve orta yaşlı insanların sigaranın sebep olduğu amfizem¹ hastalığının ölümcül ve ölümcül olmayan sonuçlarıyla korkutulmalarına yönelik tepkilerini ölçmek üzere kullandıkları ölçme aracının bu çalışmaya uyarlanmış halinden yararlanılmıştır. Mesajdan etkilenmeyi, mesaja yönelik *tutumsal*, *motivasyonel* ve *niyetsel* tepkinin bir bileşimi olarak gören bu ölçek, her bir tepkiyle ilgili iki, toplamda altı soru maddesinden oluşmaktadır [Henley ve Donovan, 2003]. Ölçeğin, bu çalışmaya uyarlanmış şekli ise aşağıdaki sorulardan oluşmaktadır:

- (*Tutumsal etkilenme*) “Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uymanın akla yatkın bir şey olduğunu ne kadar güçlü hissettiniz?”, “Sizce, hız sınırlarına uyulması ne ölçüde iyi bir fikirdir?”
- (*Motivasyonel etkilenme*) “Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uyma konusunda ne kadar istek duydunuz?”, “İzlediğiniz bu spot film sizi hız sınırlarına uymayı düşünmeniz konusunda ne kadar etkiledi?”
- (*Niyetsel etkilenme*) “Bu spot film hız sınırlarına uyma niyetinizi ne kadar azalttı veya arttırdı?”, “Bu spot filmi gördükten sonra önümüzdeki iki hafta içinde hız sınırlarına uymayı deneme ihtimaliniz ne kadardır?”

Katılımcılardan ölçeği oluşturan her bir madde ile ilgili düşüncelerini beş basamaklı Likert tipi skalada, 1 (olumsuz uçtaki inanç) ile 5 (olumlu uçtaki inanç) puan aralığında değerlendirmeleri istenmiştir. Bu şekilde değerlendirilen altı maddenin

¹ Akciğerde doku ile organlar arasında hava kalması şeklinde ortaya çıkan bir akciğer hastalığı.

toplamının ortalamasının alınması suretiyle de ölçek puanı hesaplanmıştır. Yüksek ölçek puanı, filmlerin araştırma örneklemini olumlu etkilediği, düşük ölçek puanı ise filmlerin araştırma örneklemini etkilemede yetersiz kaldığı şeklinde yorumlanmıştır.

Ölçeğin iç tutarlılığına (güvenirlik katsayısına) bakıldığında Cronbach alfa değeri $\alpha=0,82$ olarak tespit edilmiştir. Bu da, ölçek maddelerinin her birinin ölçülmek istenen kavramı yüksek düzeyde temsil ettiğini göstermektedir.

Defansif Kaçınma Ölçeği

Sürücülerin gösterilen mesajları ne düzeyde reddettiklerini ölçmek üzere Lewis ve ark. tarafından kullanılan beş maddelik kompozit uyumsuz cevaplar ölçeğinin üç maddesinden yararlanılmıştır [Lewis ve ark., 2008b]. Bu ölçekte sürücülere bir dahaki sefere aynı spot filmi televizyonda gördüklerinde şu üç davranışın her birini ne ölçüde yapacaklarını yedi basamaklı Likert tipi ölçekte değerlendirmeleri istenmiştir: (a) Kanalı değiştiririm, (b) Mesajı görmezden gelirim, (c) Spot filmi izler ve ilettiği mesaj üzerinde düşünürüm.

Ölçeğin ilk iki maddesine verilecek cevaplar 1 (=Kesinlikle katılmıyorum) – 7 (=Tamamen katılıyorum) aralığında puanlanırken; üçüncü madde ters kodlanmıştır. Madde puanları toplamının ortalaması ölçek puanını vermektedir. Yüksek puanlar örneklemin mesaja maruz kalmaktan kaçındığı şeklinde yorumlanmıştır.

Ölçeğin bu haliyle yapılan güvenirlik testinde Cronbach katsayısının düşük çıkması nedeniyle yinelenen testlerde, son madde atıldığında bu katsayısının $\alpha=0,99$ 'a yükseldiği görüldüğünden, bu madde anketten çıkarılarak tüm değerlendirmeler ilk iki madde üzerinden yapılmıştır.

Mesaja yönelik “Tutum Ölçeği”

Mesajın hem kabul hem de reddine yönelik destekleyici ilave bilgi edinilmesi bakımından sürücülerin gösterilen filme yönelik tutumlarını (filmlerin örneklem

üzerinde bıraktığı intibayı) ölçmek üzere *kötü/iyi*, *aptalca/akıllıca*, *abartılı/gerçekçi*, *sıradan/ilginç* ve *itici/çekici* şeklinde karşıt anlamlı ikili sıfat çiftlerinden oluşan beş maddelik yedi basamaklı bir semantik ölçek seti oluşturulmuştur. Ölçekteki her madde olumlu ve olumsuz ifadelerle göre olumsuz uçtaki inanç 1, olumlu uçtaki inanç 7 puanla değerlendirilmiştir. Bireysel ölçek puanı tüm maddelere verilen puanların toplamının ortalanması alınmak suretiyle hesaplanmıştır. Yüksek ortalama örneklemin filmlere yönelik tutumunun (intibasının) olumlu olduğu şeklinde yorumlanmıştır. Ölçek, diğer ölçekler gibi Cronbach Alfa testine tabi tutulmuş ve güvenirlik katsayısı $\alpha=0,91$ olarak yüksek bulunmuştur.

Riskli Davranış Teşhis Ölçeği

Sürücülerin izlettirilen filmlerde vurgulanan “hız sınırlarına uymama nedeniyle ölümlü kazaya karışma” tehdidi ile önerilen “hız sınırlarına uyma davranışı” hakkındaki *tehdit* ve *yeterlik* algılarını ölçmek amacıyla Witte ve ark. tarafından geliştirilen Riskli Davranış Teşhis Ölçeğinden yararlanılmıştır. Ölçek, Witte’nin Genişletilmiş Paralel İşlem Modelini oluşturan *algılanan korunmasızlık*, *algılanan ciddiyet*, *algılanan öneri yeterliği* ve *algılanan öz-yeterlik* değişkenlerinin her biri ile ilgili üç olmak üzere toplamda on iki sorudan oluşmaktadır. Bunlardan, algılanan korunmasızlık ve algılanan ciddiyet birlikte *algılanan tehdit* değişkenini; algılanan öneri yeterliği ve algılanan öz-yeterlik ise birlikte *algılanan yeterlik* değişkenini temsil etmektedir.

Söz konusu ölçek, çalışmanın amaçları doğrultusunda aşağıdaki şekilde uyarlanarak kullanılmıştır:

- *Algılanan Korunmasızlık*: Ankete katılanların izledikleri kısa spot filmdeki tehdiye maruz kalma olasılıklarına yönelik algılarını ifade eden bu değişken şu üç soru ile ölçülmüştür: “Hız nedeniyle ölümlü bir kaza yapabilirim”, “Hız nedeniyle kaza yapma endişesi taşıyorum”, “Hız nedeniyle kaza yapmaya müsait bir sürücüyüm”.

- *Ciddiyet*: Ankete katılanların izledikleri kısa spot filmdeki tehdidin vereceği zararın büyüklüğüne ve önemine yönelik algılarını ifade eden bu değişken şu üç soru ile ölçülmüştür: “Ölümlü kazalar ciddi sonuçlar doğurur”, “Ölümlü bir kaza yapma düşüncesi beni çok korkutur”, “Ölümlü bir kaza yapmam yaşantımı ciddi olarak etkiler”.
- *Algılanan Öneri Yeterliği*: Ankete katılanların izledikleri kısa spot filmde tavsiye edilen davranışın tasviri yapılan tehdidi (veya olumsuz sonucu) önleyip önleyemeyeceğine yönelik algılarını ifade eden bu değişken şu üç soru ile ölçülmüştür: “Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazaları önlemede etkilidir”, “Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazalara karışma riskini azaltır”, “Hız sınırlarına uymam beni ölümlü kazalardan korur”.
- *Algılanan Öz-yeterlik*: Ankete katılanların izledikleri kısa spot filmde tavsiye edilen davranışı gerçekleştirebilme yetenekleri konusundaki inançlarına yönelik algılarını ifade eden bu değişken şu üç soru ile ölçülmüştür: “Hız sınırlarına uymak benim için kolaydır”, “Hız sınırlarına uyma konusunda herhangi bir sıkıntı duymam”, “Hız sınırlarına uymak benim elimdedir”.

Ölçek maddelerinin tamamı yedi basamaklı (1=Kesinlikle katılmıyorum, 7=Tamamen katılıyorum) Likert tipi ölçekte değerlendirilmiştir. İlgili maddelere verilen puanların toplamının ortalamalarının alınması suretiyle de her bir algıya ait indeks elde edilmiştir. Ölçek güvenirlik katsayıları *algılanan tehdit* için $\alpha=0,76$ ve *algılanan yeterlik* için $\alpha=0,91$ olarak bulunmuştur.

Örneklem karakteristikleri

Anketin son bölümünde, kontrol değişkenleri olarak kullanmak amacıyla bu ankete katılanların cinsiyeti, yaş grubu, öğrenim durumu, kaç yıldır araç kullandıkları, son 12 ay içerisinde kaç kez aktif olarak kazaya karıştıkları, kendi sürücülük yeteneklerini nasıl değerlendirdikleri ve mevcut hız sınırlarına uyma davranışlarıyla ilgili bilgiler toplanmıştır.

3.3. Uygulama Prosedürü

Araştırma, asgari lise mezunu ve 1 yıl saha deneyimi olan dört anketör tarafından katılımcıların ev ve işyerlerinde yapılan görüşmeler yoluyla toplam 18 iş gününde tamamlanmıştır. Çalışmasının sağlıklı gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla başlangıcından bir gün önce verileri toplayacak anketörlerle bir eğitim toplantısı yapılarak araştırmanın kapsamı ve yöntemi anlatılmıştır.

Kontrol zafiyeti oluşmaması için anketörlerin yaptıkları görüşmelerin asgari %30'u yine araştırma konusunda eğitim verilen, üniversite mezunu ve 5 yıllık saha tecrübesine sahip bir süpervizör denetiminde gerçekleştirilmiştir.

Görüşme, sırasıyla; demografik bilgilerin toplanması, her bir örnekleme tabakalandırma kriterine uygun olarak seçilen tek bir spot filmin izlettirilmesi ve anket formunun kalan kısmının doldurulması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Araştırma sorularına deneklerden doğru cevap alabilmek adına deneklerin kişisel bilgileri alınmamış olup, görüşmeler ortalama olarak 15 dakika civarında sürmüştür.

Proje kapsamında etkinliği araştırılacak olan spot filmlerin gösterimi için 11 inç (28 santimetre) ekrana sahip tablet bilgisayarlar kullanılmıştır. Görüşmelerde anlam karmaşasına yer vermemek ve görüşmeleri anketör inisiyatifine bırakmamak için deneklere sorulardaki seçeneklerin karşılığı olan kartlar gösterilmiştir.

Bu kapsamda, toplam 876 kişiye ulaşılmıştır. Bunlardan, 122'siyle görüşmeyi reddettiği için; 101'iyle tabakalandırma kotasına uymadığı için; 41'iyle aktif olarak araç kullanmadığını belirttiği için görüşme yapılamamıştır. Ayrıca, 8 kişi anketin tüm sorularına cevap vermeyip yarım bıraktığından ve 2 kişi de sorulara gayri ciddi cevaplar verdiği için yapılan görüşmeleri iptal edilmiştir. Böylelikle, her film için 301 olmak üzere toplamda 602 görüşme geçerli sayılmıştır.

3.4. Verilerin analizi

Çalışmada elde edilen verilerin analizi IBM® SPSS® İstatistik (v. 21) programıyla yapılmıştır. Bu bağlamda uygulanan analiz ve yöntemler şunlardır:

İlk olarak, ölçme aracını oluşturan ölçeklerin güvenirlik (iç tutarlılık) analizi yapılmıştır. Bu amaçla, değeri 0 ile 1 arasında değişen Cronbach Alfa (α) katsayısı kullanılmıştır. Sosyal bilimler alanına giren araştırmalarda tatmin edici bir iç tutarlık için bu katsayının genellikle 0,70 veya üzeri bir değerde olması beklendiğinden, bu değere çok yakın ve üzeri alfa sayılarını veren ölçeklerin iç güvenirlik analizini başarıyla geçtikleri varsayılmıştır.

İkinci olarak, örneklemin demografik ve sürücülük faktörleri ile mevcut hız sınırlarına uyma davranışına yönelik vermiş oldukların cevapların frekans ve yüzdelik dağılımlarına bakılarak, örneklemin hakkında genel bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü olarak, araştırmanın bağımlı değişkenlerini oluşturan, ‘Etkilenme’, ‘Tutum’, ‘Kaçınma’ ve ‘Riskli Davranış’ ölçeklerine ait tanımlayıcı istatistiksel analizler yapılmıştır. Burada, her bir ölçeğe ilişkin ortalama ölçek puanları ve standart sapmalara bakılarak, gösterilen filmlerin örneklemini ne ölçüde etkilediği, örneklemin filmler hakkındaki düşünceleri, filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumları, mesajda önerilen davranışa yönelik yeterlik inançları ve yine mesajda iletilen riskli davranışa yönelik tehdit algıları konusunda hangi gruba girdikleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Bunlardan, sürücülerin kendilerine izlettirilen filmlerde vurgulanan “hız sınırlarına uymama nedeniyle ölümlü kazaya karışma” tehdidi ile önerilen “hız sınırlarına uyma davranışı” hakkındaki *tehdit* ve *yeterlik* algılarını anlamaya yönelik uygulanan ‘Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine’ ait tanımlayıcı istatistiksel analizler, ölçek kuramcısının önerileri doğrultusunda şu iki aşamada gerçekleştirilmiştir:

- İlk aşamada, ölçeği oluşturan *korunmasızlık*, *ciddiyet*, *öneri yeterliği* ve *öz yeterlik* değişkenlerinin frekans dağılımına bakılarak araştırma örnekleminin bu dört kuramsal değişken bakımından hangi gruba girdiğine bakılmıştır.
- İkinci aşamada ise, yine bu kuramsal değişkenlere ait ortalama puanlar karşılaştırılmak suretiyle deneklerin bu değişkenlerle ilgili sahip olduğu inançlarının gücü kestirilmeye çalışılmıştır.

Dördüncü olarak, *tutum*, *kaçınma*, *algılanan tehdit* ve *algılanan yeterlik* değişkenleri ile demografik ve sürücülük faktörlerinin örneklemin filmlerden etkilenme durumunu ne ölçüde etkilediğine bakılmıştır. Bu analizlerde değişkenlere ait ortalama değerler kullanıldığından, Etkilenme Ölçeğinin beş diğer ölçeklerin yedi seçenekli olmaları nedeniyle homojenliği sağlamak adına tüm bağımlı değişkenler düzeltilmiş değerler (adjusted values) üzerinden analize tabi tutulmuştur.

Değişkenlerin ‘etkilenme durumuna’ etkilerini tespit etmek üzere regresyon analizleri yapılmıştır. Bu analizler, özünde değişkenler arasında herhangi bir ilişki olup olmadığı, var ise bu ilişkinin gücü hakkında bilgi vermektedir. İlişkinin varlığını, test çıktısında yer alan ANOVA tablosundaki anlamlılık düzeyi (p), ilişkinin gücünü ise Model Özeti tablosunda yer alan ve değeri -1 ile 1 arasında değişen r sayısı vermektedir. r sayısının 0 çıkması iki değişken arasında ilişki olmadığını; 0 - 0,49 arası çıkması iki değişken arasında zayıf, 0,5 – 0,74 arası çıkması orta, 0,75 – 1 arası çıkması güçlü bir ilişki olduğunu; 1 çıkması ise iki değişken arasında tam bir ilişki olduğunu gösterir. Bu değerlerin negatif (-) çıkması, iki değişken arasında ters yönlü bir ilişki olduğunu (yani biri artarken diğeri eksilmesini); pozitif (+) çıkması ise, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki olduğunu (yani biri artarken diğeri de arttığını) göstermektedir. Model Özeti tablosunda yer alan R^2 sayısı ise bağımsız değişkenin bağımlı değişkeni ne oranda açıkladığını göstermektedir. Örneğin $R^2=0,60$ değeri, bağımsız değişkenin bağımlı değişkeni %60 düzeyinde açıkladığı anlamına gelmektedir.

Filmlerden etkilenme ile demografik ve sürücülük faktörleri arasında regresyon analizi yapılmamıştır; çünkü regresyon analizleri, değişkenlerden birinin bağımlı, diğerlerinin ise bağımsız değişken olmasını gerektirir. Oysa demografik faktörleri içeren değişkenlere ait karşılık gelen gözlem değeri yoktur. Bu faktörlere ait değişkenler bir gözlem değeri olmayıp, kategori yani nitel gözlem veya bir sınıf kabul edilirler. Dolayısıyla, bu değişkenlere yönelik regresyon analizi uygulanması mümkün değildir. Bu nedenle, örneklem karakteristiklerinin (demografik ve sürücülük faktörleri ve hız sınırlarına uyma durumunun) filmlerden etkilenmeye olan etkilerini araştırmak üzere regresyon analizi yerine, örneklem filmlerden etkilenmesinin bu faktörlere göre farklılık gösterip göstermediğine bakılmıştır. Bu amaçla, Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizleri yapılmıştır.

Bunlardan, Bağımsız Örneklem t-Testi iki ortalama arasındaki farklılığı karşılaştırmada kullanılırken, Tek Yönlü ANOVA analizi ikiden fazla ortalama arasındaki farklılığı karşılaştırmada kullanılmaktadır. Ortalamalar arasında farklılık bulunup bulunmadığı ise her iki analizde de p anlamlılık değerine bakılarak tespit edilmektedir. Bulunan anlamlılık değerinin önceden belirlenen anlamlılık değerinden küçük olması durumunda *sıfır hipotezi* (H_0), yani “ H_0 =Ortalamalar arasında farklılık yoktur” hipotezi reddedilerek, iki ortalamanın birbirinden farklı olduğu, dolayısıyla iki değişken arasında, bulunan anlamlılık düzeyinde bir ilişki olduğu kabul edilir.

Son grup analizlerde bu kez, yine örneklem karakteristiklerinin (demografik ve sürücülük faktörleri ve hız sınırlarına uyma durumunun) araştırmanın bağımlı değişkenleri olan tutum, kaçınma, algılanan tehdit ve algılanan yeterlik üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Bu analizlerde de yukarıdaki paragrafta sözü edilen analiz ve yöntemlerden yararlanılmıştır.

4. BULGULAR

4.1. Örneklem Karakteristikleri

Bu başlık altında, kontrol değişkenleri olarak kullanmak amacıyla ankete katılanların *demografik faktörler* (cinsiyet, yaş grubu ve öğrenim durumu), *sürücülük faktörleri* (kaç yıldır araç kullandıkları, son 12 ay içerisinde kaç kez aktif olarak kazaya karıştıkları ve kendi sürücülük yeteneklerini nasıl değerlendirdikleri) ve *mevcut hız sınırlarına uyma davranışlarıyla* ilgili sorulara verdikleri cevapların frekans ve yüzdelik dağılımları kullanılarak örneklem profili çıkarılmaya çalışılmıştır.

4.1.1. Cinsiyet

Çizelge 4.1’de görüleceği üzere, araştırma örnekleminin %67,4 oranında erkek (n=406), %32,6 oranında bayan (n=196) sürücüden oluşmaktadır.

Çizelge 4.1. Örneklem cinsiyete göre dağılımı

Cinsiyet	Film 1	Film 2	Toplam	
	N	N	N	%
Erkek	203	203	406	67,4
Kadın	98	98	196	32,6
Toplam	301	301	602	100

Emniyet Genel Müdürlüğü sürücü belgesi istatistiklerine göre erkek/kadın sürücü oranının 4/1 olduğu göz önüne alındığında ankete katılan sürücülerin cinsiyetlerine göre dağılımlarının Türkiye genel ortalaması ile yakınlık gösterdiği görülmektedir.

4.1.2. Yaş

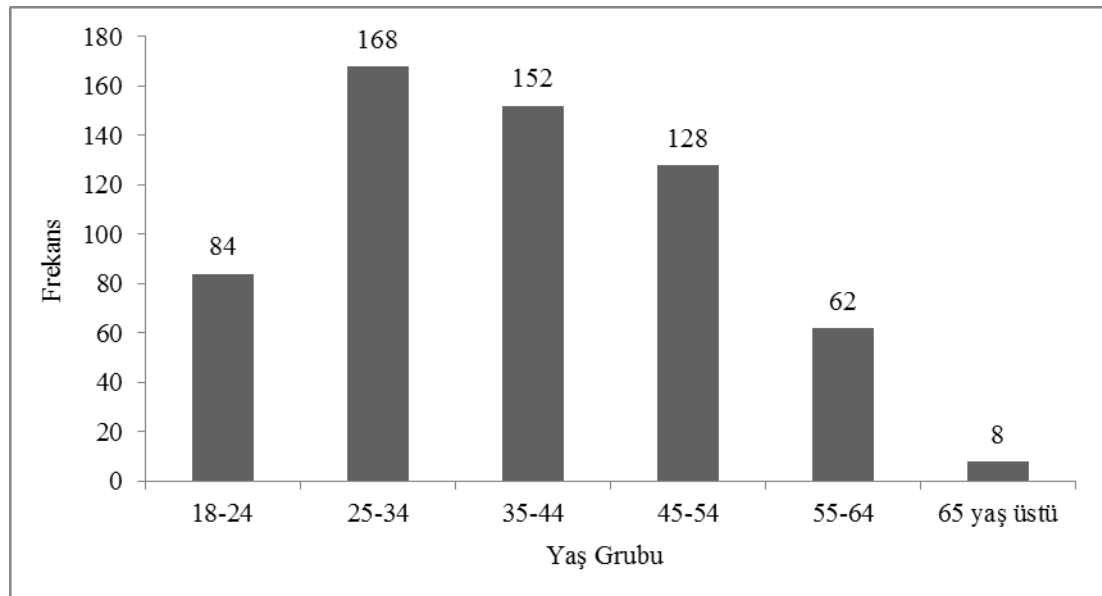
Örneklem yaşı ile ilgili bilgiler gruplandırılmak suretiyle toplanmıştır. Buna göre, araştırmaya katılanların %14’ü (n=84) 18-24; %27,9’u (n=168) 25-34; %25,2’si

(n=152) 35-45; %21,3'ü (n=128) 45-54; %10,3'ü (n=62) 55-64 ve %1,3'ü (n=8) 65 ve üstü yaş grubuna girmektedir.

Örneklemin yaş grubuna göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.2 ve Şekil 4.1'de sunulmuştur.

Çizelge 4.2. Örneklemin yaş grubuna göre dağılımı

	Film 1	Film 2	Toplam	
Yaş	Sayı	Sayı	Sayı	%
18-24	42	42	84	14
25-34	84	84	168	27,9
35-44	76	76	152	25,2
45-54	69	69	128	21,3
55-64	31	31	62	10,3
65 yaş üstü	4	4	8	1,3
Toplam	301	301	602	100



Şekil 4.1. Örneklemin yaş grubuna göre dağılımı

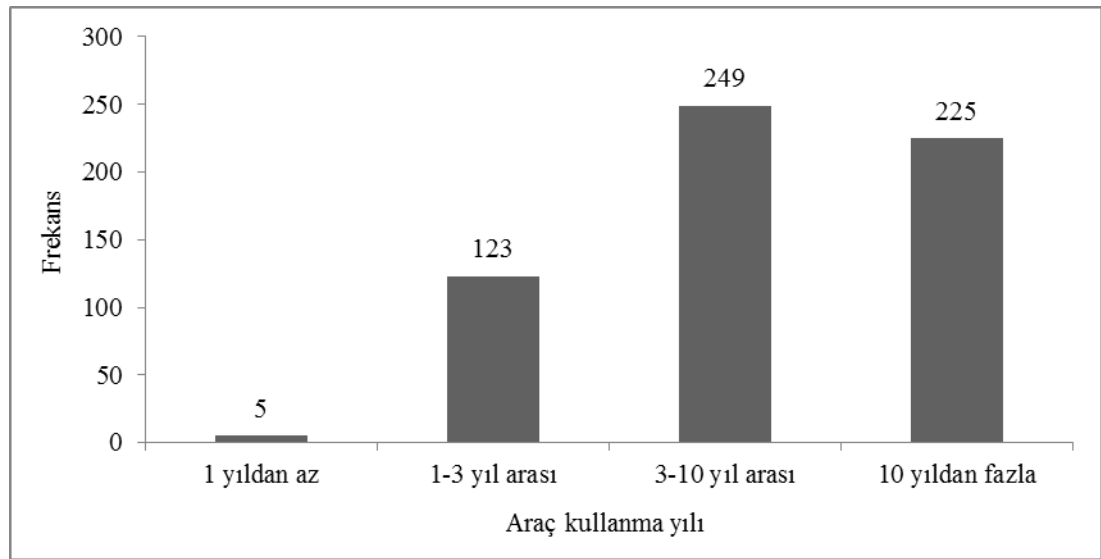
4.1.3. Araç kullanma yılı

Örneklemin aktif olarak kaç yıldır araç kullandığına dair bilgi, yaşta olduğu gibi gruplandırılmak suretiyle toplanmıştır. Buna göre, örneklemin %0,8'i (n=5) 1 yıldan az; %20,4'ü (n=123) 1 ila 3 yıl arası; %41,4'ü (n=249) 3 ila 10 yıl arası ve %37,4'ü (n=225) 10 yıldan fazla araç kullandığını ifade etmiştir.

Örneklemin aktif olarak araç kullanma yılına göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.3 ve Şekil 4.2'de sunulmuştur.

Çizelge 4.3. Örneklemin araç kullanma yılına göre dağılımı

Sürücülük Yılı	Sayı	%
1 yıldan az	5	0,8
1-3 yıl arası	123	20,4
3-10 yıl arası	249	41,4
10 yıldan fazla	225	37,4
Toplam	602	100



Şekil 4.2. Örneklemin araç kullanma yılına göre dağılımı

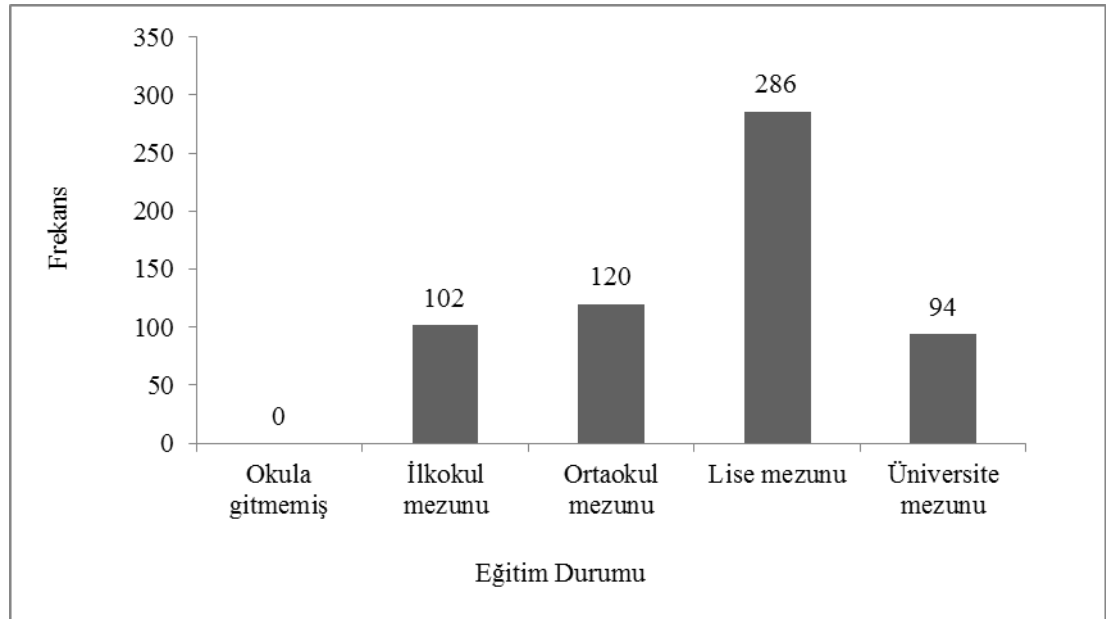
4.1.4. Eğitim durumu

Örneklemin %16,9'unu (n=102) ilkokul mezunu; %19,9'unu (n=120) ortaokul mezunu; %47,5'ini (n=286) lise mezunu ve %15,6'sını üniversite mezunu sürücüler oluşturmaktadır.

Örneklemin eğitim durumuna göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.4 ve Şekil 4.3'de sunulmuştur.

Çizelge 4.4. Örneklemin eğitim durumuna göre dağılımı

Eğitim Durumu	Sayı	%
Okula gitmemiş	0	0
İlkokul mezunu	102	16,9
Ortaokul mezunu	120	19,9
Lise mezunu	286	47,5
Üniversite mezunu	94	15,6
Toplam	602	99,9



Şekil 4.3. Örneklemin eğitim durumuna göre dağılımı

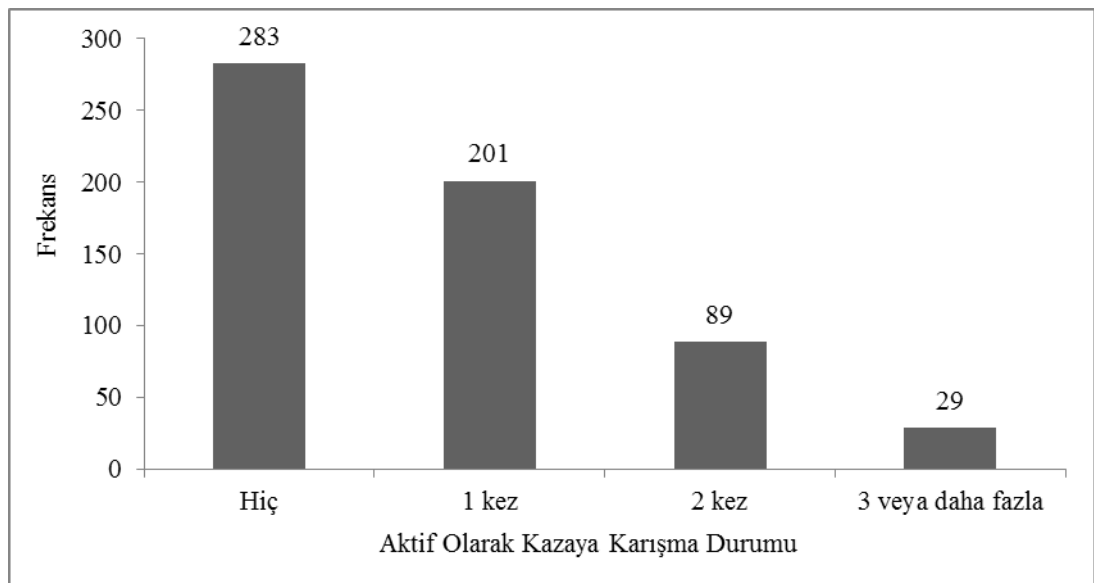
4.1.5. Kazaya karışma durumu

Örnekleme son 12 ay içerisinde kaç kez aktif olarak (kendilerinin neden olduğu) kazaya karıştıkları sorulduğunda, %47'si (n=283) hiç karışmadığını; %33,4'ü (n=201) bir kez; %14,8'i (n=89) iki kez ve %4,8'i (n=29) üç veya daha fazla sayıda kazaya karıştığını belirtmişlerdir.

Örneklemin son 12 ay içerisinde aktif olarak kazaya karışma durumuna göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.5 ve Şekil 4.4'de sunulmuştur.

Çizelge 4.5. Örneklemin kazaya karışma durumuna göre dağılımı

Kazaya karışma	Sayı	%
Hiç	283	47
1 kez	201	33,4
2 kez	89	14,8
3 veya daha fazla	29	4,8
Toplam	602	100



Şekil 4.4. Örneklemin kazaya karışma durumuna göre dağılımı

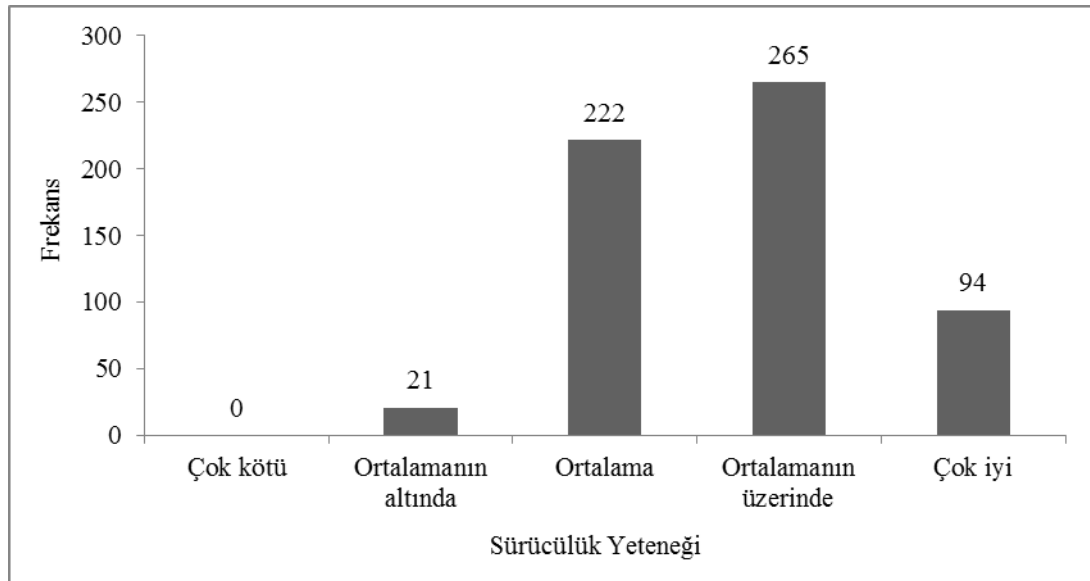
4.1.6. Sürücülük yeteneğini değerlendirme durumu

Örnekleme sürücülük yeteneklerini nasıl değerlendirdikleri sorulduğunda, %3,5'i (n=21) "ortalamanın altında", %36,9'u (n=222) "ortalama", %44'ü (n=265) "ortalamanın üzerinde" ve %15,6'sı (n=94) "çok iyi" şeklinde cevap vermişlerdir.

Örneklemin sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.6 ve Şekil 4.5'de sunulmuştur.

Çizelge 4.6. Örneklemin sürücülük yeteneğini değerlendirmesine göre dağılımı

Sürücülük Yeteneği	Sayı	%
Çok kötü	0	0,0
Ortalamanın altında	21	3,5
Ortalama	222	36,9
Ortalamanın üzerinde	265	44,0
Çok iyi	94	15,6
Toplam	602	100



Şekil 4.5. Örneklemin sürücülük yeteneğini değerlendirmesine göre dağılımı

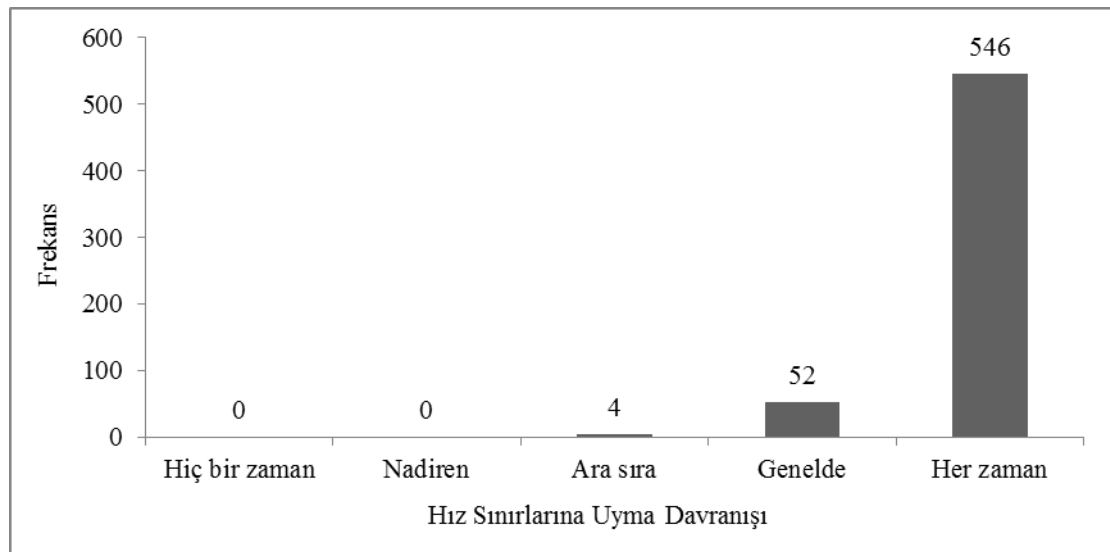
4.1.7. Hız sınırlarına uyma durumu

Örnekleme trafikte hız sınırlarına ne sıklıkla uydukları sorulduğunda, %0,7'si (n=4) “Ara sıra uyarım”, %8,6'sı (n=52) “Genelde uyarım” ve %90,7'si (n=546) “Her zaman uyarım” şeklinde cevap vermişlerdir. “Hiçbir zaman uymam” ve “Nadiren Uyarım” şeklinde cevap veren sürücü çıkmamıştır.

Örneklemin hız sınırlarına uyma durumuna göre dağılımı rakamsal ve grafiksel olarak aşağıda Çizelge 4.7 ve Şekil 4.6'da sunulmuştur.

Çizelge 4.7. Örneklemin hız sınırlarına uyma durumuna göre dağılımı

Hız sınırlarına ne sıklıkla uyarsınız?	Sayı	%
Hiç bir zaman	0	0
Nadiren	0	0
Ara sıra	4	0,7
Genelde	52	8,6
Her zaman	546	90,7
Toplam	602	100

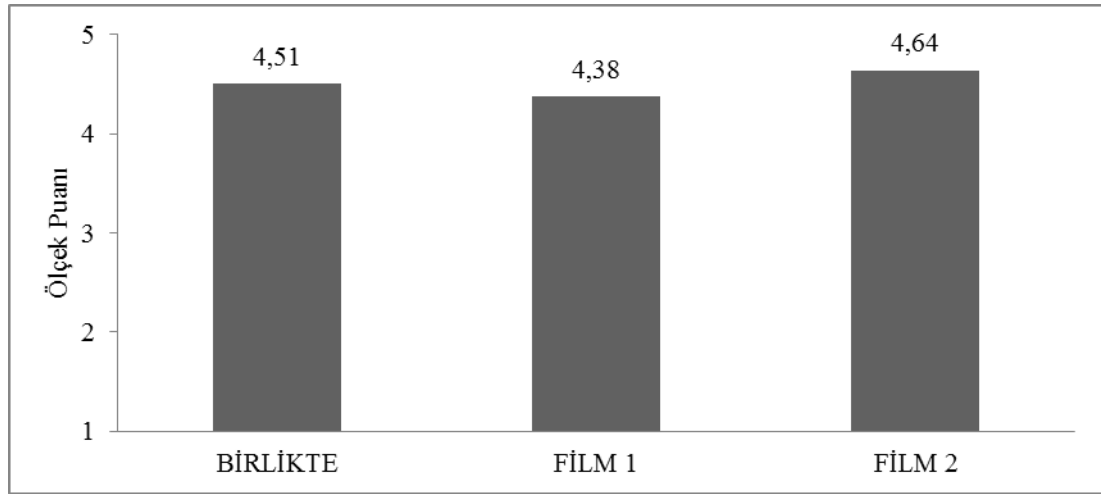


Şekil 4.6. Örneklemin hız sınırlarına uyma durumuna göre dağılımı

4.2. Ölçeklere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler

4.2.1. Etkilenme Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları

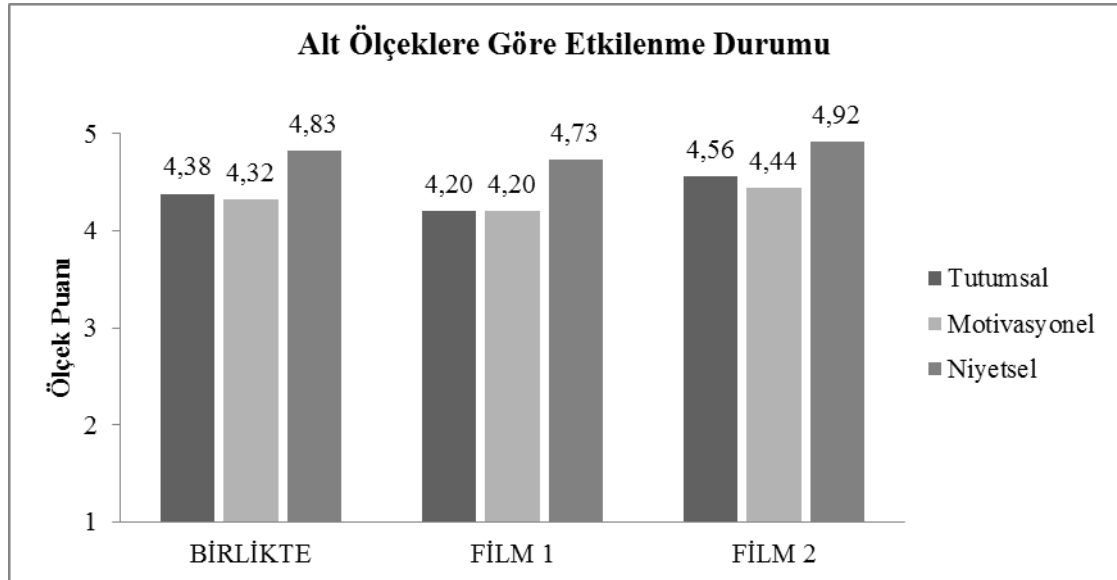
Örneklemin filmlerden etkilenme durumunu ölçen Etkilenme Ölçeğine ilişkin yapılan tanımlayıcı analizlerde, ortalama ölçek puanları Şekil 4.7’de grafik halinde gösterildiği üzere, “Keşke Dememek için Hız Sınırını Aşmayın!” temalı birinci film için 4,51; “Zamanı Değil, Hayatı Seçin!” temalı ikinci film için 4,64 ve her iki film birlikte düşünüldüğünde örneklem geneli için 4,38 olarak bulunmuştur. Bu durum, en yüksek ortalama ölçek puanı “5” olduğundan, her iki filmin de sürücüleri yüksek derecede etkilediği; bununla birlikte ikinci filmin, birinci filme nazaran biraz daha etkili olduğu şeklinde yorumlanmıştır.



Şekil 4.7. Filmlerden etkilenme ölçek puanları

Ölçeği oluşturan *tutumsal*, *motivasyonel* ve *niyetssel* etkilenme alt ölçekleri temelinde bir değerlendirme yapıldığında, yine izlenen her iki filmin de doğrudan veya dolaylı olarak tavsiye edilen “hız sınırlarına uyararak araç kullanma” davranışına yönelik tutumlarını, motivasyonlarını (istekliliklerini) ve bu davranışı sergileme niyetlerini “yüksek” derecede etkilediği; bununla birlikte, alt ölçekler arasında bir karşılaştırma yapıldığında, “hız sınırlarına uyararak araç kullanma” konusunda verilen mesajın en

fazla bu davranışı sergilemeye yönelik *niyet* üzerinde etkili olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 4.8).



Şekil 4.8. Alt ölçeklere göre filmlerden genel etkilenme durumu

Öte yandan, ölçeğin *tutumsal*, *motivasyonel* ve *niyetsel* etkilenme alt ölçekleri temelinde detaylı tetkikinde, *tutumsal* ve *motivasyonel* etkilenmenin yüksek iç tutarlık ($\alpha=0,75$ ve $\alpha=0,89$) göstermesine karşın, *niyetsel* etkilenme alt ölçeğinin daha düşük düzeyde bir iç tutarlık ($\alpha=0,33$) gösterdiği görülmüştür.

Bu durum, araştırmaya katılanların *niyetsel etkilenmeyi* ölçen sorulara izlemiş oldukları filmlerden etkilenmeye bağlı olarak değil, zihinlerindeki mevcut değerler üzerinden veya kendilerini daha olumlu gösterme güdüsüyle cevap verdiklerini göstermektedir. Bu sonuç aynı zamanda, sürücülerimizin ‘hız sınırlarına uyma’ davranışını sergilemeye yönelik *niyetsel taahhütlerine* çok fazla güvenilmemesi gerektiğini de ortaya koymaktadır.

Ölçeği oluşturan *tutumsal*, *motivasyonel* ve *niyetsel* etkilenme ölçek ve maddelerine ait ortalama (X) ve standart sapma değerleri (S) aşağıda Çizelge 4.8’de sunulmuştur.

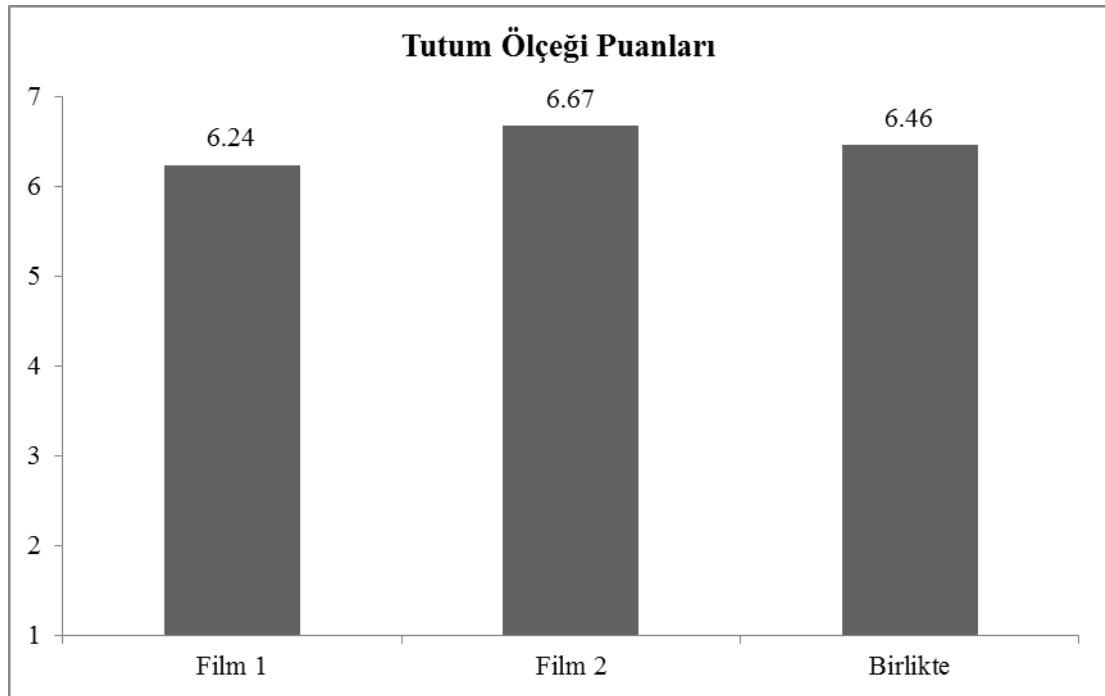
Çizelge 4.8. Etkilenme ölçeğine ait ortalama ve standart sapma değerleri

	Genel		Film 1		Film 2	
	X	S	X	S	X	S
<i>Tutumsal etkilene</i>	4,38	-	4,20	-	4,56	-
Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uymanın akla yatkın bir şey olduğunu ne kadar güçlü hissettiniz?	4,27	0,52	4,15	0,48	4,40	0,53
Sizce, hız sınırlarına uyulması ne ölçüde iyi bir fikirdir?	4,49	0,54	4,26	0,52	4,73	0,46
<i>Motivasyonel etkilene</i>	4,32	-	4,20	-	4,44	-
Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uyma konusunda ne kadar istek duydunuz?	4,32	0,53	4,20	0,54	4,43	0,50
İzlediğiniz bu spot film size hız sınırlarına uymayı düşünmeniz konusunda ne kadar etkili oldu?	4,32	0,55	4,20	0,55	4,45	0,52
<i>Niyetsel etkilene</i>	4,83	-	4,73	-	4,9	-
Bu spot film hız sınırlarına uyma niyetinizi ne kadar azalttı veya arttırdı?	4,84	0,44	4,80	0,45	4,88	0,44
Bu spot filmi gördükten sonra önümüzdeki iki hafta içinde hız sınırlarına uymayı deneme ihtimaliniz ne kadardır?	4,81	0,44	4,67	0,56	4,96	0,20

4.2.2. Filmlere yönelik Tutum Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları

Örneklemin gösterimi yapılan filmlere yönelik tutumlarını (genel anlamda filmi nasıl buldukları veya izlenimlerini) ölçen Tutum Ölçeğine ilişkin tanımlayıcı analizlerde ortalama ölçek puanları, Şekil 4.9’da grafik halinde gösterildiği üzere, “Keşke Dememek için Hız Sınırını Aşmayın!” temalı birinci film için 6,24; “Zamanı Değil, Hayatı Seçin!” temalı ikinci film için 6,67 ve her iki film birlikte düşünüldüğünde örneklem geneli için 6,46 olarak bulunmuştur.

Bu durum, en yüksek ortalama ölçek puanı “7” olduğundan, sürücülerin her iki filme yönelik tutumlarının da son derece olumlu olduğu; bununla birlikte ikinci filme yönelik tutumun, birinci filme yönelik tutumdan biraz daha olumlu olduğu şeklinde yorumlanmıştır.



Şekil 4.9. Filme yönelik tutumlara ait tutum puanları

Ölçek maddelerine ait ortalama (X) ve standart sapma değerleri (S) aşağıda Çizelge 4.9’da sunulmuştur.

Çizelge 4.9. Tutum ölçeği maddelerine ait ortalama ve standart sapma değerleri

Ölçek maddesi / Değer	Film 1		Film 2		Genel	
	X	S	X	S	X	S
Bana göre bu spot film KÖTÜ/İYİ	6,25	0,69	6,55	0,52	6,40	0,64
Bana göre bu spot film APTALCA/AKILLICA	6,22	0,88	6,67	0,49	6,44	0,73
Bana göre bu spot film ABARTILI/GERÇEKÇİ	6,30	1,06	6,94	0,22	6,62	0,83
Bana göre bu spot film SIRADAN/İLGİNÇ	6,30	0,89	6,63	0,55	6,46	0,75
Bana göre bu spot film İTİCİ/ÇEKİCİ	6,13	0,91	6,58	0,54	6,35	0,78

Filmlere yönelik tutum ölçeği bağlamında tüm sorulara verilen cevapların frekans ve yüzdelik dağılımları aşağıda Çizelge 4.10’da sunulmuştur.

Çizelge 4.10. Filmlere yönelik tutum ölçeğine ait frekans ve yüzdelik dağılımı

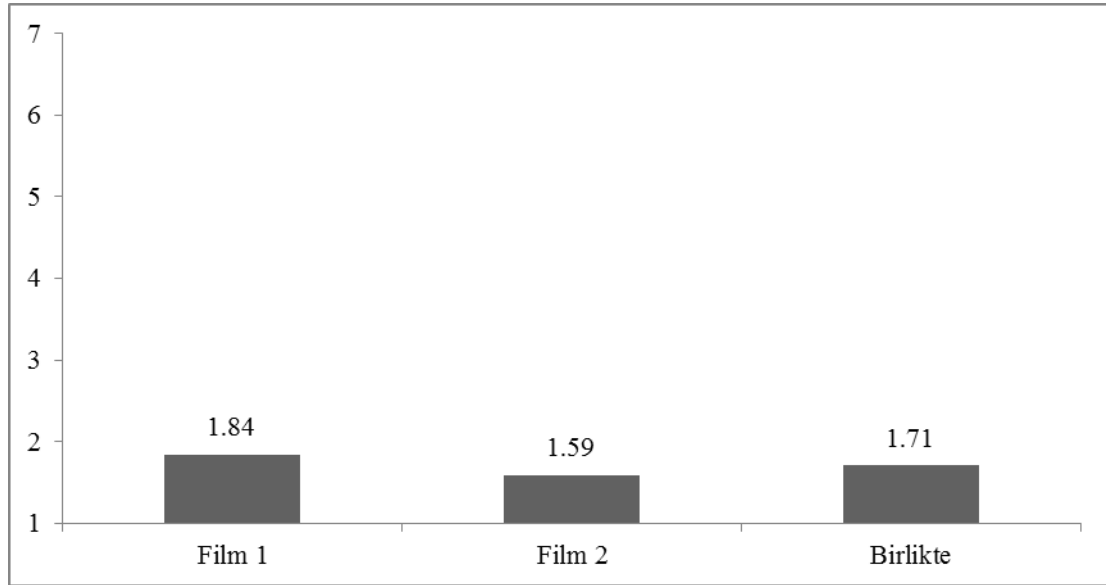
		Film 1		Film 2		Genel	
		n	%	n	%	n	%
Bana göre bu spot film KÖTÜ/İYİ	Kararsızım	5	2	0	0	5	1
	Biraz iyi	28	9	3	1	31	5
	Oldukça iyi	155	51	131	44	286	48
	Son derece iyi	113	38	167	55	280	47
Bana göre bu spot film APTALCA/AKILLICA	Biraz aptalca	1	0	0	0	1	0
	Kararsızım	18	6	0	0	18	3
	Biraz akıllıca	22	7	3	1	25	4
	Oldukça akıllıca	133	44	94	31	227	38
	Son derece akıllıca	127	42	204	68	331	55
Bana göre bu spot film ABARTILI/GERÇEKÇİ	Biraz abartılı	12	4	0	0	12	2
	Kararsızım	13	4	0	0	13	2
	Biraz gerçekçi	27	9	0	0	27	4
	Oldukça gerçekçi	70	23	16	5	86	14
	Son derece gerçekçi	179	59	285	95	464	77
Bana göre bu spot film SIRADAN/İLGİNÇ	Biraz sıradan	1	0	0	0	1	0
	Kararsızım	9	3	0	0	9	1
	Biraz ilginç	52	17	10	3	62	10
	Oldukça ilginç	76	25	92	31	168	28
	Son derece ilginç	163	54	199	66	362	60
Bana göre bu spot film İTİCİ/ÇEKİCİ	Son derece itici	1	0	0	0	1	0
	Oldukça itici	1	0	0	0	1	0
	Kararsızım	13	4	0	0	13	2
	Biraz çekici	42	14	8	3	50	8
	Oldukça çekici	128	43	111	37	239	40
	Son derece çekici	116	39	182	60	298	50

4.2.3. Filmlerden Kaçınma Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları

Örneklemin gösterilen filmleri bir dahaki sefere televizyonda gördüklerinde yeniden izlemekten kaçınıp kaçınmama yönündeki eğilimlerini ölçen Kaçınma Ölçeğine ilişkin yapılan tanımlayıcı analizlerde, ortalama ölçek puanı, Şekil 4.10’da grafik halinde gösterildiği üzere, “Keşke Dememek için Hız Sınırını Aşmayın!” temalı birinci film için 1,84; “Zamanı Değil, Hayatı Seçin!” temalı ikinci film için 1,59 ve her iki film birlikte düşünüldüğünde örneklem geneli için 1,71 olarak bulunmuştur.

Bu durum, en yüksek olumsuz ölçek puanı “7” olduğundan, sürücülerin izlemiş oldukları filmleri televizyonda yeniden gördüklerinde izlemekten kaçınmayacakları,

bununla birlikte, ikinci filmde birinci filme oranla daha az kaçınacakları şeklinde yorumlanmıştır.



Şekil 4.10. Filmlere yönelik kaçınma durumuna ait ölçek puanları

Ölçek maddelerine ait ortalama (X) ve standart sapma değerleri (S) aşağıda Çizelge 4.11’de sunulmuştur.

Çizelge 4.11. Kaçınma ölçeği maddelerine ait ortalama ve standart sapma değerleri

Ölçek maddesi	FİLM 1		FİLM 2		GENEL	
	X	S	X	S	X	S
Bir dahaki sefere bu spot film televizyonda oynadığında muhtemelen kanalı değiştiririm.	1,84	0,98	1,59	0,49	1,71	0,79
Bir dahaki sefere bu spot film televizyonda oynadığında muhtemelen mesajı görmezden gelirim.	1,83	0,98	1,59	0,49	1,71	0,789

Ortalamalar 1=Kesinlikle katılmıyorum, 7=Kesinlikle katılıyorum aralığında değerlendirilmiştir.

Filmlere yönelik kaçınma ölçeği bağlamında tüm sorulara verilen cevapların frekans ve yüzdelik dağılımları aşağıda Çizelge 4.12’de sunulmuştur.

Çizelge 4.12. Kaçınma ölçeğine verilen cevapların frekans ve yüzdelik dağılımı

Madde	Değer	Film 1		Film 2		Genel	
		n	%	n	%	n	%
Bir dahaki sefere bu spot film televizyonda oynadığında muhtemelen kanalı değiştirim.	Kesinlikle katılmıyorum	107	36	124	41	231	38
	Katılmıyorum	170	56	177	59	347	58
	Biraz katılmıyorum	9	3	0	0	9	1
	Kararsızım	5	2	0	0	5	1
	Biraz katılıyorum	1	0	0	0	1	0
	Katılıyorum	8	3	0	0	8	1
	Kesinlikle katılıyorum	1	0	0	0	1	0
Bir dahaki sefere bu spot film televizyonda oynadığında muhtemelen mesajı görmezden gelirim.	Kesinlikle katılmıyorum	107	36	124	41	231	38
	Katılmıyorum	171	57	177	59	348	58
	Biraz katılmıyorum	9	3	0	0	9	1
	Kararsızım	4	1	0	0	4	1
	Biraz katılıyorum	1	0	0	0	1	0
	Katılıyorum	8	3	0	0	8	1
	Kesinlikle katılıyorum	1	0	0	0	1	0

4.2.4. Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine ilişkin analiz sonuçları

Örneklemin gösterilen filmlerde tasviri yapılan risk unsuruna (hız sınırları üzerinde araç kullanma nedeniyle ölümlü kaza yapmaya) yönelik algıladıkları *tehdit* seviyesi ile yine filmlerde önerilen davranışa (hız sınırlarına uyararak araç kullanma) yönelik algıladıkları *yeterlik* seviyesini ölçen Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine ilişkin tanımlayıcı analizlerde ortalama ölçek puanları şu şekilde bulunmuştur:

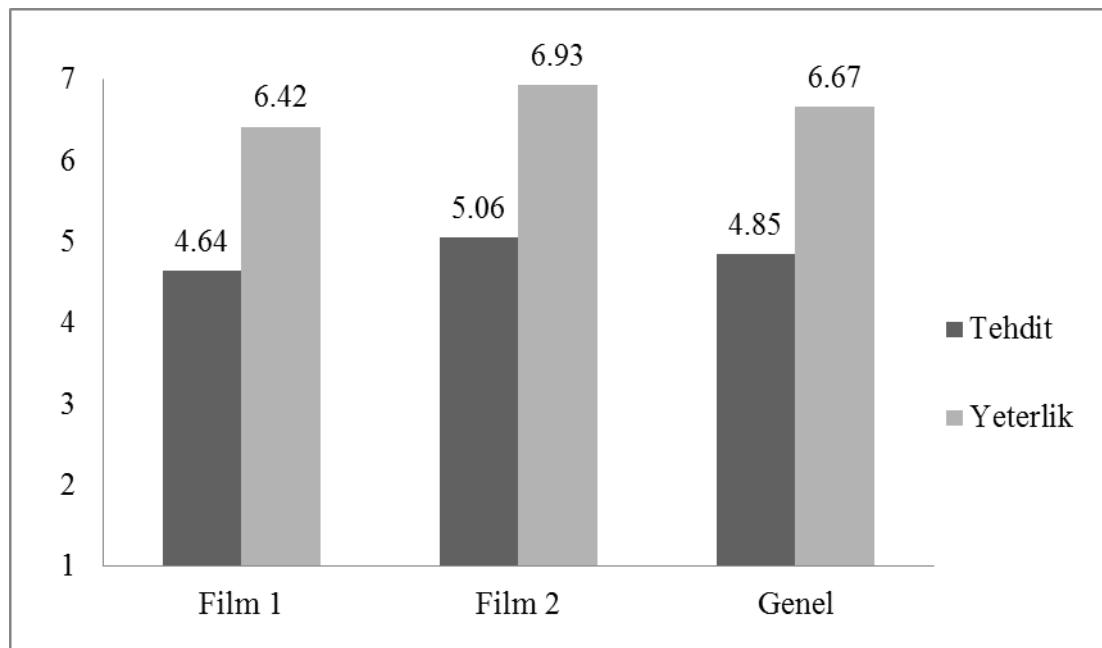
- Tehdit algısı: “Keşke Dememek için Hız Sınırını Aşmayın!” temalı birinci film için 4,64; “Zamanı Değil, Hayatı Seçin!” temalı ikinci film için 5,06 ve her iki film birlikte düşünüldüğünde örneklem geneli için 4,85;
- Yeterlik algısı: “Keşke Dememek için Hız Sınırını Aşmayın!” temalı birinci film için 6,42; “Zamanı Değil, Hayatı Seçin!” temalı ikinci film için 6,93 ve her iki film birlikte düşünüldüğünde örneklem geneli için 6,67. (bkz. Çizelge 4.13 ve Şekil 4.11).

Bu durum, ölçekte her iki algı için en düşük puan “1”, en yüksek “7” olarak değerlendirildiğinden, bu ortalamalara bakarak, film bazında ve genel olarak,

örneklemin filmlerde önerilen davranışa yönelik yeterlik algılarının yüksek, buna karşın tasviri yapılan risk unsuruna yönelik tehdit algılarının ise orta seviyede olduğu şeklinde yorumlanmıştır.

Çizelge 4.13. Riskli Davranış Teşhis Ölçeğine ilişkin tanımlayıcı analiz sonuçları

İstatistik	Film 1		Film 2		Genel	
	Tehdit	Yeterlik	Tehdit	Yeterlik	Tehdit	Yeterlik
N	301	301	301	301	602	602
Ortalama	4,64	6,42	5,06	6,93	4,85	6,67
Standart Sapma	0,96	0,61	0,86	0,23	0,93	0,53
Varyans	0,91	0,38	0,75	0,05	0,87	0,28
Minimum	2,00	3,83	2,33	6,00	2,00	3,83
Maksimum	6,67	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00



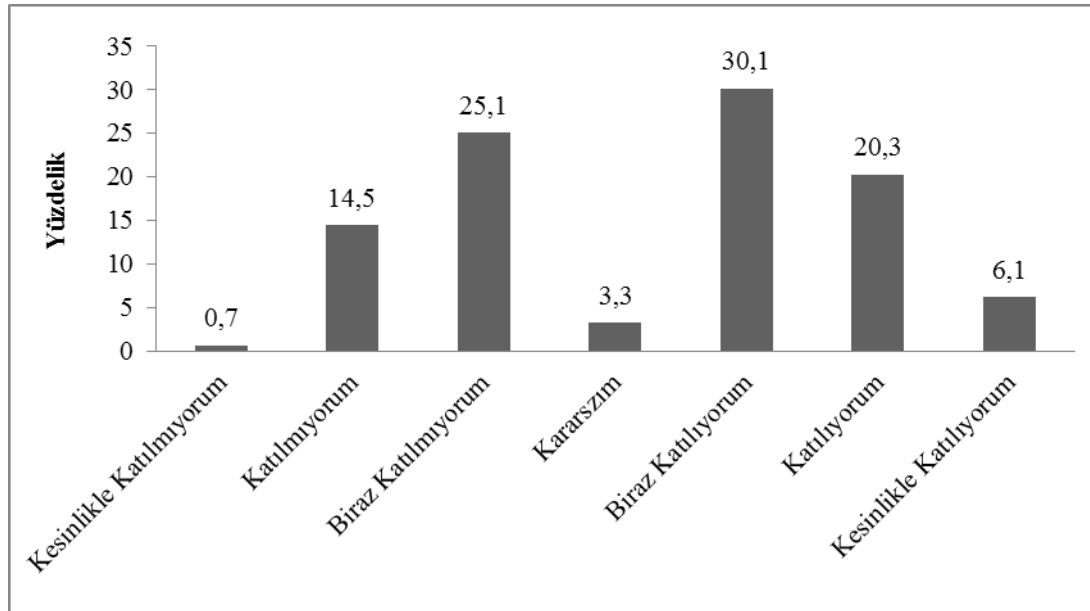
Şekil 4.11. Riskli Davranış Teşhis Ölçeği ortalama puanları

Kuramsal değişkenlere ait frekans dağılımı

Algılanan Korunmasızlık

Kuramsal anlamda bu değişkeni ölçen üç sorunun toplamı mesajda öne sürülen tehlide (ölümlü kaza) maruz kalma riskine yönelik tek bir *korunmasızlık algısı* indeksi oluşturduğundan, bu ifadeler verilen cevaplar birleştirilerek değerlendirilmiştir.

Buna göre, Şekil 4.12’de görüleceği üzere, araştırma örnekleminin %56,5’i ölümlü kazaların ciddi sonuçlar doğuracağı yönündeki ifadelerle “Biraz katılıyorum” (%30,1), “Katılıyorum” (%20,3) ve “Kesinlikle katılıyorum” (%6,1) şeklinde katılırken; %40,2’lik bir kesim “Biraz katılmıyorum” (%25,1), “Katılmıyorum” (%14,5) ve “Kesinlikle katılmıyorum” (%0,7) şeklinde bu ifadelerle katılmadıklarını belirtmişlerdir. %3,3’lük bir kesim ise “kararsız” olduğunu ifade etmiştir.



Şekil 4.12. Korunmasızlık değişkeniyle ilgili ifadeler verilen cevaplar

Algılanan Korunmasızlık değişkeni ile ilgili ifadeler verilen cevaplara ait frekans dağılımı ve yüzdeleri aşağıda Çizelge 4.14’de verilmiştir.

Çizelge 4.14. Korunmasızlık değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

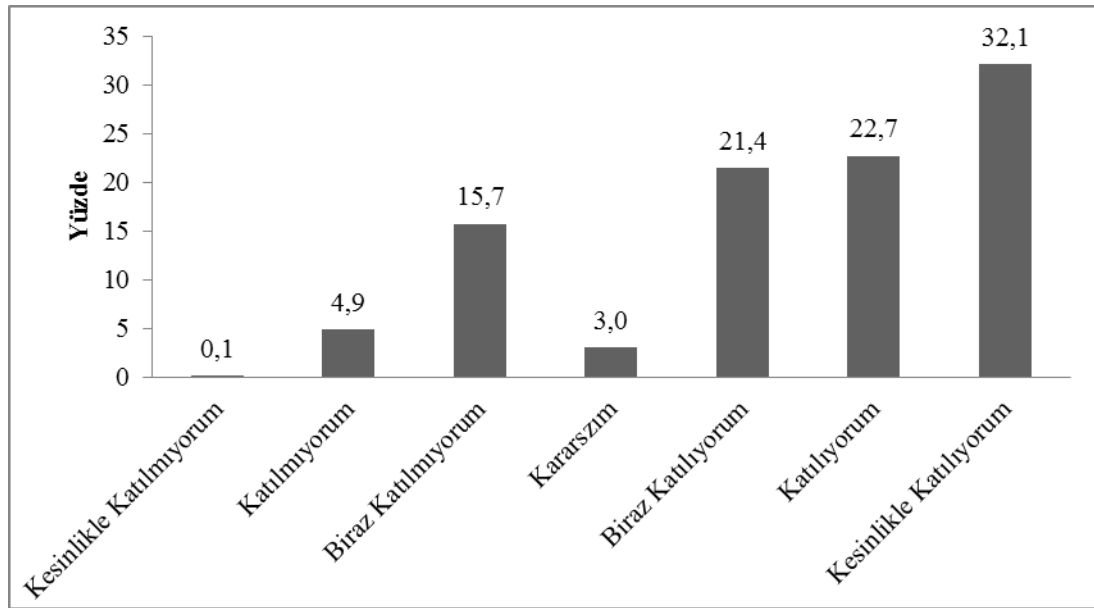
Madde	Değer	Frekans	%
Hız nedeniyle ölümlü bir kaza yapabilirim.	Kesinlikle katılmıyorum	0	0
	Katılmıyorum	50	8,3
	Biraz katılmıyorum	72	12,0
	Kararsızım	24	4,0
	Biraz katılıyorum	152	25,2
	Katılıyorum	246	40,9
	Kesinlikle katılıyorum	58	9,6
Hız nedeniyle kaza yapma endişesi taşıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	3	0,5
	Katılmıyorum	52	8,6
	Biraz katılmıyorum	137	22,8
	Kararsızım	26	4,3
	Biraz katılıyorum	259	43,0
	Katılıyorum	91	15,1
	Kesinlikle katılıyorum	34	5,6
Hız nedeniyle kaza yapmaya müsait bir sürücüyüm	Kesinlikle katılmıyorum	9	1,5
	Katılmıyorum	159	26,4
	Biraz katılmıyorum	244	40,5
	Kararsızım	9	1,5
	Biraz katılıyorum	133	22,1
	Katılıyorum	29	4,8
	Kesinlikle katılıyorum	19	3,2

Algılanan Ciddiyet

Kuramsal anlamda bu değişkeni ölçen üç sorunun toplamı mesajda öne sürülen tehdidin (ölümlü kaza) ciddiyetine yönelik tek bir ciddiyet algısı indeksi oluşturduğundan, bu ifadelere verilen cevaplar birleştirilerek değerlendirilmiştir.

Buna göre, Şekil 4.13’de gösterildiği üzere, araştırma örnekleminin %76,2’si ölümlü kazaların ciddi sonuçlar doğuracağı yönündeki ifadelere “Biraz katılıyorum” (%21,4), “Katılıyorum” (%22,7) ve “Kesinlikle katılıyorum” (%32,1) şeklinde katılırken; %20,7’lik bir kesim ise “Biraz katılmıyorum” (%15,5), “Katılmıyorum” (%4,9) ve “Kesinlikle katılmıyorum” (%0,1) şeklinde cevap vermişlerdir.

Araştırmada %3’lük bir kesim ise kararsız olduğunu ifade etmiştir.



Şekil 4.13. Ciddiyet değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

Algılanan Ciddiyet değişkeni ile ilgili ifadelere verilen cevaplara ait frekans dağılımı ve yüzdeleri aşağıda Çizelge 4.15’de verilmiştir.

Çizelge 4.15 Ciddiyet değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

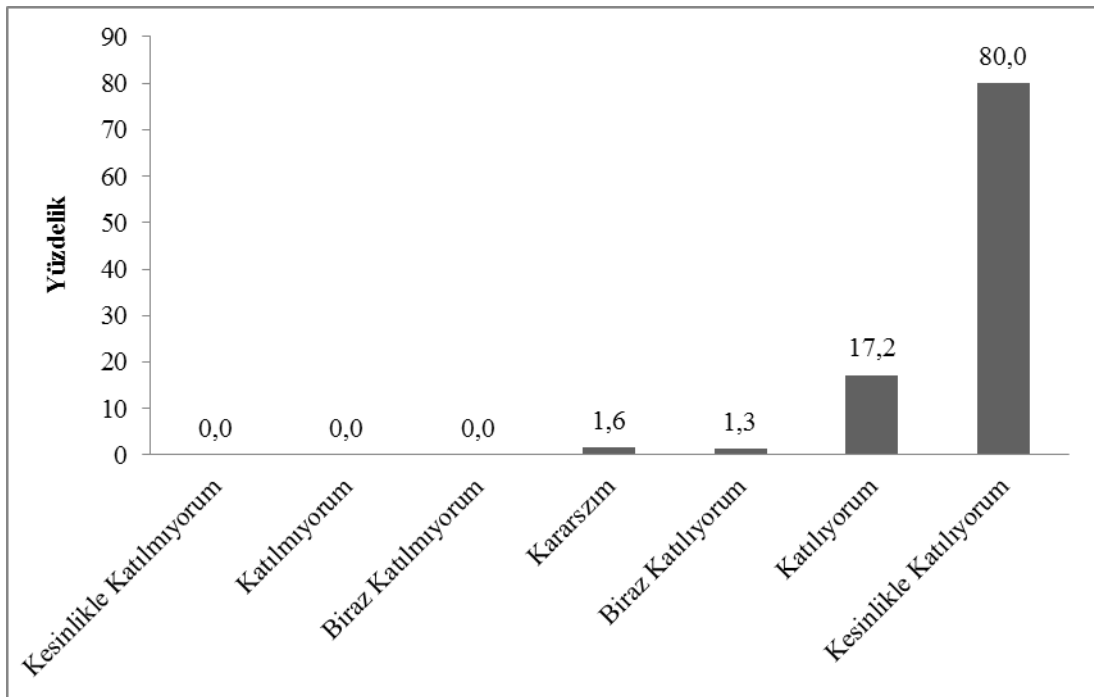
Madde	Değer	Frekans	%
Ölümlü kazalar ciddi sonuçlar doğurur.	Katılmıyorum	1	0,2
	Biraz katılmıyorum	1	0,2
	Kararsızım	29	4,8
	Biraz katılıyorum	34	5,6
	Katılıyorum	179	29,7
	Kesinlikle katılıyorum	358	59,5
Ölümlü bir kaza yapma düşüncesi beni çok korkutur.	Katılmıyorum	46	7,6
	Biraz katılmıyorum	62	10,3
	Kararsızım	17	2,8
	Biraz katılıyorum	184	30,6
	Katılıyorum	175	29,1
	Kesinlikle katılıyorum	118	19,6
Ölümlü bir kaza yapmam yaşantımı ciddi olarak etkiler.	Kesinlikle katılmıyorum	2	0,3
	Katılmıyorum	41	6,8
	Biraz katılmıyorum	221	36,7
	Kararsızım	9	1,5
	Biraz katılıyorum	169	28,1
	Katılıyorum	56	9,3
	Kesinlikle katılıyorum	104	17,3

Algılanan Öneri Yeterliği

Kuramsal anlamda bu değişkeni ölçen üç sorunun toplamı mesajda tavsiye edilen önerinin (hız sınırlarına uyulmasının) öne sürülen tehdidi (ölümlü kazaya yapma riskini) ortadan kaldıracağına yönelik tek bir öneri yeterliği algısı indeksi oluşturduğundan, bu ifadelere verilen cevaplar birleştirilerek değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda yapılan analizlerde, Şekil 4.14’de de gösterildiği üzere araştırma örnekleminin %98,5’i hız sınırlarına uyulmasının ölümlü kazaya karışma riskini ortadan kaldıracağı yönündeki ifadelere “Biraz katılıyorum” (%1,3), “Katılıyorum” (%17,2) ve “Kesinlikle katılıyorum” (%80) şeklinde katıldığı görülmüştür.

Buna karşın, örneklemin %1,6’sı bu konuda kararsızlığını ifade ederken, ölçeğin her üç maddesinde de ilgili ifadelere “katılmama” yönünde cevap veren denek çıkmamıştır.



Şekil 4.14. Öneri yeterliği değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

Algılanan Öneri Yeterliği değişkeni ile ilgili ifadelere verilen cevaplara ait frekans dağılımı ve yüzdeleri aşağıda Çizelge 4.16’da verilmiştir.

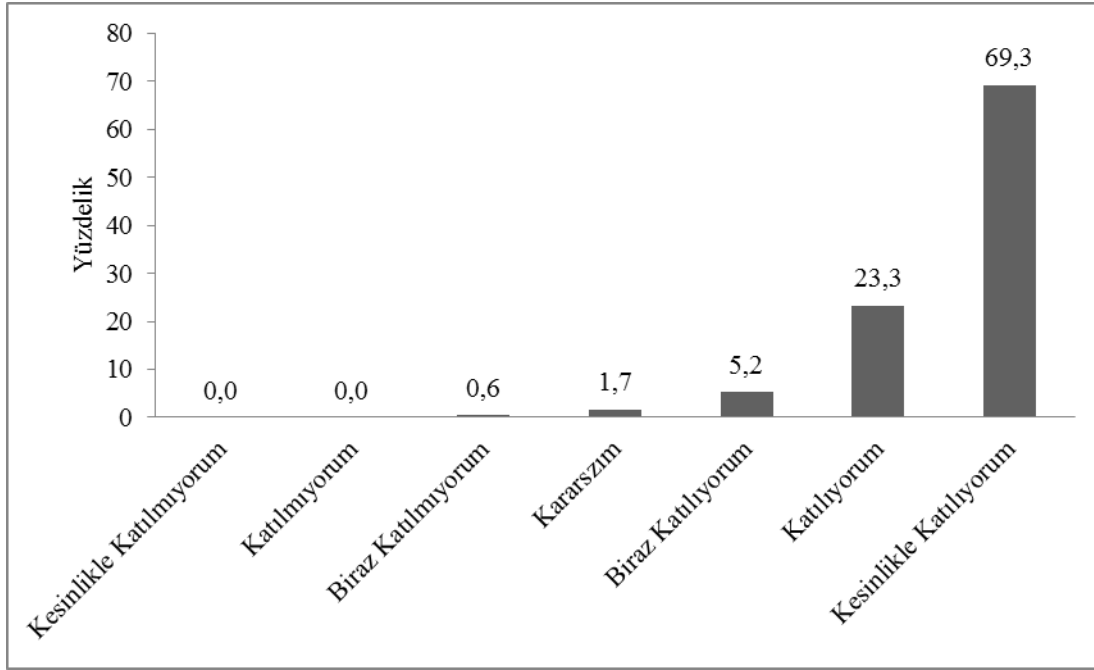
Çizelge 4.16. Öneri yeterliği değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

Madde	Değer	Frekans	%
Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazaları önlemede etkilidir	Kararsızım	7	1,2
	Biraz katılıyorum	8	1,3
	Katılıyorum	103	17,1
	Kesinlikle katılıyorum	484	80,4
Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazalara karışma riskini azaltır.	Kararsızım	11	1,8
	Biraz katılıyorum	7	1,2
	Katılıyorum	100	16,6
	Kesinlikle katılıyorum	484	80,4
Hız sınırlarına uymam beni ölümlü kazalardan korur.	Kararsızım	10	1,7
	Biraz katılıyorum	8	1,3
	Katılıyorum	107	17,8
	Kesinlikle katılıyorum	477	79,2

Algılanan Öz-yeterlik

Kuramsal anlamda bu değişkeni ölçen üç sorunun toplamı, hedef kitlenin mesajda tavsiye edilen öneriyi (hız sınırlarına uyulmasını) başarıyla yerine getirebileceğine yönelik tek bir öz-yeterlik algısı indeksi oluşturduğundan, bu ifadelere verilen cevaplar birleştirilerek değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, Şekil 4.15’de de gösterildiği üzere, araştırma örnekleminin %97,8’inin hız sınırlarına uyma konusunda herhangi bir engellerinin bulunmadığı yönündeki ifadelere “Biraz katılıyorum” (%5,2), “Katılıyorum” (%23,3) ve “Kesinlikle katılıyorum” (%69,3) şeklinde katıldığı görülmüştür.

Buna karşın, örneklemin %1,7’si bu konuda kararsızlığını ifade ederken, %0,6’lık bir kesim “Biraz” katılmadığını ifade etmiştir. İfadelere “Kesinlikle katılmıyorum” veya “Katılmıyorum” şeklinde cevap veren denek çıkmamıştır.



Şekil 4.15. Öz-yeterlik değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

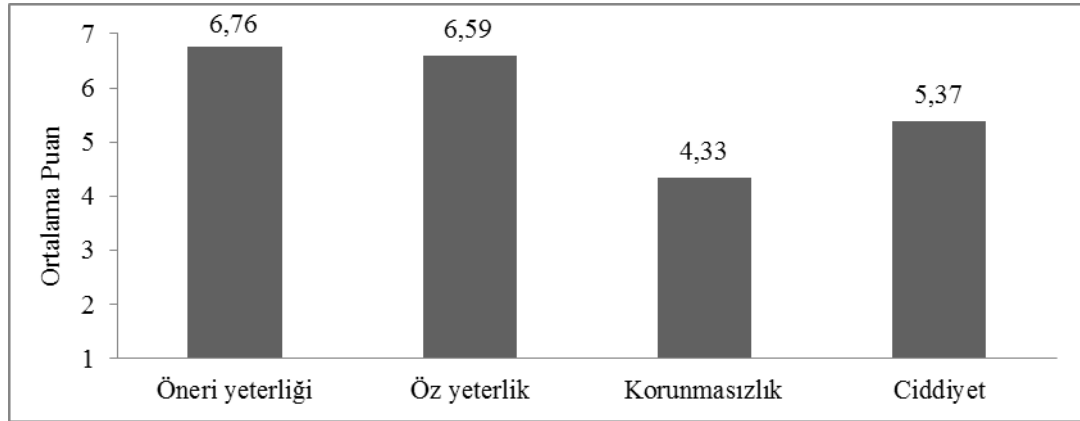
Algılanan Öz-yeterlik değişkeni ile ilgili ifadelere verilen cevaplara ait frekans dağılımı ve yüzdeleri aşağıda Çizelge 4.17’de verilmiştir.

Çizelge 4.17. Öz-yeterlik değişkeniyle ilgili ifadelere verilen cevaplar

Madde	Değer	Frekans	%
Hız sınırlarına uyma konusunda herhangi bir sıkıntı duymam	Biraz katılmıyorum	2	0,3
	Kararsızım	6	1,0
	Biraz katılıyorum	22	3,7
	Katılıyorum	149	24,8
	Kesinlikle katılıyorum	423	70,3
Hız sınırlarına uymak benim için kolaydır.	Biraz katılmıyorum	4	0,7
	Kararsızım	18	3,0
	Biraz katılıyorum	52	8,6
	Katılıyorum	122	20,3
	Kesinlikle katılıyorum	406	67,4
Hız sınırlarına uymak benim elimdedir.	Biraz katılmıyorum	4	0,7
	Kararsızım	6	1,0
	Biraz katılıyorum	20	3,3
	Katılıyorum	150	24,9
	Kesinlikle katılıyorum	422	70,1

Kuramsal değişkenlere ilişkin inançların gücü

Ölçeği oluşturan kuramsal değişkenlere ilişkin ölçek puanları karşılaştırıldığında, Şekil 4.16’da gösterildiği üzere, bu değişkenlerle ilgili ifadelerle ortalama katılım puanları *korunmasızlık* değişkeni için 4,33; *ciddiyet* değişkeni için 5,37; *öneri yeterliği* değişkeni için 6,76 ve *öz yeterlik* değişkeni için 6,59 olarak bulunmuştur.



Şekil 4.16. Kuramsal değişkenlere verilen ortalama cevaplar

Bu durum, en yüksek ortalama ölçek puanı “7” olduğundan, örneklemin hız sınırlarına uyarak araç kullanma önerisine yönelik yeterlik inançları ile kendilerinin de bu öneriyi rahatlıkla yerine getirebileceklerine yönelik öz-yeterlik inançlarının *güçlü*; buna karşın, hız sınırlarına uymama nedeniyle meydana gelen kazaların ciddiyetine yönelik inançlarının *orta* ve kendilerinin de böyle bir kazaya karışma riskine yönelik korunmasızlık inançlarının ise *düşük* düzeyde kaldığını göstermektedir.

4.3. Filmlerden Etkilenme Durumuna Etki Eden Faktörler

4.3.1. Filme yönelik tutumların etkisi

Etkilenme bağımlı değişken, filme yönelik *tutum* bağımsız değişken olarak kabul edilerek denenen çeşitli regresyon modellerinden parametre tahminleri anlamlı bulunan ve belirtme katsayısı (R^2) en yüksek olan Karesel Regresyon modeli, iki

değişken arasındaki ilişkiyi açıklamak için en uygun model olarak kabul edilmiştir. $Y=a+b_1 x+b_2 x^2$ şeklinde ifade edilen Karesel Regresyon modeli bu çalışmada $Y=164,862-2,271+0,016x^2$ olarak bulunmuştur.

Çizelge 4.18’de verilen Model Özeti tablosundaki korelasyon katsayısı $r=0,565$ filme yönelik tutumlar ile filmlerden etkilenme arasında pozitif ve orta şiddetli bir ilişki bulunduğunu; $R^2 = 0,319$ değeri ise araştırma örnekleminin filme yönelik tutumlarının söz konusu filmlerden etkilenmeyi %32 düzeyinde açıkladığını göstermektedir.

Çizelge 4.18. Tutum $\times$ Etkilenme Model Özeti ve ANOVA sonucu

MODEL ÖZETİ			
R	R^2	Düzeltilmiş R^2	Standart Hata Tahmin
,565	,319	,317	6,037

ANOVA					
	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	Anl.
Regresyon	10221,317	2	5110,659	140,225	0,000
Artık değer	21831,193	599	36,446		
Toplam	32052,510	601			

Bağımsız değişken: Tutum

4.3.2. Filmlerden kaçınma durumunun etkisi

Etkilenme bağımlı değişken, gösterilen filmleri bir dahaki sefere televizyonda gördüklerinde tekrar izlemekten *kaçınma* bağımsız değişken olarak kabul edilerek denenen çeşitli regresyon modellerinden parametre tahminleri anlamlı bulunan ve belirtme katsayısı (R^2) en yüksek olan Kübik Regresyon modeli iki değişken arasındaki ilişkiyi açıklamak için en uygun model olarak kabul edilmiştir. $Y=a+b_1x + b_2x^2 + b_3x^3$ şeklinde ifade edilen Kübik Regresyon modeli, bu çalışmada $Y=91,186 + 0,158x - 0,004x^2 + 1,593x^3$ olarak bulunmuştur.

Çizelge 4.19’da verilen Model Özeti tablosundaki korelasyon katsayısı $r=0,374$ filmlerden kaçınma durumu ile filmlerden etkilenme arasında pozitif, ancak zayıf bir ilişki bulunduğunu; $R^2=0,140$ değeri ise araştırma örnekleminin filmleri tekrar izlemekten kaçınmama durumlarının söz konusu filmlerden etkilenmeyi %14 düzeyinde açıkladığını göstermektedir.

Çizelge 4.19. Kaçınma × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu

MODEL ÖZETİ					
R	R ²	Düzeltilmiş R ²		Standart Hata Tahmin	
,374	,140	,136		6,789	
Bağımsız değişken: Kaçınma					
ANOVA					
	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	Anl.
Regresyon	4489,542	3	1496,514	32,468	,000
Artık değer	27562,968	598	46,092		
Toplam	32052,510	601			
Bağımsız değişken: Kaçınma					

4.3.3. Algılanan tehdidin etkisi

Etkilenme bağımlı değişken, filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik *tehdit algısı* bağımsız değişken olarak kabul edilerek denenen çeşitli regresyon modellerinden parametre tahminleri anlamlı bulunan ve belirtme katsayısı (R^2) en yüksek olan Kübik Regresyon modeli iki değişken arasındaki ilişkiyi açıklamak için en uygun model olarak kabul edilmiştir. $Y=a+b_1x + b_2x^2 + b_3x^3$ şeklinde ifade edilen Kübik Regresyon modeli, bu çalışmada $Y=66,602 + 1,071x - 0,018x^2 + 0,0001x^3$ olarak bulunmuştur.

Çizelge 4.20’de verilen Model Özeti tablosundaki korelasyon katsayısı $r=0,254$ deneklerin filmlerde kullanılan tehdit unsuruna yönelik algıları ile filmlerden etkilenme durumu arasında pozitif, ancak zayıf bir ilişki bulunduğunu; $R^2=0,064$ değeri ise araştırma örnekleminin filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik “tehdit

algılarının” söz konusu filmlerden etkilenmeyi %6 düzeyinde açıkladığını göstermektedir.

Çizelge 4.20. Tehdit Algısı × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu

MODEL ÖZETİ			
R	R ²	Düzeltilmiş R ²	Standart Hata Tahmin
,254	,064	,060	7,082
Bağımsız değişken: Algılanan Tehdit			

ANOVA					
	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	Anl.
Regresyon	2059,991	3	686,664	13,691	0,000
Artık değer	29992,519	598	50,155		
Toplam	32052,510	601			
Bağımsız değişken: Algılanan Tehdit					

4.3.4. Algılanan yeterliğin etkisi

Etkilenme bağımlı değişken, filmlerdeki tehdit unsuruna karşı önerilen davranışa yönelik *yeterlik algısı* bağımsız değişken olarak kabul edilerek denenen çeşitli regresyon modellerinden parametre tahminleri anlamlı bulunan ve belirtme katsayısı (R²) en yüksek olan Kübik Regresyon modeli iki değişken arasındaki ilişkiyi açıklamak için en uygun model olarak kabul edilmiştir. $Y=a+b_1x + b_2x^2 + b_3x^3$ şeklinde ifade edilen Kübik Regresyon modeli, bu çalışmada $Y=102,366 + 0,0001x - 0,011x^2 + 9,520x^3$ olarak bulunmuştur.

Çizelge 4.21’de verilen Model Özeti tablosundaki korelasyon katsayısı $r=0,424$ filmlerde önerilen davranışa yönelik yeterlik algısı ile filmlerden etkilenme arasında pozitif, ancak zayıf bir ilişki bulunduğunu; R²=0,180 değeri ise davranış önerisine yönelik yeterlik algılarının söz konusu filmlerden etkilenmeyi %18 düzeyinde açıkladığını göstermektedir.

Çizelge 4.21. Yeterlik Algısı × Etkilenme model özeti ve ANOVA sonucu

MODEL ÖZETİ					
R	R ²	Düzeltilmiş R ²		Standart Hata Tahmin	
,424	,180	,177		6,625	
Bağımsız değişken: Algılanan Yeterlik					
ANOVA					
	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	Anl.
Regresyon	,626	1	,626	109,128	,000
Artık değer	3,444	600	,006		
Toplam	4,071	601			
Bağımsız değişken: Algılanan Yeterlik					

4.4. Örneklem Karakteristiklerinin Araştırma Değişkenlerine Etkileri

Bu bölümde, sürücü karakteristiklerinin (demografik ve sürücülük faktörlerinin) araştırmanın temel değişkenleri olan etkilenme, tutum, defansif kaçınma, algılanan tehdit ve algılanan yeterlik durumları üzerindeki etkilerini araştırmak amacıyla yapılan varyans analizlerinin sonuçlarına yer verilmiştir.

4.4.1. Filmlerden etkilenme durumuna etkileri

Araştırma örnekleminin *filmlerden etkilenme durumunun* demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediğini anlamak üzere yapılan varyans analizlerinin sonuçları, sürücülerin filmlerden etkilenme durumlarının; *eğitim, sürücülük yeteneğini değerlendirme ve hâlihazırda hız sınırlarına uyma durumuna* göre farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu anlamda, eğitim düzeyi yüksek olanların, sürücülük yeteneğini yüksek değerlendirenlerin ve hız sınırlarına uyma davranışını daha fazla sergilediğini beyan edenlerin diğerlerine oranla filmlerden daha fazla etkilendikleri tespit edilmiştir.

Bu hususta yapılmış olan Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizlerine ait sonuçlar aşağıda sunulmaktadır.

Cinsiyete göre etkilenme durumu

Örneklemin gösterilen filmlerden etkilenme durumunun *cinsiyete* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Bağımsız Örneklem t-Testi sonucunda (Çizelge 4.22), erkek ($X=4,50$; $S=0,36$) ve kadın ($X=4,54$; $S=0,37$) deneklerin filmlerden etkilenme durumları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $t=-1,349$, $p=0,178>0,05$.

Çizelge 4.22. Cinsiyet $\times$ Etkilenme Bağımsız Örneklem t-Testi

	Levene Varyans Eşitliği Testi		Ortalama Eşitliği t-testi						
	F	p	t	sd	P (Çift-kuy.)	Ortalama Farkı	Std. Hata Farkı	%95 Fark Güven Aralığı	
								Alt	Üst
Eşit varyans varsayımı	3,367	,067	-1,349	600	,178	-,85620	,63475	-2,10281	,39040
Eşit olmayan varyans varsayımı			-1,331	372,63	,184	-,85620	,64322	-2,12101	,40860

Yaşa göre etkilenme durumu

Örneklemin gösterilen filmlerden etkilenme durumunun *yaşa* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.23), filmlerden etkilenme bakımından yaş grupları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $F(5, 596)=1,520$ ve $p=0,181>0,05$.

Çizelge 4.23. Yaş $\times$ Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	1,009	5	,202	1,520	,181
Gruplar İçi	79,122	596	,133		
Toplam	80,131	601			

Ancak, her ne kadar farklılık istatistiksel olarak anlamlı bulunmasa da, bulunan anlamlılık değerinin ($p=0,181$) konulan anlamlılık değerine ($p=0,05$) yakın olması ve Çizelge 4.24’de verilen yaşa göre etkilenme grup istatistikleri de göz önünde bulundurulduğunda, yaş ile filmlerden etkilenme durumu arasında *orta düzeyde* bir ilişki bulunduğu ve bu ilişkinin yaş grubu arttıkça yükseldiği farz edilebilir.

Çizelge 4.24. Yaş $\times$ Etkilenme grup istatistikleri

	Yaş Grubu	Frekans (n)	Ortalama (M)	Std. Sapma (S)	Std. Hata
Etkilenme	18-24	84	4,5456	,39436	,04303
	25-34	168	4,5089	,35660	,02751
	35-44	152	4,4956	,36442	,02956
	45-54	128	4,4622	,36118	,03192
	55-64	62	4,5753	,34630	,04398
	65 yaş üzeri	8	4,7083	,38576	,13639
	Toplam	602	4,5102	,36514	,01488

Ortalamalar 1=Kesinlikle katılmıyorum, 5=Kesinlikle katılıyorum aralığında değerlendirilmiştir.

Eğitim durumuna göre etkilenme durumu

Örneklemin gösterilen filmlerden etkilenme durumunun *eğitim durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.25), filmlerden etkilenme durumunun örneklem eğitim seviyesine göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=2,725$ ve $p=0,043<0,05$. Bu sonuç, aynı zamanda iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu da göstermektedir.

Çizelge 4.25. Eğitim Durumu $\times$ Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	1,081	3	,360	2,725	,043
Gruplar İçi	79,051	598	,132		
Toplam	80,131	601			

Filmlerden etkilenme durumunun hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.26’da verilen test sonuçları incelendiğinde, farklılığın en fazla ortaokul mezunları ($X=4,46$; $S=0,37$) ile üniversite mezunlarının ($X=4,59$; $S=0,32$) grupları arasında olduğu görülmüştür; $p=0,026<0,05$.

Çizelge 4.26. Eğitim Durumu × Etkilenme Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
İlkokul	Üniversite	-,04453	,05198	,695	-,1657	,0766
Ortaokul	Üniversite	-,12893*	,05008	,026	-,2457	-,0122
Lise mezunu	Üniversite	-,09506	,04323	,069	-,1958	,0057

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Araç kullanma yılına göre etkilenme durumu

Örneklemin gösterilen filmlerden etkilenme durumunun *aktif olarak araç kullanma süresine (yıl)* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.27), filmlerden etkilenme durumunun aktif olarak araç kullanma süresine göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=0,544$ ve $p=0,652>0,05$. Dolayısıyla, burada araç kullanma süresi ile filmlerden etkilenme durumu arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkiden söz edilememektedir.

Çizelge 4.27. Sürücülük Yılı × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA sonucu

Etkilenme					
	Kareler Toplamı	Sd	Ortalama Kare	F	p
Gruplar Arası	,218	3	,0732	,544	,652
Gruplar İçi	79,913	598	,134		
Toplam	80,131	601			

Kaza sayısına göre etkilenme durumu

Örneklemin gösterilen filmlerden etkilenme durumunun *son 12 ay içerisinde aktif olarak (kendisinin neden olduğu) kazaya karışma sayısına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.28), filmlerden etkilenme durumunun son 12 ay içerisinde aktif olarak kazaya karışma sayısına göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=0,390$ ve $p=0,760>0,05$.

Dolayısıyla, burada da örneklemin aktif olarak kazaya karışma durumu ile filmlerden etkilenme durumu arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkiden söz edilememektedir.

Çizelge 4.28. Kaza Sayısı $\times$ Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	p
Gruplar Arası	,156	3	,052	,390	,760
Gruplar İçi	79,975	598	,134		
Toplam	80,131	601			

Sürücülük yeteneğini değerlendirmeye göre etkilenme durumu

Gösterilen filmlerden etkilenme durumunun örneklemin *kendi sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.29), filmlerden etkilenme durumunun sürücülerin kendi sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=8,633$ ve $p=0,001<0,05$.

Bu da, iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı ve doğrusal bir ilişki bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Çizelge 4.29. Sürücülük Yeteneği × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	P
Gruplar Arası	3,326	3	1,109	8,633	,000
Gruplar İçi	76,805	598	,128		
Toplam	80,131	601			

Filmlerden etkilenme durumunun hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.30’da verilen test sonuçları incelendiğinde, sürücülük yeteneklerini “ortalama” ($X=4,49$; $S=0,39$) ve “çok iyi” ($X=4,45$; $S=0,39$) değerlendirenlerin filmlerden etkilenme durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmazken $p=0,792>0,05$; sürücülük yeteneklerini “ortalamanın altında” ($X=4,21$; $S=0,24$) ve “çok iyi” ($X=4,45$; $S=0,39$) değerlendirenler arasında ve yine “ortalamanın üzerinde” ($X=4,57$; $S=0,32$) ve “çok iyi” ($X=4,45$; $S=0,39$) değerlendirenler arasında filmlerden etkilenme durumu bakımından farklılık olduğu görülmüştür. Bu sonuç, sürücülük yeteneğini yüksek değerlendirenlerin düşük düzeyde değerlendirenlere oranla filmlerden daha fazla etkilendiğini göstermektedir.

Çizelge 4.30. Sürücülük Yeteneği × Etkilenme Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Yetenek	(J) Yetenek	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
Ortalamanın altında	Çok iyi	-,23961*	,08650	,016	-,4426	,0366
Ortalama	Çok iyi	-,03259	,04410	,792	-,0709	-,0161
Ortalamanın üzerinde	Çok iyi	,11968*	,04302	,015	,0187	,2207

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Hız sınırlarına uyma durumuna göre etkilenme durumu

Gösterilen filmlerden etkilenme durumunun örneklemin *hız sınırlarına uymaya yönelik mevcut davranışına göre* farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere

yapılan tek yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.31), filmlerden etkilenme durumunun örneklemin hız sınırlarına uyma davranışına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(2, 599)=25,018$ ve $p=0,001<0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.31. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Etkilenme Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ortalama Kare	F	p
Gruplar Arası	6,178	2	3,089	25,018	,000
Gruplar İçi	73,954	599	,134		
Toplam	80,131	601			

Filmlerden etkilenme durumunun hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.32’de verilen test sonuçları incelendiğinde, farklılığın hız sınırlarına “Ara sıra uyarım” ($X=3,79$; $S=0,39$) ile “Her zaman uyarım” ($X=4,54$; $S=0,35$) grupları arasında ($p=0,001<0,05$) ve “Genelde uyarım” ($X=4,28$; $S=0,06$) ile “Her zaman uyarım” ($X=4,54$; $S=0,35$) grupları arasında ($p=0,001<0,05$) olduğu görülmektedir.

Elde edilen tüm bulgular hız sınırlarına uyma davranışını daha fazla sergileyenlerin, düşük düzeyde sergileyenlere oranla filmlerden daha fazla etkilendiğini göstermektedir.

Çizelge 4.32. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Etkilenme Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Uyma	(J)Uyma	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Ara sıra uyarım	Her zaman uyarım	-,74893*	,17633	,000	-1,1442	-,03536
Genelde uyarım	Her zaman uyarım	-,29380*	,05099	,000	-,4018	-,17967

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

4.4.2. Filmlere yönelik tutumlara etkileri

Araştırma örnekleminin *filmlere yönelik tutumlarının* demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediğini anlamak üzere yapılan varyans analizlerinin sonuçları, sürücülerin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının; cinsiyete, aktif olarak kazaya karışma sayısına, eğitim, sürücülük yeteneğini değerlendirme ve hız sınırlarına uyma durumuna göre farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu anlamda, kadın sürücülerin filmlere yönelik tutumları erkek sürücülere oranla daha olumlu; yine, sürücülerin eğitim düzeyi, karıştığı kaza sayısı, sürücülük yeteneğini olumlu değerlendirme düzeyi ve hız sınırlarına uyma durumu arttıkça, filmlere yönelik tutumlarının da daha olumlu tespit edilmiştir.

Bu hususta yapılmış olan Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizlerine ait sonuçlar aşağıda sunulmaktadır.

Cinsiyete göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *cinsiyete* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Bağımsız Örneklem t-Testi sonucunda (Çizelge 4.33), erkek ($X=6,41$, $S=0,66$) ve kadın ($X=6,55$, $S=0,59$) deneklerin filmlere yönelik tutumları arasında farklılık bulunduğu görülmüştür; $t=-2,525$ ve $p=0,012<0,05$. Bu sonuçlara göre, kadın sürücülerin filmlere yönelik tutumlarının erkek sürücülere oranla daha olumlu olduğu söylenebilir.

Çizelge 4.33. Cinsiyet $\times$ Tutum Bağımsız Örneklem t-Testi

	Levene Varyans Eşitliği Testi		Ortalama Eşitliği t-testi						
			t	sd	p (Çift-kuy.)	Ortalama Farkı	Std. Hata Farkı	%95 Fark Güven Aralığı	
	F	p						Alt	Üst
Eşit varyans varsayımı	,452	,502	-2,525	600	,012	-,14068	,05570	-,25007	-,03128
Eşit olmayan varyans varsayımı			-2,628	427,58	,009	-,14068	,05353	-,24589	-,03546

Yaş'a göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *yaş gruplarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.34), filmlere yönelik tutumlar bakımından yaş grupları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $F(5, 596)=1,782$ ve $p=0,115>0,05$.

Çizelge 4.34. Yaş $\times$ Tutum Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	3,663	5	,733	1,782	,115
Gruplar İçi	245,039	596	,411		
Toplam	248,702	601			

Ancak, her ne kadar farklılık istatistiksel olarak anlamlı bulunmasa da, bulunan anlamlılık değerinin ($p=0,115$) konulan anlamlılık değerine ($p=0,05$) yakın olması nedeniyle, filme yönelik tutumlar ile yaş arasında *orta düzeyde* bir ilişki bulunduğu ve bu ilişkinin yaş grubu arttıkça yükseldiği farz edilebilir.

Eğitim durumuna göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *eğitim durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.35), filmlere yönelik tutumların örneklem eğitim seviyesine göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=3,380$ ve $p=0,018<0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.35. Eğitim Durumu $\times$ Tutum Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	4,147	3	1,382	3,380	,018
Gruplar İçi	244,555	598	,409		
Toplam	248,702	601			

Filmlere yönelik tutumların hangi eğitim düzeyleri arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.36’da verilen test sonuçları incelendiğinde, ortaokul mezunları ($X=6,35$; $S=0,70$) ile üniversite mezunlarının ($X=6,63$; $S=0,46$) ve lise mezunları ($X=6,43$; $S=0,63$) ile yine üniversite mezunlarının ($X=6,63$; $S=0,46$) filmlere yönelik tutumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmektedir; sırasıyla $p=0,006<0,05$ ve $p=0,030<0,05$.

Çizelge 4.36. Eğitim Durumu $\times$ Tutum’ Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
İlkokul	Üniversite	-,15315	,09143	,210	-,3663	,0600
Ortaokul	Üniversite	-,27266*	,08808	,006	-,4780	-,0673
Lise mezunu	Üniversite	-,19200*	,07603	,030	-,3692	,0148

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Araç kullanma süresine göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *aktif olarak araç kullanma süresine (yıl)* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.37), filmlere yönelik tutumların aktif olarak araç kullanma süresine göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=1,088$ ve $p=0,353>0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı ve doğrusal bir ilişki bulunmadığını ortaya koymaktadır.

Çizelge 4.37. Sürücülük Yılı $\times$ Tutum Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	P
Gruplar Arası	1,351	3	,450	1,088	,353
Gruplar İçi	247,352	598	,414		
Toplam	248,702	601			

Kaza sayısına göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının (izlenimlerinin veya değerlendirmelerinin) *son 12 ay içerisinde aktif olarak kazaya karışma sayısına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.38), filmlere yönelik tutumların kazaya karışma durumuna (sayısına) göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=2,884$ ve $p=0,035<0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, örneklemin kazaya karışma sayısı ile filme yönelik tutumu arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.38. Kaza Sayısı $\times$ Tutum Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	P
Gruplar Arası	3,547	3	1,182	2,884	,035
Gruplar İçi	245,155	598	,410		
Toplam	248,702	601			

Filmlere yönelik tutumların, kazaya karışmayla ilgili olarak en fazla hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.41’de verilen test sonuçları incelendiğinde, aktif olarak hiç kazaya karışmayanlar ($X=6,38$; $S=0,76$) ile üç veya daha fazla kazaya karışanların ($X=6,68$; $S=0,36$) filmlere yönelik tutumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; $p=0,034<0,05$.

Çizelge 4.39. Kaza Sayısı $\times$ Tutum Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Kaza sayısı	(J) Kaza sayı	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Hiç	3 veya fazla	-,29760*	,12484	,034	-,5762	,0190
1 kez	3 veya fazla	-,17828	,12719	,269	-,4621	-,1056
2 kez	3 veya fazla	-,18388	,13690	,296	-,4894	,1216

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Sürücülük yeteneğini değerlendirmeye göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *kendi sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA analizi sonucunda (Çizelge 4.40), filmlere yönelik tutumların sürücülerin kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=61,885$ ve $p=0,001<0,05$. Bu da, iki değişken arasında istatistiksel olarak anlamlı ve doğrusal bir ilişki bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Çizelge 4.40. Eğitim Durumu $\times$ Tutum Tek Yönlü ANOVA

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	58,920	3	19,640	61,885	,000
Gruplar İçi	189,783	598	,317		
Toplam	248,702	601			

Filmlere yönelik tutumların sürücülük yeteneklerine yönelik hangi algı düzeyleri arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.41’de verilen test sonuçları incelendiğinde, sürücülük düzeylerini *ortalamanın altında* ($X=4,89$; $S=0,68$) ile *çok iyi* ($X=6,41$; $S=0,44$) ve *ortalamanın üstünde* ($X=6,62$; $S=0,41$) ile yine *çok iyi* ($X=6,63$; $S=0,46$) değerlendirenlerin filmlere yönelik tutumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; sırasıyla $p=0,001<0,05$ ve $p=0,007<0,05$.

Çizelge 4.41. Sürücülük Yeteneği $\times$ Tutum Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Ort. Altında	Çok İyi	-1,52178*	,13597	,000	-,3663	,0600
Ortalama	Çok İyi	-,00460	,06932	1,00	-,4780	-,0673
Ort. Üzeri	Çok İyi	-,20562*	,06763	,007	-,3692	,0148

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Hız sınırlarına uyma durumuna göre tutum

Örneklemin gösterilen filmlere yönelik tutumlarının *hız sınırlarına uymaya durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.42), filmlere yönelik tutumların hız sınırlarına uyma durumuna göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(2, 599)=17,679$ ve $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.42. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Tutum Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	P
Gruplar Arası	13,862	2	6,931	17,679	,000
Gruplar İçi	234,840	599	,392		
Toplam	248,702	601			

Filmlere yönelik tutumların hız sınırlarına uymaya yönelik hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.43’de verilen test sonuçları incelendiğinde, sürücülük düzeylerini “genelde uyarım” ($X=5,97$; $S=0,91$) ile “her zaman uyarım” ($X=6,50$; $S=0,59$) diyenlerin filmlere yönelik tutumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.43. Hız Sınırlarına Uyma Durumu × Tutum Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Uyma	(J) Uyma	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Ara sıra	Her zaman	-,30440	,31422	,555	-1,0088	,4000
Genelde	Her zaman	-,53516*	,09087	,000	-,7389	,3314

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

4.4.3. Filmlerden kaçınma durumuna etkileri

Araştırma örnekleminin *filmleri tekrar izlemekten kaçınıp kaçınmama eğilimlerinin* demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediğini anlamak üzere yapılan varyans analizlerinin sonuçları, sürücülerin kaçınma eğilimlerinin; *cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna, aktif olarak kazaya karışma sayısına, sürücülük yeteneklerini değerlendirme düzeyine ve hız sınırlarına uyma durumuna* göre farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır.

Bu anlamda, kadın sürücülerin, erkek sürücülere oranla filmleri tekrar izlemekten daha az kaçındıkları; bununla birlikte, sürücülerin yaşı ilerledikçe, eğitim durumu yükseldikçe, aktif olarak kazaya karışma sayısı arttıkça ve sürücülük yeteneğini olumlu değerlendirme düzeyi arttıkça filmlerden *kaçınmama* eğilimlerinin de arttığı tespit edilmiştir. Benzer şekilde, sürücülerin mevcut hız sınırlarına uyma durumu arttıkça izlenen filmlerden kaçınmama eğilimlerinin de arttığı tespit edilmiştir.

Bu hususta yapılmış olan Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizlerine ait sonuçlar aşağıda sunulmaktadır.

Cinsiyete göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumlarının *cinsiyete* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere Bağımsız Örneklem T-Testi sonucunda (Çizelge 4.44), erkek ($X=1,95$; $S=0,83$) ve kadın ($X=1,70$; $S=0,86$) deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimleri arasında farklılık bulunduğu görülmüştür; $t=-3,378$ ve $p=0,001<0,05$.

Bu sonuçlara göre, kadın sürücülerin kadın sürücülerin erkek sürücülere oranla filmleri izlemekten daha az kaçınacağı sonucunu çıkarmak mümkündür.

Çizelge 4.44. Cinsiyet × Kaçınma Bağımsız Örneklem t-Testi

	Levene Varyans Eşitliği Testi		Ortalama Eşitliği t-testi						
	F	p	t	sd	P (Çift-kuy.)	Ortalama Farkı	Std. Hata Farkı	%95 Fark Güven Aralığı	
								Alt	Üst
Eşit varyans varsayımı	1,591	,208	3,378	600	,001	,24660	,07300	,10323	,38997
Eşit olmayan varyans varsayımı			3,328	371,132	,001	,24660	,07409	,10090	,39229

Yaşa göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *yaş gruplarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere Tek Yönlü ANOVA sonucunda göre (Çizelge 4.45), filmlerden kaçınıp kaçınmama eğilimi bakımından yaş grupları arasında farklılık bulunmaktadır; $F(5, 596)=3,197$ ve $p=0,007<0,05$.

Çizelge 4.45. Yaş × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	11,251	5	2,250	3,197	,007
Gruplar İçi	419,456	596	,704		
Toplam	430,707	601			

Hangi yaş grupları arasında fark olduğuna dair yapılan Tukey çoklu karşılaştırma testinde, farklılığın 18-54 yaş aralığındaki gruplar arasında olduğu ve yaş ilerledikçe bu farklılığın ortadan kalktığı görülmüştür.

Eğitim durumuna göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *eğitim durumlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.46), deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimlerinin eğitim durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=5,484$ ve $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.46. Eğitim Durumu × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	11,532	3	3,844	5,484	,001
Gruplar İçi	419,175	598	,701		
Toplam	430,707	601			

Filmlerden kaçınma durumunun hangi eğitim düzeyleri arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.47’de verilen test sonuçları incelendiğinde, üniversite mezunları ($X=1,58$; $S=0,59$) ile diğer tüm gruplar arasında (İlkokul: $X=1,95$; $S=0,97$; Ortaokul: $X=2,03$; $S=0,90$; Lise: $X=1,87$; $S=0,83$) istatistiksel olarak farklılık bulunduğu görülmüştür; sırasıyla $p=0,005<0,05$; $p=0,001<0,05$; $p=0,009<0,05$.

Çizelge 4.47. Eğitim durumu × Kaçınma Dunnett testi

Dunnett t (2-yönlü) ^a						
(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
İlkokul	Üniversite	,37269*	,11970	,005	-,3663	,0600
Ortaokul	Üniversite	,44622*	,11532	,000	-,4780	-,0673
Lise mezunu	Üniversite	-,29140*	,09954	,009	-,3692	,0148

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır.

Buradan, eğitim durumu yükseldikçe filmleri reddetmeme eğilimlerinin de arttığı sonucunu çıkarmak mümkündür.

Araç kullanma süresine göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *aktif olarak araç kullanma süresine* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.48), deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimlerinin aktif sürücülük yılına göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=1,475$ ve $p=0,220>0,05$.

Çizelge 4.48. Sürücülük Yılı $\times$ Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

Kaçınma					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	3,164	3	1,055	1,475	,220
Gruplar İçi	427,543	598	,715		
Toplam	430,707	601			

Kaza sayısına göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *son 12 ay içerisinde aktif olarak kazaya karışma sayılarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.49), deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimlerinin kazaya karışma durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=3,205$ ve $p=0,023<0,05$.

Çizelge 4.49. Kaza Sayısı $\times$ Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	P
Gruplar Arası	6,816	3	2,272	3,205	,023
Gruplar İçi	423,891	598	,709		
Toplam	430,707	601			

Filmlerden kaçınma eğilimlerinin hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.50’de verilen test sonuçları incelendiğinde, aktif olarak hiç kazaya karışmayanlar ($X=1,98$; $S=1,00$) ile iki kez karışanların ($X=1,71$; $S=0,60$) filmlerden kaçınma durumları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; $p=0,04<0,05$. Bu sonuçlar, elde edilen diğer ilgili istatistiksel verilerle birlikte incelendiğinde, en az iki kez kendisinin neden olduğu kazaya karışanların izlenen filmleri reddetmeme eğilimlerinin diğer gruplara oranla daha fazla olduğu görülmüştür.

Çizelge 4.50. Kaza Sayısı × Tutum Tukey HSD testi

Çoklu Karşılaştırma

Bağımsız Değişken: Kaçınma

(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama		p	95%Güven Aralığı	
		Farkı (I-J)	Std. Hata		Alt Sınır	Üst Sınır
Hiç	1 kez	,18064	,07766	,093	-,0194	,3807
	2 kez	,27211*	,10232	,040	,0085	,5357
	3 veya fazla	,15239	,16416	,790	-,2705	,5753
1 kez	Hiç	-,18064	,07766	,093	-,3807	,0194
	2 kez	,09147	,10720	,829	-,1847	,3676
	3 veya fazla	-,02825	,16724	,998	-,4591	,4026
2 kez	Hiç	-,27211*	,10232	,040	-,5357	-,0085
	1 kez	-,09147	,10720	,829	-,3676	,1847
	3 veya fazla	-,11972	,18002	,910	-,5835	,3441
3 veya fazla	Hiç	-,15239	,16416	,790	-,5753	,2705
	1 kez	,02825	,16724	,998	-,4026	,4591
	2 kez	,11972	,18002	,910	-,3441	,5835

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Sürücülük yeteneğini değerlendirmeye göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.51), deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimlerinin kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=24,169$ ve $p=0,001<0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.51. Sürücülük Yeteneği × Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	46,575	3	15,525	24,169	,000
Gruplar İçi	384,132	598	,642		
Toplam	430,707	601			

Filmlerden kaçınmama eğilimlerinin hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.52’de verilen test sonuçları incelendiğinde, sürücülük yeteneklerini ‘ortalamanın altında’ ($X=3,27$; $S=0,77$) değerlendirenler ile diğer tüm gruplar arasında (Ortalama: $X=1,92$; $S=1,01$; Ortalamanın üzerinde: $X=1,74$; $S=0,64$; Çok iyi: $X=1,83$; $S=0,65$) filmleri tekrar izlemekten kaçınmama eğilimi konusunda istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; sırasıyla $p=0,001<0,05$; $p=0,001<0,05$; $p=0,001<0,05$. Buradan, sürücülerin sürücülük yeteneklerini değerlendirme düzeyi arttıkça filmleri reddetmeme eğilimlerinin de arttığı sonucunu çıkarmak mümkündür.

Çizelge 4.52. Sürücülük Yeteneği $\times$ Kaçınma Tukey HSD test sonucu

Bağımsız Değişken: Kaçınma

(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama		p	95%Güven Aralığı	
		Farkı (I-J)	Std. Hata		Alt Sınır	Üst Sınır
Ort. Altında	Ortalama	1,35092*	,18298	,000	,8795	1,8223
	Ort. Üzeri	1,53399*	,18169	,000	1,0659	2,0021
	Çok İyi	1,43651*	,19345	,000	,9381	1,9349
Ortalama	Ort. Altında	-1,35092*	,18298	,000	-1,8223	-,8795
	Ort. Üzeri	,18307	,07292	,059	-,0048	,3709
	Çok İyi	,08559	,09863	,821	-,1685	,3397
Ort. Üzeri	Ort. Altında	-1,53399*	,18169	,000	-2,0021	-1,0659
	Ortalama	-,18307	,07292	,059	-,3709	,0048
	Çok İyi	-,09748	,09622	,742	-,3454	,1504
Çok İyi	Ort. Altında	-1,43651*	,19345	,000	-1,9349	-,9381
	Ortalama	-,08559	,09863	,821	-,3397	,1685
	Ort. Üzeri	,09748	,09622	,742	-,1504	,3454

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Hız sınırlarına uyma durumuna göre kaçınma durumu

Örneklemin gösterilen filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumunun *hız sınırlarına uymaya yönelik mevcut davranışlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.53), deneklerin filmlerden kaçınıp kaçınmamaya yönelik eğilimlerinin hız mevcut sınırlarına uyma davranışlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(2, 599) = 41,872$ ve

$p=0,001<0,05$. Bu da, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.53. Uyma davranışı $\times$ Kaçınma Tek Yönlü ANOVA testi

	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	52,829	2	26,415	41,872	,000
Gruplar İçi	377,877	599	,631		
Toplam	430,707	601			

Farklılığın hangi gruplar arasında bulunduğu ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.54’de verilen test sonuçları incelendiğinde, hız sınırlarına ‘Ara sıra uyarım’ ($M=3,33$; $S=1,05$) diyenler ile ‘Her zaman uyarım’ ($M=1,78$; $S=0,75$) diyenler arasında ve ‘Genelde uyarım’ ($M=2,74$; $S=1,15$) diyenler ile ‘Her zaman uyarım’ ($M=1,78$; $S=0,75$) diyenler arasında filmleri tekrar izlemekten kaçınma eğilimi konusunda istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunduğu görülmüştür; sırasıyla $p=0,001<0,05$; $p=0,001<0,05$.

Bu sonuçlara göre, sürücülerin mevcut hız sınırlarına uyma eğilimi arttıkça, izlenen filmleri reddetmeme eğilimlerinin de arttığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.54. Uyma Davranışı $\times$ Tutum Tukey HSD testi

Kaçınma
Tukey HSD

(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama		p	95%Güven Aralığı	
		Farkı (I-J)	Std. Hata		Alt Sınır	Üst Sınır
Ara sıra	Genelde	,58974	,41212	,326	-,3786	1,5580
	Her zaman	1,55495*	,39858	,000	,6185	2,4914
Genelde	Ara sıra	-,58974	,41212	,326	-1,5580	,3786
	Her zaman	,96520*	,11527	,000	,6944	1,2360
Her zaman	Ara sıra	-1,55495*	,39858	,000	-2,4914	-,6185
	Genelde	-,96520*	,11527	,000	-1,2360	-,6944

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

4.4.4. Algılanan tehdit üzerindeki etkileri

Araştırma örnekleminin filmlerde tasvir edilen risk unsuruna yönelik *tehdit algılarının* demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediğini anlamak üzere yapılan varyans analizlerinin sonuçları, sürücülerin bu algılarının; *cinsiyete, aktif olarak kazaya karışma sayısına ve sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna* göre farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu anlamda, kazaya karışma sayısı ve sürücülük yeteneğini değerlendirme düzeyi arttıkça *algılanan tehdit* düzeyinin de arttığı ve bu algı kadın sürücülerde daha fazla olduğu tespit edilmiştir.

Bu hususta yapılmış olan Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizlerine ait sonuçlar aşağıda sunulmaktadır.

Cinsiyete göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *cinsiyete* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Bağımsız Örneklem t-Testi sonucunda (Çizelge 4.55), erkek ($X=4,75$; $S=0,92$) ve kadın ($X=5,05$; $S=0,93$) deneklerin filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik algıları arasında farklılık bulunduğu görülmüştür; $t=-3,741$ ve $p=0,001<0,05$. Buradan, kadın sürücülerin erkek sürücülere oranla filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik algılarının daha yüksek olduğu sonucunu çıkarmak mümkündür.

Çizelge 4.55. Cinsiyet $\times$ Algılanan Tehdit Bağımsız Örneklem t-Testi

	Levene Varyans Eşitliği Testi		Ortalama Eşitliği t-testi						
	F	p	t	sd	P (Çift-kuy.)	Ortalama Farkı	Std. Hata Farkı	%95 Fark Güven Aralığı	
								Alt	Üst
Eşit varyans varsayımı	,001	,975	-3,741	600	,000	-,30076	,08040	-,45866	-,14285
Eşit olmayan varyans varsayımı			-3,732	383,156	,000	-,30076	,08059	-,45922	-,14230

Yaşa göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *yaşa* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.56), tehdit algıları bakımından yaş grupları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $F(5, 596)=0,533$ ve $p=0,736>0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki olmadığı anlamına gelmektedir.

Çizelge 4.56. Yaş $\times$ Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Tehdit					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	2,423	5	,485	,553	,736
Gruplar İçi	522,274	596	,876		
Toplam	524,697	601			

Eğitim durumuna göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *eğitim durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.57), deneklerin filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik algılarının eğitim seviyesine göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=0,539$ ve $p=0,643>0,05$. Bu da, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki olmadığı anlamına gelmektedir.

Çizelge 4.57. Eğitim Durumu $\times$ Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

ANOVA					
Algılanan Tehdit					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	1,466	3	,489	,559	,643
Gruplar İçi	523,231	598	,875		
Toplam	524,697	601			

Araç kullanma yılına göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *aktif olarak araç kullanma süresine* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.58), deneklerin filmlerdeki tehdit unsuruna yönelik algılarının aktif sürücülük süresine göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=1,651$ ve $p=0,177>0,05$.

Çizelge 4.58. Sürücülük Yılı $\times$ Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Tehdit	ANOVA				
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	4,309	3	1,436	1,651	,177
Gruplar İçi	520,388	598	,870		
Toplam	524,697	601			

Ancak, her ne kadar farklılık istatistiksel olarak anlamlı bulunmasa da, bulunan anlamlılık değerinin ($p=0,177$) konulan anlamlılık değerine ($p=0,05$) yakın olması nedeniyle, aktif olarak araç kullanma yılı ile algılanan tehdit arasında orta *düzeyde* bir ilişki bulunduğu ve bu ilişkinin sürücülük tecrübesi arttıkça nispeten yükseldiği farz edilebilir.

Kaza sayısına göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *son 12 ay içerisinde aktif olarak sebebiyet verilen kaza sayısına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.59), deneklerin vurgulanan risk unsuruna yönelik tehdit algılarının kazaya karışma sayısına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=18,059$ ve $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.59. Kaza Sayısı × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

ANOVA					
Algılanan Tehdit					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	43,586	3	14,529	18,059	,000
Gruplar İçi	481,111	598	,805		
Toplam	524,697	601			

Algılanan tehdit düzeylerinin hangi gruplar arasında farklılık gösterdiği ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.60’de verilen test sonuçları incelendiğinde, farkın, aktif olarak ‘Hiç karışmayanlar’ ($X=5,12$; $S=0,80$) ile diğer tüm gruplar (1 kez: $X=4,64$; $S=0,98$; 2 kez: $X=4,62$; $S=0,99$; 3 veya daha fazla: $X=4,31$; $S=0,94$) arasında filmlerde kullanılan tehdit unsuruna yönelik tehdit algısı arasında bulunduğu görülmektedir; tüm gruplar için $p=0,001<0,05$. Buradan, sürücülerin kazaya karışma sayısı arttıkça, mesajda öne sürülen tehdit unsuruna yönelik algılanan tehdit düzeyinin de arttığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.60. Kaza Sayısı × Algılanan Tehdit Tukey HSD testi

Algılanan Tehdit Tukey HSD						
(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Hiç	1 kez	,48470*	,08274	,000	,2715	,6979
	2 kez	,51100*	,10901	,000	,2302	,7918
	3 veya fazla	,81288*	,17489	,000	,3623	1,2634
1 kez	Hiç	-,48470*	,08274	,000	-,6979	-,2715
	2 kez	,02630	,11420	,996	-,2679	,3205
	3 veya fazla	,32819	,17817	,255	-,1308	,7872
2 kez	Hiç	-,51100*	,10901	,000	-,7918	-,2302
	1 kez	-,02630	,11420	,996	-,3205	,2679
	3 veya fazla	,30189	,19179	,394	-,1922	,7960
3 veya fazla	Hiç	-,81288*	,17489	,000	-1,2634	-,3623
	1 kez	-,32819	,17817	,255	-,7872	,1308
	2 kez	-,30189	,19179	,394	-,7960	,1922

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Sürücülük yeteneğini değerlendirmeye göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit algılarının *kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.61), deneklerin vurgulanan risk unsuruna yönelik tehdit algılarının kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=34,445$, $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.61. Sürücülük Yeteneği $\times$ Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Tehdit	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	77,308	3	25,769	34,445	,000
Gruplar İçi	447,389	598	,748		
Toplam	524,697	601			

Farklılığın hangi gruplar arasında bulunduğu ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.62’de verilen test sonuçları incelendiğinde, farkın, en fazla sürücülük yeteneklerini ‘Çok iyi’ ($X=4,04$; $S=1,48$) değerlendirenler ile diğer tüm gruplar (Ortalamanın altında: $X=5,15$; $S=0,47$; Ortalama: $X=5,08$; $S=0,68$; Ortalamanın üzerinde: $X=4,92$; $S=0,72$) arasında olduğu görülmüştür; tüm gruplar için $p=0,001<0,05$.

Buradan, sürücülerin sürücülük yeteneğini değerlendirme düzeyi arttıkça, mesajda öne sürülen risk unsuruna yönelik algılanan tehdit düzeyinin de arttığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.62. Sürücülük Yeteneği × Algılanan Tehdit Tukey HSD testi

Algılanan Tehdit
Tukey HSD

(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Ort. Altında	Ortalama	,06671	,19747	,987	-,4420	,5755
	Ort. Üzeri	,22752	,19608	,652	-,2776	,7327
	Çok İyi	1,11179*	,20877	,000	,5739	1,6496
Ortalama	Ort. Altında	-,06671	,19747	,987	-,5755	,4420
	Ort. Üzeri	,16081	,07870	,173	-,0419	,3636
	Çok İyi	1,04508*	,10644	,000	,7709	1,3193
Ort. Üzeri	Ort. Altında	-,22752	,19608	,652	-,7327	,2776
	Ortalama	-,16081	,07870	,173	-,3636	,0419
	Çok İyi	,88426*	,10384	,000	,6168	1,1518
Çok İyi	Ort. Altında	-1,11179*	,20877	,000	-1,6496	-,5739
	Ortalama	-1,04508*	,10644	,000	-1,3193	-,7709
	Ort. Üzeri	-,88426*	,10384	,000	-1,1518	-,6168

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Hız sınırlarına uyma durumuna göre algılanan tehdit

Örneklemin gösterilen filmlerdeki risk unsuruna yönelik tehdit *hız sınırlarına uymaya yönelik mevcut davranışlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.63), deneklerin vurgulanan risk unsuruna yönelik tehdit algılarının hız sınırlarına uyma durumlarına göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(2, 599)=1,047$, $p=0,352>0,05$. Bu sonuç aynı zamanda, iki değişken arasında doğrusal bir ilişki olmadığı anlamına gelmektedir.

Çizelge 4.63. Uyma Davranışı × Algılanan Tehdit Tek Yönlü ANOVA testi

ANOVA					
Algılanan Tehdit					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	1,828	2	,914	1,047	,352
Gruplar İçi	522,869	599	,873		
Toplam	524,697	601			

4.4.5. Algılanan yeterlik üzerindeki etkileri

Araştırma örnekleminin filmlerde önerilen davranışa yönelik *yeterlik algılarının* demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediğini anlamak üzere yapılan varyans analizlerinin sonuçları, sürücülerin bu algılarının sadece, *sürücülük yeteneğini değerlendirme ve mevcut hız sınırlarına uyma durumuna* göre farklılık gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu anlamda, sürücülük yeteneğini değerlendirme ve mevcut hız sınırlarına uyma durumu arttıkça önerilen davranışa (hız sınırlarına uyarak araç kullanmaya) yönelik yeterlik algısının da arttığı tespit edilmiştir.

Bu hususta yapılmış olan Bağımsız Örneklem t-Testi ve Tek Yönlü ANOVA analizlerine ait sonuçlar aşağıda sunulmaktadır.

Cinsiyete göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki önerilen davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının *cinsiyete* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Bağımsız Örneklem t-Testi sonucunda (Çizelge 4.64), erkek ($X=6,70$; $S=0,52$) ve kadın ($X=6,62$; $S=0,55$) deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algıları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $t= 1,595$ ve $p=0,111>0,05$.

Çizelge 4.64. Cinsiyet $\times$ Algılanan Yeterlik Bağımsız Örneklem t-Testi

	Levene Varyans Eşitliği Testi		Ortalama Eşitliği t-testi						
	F	p	t	sd	P (Çift-kuy.)	Ortalama Farkı	Std. Hata Farkı	%95 Fark Güven Aralığı	
								Alt	Üst
Eşit varyans varsayımı	1,392	,239	1,595	600	,111	1,04722	,65642	-,24195	2,33638
Eşit olmayan varyans varsayımı			1,569	369,464	,117	1,04722	,66743	-,26522	2,35966

Yaş'a göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *yaş'a* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.65), filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algıları bakımından yaş grupları arasında farklılık bulunmadığı görülmüştür; $F(5, 596)=1,581$ ve $p=0,163>0,05$.

Çizelge 4.65. Yaş $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA test sonucu

ANOVA					
Algılanan Yeterlik	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	2,201	5	,440	1,581	,163
Gruplar İçi	165,964	596	,278		
Toplam	168,166	601			

Ancak, her ne kadar istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmasa da, bulunan anlamlılık değerinin ($p=0,163$) konulan anlamlılık değerine ($p=0,05$) yakın olması iki değişken arasında orta *düzeyde* bir ilişki bulunduğu ve bu ilişkinin yaş arttıkça nispeten yükseldiği farz edilebilir.

Eğitim durumuna göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *eğitim durumuna* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.66), deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının eğitim seviyesine göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=0,333$ ve $p=0,801>0,05$.

Çizelge 4.66. Eğitim Durumu × Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Yeterlik					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	2,281	3	,094	,333	,801
Gruplar İçi	167,885	598	,281		
Toplam	168,166	601			

Araç kullanma yılına göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *aktif olarak araç kullanma süresine* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.67), deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının aktif olarak araç kullanma süresine göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=0,127$ ve $p=0,944>0,05$.

Çizelge 4.67. Sürücülük Yılı × Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Yeterlik					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	21,835	3	7,278	,127	,944
Gruplar İçi	34297,676	598	57,354		
Toplam	34319,511	601			

Kaza sayısına göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *son 12 ay içerisinde aktif olarak sebebiyet verilen kaza sayısına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.68), deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının on 12 ay içerisinde

sürücünün kendisinin neden olduğu kazaya karışma sayısına göre farklılık göstermediği görülmüştür; $F(3, 598)=1,134$ ve $p=0,335>0,05$.

Çizelge 4.68. Sürücülük Yılı $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi

Algılanan Yeterlik					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	,951	3	,317	1,134	,335
Gruplar İçi	167,214	598	,280		
Toplam	168,166	601			

Sürücülük yeteneğini değerlendirmeye göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.69), deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının sürücülük yeteneklerini değerlendirme durumlarına göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(3, 598)=10,962$ ve $p=0,001<0,05$.

Bu sonuç aynı zamanda iki değişken arasında doğrusal bir ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Çizelge 4.69. Sürücülük Yeteneği $\times$ Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi

ANOVA					
Algılanan Yeterlik					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	8,766	3	2,922	10,962	,000
Gruplar İçi	159,400	598	,267		
Toplam	168,166	601			

Farklılığın hangi gruplar arasında olduğu ise çoklu karşılaştırma testlerinden Dunnett testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.70’de verilen test sonuçları incelendiğinde, farkın, en fazla sürücülük yeteneklerini ‘ortalama’ ($X=6,65$; $S=0,56$) ile ‘çok iyi’ ($X=6,50$; $S=0,53$) ve ‘ortalamanın üzerinde’ ($X=6,78$; $S=0,48$) ile ‘çok iyi’ ($X=6,50$; $S=0,53$) değerlendirenler arasında olduğu görülmüştür; sırasıyla $p=0,049<0,05$ ve $p=0,001<0,05$.

Buradan, sürücülerin sürücülük yeteneğini değerlendirme düzeyi arttıkça, mesajda öne sürülen tehdidi ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uyma) yönelik algılanan yeterlik düzeyinin de arttığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.70. Sürücülük Yeteneği $\times$ Yeterlik Algısı Dunnett testi

Dunnett t (2-sided) ^a						
(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalama Farkı (I-J)	Std. Hata	p	95%Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Ort. Altında	Çok İyi	-,19225	,12461	,281	-,4847	,1002
Ortalama	Çok İyi	,14988*	,06353	,049	,0008	,2990
Ort. Üzeri	Çok İyi	,27999*	,06198	,000	,1345	,4255

a. Dunnett t-testleri bir grubu kontrol grubu olarak alıp, diğer tüm grupları bu grup ile karşılaştırırlar.

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

Hız sınırlarına uyma durumuna göre algılanan yeterlik

Örneklemin gösterilen filmlerdeki tehdit unsurunu ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uymaya) yönelik yeterlik algılarının *hız sınırlarına uymaya yönelik mevcut davranışlarına* göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek üzere yapılan Tek Yönlü ANOVA sonucunda (Çizelge 4.71), deneklerin filmlerdeki davranış tavsiyesine yönelik yeterlik algılarının *hız sınırlarına uymaya yönelik mevcut davranışlarına* göre farklılık gösterdiği görülmüştür; $F(2, 599)=41,151$ ve $p=0,001<0,05$.

Çizelge 4.71. Uyma Davranışı × Algılanan Yeterlik Tek Yönlü ANOVA testi

ANOVA					
Algılanan Yeterlik					
	Kareler Toplamı	sd	Ort. Kare	F	p
Gruplar Arası	20,314	2	10,157	41,151	,000
Gruplar İçi	147,851	599	,247		
Toplam	168,166	601			

Farklılığın hangi gruplar arasında olduğu ise çoklu karşılaştırma testlerinden Tukey HSD testi ile test edilmiştir. Çizelge 4.72’de verilen test sonuçları incelendiğinde, farkın tüm gruplar arasında anlamlı düzeyde mevcut olduğu görülmektedir. Buradan sürücülerin mevcut hız sınırlarına uyma eğilimi arttıkça, mesajda öne sürülen tehdidi ortadan kaldıracak davranış tavsiyesine (hız sınırlarına uyma) yönelik algılanan yeterlik düzeyinin de arttığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.72. Kazaya Karışma Durumu × Tutum Tukey HSD testi

Algılanan Yeterlik Tukey HSD						
(I) Kaza	(J) Kaza	Ortalama		p	95%Güven Aralığı	
		Farkı (I-J)	Std. Hata		Alt Sınır	Üst Sınır
Ara sıra	Genelde	-,97115*	,25779	,001	-1,5768	-,3655
	Her zaman	-1,47711*	,24932	,000	-2,0629	-,8913
Genelde	Ara sıra	,97115*	,25779	,001	,3655	1,5768
	Her zaman	-,50595*	,07210	,000	-,6754	-,3365
Her zaman	Ara sıra	1,47711*	,24932	,000	,8913	2,0629
	Genelde	,50595*	,07210	,000	,3365	,6754

*. Ortalama fark 0,05 seviyesinde anlamlıdır

5. DEĞERLENDİRME

Bu başlık altında, önceki bölümde paylaşılan analiz sonuçlarının ilgili literatür ve araştırmanın kuramsal temelini oluşturan kuram ve modeller çerçevesinde bir genel değerlendirmesi yapılmıştır.

5.1. Tanımlayıcı Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Araştırmanın değişkenleri olan *etkilenme*, *tutum*, *defansif kaçınma*, *algılanan tehdit* ve *algılanan yeterlik* değişkenlerine ait ölçek ortalama puanları aşağıda toplu olarak Çizelge 5.1’de sunulmuştur.

Çizelge 5.1. Ölçek ortalama puanları

Değişken	Film 1	Film 2	Birlikte	Ölçek Puan aralığı (Olumsuz – Olumlu)
Etkilenme	4,51	4,38	4,64	1 – 5
Tutum	6,24	6,67	6,46	1 – 7
Defansif Kaçınma	1,84	1,59	1,71	7 – 1
Algılanan Tehdit	4,64	5,06	6,67	1 – 7
Algılana Yeterlik	6,42	6,93	4,85	1 – 7

Bu sonuçlara göre:

Etkilenme, *tutum* ve *defansif kaçınma* değişkenlerine ait ölçek puanları, sürücülerin tanıtım filmlerinden son derece olumlu etkilendiklerini, gösterilen her iki filmin de araştırmaya katılanlar üzerinde tavan seviyesine yakın bir düzeyde olumlu izlenimler bıraktığını ve gösterilen her iki filmi de bir dahaki sefere televizyonda gördüklerinde tekrar izleyeceklerini ve herhangi bir kaçınma davranışında bulunmayacaklarını ifade etmektedir.

Bu anlamda, *korku başvurusu* yoluyla hazırlanan bu filmlerin, kimi araştırmacılarca öne sürülen mesajı reddetme, küçümseme, görmezden gelme, önerilenin davranışın

tam tersini yapmaya itme (bumerang etkisi) gibi beklenmeyen olumsuz etkilerinin söz konusu olmadığını göstermesi bakımından sevindiricidir. Bu bulgu aynı zamanda, son yıllarda kaliteye önem verilerek hazırlanan bu tür yapımların, McGuire'in davranış değişimi için hedef kitlenin geçmesi gereken aşamaları gösteren bilgi işlem piramidinin (bkz. Bölüm 2.3.2) *mesaja dikkatini verme, mesajı beğenme/ilgilenme, içeriğini anlama, üzerinde düşünme ve içeriğini öğrenme* gibi kritik ilk aşamaların başarıyla geçebilme özelliğine sahip olduğunu göstermesi bakımından da dikkate değer niteliktedir.

Öte yandan, sürücülerin filmlerde tasvir edilen risk unsuruna yönelik *tehdit* algıları ile önerilen davranışa yönelik *yeterlik* algılarına ilişkin yapılan analizler, sürücülerin önerilen davranışa, yani *hız sınırlarına uyararak araç kullanmaya* yönelik ‘yüksek’ yeterlik algısına sahip olduklarını; buna karşın, öne sürülen risk unsuruna, yani *hız sınırlarına uymama nedeniyle ölümlü bir kazaya karışma* riskine yönelik ‘orta’ seviyede bir tehdit algısına sahip olduklarını göstermektedir. Bununla birlikte, tehdit ve yeterlik algılarını belirleyen *korunmasızlık, ciddiyet, öneri yeterliği ve öz yeterlik* inançlarının büyüklüğünü anlamaya yönelik olarak yapılan analizlerde ise sürücülerin bu tehdide maruz kalma olasılıklarına yönelik “korunmasızlık” algılarının ‘düşük’ düzeyde kaldığını ortaya koymaktadır. (Bkz. Çizelge 5.2).

Çizelge 5.2. Tehdit ve yeterlik algılarına ilişkin inançların büyüklüğü

	Zayıf/Düşük	Orta	Güçlü/Yüksek
Algılanan Korunmasızlık	√		
Algılanan Ciddiyet		√	
Algılanan Öneri Yeterliği			√
Algılanan Öz yeterlik			√

Bu sonuçlar, kuramsal çerçevede şu anlama gelmektedir: Araştırmanın kuramsal çerçevesini oluşturan Genişletilmiş Paralel İşlem Modeline göre, bireylerin risk iletişimi yoluyla davranış değişikliğine yönelik eyleme geçebilmesi için iki ön koşul bulunmaktadır [Cho ve Witte, 2005]:

- a) Modeli oluşturan kuramsal değişkenlerin (*korunmasızlık, ciddiye, öneri yeterliği, öz-yeterlik*) her birine ilişkin algının yüksek düzeyde olması gerekir. Bu anlamda, algıların yüksekliğiyle ilgili en uygun seviye her ne kadar araştırma evrenine ve söz konusu sağlık sorununa göre değişse de, davranış değişiminin başlaması için bireylerin en azından kendilerini söz konusu riske karşı yüksek düzeyde *korunmasız* görmeleri gerekir;
- b) Her zaman için *yeterlik* değişkenlerine (öneri yeterliği ve öz-yeterlik) ait algıların, *tehdit* değişkenlerine (korunmasızlık ve ciddiye) ait algılardan daha yüksek olması gerekir.

Çizelge 5.2’de gösterilen sonuçlar bu açıdan değerlendirildiğinde, Türk sürücülerin *Farklı Tehdit ve Yeterlik İnançlarına Göre Kontrol Durumları Matrisindeki* (bkz. Çizelge 2.1) ‘yeterlik algısı yüksek, tehdit algısı düşük’ olan gruba girdiği; yani, bahsi geçen tehditte kendilerini bir miktar korudukları, ancak daha fazlasını yapacak, yani bu davranışı kalıcı bir davranış haline getirecek düzeyde bir motivasyona (istekliliğe) sahip olmadıkları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Yine bu modele göre, *algılanan tehdit* mesaja verilecek tepkinin yönünü ve derecesini (örneğin, ne kadar güçlü bir şekilde kabul veya reddedileceğini) belirlerken; *algılanan yeterlik* ise verilecek tepkinin türünü (örneğin, ‘tehlike kontrolü’ sürecinin mi, yoksa ‘korku kontrolü’ sürecinin mi başlatılacağını) belirlemektedir [Witte ve ark., 1996]. Buradan da, sürücülerimizin filmlerdeki mesajları reddetmedikleri, ancak güçlü bir şekilde kabul de etmedikleri sonucu ortaya çıkmaktadır.

Varılan bu son iki sonuç aynı zamanda, araştırmaya katılan sürücülerin “Hız sınırlarına ne sıklıkla uyarınız?” sorusuna karşılık olarak %90,7 oranında “Her zaman uyarım” şeklinde verdikleri cevapların da tam olarak gerçeği yansıtmadığını deneysel olarak ortaya koyması bakımından dikkate değer niteliktedir. Yapılan kapsamlı kaynak taramasında, elde edilen bu bulgunun uluslararası araştırmalarca da desteklendiği görülmüştür. Örneğin, bu hususta Fuller ve ark., bu tür soruların

sürücülerin *geçmişe yönelik kendilik değerlendirmesi (retrospective self-report)* yapmalarını gerektirdiğinden, elde edilen verilerin doğrudan ölçüm yoluyla toplanan verilere nazaran hataya daha açık olduğunu rapor etmektedirler. Bu araştırmacılara göre bu tür hatalar, bireylerin kendi davranışlarına yönelik yetersiz bilgi ve algılama hatalarından, kendilerini daha iyi gösterme arzularına kadar birçok nedene bağlı olarak ortaya çıkabilmektedir [Fuller ve ark., 2008]. Dolayısıyla, bu bulgudan yola çıkarak, sürücülerin kendi davranışlarına yönelik beyanlarının her zaman için gerçeği yansıtmayabileceği göz önüne alınarak, emin olmadıkça müdahale programlarında belirleyici unsur olarak görülmemesi gerektiği sonucunu çıkarmak mümkündür.

5.2. Regresyon Analizi Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Sürücülerin filmlerden neden etkilendikleri ve her bir değişkenin bu etkilenmeye olan katkılarının ne düzeyde olduğunu anlamaya yönelik olarak yapılan regresyon analizi model özetleri aşağıda Çizelge 3’de sunulmuştur.

Çizelge 5.3. Etkilenme x Tutum- Kaçınma-Tehdit-Yeterlik regresyon model özeti

	r	R ²	Düzeltilmiş R ²	Std Hata Tahmin
Tutum	,565	,319	,317	6,037
Kaçınma	,374	,140	,136	6,789
Algılanan Tehdit	,254	,064	,060	7,082
Algılanan Yeterlik	,424	,180	,177	6,625

Bağımsız değişken: Etkilenme

Etkilenme bağımlı değişken, *tutum*, *defansif kaçınma*, *algılanan tehdit* ve *algılanan yeterlik* bağımsız değişken olarak kabul edilerek yapılan bu regresyon model özetinde R² ile belirtilen ve bağımsız değişkenler ile *etkilenme* değişkeni arasındaki ilişkiyi yüzdelik olarak temsil ettiği kabul edilen belirtme katsayıları (R²) incelendiğinde, gösterilen tanıtım filmlerine yönelik olarak ortaya çıkan *olumlu tutum* ve tekrar izlemekten *kaçınma* durumlarının filmlerden etkilenmeye olan katkılarının, mesaj içeriğine yönelik olarak ortaya çıkan *tehdit* ve *yeterlik algılarının*

sağlamış olduğu katkıdan iki kat daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum, sürücülerin film mesajlarıyla kendi aralarında kişisel bağ kurmaktan ziyade, daha çok filmleri beğendikleri için etkilendikleri anlamına gelmektedir.

5.3. Varyans Analizi Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Araştırmanın *etkilenme, tutum, defansif kaçınma, algılanan tehdit ve algılanan yeterlik* değişkenlerine ilişkin sonuçların demografik ve sürücülük faktörlerine göre farklılık gösterip göstermediği konusunda yapılan varyans analizi sonuçları aşağıda Çizelge 5.4’de sunulmuştur.

Çizelge 5.4. Örneklem karakteristikleri temelinde varyans analizi sonuçları

Değişken	Cinsiyet	Yaş	Eğitim	Sür. Yıl	Kaza Sy.	Yetenek	Uyma
Etkilenme	,178	,181	,043*	,652	,760	,001**	,001**
Tutum	,012*	,115	,018*	,353	,035*	,001**	,001**
Kaçınma	,001**	,007*	,001**	,220	,023*	,001**	,001**
Tehdit	,001**	,736	,643	,177	,001**	,001**	,352
Yeterlik	,111	,163	,801	,944	,335	,001**	,001*

* $p < ,05$ ve ** $p < ,001$ düzeyinde anlamlıdır.

Çizelgede göze çarpan en önemli bulgulardan bir tanesi, araştırma değişkenlerinin tümünün sürücünün cinsiyetine göre farklılık göstermesidir. (Her ne kadar *etkilenme* ve *yeterlik* değişkenleri ile *cinsiyet* arasındaki ilişki istatistiksel olarak anlamlı olarak bulunmasa da bulunan p değerlerinin konulan $p = ,05$ değerine yakın olması nedeniyle aralarında orta düzeyde bir ilişki olduğu kabul edilebilir). Bu anlamda yapılmış olan karşılaştırmalı analizlerde kadın sürücülerin; erkek sürücülere nazaran filmlerden daha fazla etkilendikleri; filmlere yönelik tutumlarının daha olumlu olduğu; filmleri tekrar izlemekten daha az kaçınacakları; tasvir edilen riske yönelik daha fazla tehdit algıladıkları ve önerilen davranışı rahatlıkla yapabileceklerine dair yeterlik algılarının daha fazla olduğu tespit edilmiştir.

Diğer önemli bir bulgu da, *sürücü yaşı* ve *araç kullanma yılı* ile araştırma değişkenleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin bulunamamış olmasıdır. Bunun tek istisnasını, sürücülerin filmleri tekrar izlemekten kaçınma durumu oluşturmaktadır. Karşılaştırmalı analizler, sürücülerin yaşı ilerledikçe filmleri izlemekten daha az kaçınacaklarını göstermiştir.

Çizelgede göze çarpan bir diğer bulgu ise, araştırma değişkenlerinin tümünün sürücünün *sürücülük yeteneğini değerlendirme durumuna* göre farklılık göstermiş olmasıdır. Bu anlamda, sürücülerin kendi sürücülük yeteneklerini değerlendirme düzeyleri arttıkça filmlerden daha fazla etkilendikleri, filmlere yönelik tutumlarının daha olumlu olduğu, filmleri tekrar izlemekten daha az kaçınacakları ve tasvir edilen riske yönelik tehdit algılarının ve önerilen davranışı rahatlıkla yapabileceklerine dair yeterlik algılarının da arttığı tespit edilmiştir.

6. SONUÇ

Yapılan bu çalışmayla, Türkiye’de trafik güvenliği kampanyalarında yıllardan bu yana kullanılagelen, fakat bu güne kadar bilimsel anlamda yeterince ve gerektiği şekilde değerlendirilmesi yapılmamış olan *ölüm tehdidi içerikli hız kampanyası mesajlarına* yönelik sürücü tepkileri ile bu tepkiler üzerinde etkili olan algı ve inançlar ilgili kuramsal metotlar çerçevesinde araştırılmak suretiyle, daha etkili kampanyalar için mesajların nasıl yapılandırılması gerektiği hususlarına ışık tutacak nitelikte bilimsel sonuçlara ulaşılmıştır.

6.1. Uygulamaya Yönelik Sonuçlar ve Öneriler

Bu kapsamda elde edilen sonuçlardan en önemlisi, trafik güvenliği kampanya mesajlarının insan davranışlarına yönelik genel kanı ve varsayımlar yerine, hedef kitlenin düzeltilmeye çalışılan davranışı ile önerilen davranışa ilişkin mevcut algıları ve inançları temelinde hazırlanıp uygulanması gerekliliğinin net bir şekilde ortaya konmuş olmasıdır. Bu anlamda, test edilen her iki kampanya filminde de, kaliteli ve etkileyici bir yapımla birlikte verilen *hız sınırlarına uymama veya hız yapma nedeniyle ölümlü kazaya karışma* tehdidinin korkuya neden olacağı ve ortaya çıkan bu korkunun da onları önerilen davranış olan *hız sınırlarına uymaya* motive edeceği varsayımı ve beklentisiyle hareket edildiği; ancak, bu yapılırken hedef kitlenin düzeltilmeye çalışılan davranışıyla ilgili *mevcut algı ve inançlarının* yeterince göz önüne alınmadığı tespit edilmiştir.

Şöyle ki; korku başvurusu literatürüne göre, korkunun ortaya çıkabilmesi için kişinin öncelikle ifade edilen olumsuz sonuçla ilgili yüksek “tehdit algılaması” gerekmektedir. Oysa yapılan ölçümler, Türk sürücülerin hız nedeniyle ölümlü kaza yapma riskine yönelik tehdit algılarının, bilhassa bu tehlide maruz kalma veya bundan olumsuz etkilenme olasılıklarına yönelik *korunmasızlık algılarının*, onları hız sınırlarına uymayı kalıcı bir davranış haline getirmeye motive edecek (isteklendirecek) düzeyde olmadığını; dolayısıyla bu kampanyalardan davranışa yönelik bir sonuç beklenmemesi gerektiğini ortaya koymuştur. Bu anlamda da,

sürücülerini hız sınırlarına uyarak araç kullanmaya teşvik ve ikna etmek üzere hazırlanacak trafik güvenliği iletişim kampanyası mesajlarında, zaten tavana yakın seviyede yüksek olan *yeterlik (öneri yeterliği ve öz- yeterlik)* unsurlarına vurgu yapılmasına gerek bulunmayıp, sadece sürücülerin *korunmasızlık algılarını* arttırıcı argümanlara ağırlık verilmesi gerektiği sonucu net bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

Bu hususta yapılmış araştırmalar ise, bunun en iyi, mesaj ile sürücü arasında *güçlü kişisel bağ* veya *sorumluluk hissi* yaratılması suretiyle başarılabileceğini rapor etmektedir. Dolayısıyla, yine bu araştırmanın sonuçlarına dayanarak, verilecek mesajlar ile sürücüler arasında bu türden bir duygunun yaratılabilmesi için aşağıdaki hususlar göz önüne alınması önerilmektedir:

1. Yeni hazırlanacak kampanya mesajlarında, “hız yaparsanız, ölürsünüz” veya “ölüme sebep olursunuz” türünde mesajlar yerine, hız sınırlarının neden gerekli olduğu ile hız sınırlarına uymamanın ne şekilde kazaya neden olabileceğinin ve en iyi sürücünün dahi bu tehdide maruz kalabileceğinin güçlü argümanlar ve kanıtlar eşliğinde canlandırılarak verilmesi düşünülmelidir. Bu anlamda ilgili literatür, eskiye nazaran daha yeni bilgiler içeren, uzmanlarca desteklenen, gerçekliği doğrulanabilen ve hedef kitlenin tecrübeleriyle uyuşan kanıtların seçilerek kullanılmasını önermektedir.
2. Yine bu çalışmanın, kadın sürücülerin erkek sürücülere oranla bu tür mesajlara karşı daha duyarlı oldukları yönündeki tespitinden yola çıkarak, nispeten daha duyarsız erkek ve genç sürücülerini hız sınırlarına uymaya ikna etmek amacıyla bu tür kampanyalarda mesajların anne, abla, eş ve kız çocuklarına yöneltilmesi düşünülmelidir. Benzer bir yaklaşım, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere’de prostat kanserinin tedavisine yönelik olarak hazırlanan kampanya ve tanıtım materyallerinde, “Prostat kanseri kadınları da etkiler” (*Prostate cancer affects women, too*) ve “Prostat kanserinden kadınlar da çeker” (*Women suffer with prostate cancer, too*) gibi sloganlarla kendini göstermektedir (bkz. Ek-7). Bu kampanya ve tanıtımlarda, erkeğin prostat kanserine yakalanmasının kadın ve

aile yaşantısı üzerindeki etkileri vurgulanmak suretiyle kadınlar, erkekleri eyleme geçirme konusunda aracı olarak kullanılmaktadır.

3. Bu ve buna benzer yollarla, sürücülerin hız sınırlarına uymama nedeniyle ölümlü kazaya karışma veya fiziksel kayba/zarara uğrama veya uğratma risklerine yönelik korunmasızlık algılarında anlamlı düzeyde bir ilerleme sağlanamıyorsa, bu kez farklı tehdit unsurlarının denenmesi düşünülmelidir. Şöyle ki, bugün birçok araştırma, yakalanma ve cezalandırılma korkusunun kural ihlallerini önlemede kazaya karışma korkusundan daha güçlü bir motif olduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin, Amerikan Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresine göre, gerçek bir davranış değişikliği için işe yarayan en iyi yöntem, paralı reklamlarla birlikte güçlü bir denetim ve bu denetimlerle ilgili halkın ciddi anlamda dikkatinin çekilmesidir. Dolayısıyla, Türk sürücülerine yönelik olarak yürütülecek hız kampanyalarında da *yakalama ve cezalandırmaya dayalı tehdit başvurularının* kullanılması düşünülebilir. Bu konuda yurtdışında üretilmiş olan iki adet billboard afişi örnek olarak Ek-8’de sunulmuştur.

6.2. Araştırmanın Trafik Güvenliği Alanına Katkısı

Yapılan bu çalışmanın trafik güvenliği alanına katkıları, sadece ortaya koymuş olduğu somut bulgular ve önerilerle sınırlı kalmamaktadır. Her şeyden önce bu çalışma, korku başvurularının nasıl çalıştığını açıklayan ve çoğunlukla sağlık risklerine yönelik mesaj argümanlarının etkili bir şekilde iletimi konusunda önde gelen bir mesaj tasarım kuramı olarak kabul edilen Genişletilmiş Paralel İşlem Modelinin kuramsal çerçeve olarak kullanıldığı Türkiye’deki ilk trafik güvenliği araştırması olma özelliğini taşımaktadır.

Bu Model rehberliğinde, yine ilk kez bu araştırma kapsamında hazırlanan ve kullanılan *mesaj etkinlik anketi* sayesinde, trafik güvenliği mesajlarının geleneksel anlamda dikkat ve ilgi çekicilik, anlaşılabilirlik, öğreticilik, akılda kalıcılık, kabul edilebilirlik vb. kriterlere göre test edilmesi şeklindeki kalıbın dışına çıkılarak, verilen mesajların sürücülerini sadece görsel anlamda ne kadar etkilediği değil, aynı

zamanda mesajın kabul ve reddini etkileyen faktörlere ve sürücüler üzerinde bıraktığı etkilerin gerçek davranışa dönüşüp dönüşmeyeceğine dair çıkarımlarda bulunulması da mümkün olmuştur.

6.3. Gelecek Araştırmalar için Öneriler

Bu çalışmada, araştırılan hususlarla ilgili olarak temel sorunun ne olduğu ve çözüm için nereden başlanması gerektiği belirlenmiş olmakla birlikte, ortaya konan bu sorun ve önerilere özgü detaylı analizlere ihtiyaç bulunmaktadır. Dolayısıyla, bu araştırmanın devamı niteliğinde yapılacak çalışmalarda, Türk sürücülerin hız sınırlarına uyma davranışını sürekli bir davranış haline getirme konusunda yeterli düzeyde motive olmalarına engel teşkil ettiği belirlenen *korunmasızlık* algılarını belirleyen inançlar ile bu inançları etkileyebilecek mesaj argümanlarının neler olabileceğinin araştırılması gerekmektedir.

Bu araştırmalarda, sürücülerin *ölümlü kazaya karışma* tehdidine yönelik *korunmasızlık algılarının* değiştirilmesinin son derece zor veya imkânsız olduğu sonucunun çıkması durumunda, bu kez farklı tehdit unsurlarının ‘etki’ ve ‘altında yatan inançlar’ temelinde karşılaştırmalı olarak araştırılarak en uygun tehdit unsurunun belirlenmesi yerinde olacaktır.

Öte yandan, Türk sürücülerini hız sınırlarına uyma davranışını içselleştirmeye güdüleyecek türden risk mesajlarının sadece tehdit başvurusuyla değil, aynı zamanda rasyonel, mizahi ve pozitif duygusal mesajlarla da verilip verilemeyeceği araştırılmalıdır.

KAYNAKLAR

Ajzen, I., "From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior", Action-control: From cognition to behavior, J. Kuhl & J. Beckman, **Springer-Verlag**, Heidelberg, Germany, 11-39 (1985).

Ajzen, I., "The Theory of Planned Behavior", **Organizational Behavior and Human Decision Processes**, 50: 179-211 (1991).

Ajzen, I., "Attitudes, Personality and Behavior (2nd Ed.)", **Open University Pres/McGraw-Hill**, England, 117-141 (2005).

Alcalay, R., Bell, R., "Promoting Nutrition and Physical Activity through Social Marketing: Current Practices and Recommendations", **Center for Advance Studies in Nutrition and Social Marketing, University of California**, California, 17 (2000).

Algie, J., Rossiter, J.R., "Fear Patterns: A New Approach to Designing Road Safety Advertisements", **Journal of Prevention & Intervention in the Community**, 38:264-279 (2010).

Băban, A., Crăciun, C., "Changing Health-Risk Behaviors: A Review of Theory and Evidence-Based Interventions In Health Psychology", **Journal of Cognitive and Behavioral Psychotherapies**, 7(1): 45-67 (2007).

Bandura, A., "Self-efficacy: Toward a Unifying Theory of Behavioral Change", **Psychological Review**, 84 (2): 191-215 (1977).

Bandura, A., "Self-efficacy Mechanism in Human Agency", **American Psychologist**, 37 (2): 122-147 (1982).

Bandura, A., "Self-efficacy", Encyclopedia of human Behavior, 4, V.S. Ramachaudran, **Academic Press**, New York, 71-81 (1994).

Belch, G.E, Belch, M.A., "An Investigation of the Effects of Repetition on Cognitive and Affective Reactions to Humorous and Serious Television Commercials", **Advances in Consumer Research**, 11: 4-10 (1984).

Cacioppo, J.T., Petty, R.E., "Effects of Message Repetition on Argument Processing, Recall and Persuasion", **Basic and Applied Social Psychology**, 10(1): 3-12 (1989).

Cho, H., Witte, K., "Managing Fear in Public Health Campaigns: A Theory-Based Formative Evaluation Process", **Health Promotion Practice**, 6(4): 482-490 (2005).

Comte, S., Jamson, H., "The effects of ATT and non-ATT systems and treatments on speed adaptation behavior", **VTT Deliverable D10, Finland**, 9-13 (1998).

Delaney, A., Lough, B., Whelan, M., Cameron, M., “A review of Mass Media Campaigns in road Safety’, **MONASH Report, Australia**, 98-137 (2004).

Delhomme, P., Grenier, K., Kreel, V., “Replication and extension: The effect of the commitment to comply with speed limits in rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France”, **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, 11(3):192–206 (2008)

Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M.F., Sardi, G.M., Trigos, J., Vaa, T., Veisten, K., Walter, E., “Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns”, Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, **Belgian Road Safety Institute, Brussels**, 47, 64-68, 70-72, 124-126, 128-130 (2009).

Donovan, R.J., Henley, N., “Negative Outcomes, Threats and Threat Appeals: Widening the Conceptual Framework for the Study of Fear and other Emotions in Social Marketing Communications”, **Social Marketing Quarterly**, Fall:56-67 (1997).

Donovan, R.J., Jalleh, G., Henley, N., “Executing effective road safety advertising: are big production budgets necessary?”, **Accident Analysis and Prevention**, 31: 243–252 (1999).

Elliot, B., “Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis”, **FORS Report No. CR 118, Canberra**, 70-71(1993).

Elsenaar, P., Abouraad, S., “Road Safety Best Practices: Examples and Recommendations”, **Global Road Safety Partnership**, Geneva, 5-9 (2005).

ETSC (European Transport Safety Council), “Reducing Traffic Injuries Resulting from Excess and Inappropriate Speed”, **ETSC Report, Brussels**, 30 (1995).

ETSC (European Transport Safety Council), “Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe”, **ETSC Report, Brussels**, 5 (1999).

Fishbein, M., Ajzen, I., “Belief, Attitude, Intention and Behavior: An Introduction to Theory and Research”, **Addison-Wesley**, Reading, Massachusetts, 131-383 (1975).

Fishbein, M., “The Role of Theory in HIV Protection”, **AIDS Care**, 12: 273-278 (2000).

Fishbein, M., “A Reasoned Action Approach to Health Promotion”, **Medical Decision Making**, 28: 834-844 (2008).

Fishbein, M., Ajzen, I., “Predicting and Changing Behavior: The Reasoned Action Approach”, **Psychology Press**, New York, 29-253 (2010).

Fishbein, M., Triandis, T., Kanfer, F., Becker, B., Middlestadt, S.E., Eichler, A., "Factors Influencing Behavior and Behavior Change", *Handbook of Health Psychology*, Baum, A., Revenson, T.A., Singer, J.E., **Lawrence Erlbaum**, Mahwah, New Jersey, 3-19 (2001).

Foss, R., "Addressing Behavioral Elements in Traffic Safety: A Recommended Approach", *Improving Traffic Safety Culture in the United States: The Journey Forward*, **AAA Foundation for Traffic Safety**, Washington, DC, 149-163 (2007).

Fuller, R., Bates, H., Gormley, M., Hannigan, B., Stradling, S., Broughton, P., Kinnear, N. and O'Dolan, C., "The Conditions for Inappropriate High Speed: A Review of the Research Literature from 1995 to 2006", **Department for Transport Road Safety Research Report No. 92, London**, 35 (2008).

GRSP Focus, "Road Safety Publicity Campaigns", **Global Road Safety Partnership**, Geneva, 1-8 (2002).

Henley, N., Donovan, R.J., "Young People's Response to Death Threat Appeals; Do They Really Feel Immortal?", **Health Education Research; Theory & Practice**, 18(1): 1-14 (2003).

Hogan, K., Speakman, J., "Covert Persuasion: Psychological Tactics and Tricks to Win the Game", **Wiley**, Hoboken, New Jersey, 16, 108 (2006).

Internet: SafetyNet "Speeding – Web text",
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/speeding.pdf
 (2009).

Internet: SWOV (Institute of Road Safety Research) "SWOV Fact Sheet: Fear-based Information Campaigns",
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Fear_appeals.pdf (2011).

Knowles, E.S., Linn, J.A., "The Importance of Resistance to Persuasion", *Resistance and Persuasion*, Knowles, E.S., Linn, J.A., **Lawrence Erlbaum**, Mahwah, New Jersey, 6-8 (2004).

Leventhal, H., "Findings and Theory in the Study of Fear Communications", *Advances in Experimental Social Psychology*, 5:119-186 (1970).

Lewis, I., Watson, B., Tay, R., White, K.M., "The Role of Fear Appeals in Improving Driver Safety: A Review of the Effectiveness of Fear-arousing (threat) Appeals in Road Safety Advertising", **International Journal of Behavioral and Consultation Therapy**, 3(2): 203-222 (2007a).

Lewis, I., Watson, B., White, K.M., Tay, R., "Promoting Public Health Messages: Should We Move beyond Fear-Evoking Appeals in Road Safety", **Qualitative Health Research**, 17(1): 61-74 (2007b).

Lewis, I.M. Watson, B.C., White, K.M., “An examination of message-relevant affect in road safety messages: should road safety advertisements aim to make us feel good or bad?” *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(6): 403-417 (2008a).

Lewis, I., Watson, B., White, K. M., “Predicting the Acceptance and Rejection of Emotion-based Anti-Speeding Messages: The Role of Attitudinal Beliefs and Personal Involvement”, *2008 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, Adelaide, South Australia, 246-259 (2008b).

Lewis, I.M. Watson, B.C., White, K.M., “Response Efficacy: The Key to Minimizing Rejection and Maximizing Acceptance of Emotion-Based Anti-Speeding Messages”, *Accident Analysis & Prevention*, 42(2):495-467 (2010).

McGuire, W. J., “Input and output variables currently promising for constructing persuasive communications”, Rice, R. E., Atkin, C. K. (Eds.), *Public Communication Campaigns* (4th ed), *Sage Publications, Inc.*, Thousand Oaks, CA, 133-146 (2012).

Maloney, E.K., Lapinski, M.K., Witte, K., “Fear Appeals and Persuasion: A Review and Update of the Extended Parallel Process Model”, *Social and Personality Psychology Compass*, 5(4): 206-219 (2011).

Mannering, F., “An empirical analysis of driver perceptions of the relationship between speed limits and safety”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(2):99-106 (2009).

NCI (National Cancer Institute), “Theory at a Glance: A Guide for Health Promotion Practice - 2nd Ed”, *NIH No.05-3896*, Washington, D.C., 13-14 (2005).

Neal, A., Griffin, M.A., “A Study of the Lagged Relationships among Safety Climate, Safety Motivation, Safety Behavior, and Accidents at the Individual and Group Levels”, *Journal of Applied Psychology*, 91(4): 946–953 (2006).

Newnam, S., Griffin, M.A., Mason, C., “Safety in Work Vehicles: A Multilevel Study Linking Safety Values and Individual Predictors to Work-Related Driving Crashes”, *Journal of Applied Psychology*, 93(3):632–644 (2008).

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), “Countermeasures That Work: A Highway safety Countermeasures Guide for State Highway Safety Offices. 4th Ed.”, *NTI-130*, Washington, D.C., 3-21 (2009).

OECD (Organization for Economic Cooperation and Development), “Marketing of Traffic Safety”, *IRRD No.81529*, Paris, 29 (1993).

OECD/ECMT (Organization for Economic Cooperation and Development/European Conference of Ministers of Transport), “Speed Management”, Paris, 14 (2006).

O'Keefe, D.J., "Persuasion: Theory and Research (2nd Ed.)", **Sage, Newbury Park, California**, 137-150 (2002).

O'Keefe, D.J., "Theories of Persuasion", SAGE Handbook of Media Processes and Effects, Nabi, R.L., Oliver, M.B., **Sage, Newbury Park, California**, 269-282 (2009).

Quimby, A., Maycock, G., Palmer, C., Buttress, S., "The factors that influence a driver's choice of speed — a questionnaire study", **TRL REPORT 325**, England, 1-5 (1999).

Quine, L., Rutter, D.R., Arnold, L., "Comparing the Theory of Planned Behaviour and the Health Belief Model: The Example of Safety Helmet Use among Schoolboy Cyclists", Understanding and Changing Health Behaviour from Health Belief to Self-Regulation, Norman, P., Abraham, C., Conner, M. (Ed), **Harwood**, Amsterdam, 73–98 (2000).

Perloff, R.M., "Dynamics of Persuasion: Communication and attitudes in the 21st century (2nd Ed.)", **Lawrence Erlbaum**, New Jersey, 128-135 (2003).

Petty, R.E., Cacioppo, J.T., "The Elaboration Likelihood Model of Persuasion", **Advances in Experimental Social Psychology**, 19: 123-205 (1986).

Rogers, R.W., "A Protection Motivation Theory of Fear Appeals and Attitude Change", **Journal of Psychology**, 91: 93-114 (1975).

Rogers, R.W., "Cognitive and Physiological Processes in Fear Appeals and Attitude Change: A Revised Theory of Protection Motivation", Social Psychophysiology, Cacioppo, J., Petty, R. (Eds.), **Guilford Press**, New York (1983).

Stradling, S.G., Campbell, M., Allan, I.A., Gorell, R.S.J., Hill, J.P., Winter, M.G., "The speeding driver: who, how and why?", **Scottish Executive Research Series**, Edinburg, England, 1-2 (2003).

Sweroad, "Hız Kampanyası: Değerlendirme – Anket ve Hız Ölçüm Sonuçları", **Aralık 1999 Tarihli Rapor, Ankara**, 1-3 (1999)

Sweroad, "Hız kampanyası II: Sunuş ve Değerlendirme", **Temmuz 1999 Tarihli Rapor, Ankara**, 1-4 (2001)

Thesenvitz, J., "Understanding and Using Fear Appeals", **Ontario Health Promotion E-Bulletin**, 155 (2000).

TÜİK/EGM (Türkiye İstatistik Kurumu/Emniyet Genel Müdürlüğü), "Trafik Kaza İstatistikleri: Karayolu", **Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası**, Ankara, 1, 88-90 (2011).

TÜİK/EGM (Türkiye İstatistik Kurumu/Emniyet Genel Müdürlüğü), “Trafik Kaza İstatistikleri: Karayolu”, *Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara*, 1, 88-90 (2012).

UBAK/İTÜ (Ulaştırma Bakanlığı/İstanbul Teknik Üniversitesi), “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu”, 7.1-62 - 7.1-65 (2005).

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), “Consolidated Resolution on Road Traffic”, *ECE/TRANS/211, Geneva*, 10-13, 34 (2010).

Venter, P.R., “Traffic Safety Education and Campaigns”, South African Transport Conference, *Action in Transport for the New Millenium*, CSIR International Convention Centre, Pretoria, South Africa, CD Rom, 1-8 (2000).

WHO (World Health Organisaton), “Global Status Report on Road Safety 2009: Time for Action”, *Geneva*, vii-ix (2009).

WHO (World Health Organisaton), “Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Actionn”, *Geneva*, 1, 4 (2013).

Wilmot, C.G., Khanal, M., “Effect of Speed Limits on Speed and Safety: A Review”, *Transport Reviews*, 19(4):315 -329 (1999).

Witte, K., “The role of threat and efficacy in AIDS prevention”, *International Quarterly of Community Health Education*, 12: 249-255 (1992).

Witte, K., “Fear control and danger control: A test of the Extended Parallel Process Model (EPPM)” *Communication Monographs*, 61:113-134 (1994).

Witte, K., Cameron, K., McKeon, J., Berkowitz, J.,”Predicting risk behaviors: Development and validation of a diagnostic scale”, *Journal of Health Communication*, 1: 317-341 (1996).

Witte, K., Cameron, K. A., Lapinski, M. K., Nzyuko, S., “Evaluating HIV / AIDS Prevention Programs According to Theory: A Field Project along the Trans-Africa Highway in Kenya”, *Journal of Health Communication*, 4: 345–363 (1998).

Witte, K., Allen, M., “A Meta-Analysis of Fear Appeals: Implications for Effective Public Health Campaigns”, *Health Education & Behavior*, 27(5): 591-615 (2000).

Witte, K., Meyer, G., Martell, D., “Effective Health Risk Messages: A Step-by-Step Guide”, *Sage*, Newbury Park, CA, 72-75 (2001).

Zaal, D., “Traffic Law Enforcement: A Review of the Literature” *MUARC Report 53, Australia*, 23-24 (1994).

EKLER

EK-1. Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri - Tarihsel İstatistikler (2002-2011)

Historical Statistics, 2002-2011

Tarihsel İstatistikler, 2002-2011

1.1 Nüfus, sürücü belgesi, kaza, ölü ve yaralı sayısı, 2002-2011

Number of driver licence, persons killed, persons injured, motor vehicles and population, 2002-2011

		Toplam - Total				
		Ölümlü, yaralanmalı				
Nüfus	Sürücü belgesi			kaza	Ölü	Yaralı
Population	olan kişi sayısı			Accidents	sayısı	sayısı
(Bin)	Number of persons			involving	Number of	Number of
(Thousand)	with driver licence	Toplam kaza	death and	persons	persons	persons
		Total accidents	personal injury	killed	injured	
2002	69 626	14 994 960	439 777	65 748	4 093	116 412
2003	70 231	15 488 493	455 637	67 031	3 946	118 214
2004	71 794	16 151 623	537 352	77 008	4 427	136 437
2005	72 065	16 958 895	620 789	87 273	4 505	154 086
2006	72 974	17 586 179	728 755	96 128	4 633	169 080
2007	70 586	18 422 958	825 561	106 994	5 007	189 057
2008	71 517	19 377 790	950 120	104 212	4 236	184 468
2009	72 561	20 460 739	1 053 346	111 121	4 324	201 380
2010	73 723	21 548 381	1 106 201	116 804	4 045	211 496
2011	74 724	22 798 282	1 228 928	131 845	3 835	238 074
Trafik polisi sorumluluk bölgesi		Jandarma sorumluluk bölgesi				
Responsibility area of traffic police		Responsibility area of gendarmerie				
Ölümlü, yaralanmalı		Ölümlü, yaralanmalı				
kaza	Ölü	Yaralı	kaza		Ölü	Yaralı
Accidents	sayısı	sayısı	Accidents		sayısı	sayısı
involving	Number of	Number of	involving		Number of	Number of
death and	persons	persons	death and		persons	persons
personal injury	killed	injured	personal injury		killed	injured
Toplam kaza			Toplam kaza			
Total accidents			Total accidents			
2002	407 103	54 746	2 900	94 225	32 674	11 002
2003	422 272	56 103	2 811	95 607	33 365	10 928
2004	494 819	63 593	3 081	109 889	42 533	13 415
2005	570 025	72 194	3 195	123 977	50 764	15 079
2006	664 539	79 177	3 365	135 754	64 216	16 951
2007	749 434	86 947	3 462	149 814	76 127	20 047
2008	898 451	84 431	2 948	145 163	51 669	19 781
2009	1 017 940	91 729	2 993	161 719	35 406	19 392
2010	1 073 878	97 412	2 738	171 475	32 323	19 392
2011	1 195 172	110 803	2 582	194 149	33 756	21 042

EK-1. (Devam) Türkiye Karayolu İstatistikleri - Tarihsel İstatistikler (2002-2011)

Tarihsel İstatistikler, 2002-2011

Historical Statistics, 2002-2011

1.7 Trafik kazasına neden olan sürücü, yolcu, yaya, yol ve taşıtın kusur oranı, 2002-2011

The fault rate of drivers, passengers, pedestrians highways and vehicles that cause to traffic accident, 2002-2011

[Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

	Toplam - Total		Sürücü - Drivers		Yolcu - Passenger	
	Kusur		Kusur		Kusur	
	Faults	(%)	Faults	(%)	Faults	(%)
2002	538 346	100,00	521 227	96,82	1 254	0,23
2003	568 364	100,00	551 467	97,03	882	0,16
2004	640 906	100,00	623 578	97,30	710	0,11
2005	730 623	100,00	711 572	97,39	769	0,11
2006	851 150	100,00	834 681	98,07	739	0,09
2007	922 004	100,00	903 860	98,03	795	0,09
2008 ⁽¹⁾	167 231	100,00	151 386	90,53	713	0,43
2009 ⁽¹⁾	155 982	100,00	139 758	89,60	640	0,41
2010 ⁽¹⁾	157 970	100,00	141 728	89,72	564	0,36
2011 ⁽¹⁾	174 605	100,00	157 494	90,20	677	0,39

	Yaya - Pedestrians		Yol - Highways		Taşıt - Vehicles	
	Kusur		Kusur		Kusur	
	Faults	(%)	Faults	(%)	Faults	(%)
2002	12 867	2,39	1 332	0,25	1 666	0,31
2003	13 208	2,32	1 255	0,22	1 552	0,27
2004	13 987	2,18	1 216	0,19	1 415	0,22
2005	14 882	2,04	1 603	0,22	1 797	0,25
2006	13 789	1,62	1 100	0,13	841	0,10
2007	15 086	1,64	994	0,11	1 269	0,14
2008 ⁽¹⁾	13 995	8,37	698	0,42	439	0,26
2009 ⁽¹⁾	14 181	9,09	958	0,61	445	0,29
2010 ⁽¹⁾	14 171	8,97	992	0,63	515	0,33
2011 ⁽¹⁾	14 860	8,51	1 044	0,60	530	0,30

Not. Jandarma ve trafik polisi sorumluluk bölgesindeki kazaları kapsar.

(1) Maddi hasarlı kazalarda trafik kazasına neden olan kusur detayında bilgi verilemediğinden ölümlü yaralanmalı kazalara ait kusur bilgileri verilmiştir.

Note. Road traffic accidents are include in responsibility area of traffic police and gendarmerie.

(1) The detail of faults causing road traffic accidents is not available for accidents with material loss, this detail is given only for accidents involving death and personal injury.

EK-2. Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Sürücü Özellikleri

Driver Properties

6.8 Yerleşim yeri durumuna göre kazaya neden olan kusurlar, 2010
 Faults causing road traffic accidents by the condition of settlement, 2010
 [Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Kusurlar - Faults	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Toplam - Total	120 121	96 214	23 907
Sürücü kusurları - Driver faults	104 884	82 293	22 591
Kırmızı ışıktaki geçmek Running red light	2 718	2 580	138
Taşıtı giremez işaretini ihlal etmek Disobeying "no entry" sign	2 212	1 875	337
Karşı şeride tecavüz etmek Fault crossing to opposite lane	3 988	2 820	1 168
Arkadan çarpma Strike back	9 856	7 019	2 837
Geçme yasağını ihlal etmek Breaking "no passing" rule	684	569	115
Doğruyu değiştirme manevralarını yanlış yapmak Faulty manoeuvres in direction changing	13 612	11 285	2 327
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak Disobeying right of way on intersection	15 008	14 066	942
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak Disobeying manoeuvre regulator general condition	4 476	4 001	475
Park halindeki araca çarpma Crashing into parked vehicle	1 094	1 030	64
Sürücünün diğer kusurlu halleri ⁽¹⁾ Other faults (1)	51 236	37 048	14 188
Yolcu kusurları - Passenger faults	408	371	37
Taşıttan sarkmak Leaning out the vehicle	21	19	2
Taşıta habersiz binmek ve inmek Getting in and out of the vehicle without informing driver	45	45	-
Taşıtı içinde hareket etmek Distracting the driver by moving in the vehicle	34	33	1
Taşıtı dışında (çamurluk vs.) seyahat etmek Travelling by hanging on to the vehicle	86	80	6
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak Jumping out of mobile vehicle	51	46	5
Açık yük üzerinde seyahat etmek Travelling on open load	52	43	9
Yolcuya ait diğer kusurlar Other passenger faults	119	105	14
Yaya kusurları - Pedestrian faults	13 729	13 055	674
Kırmızı ışıktaki geçmek Crossing the red light against	502	494	8
Yola birden bire çıkmak Stepping suddenly onto road	4 884	4 599	285
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak Stepping from or from behind of parked vehicle	1 224	1 201	23
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek Not giving right of way to vehicle	4 082	3 958	124
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak Walking, playing, sitting on the road	1 805	1 741	64
Hareket halindeki araca asılmak, binmek Hanging on or getting into a mobile vehicle	50	45	5
Otoyola girmek Go into motorway	82	21	61
Yayaaya ait diğer kusurlar Other pedestrian faults	1 100	996	104

(1) Sürücünün diğer kusurları 6.9 nolu tabloda ayrıntılı olarak verilmiştir.

(1) Other faults driver is given detail data, in the another 6.9

EK-2. (Devam) Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Driver Properties

Sürücü Özellikleri

6.8 Yerleşim yeri durumuna göre kazaya neden olan kusurlar, 2010 (devam)
 Faults causing road traffic accidents by the condition of settlement, 2010 (continued)
 [Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Kusurlar - Faults	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Yol kusurları - Road defects	726	390	336
İşaretleme var - Traffic signal exits	173	41	132
Yol ve köprü çökmesi Sunken road and bridge	23	4	19
Tekerlek izinde oturma Wheelprint to fitted	3	2	1
Düşük banket Low shoulder	9	1	8
Yol sathında gevşek malzeme Louse surface	111	22	89
Yolda münferit çukur Dips on road	27	12	15
İşaretleme yok - Traffic signal doesn't exits	553	349	204
Yol ve köprü çökmesi Sunken road and bridge	102	77	25
Tekerlek izinde oturma Wheelprint to fitted	108	83	25
Düşük banket Low shoulder	25	13	12
Yol sathında gevşek malzeme Louse surface	186	84	102
Yolda münferit çukur Dips on road	132	92	40
Araç kusurları - Vehicle defects	374	105	269
Kusurlu fren Defective brakes	33	21	12
Kusurlu rot Defective rod	17	7	10
Makas, şaft, şanzıman, vites arızası Gear failure, shaft, scissors	10	5	5
Aks kırılması Axle breakage	22	9	13
Kusurlu direksiyon Defective steering wheel	6	3	3
Işık kusurları Defective lights	5	2	3
Lastik patlaması Tire blowout	251	40	211
Araca ait diğer kusurlar Other vehicle defects	30	18	12

EK-2. (Devam) Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Sürücü Özellikleri

Driver Properties

6.9 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazasına neden olan sürücünün diğer kusurları, 2010

The other faults of drivers caused traffic accidents by settlement places, 2010

[Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Sürücü kusurları Faults of drivers	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Toplam - Total	51 236	37 048	14 188
47/1-b	94	87	7
47/1-c	1 128	695	433
47/1-d	3 310	2 362	948
48/5	1 511	1 166	345
51/2-a	727	579	148
51/2-b	624	412	212
52/1-a	16 560	14 188	2 372
52/1-b	18 168	11 256	6 912
52/1-c	121	94	27
53/1-a	297	273	24
53/1-b	1 083	903	180
54/1-a	290	224	66
54/1-b	124	84	40
56/1-a	1 882	519	1 363
56/1-c	543	331	212
57/1-a	691	578	113
57/1-b	196	125	71
57/1-c	375	373	2
58	384	376	8
61	45	41	4
67	118	109	9
Diğer - Other	2 965	2 273	692

Not. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 6'ncı kısmında yer alan trafik kurallarıyla ilgili kısmın 1., 2., 3. bölümlerinde belirtilen sürücülerin uyacağı diğer kurallardaki trafik suçlarının ceza madde numaralarıdır. Açıklama için tanımlar bölümüne bakınız.

Note. There are numbers which traffic crime relating to penalty article determined drivers obey other rules on 1., 2., 3.th part of 6 th section in Road Traffic Law 2918. You can look at definitions part for explanation in this publication.

EK-2. (Devam) Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Sürücü Özellikleri

Driver Properties

6.8 Yerleşim yeri durumuna göre kazaya neden olan kusurlar, 2011
 Faults causing road traffic accidents by the condition of settlement, 2011
 [Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Kusurlar - Faults	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Toplam - Total	135 384	109 557	25 827
Sürücü kusurları - Driver faults	119 634	95 069	24 565
Kırmızı ıfıkta geçmek Running red light	3 041	2 866	175
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek Disobeying "no entry" sign	2 344	1 992	352
Karşı geride tecavüz etmek Fault crossing to opposite lane	4 263	3 178	1 085
Arkadan çarpma Strike back	11 151	8 271	2 880
Geçme yasağını ihlal etmek Breaking "no passing" rule	831	713	118
Doğrultu değıştirme manevralarını yanlış yapmak Faulty manoeuvres in direction changing	16 337	13 557	2 780
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak Disobeying right of way on intersection	17 932	16 793	1 139
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak Disobeying manoeuvre regulator general condition	5 426	4 909	517
Park halindeki araca çarpma Crashing into parked vehicle	1 301	1 226	75
Sürücünün diğer kusurlu halleri ⁽¹⁾ Other faults (1)	57 008	41 564	15 444
Yolcu kusurları - Passenger faults	436	370	66
Taşıttan sarkmak Leaning out the vehicle	7	6	1
Taşıta habersiz binmek ve inmek Getting in and out of the vehicle without informing driver	44	40	4
Taşıt içinde hareket etmek Distracting the driver by moving in the vehicle	47	40	7
Taşıtın dışında (çamurluk vs.) seyahat etmek Travelling by hanging on to the vehicle	85	73	12
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak Jumping out of mobile vehicle	72	65	7
Açık yük üzerinde seyahat etmek Travelling on open load	59	46	13
Yolcuya ait diğer kusurlar Other passenger faults	122	100	22
Yaya kusurları - Pedestrian faults	14 280	13 618	662
Kırmızı ıfıkta geçmek Crossing the red light against	511	505	6
Yola birden bire çıkmak Stepping suddenly onto road	5 039	4 754	285
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak Stepping from or from behind of parked vehicle	1 283	1 259	24
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek Not giving right of way to vehicle	4 240	4 106	134
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak Walking, playing, sitting on the road	1 869	1 809	60
Hareket halindeki araca asılmak, binmek Hanging on or getting into a mobile vehicle	31	27	4
Otoyola girmek Go into motorway	106	40	66
Yayaya ait diğer kusurlar Other pedestrian faults	1 201	1 118	83

(1) Sürücünün diğer kusurları 6.9 nolu tabloda ayrıntılı olarak verilmiştir.

(1) Other faults driver is given detail data, in the another 6.9

EK-2. (Devam) Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Driver Properties

Sürücü Özellikleri

6.8 Yerleşim yeri durumuna göre kazaya neden olan kusurlar, 2011 (devam)

Faults causing road traffic accidents by the condition of settlement, 2011 (continued)

[Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Kusurlar - Faults	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Yol kusurları - Road defects	661	370	291
İşaretleme var - Traffic signal exits	207	65	142
Yol ve köprü çökmesi Sunken road and bridge	13	7	6
Tekerlek izinde oturma Whellprint to fitted	5	4	1
Düşük banket Low shoulder	15	8	7
Yol sathında gevşek malzeme Louse surface	150	33	117
Yolda münferit çukur Dips on road	24	13	11
İşaretleme yok - Traffic signal doesn't exits	454	305	149
Yol ve köprü çökmesi Sunken road and bridge	78	63	15
Tekerlek izinde oturma Whellprint to fitted	108	84	24
Düşük banket Low shoulder	22	15	7
Yol sathında gevşek malzeme Louse surface	132	59	73
Yolda münferit çukur Dips on road	114	84	30
Araç kusurları - Vehicle defects	373	130	243
Kusurlu fren Defective brokes	39	30	9
Kusurlu rot Defective rod	26	12	14
Makas, şaft, şanzıman, vites arızası Gear failure, shaft, scissors	8	4	4
Aks kırılması Axle breakage	14	5	9
Kusurlu direksiyon Defective steering wheel	10	7	3
İşık kusurları Defective lights	9	5	4
Lastik patlaması Tire blowout	222	43	179
Araça ait diğer kusurlar Other vehicle defects	45	24	21

EK-2. (Devam) Türkiye Karayolu Kaza İstatistikleri – Kusur Dağılımı (2010 – 2011)

Sürücü Özellikleri

Driver Properties

6.9 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazasına neden olan sürücünün diğer kusurları, 2011

The other faults of drivers caused traffic accidents by settlement places, 2011

[Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Sürücü kusurları Faults of drivers	Toplam Total	Yerleşim yeri Inhabited area	Yerleşim yeri dışı Uninhabited area
Toplam - Total	57 008	41 564	15 444
47/1-b	84	79	5
47/1-c	1 276	765	511
47/1-d	3 506	2 461	1 045
48/5	1 716	1 336	380
51/2-a	866	683	183
51/2-b	607	382	225
52/1-a	19 252	16 455	2 797
52/1-b	19 351	12 437	6 914
52/1-c	120	94	26
53/1-a	293	264	29
53/1-b	1 159	1 000	159
54/1-a	332	251	81
54/1-b	143	107	36
56/1-a	2 536	593	1 943
56/1-c	667	431	236
57/1-a	781	668	113
57/1-b	257	178	79
57/1-c	390	386	4
58	416	401	15
61	51	48	3
67	142	132	10
Diğer - Other	3 063	2 413	650

Not. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 6'ncı kısmında yer alan trafik kurallarıyla ilgili kısmın 1., 2., 3. bölümlerinde belirtilen sürücülerin uyacağı diğer kurallardaki trafik suçlarının ceza madde numaralarıdır. Açıklama için tanımlar bölümüne bakınız.

Note. There are numbers which traffic crime relating to penalty article determined drivers obey other rules on 1., 2., 3.th part of 6 th section in Road Traffic Law 2918. You can look at definitions part for explanation in this publication.

EK-3. Geçmişte Düzenlenen Hız Kampanyası Afişlerinden Bazıları



EK-3. (Devam) Geçmişte Düzenlenen Hız Kampanyası Afişlerinden Bazıları



EK-4. SweRoad Hız Kampanyası Afişleri

1. Afiş



2. Afiş



3. Afiş



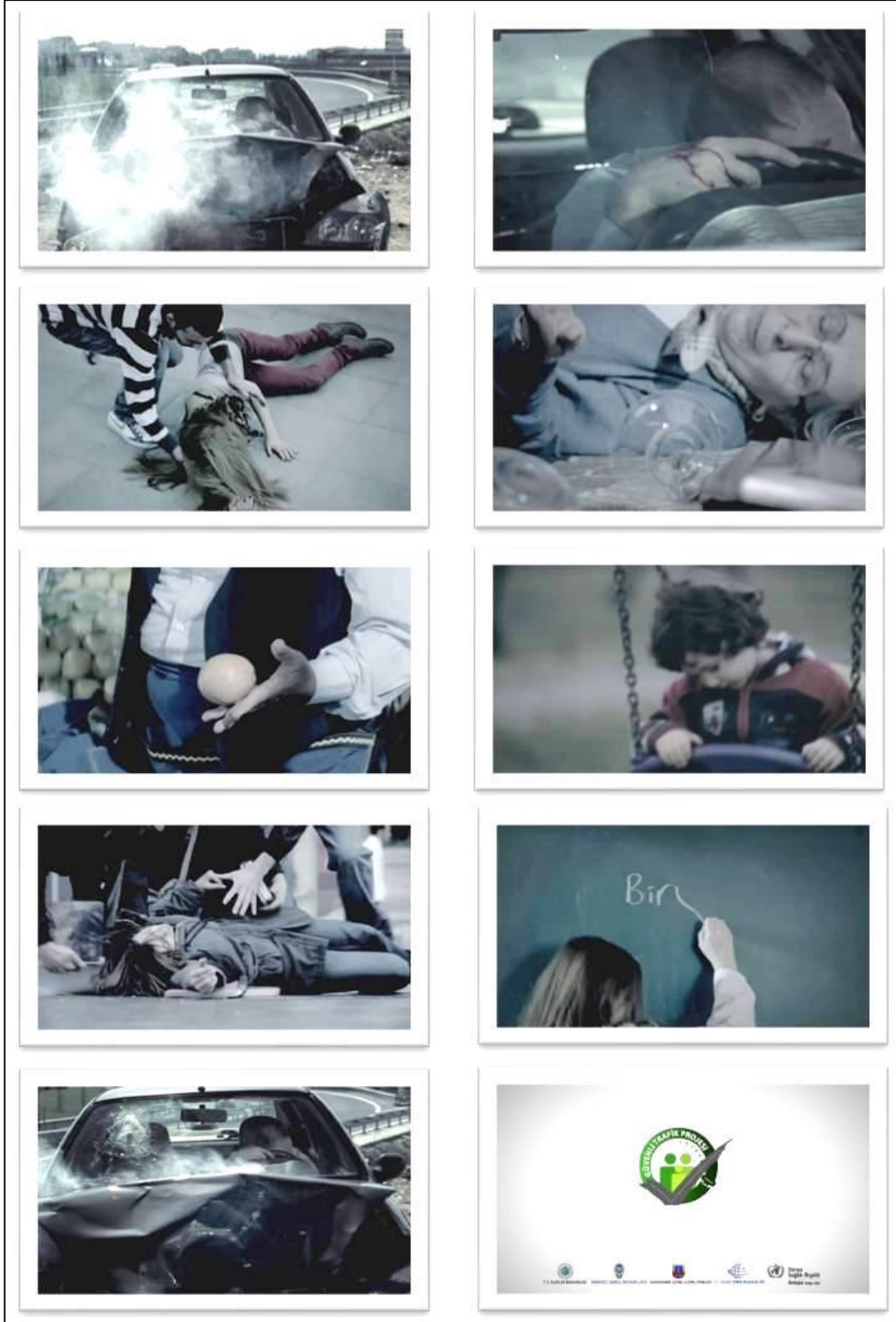
EK-5. Araştırmada Kullanılan Kampanya Spot Filmleri

Spot Film – 1 – Keşke Dememek İçin Hız Sınırını Aşmayın!



EK-5. (Devam) Araştırmada Kullanılan Kampanya Spot Filmleri

Spot Film – 2 – Zamanı Değil, Hayatı seçin!



EK-6. Mesaj Etkinlik Anketi

**Trafik Güvenliği Kampanyalarında Kullanılan Korku Başvurularının Etkinliği
Araştırması**

Merhaba, ismim Pusula Araştırma şirketinden geliyorum. Trafik Güvenliği Kampanyalarıyla ilgili bir anket gerçekleştirmekteyim. Bu konuda size bir kısa film izletip, bu filmle ilgili birkaç soru sormak istiyorum. Yardımlarınız için teşekkürler.

S1. Görüşülen kişinin cinsiyeti? (Tek cevap)	① Erkek ② Kadın
S2. Yaşınızı öğrenebilir miyim? (Tek cevap. Önce açık olarak yaz, daha sonra tabloda işaretle)	① 18 – 24 ② 25 – 34 ③ 35 – 44 ④ 45 – 54 ⑤ 55 – 64 ⑥ 65 ve üzeri
S3. Eğitim durumunuz nedir? (Tek cevap)	① Okula gitmemiş ② İlkokul mezunu ③ Ortaokul mezunu ④ Lise Mezunu ⑤ Üniversite mezunu
S4. Kaç yıldır aktif olarak trafikte araç kullanmaktasınız? (Tek cevap)	Araç kullanmıyorum (Ankete son ver) ① 1 yıldan az ② 1 - 3 yıl arası ③ 3 - 10 yıl arası ④ 10 yıl üzeri
S5. Son 12 ay içerisinde kaç kez aktif olarak (kendinizin neden olduğu) kazaya karıştınız? (Kart 1'i göster)	① Hiç karışmadım ② 1 kez karıştım ③ 2 kez karıştım ④ 3 kez veya daha fazla kez karıştım
S6. Kendi sürücülük yeteneklerinizi nasıl değerlendiriyorsunuz? (Kart 2'yi göster)	① Çok kötü ② Ortalamanın altında ③ Ortalama ④ Ortalamanın üzerinde ⑤ Çok iyi
S7. Trafikte hız sınırlarına ne sıklıkla uyarınız? (Kart 3'ü göster)	① Hiçbir zaman uymam ② Nadiren uyarım ③ Ara sıra uyarım ④ Genelde uyarım ⑤ Her zaman uyarım

EK-6. (Devam) Mesaj Etkinlik Anketi

K1. Anketör Dikkat! Görüşmeciye kotana uygun filmi izlet ve yan tarafta işaretle.	① Film 1 ② Film 2
S8. Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uymanın akla yatkın bir şey olduğunu ne kadar güçlü hissettiniz? (Kart 4'ü göster)	① Hiç hissetmedim ② Kararsızım / Emin değilim ③ Biraz hissettim ④ Epeyce hissettim ⑤ Son derece güçlü hissettim
S9. Sizce, hız sınırlarına uyulması ne ölçüde iyi bir fikirdir? (Kart 5'i göster)	① Kesinlikle iyi bir fikir değil ② Kararsızım / Emin değilim ③ Biraz iyi bir fikirdir ④ İyi bir fikirdir ⑤ Son derece iyi bir fikir
S10. Bu spot filmi izlerken hız sınırlarına uyma konusunda ne kadar istek duydunuz? (Kart 6'yı göster)	① Hiç duymadım ② Kararsızım / Emin değilim ③ Biraz duydum ④ Epeyce duydum ⑤ Çok duydum
S11. İzlediğiniz bu spot film size hız sınırlarına uymayı düşünmeniz konusunda ne kadar etkili oldu? (Kart 7'yi göster)	① Hiç etkili olmadı ② Kararsızım / Emin değilim ③ Biraz etkili oldu ④ Epeyce etkili oldu ⑤ Çok etkili oldu
S12. Bu spot film hız sınırlarına uyma niyetinizi ne kadar azalttı veya arttırdı? (Kart 8'i göster)	① Çok azalttı ② Biraz azalttı ③ Kararsızım ④ Biraz arttırdı ⑤ Çok arttırdı
S13. Bu spot filmi gördükten sonra önümüzdeki iki hafta içinde hız sınırlarına uymayı deneme ihtimaliniz ne kadardır? (Kart 9'u göster)	① Kesinlikle denemeyeceğim ② Denemeyeceğim ③ Kararsızım ④ Deneyeceğim ⑤ Kesinlikle deneyeceğim

S14. Bana göre bu spot film: (Sırasıyla kart 10, 11, 12, 13 ve 14'ü göster)									
		Son derece	Oldukça	Biraz	Kararsızım	Biraz	Oldukça	Son derece	
14.1	Kötü	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	İyi
14.2	Aptalca	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	Akıllıca
14.3	Abartılı	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	Gerçekçi
14.4	Sıradan	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	İlginç
14.5	İtici	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	Çekici

EK-6. (Devam) Mesaj Etkinlik Anketi

S15.	Bir dahaki sefere bu spot film televizyonda oynadığında muhtemelen: (Kart 15'i göster)	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Biraz Katılmıyorum	Kararsızım	Biraz Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
15.1	Kanalı değiştiririm.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
15.2	Mesajı görmezden gelirim.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
15.3	İzler ve ilettiği mesajın üzerinde düşünürüm. (Ters kodlama)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

Aşağıdaki ifadelerle ne derece katıldığınızı belirtir misiniz? (Kart 16'yı göster)		Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Biraz Katılmıyorum	Kararsızım	Biraz Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
S16	Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazaları önlemede etkilidir.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S17	Hız sınırlarına uyulması ölümlü kazalara karışma riskini azaltır.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S18	Hız sınırlarına uymam beni ölümlü kazalardan korur.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S19	Hız sınırlarına uymak benim için kolaydır.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S20	Hız sınırlarına uyma konusunda herhangi bir sıkıntı duymam.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S21	Hız sınırlarına uymak benim elimdedir.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S22	Hız nedeniyle ölümlü bir kaza yapabilirim.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S23	Hız nedeniyle kaza yapma endişesi taşıyorum.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S24	Hız nedeniyle kaza yapmaya müsait bir sürücüyüm.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S25	Ölümlü kazalar ciddi sonuçlar doğurur.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S26	Ölümlü bir kaza yapma düşüncesi beni çok korkutur.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
S27	Ölümlü bir kaza yapmam yaşantımı ciddi olarak etkiler.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

EK-7. Kadınlara Yönelik Örnek Kampanya Materyalleri

**DID YOU
KNOW
WOMEN
SUFFER
FROM
PROSTATE
CANCER
TOO?**



The prostate gland helps make semen. So unsurprisingly, women don't have one.

But does that mean women don't ever suffer from prostate cancer? Try telling that to the partner of a man who's got the disease.

She too must live through the shock of diagnosis. The months of uncertainty, not knowing if the treatment has worked. Together with all its unpleasant side effects.

And all along, she'll be haunted by the possibility of eventual bereavement.

For 10,000 men a year in the UK, that's how this horrible story ends. A story we're determined to rewrite once and for all.

We urgently need funds to help us crack this dreadful disease.

Please pick up the phone now and donate. Because it isn't only men who deserve better. It's their loved ones, too.



THE SLEDGEHAMMER FUND. TO MAKE A £5 DONATION, TEXT **WOMEN TO 70004 or call 0800 082 1199. Find out more at prostatecanceruk.org/womentoo**

Text costs 45 p per min net net charge. Prostate Cancer UK receives 100% of your donation. 10p/min 0.6 p per min net net charge. Customer care 0844 947 9100. Prostate Cancer UK is a registered charity in England and Wales (1036641) and in Scotland (SC020632). Registered company 2632697.

Kaynak: <http://prostatecanceruk.org/news/2013/1/women-suffer-too>



Kaynak: https://twitter.com/hardik_therock/status/322503061610323968/photo/1

EK-8. Yakalama ve Cezalandırmaya Yönelik Örnek Billboard Afişleri



Kaynak: http://www.trafficsafetymarketing.gov/newtsm/tk-SPEEDING/linkfiles/Billboards/English/Obey_the_sign_Bulletin_outdoor.jpg



Kaynak: <http://www.ors.wa.gov.au/campaigns-programs/speed-enforcement>

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : YERDELEN, Turhan
 Uyruğu : T.C.
 D. tarihi ve yeri : 30.03.1969 Antakya
 Medeni hali : Evli
 E-mail : turhanyerdelen@hotmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Iowa Eyalet Üniversitesi	2003
Lisans	Polis Akademisi	1991
Lise	Ankara Polis Koleji	1987

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2006 – ...	Birleşmiş Milletler Gen. Sekreterliği	Trafik Güvenliği Gör.
1991 – 2006	Emniyet Genel Müdürlüğü	Emniyet Müdürü

Yabancı dil

İngilizce

Yayınlar

Yerdelen, T., “Trafikte Sürücü Yorgunluğu”, *Polis Dergisi*, 42:223-226 (2005)

Hobiler

Fotoğraf, sinema, gezi