

T.C.
KARA HARP OKULU
SAVUNMA BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI

TRAFİK KURALLARINI İHLAL EDENLERE İLİŞKİN ALGILARIN
SOSYAL PSİKOLOJİK BAĞLAMDA İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Hüseyin Cahit CERİK

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Selim HOVARDAOĞLU

ANKARA - 2010

TEZ TANITIM FORMU

TEZİN TARİHİ: 05.07.2010

TEZİN TİPİ: Yüksek Lisans Tezi

TEZİN BAŞLIĞI: Trafik Kurallarını İhlal Edenlere İlişkin Algıların Sosyal Psikolojik Bağlamda İncelenmesi

TEZİN YAPILDIĞI BİRİM: Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Ana Bilim Dalı

SPONSOR KURULUŞ: -

DAĞITIM LİSTESİ: Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü Tez Hazırlama, Onay, Dağıtım ve Muhafaza Esasları Kılavuzunda belirtilen yerlere

TEZİN ÖZETİ: Toplum sağlığını tehdit eder bir duruma gelen trafik kazaları, her yıl binlerce kişinin hayatını almaya, daha fazlasının da yaralanmasına ve sakat kalmasına neden olmaktadır. Karayolu trafik kazalarının sebeplerini araştıranlar, bu kazalarda önemli bir oranda insan faktörünün etkisi olduğunu bildirmektedirler. Yapılan çalışmalar ve istatistiklere bakıldığında, araç ve çevre kusurlarından kaynaklanan kazalar, insandan kaynaklananların yanında çok düşük oranlarda seyretmektedir. Bu noktadan hareketle, bu çalışmada, katılımcılardan alınan veriler yardımı ile trafik güvenliği konusundaki bilinç seviyesi ortaya konulabilmeye çalışılmıştır.

ANAHTAR KELİMELER: Trafik Kuralları, Karayolu Trafik Kazaları, Trafik Güvenliği Bilinci

SAYFA SAYISI: 108

GİZLİLİK DERECEİ: Tasnif Dışı

**T.C.
KARA HARP OKULU
SAVUNMA BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI**

**TRAFİK KURALLARINI İHLAL EDENLERE İLİŞKİN ALGILARIN
SOSYAL PSİKOLOJİK BAĞLAMDA İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Hüseyin Cahit CERİK**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Selim HOVARDAOĞLU**

ANKARA - 2010

KARA HARP OKULU
SAVUNMA BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tnk.Yzb. Hüseyin Cahit CERİK'in, "Trafik Kurallarını İhlal Edenlere İlişkin Algıların Sosyal Psikolojik Bağlamda İncelenmesi" konulu tez çalışması, jürimiz tarafından GÜVENLİK BİLİMLERİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan -----
Prof.Dr. Selim HOVARDAOĞLU
(Danışman)

Üye -----
Dr. Kadir GÜNDOĞAN

Üye -----
Dr.P.Bnb. Ömer TURUNÇ

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2010

Cengiz TAVUKÇUOĞLU
Yrd.Doç.Dr.Mly.Alb.
Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Tez çalışmamın her aşamasında her türlü destek ve ilgisini yakından hissettiğim, engin bilgi birikimi ve tecrübesi ile beni yönlendiren, yardım ve önerilerini esirgemeyen tez danışmanım, hocam Prof.Dr. Sayın Selim HOVARDAOĞLU'na sonsuz saygı ve şükranlarımı sunarım. Eğitimim ve çalışmam boyunca bana büyük destek sağlayan Savunma Bilimleri Enstitüsü ve özellikle de Güvenlik Bilimleri Ana Bilim Dalı'nın değerli personeline, sevgi ve şefkatini her zaman hissettiğim sevgili eşime en içten dileklerle teşekkür ederim.

T.C.
KARA HARP OKULU
SAVUNMA BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ANA BİLİM DALI
ANKARA 2010

TRAFİK KURALLARINI İHLAL EDENLERE İLİŞKİN ALGILARIN SOSYAL PSİKOLOJİK BAĞLAMDA İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hüseyin Cahit CERİK

ÖZET

Toplum sağlığını tehdit eder bir duruma gelen trafik kazaları, her yıl binlerce kişinin hayatını almakta, daha fazlasının da yaralanmasına ve sakat kalmasına neden olmaktadır. Araç teknolojilerindeki gelişmeler, karayollarındaki altyapı kusurlarının süratle giderilmesi gibi olumlu ilerlemelerin trafik kazalarının sayısını azaltması beklenirken Türkiye’de tersine bir durum yaşanmaktadır.

Karayolu trafik kazalarının sebeplerini araştıranlar, bu kazalarda önemli bir oranda insan faktörünün etkisi olduğunu bildirmektedirler. Yapılan çalışmalar ve istatistiklere bakıldığında, araç ve çevre kusurlarından kaynaklanan kazalar, insandan kaynaklananların yanında çok düşük oranlarda seyretmektedir. Problemin büyük kısmının insandan kaynaklanıyor olması, çözümün de yine insan kaynaklı olduğu fikrini doğrulamaktadır.

Tezin amacı, çalışmaya katılanlardan alınan veriler yardımı ile trafik güvenliği konusundaki bilinç seviyesini ortaya koyabilmektir. Elde edilen bulgular, katılımcıların çoğunlukla, “trafik kurallarına uyma davranışlarını” desteklediklerini göstermektedir. Kurallara uyma konusunda bazı istisnai durumlar da tespit edilmiştir. Özellikle “acelesi olanlara” ve “flâşör yakarak çevresini uyaranlara” kuralları ihlal etmede hoşgörü ile yaklaşıldığı gözlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trafik Kuralları, Karayolu Trafik Kazaları, Trafik Güvenliği Bilinci,

Tez Yöneticisi : Prof. Dr. Selim HOVARDAOĞLU

Sayfa Sayısı : 108

**T.C.
TURKISH MILITARY ACADEMY
DEFENSE SCIENCES INSTITUTE
DEPARTMENT OF SECURITY SCIENCES
ANKARA 2010**

**INVESTIGATION OF THE PERCEPTION REGARDING THE
VIOLATORS OF TRAFFIC RULES ON THE BASIS OF SOCIAL
PSYCHOLOGY**

MASTER THESIS

Hüseyin Cahit CERİK

ABSTRACT

Traffic accidents which turn out to threaten the health of the community claim the lives of thousands of people and cause many others to get injured and/or crippled. While it was expected that the improvements in car technology and rapid corrections to infrastructural faults in road network will decrease the number of traffic accidents, it worked just the opposite in Turkey.

Those who examine the reasons for traffic accidents put forward the fact that human factors play an important role in those accidents. Studies and statistics on the topic show that accidents that emanate from vehicular and environmental defects are much less compared to the ones caused by human error. The fact that majority of the problem stems from humans suggests that solution also rests with humans.

The aim of this thesis is to put forth the level of awareness with regard to traffic safety with the help of the data collected from participants. Findings show that participants mainly endorse 'obeying the traffic rules' also some exceptional behavioral patterns have been identified. It is observed that especially people who are in a hurry together with those who warn the surrounding by flashing tend to be tolerated.

Keywords : Traffic Rules, Road Traffic Accidents, Traffic Safety Awareness

Advisor : Prof. Dr. Selim HOVARDAOĞLU

Number of Pages : 108

İÇİNDEKİLER

Sayfa

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
ÖN SÖZ	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. TRAFİK KAVRAMI	3
a. Trafiğin Tanımı	3
b. Karayolları Trafiğinin Tarihsel Gelişimi	4
2. TRAFİK KURALLARI	5
a. Trafik Kurallarının Ortaya Çıkışı	5
b. Türkiye'de Karayolları Trafiği ile İlgili Yapılan Düzenlemeler	6
c. Türkiye'deki Karayolları Trafik Mevzuatı	8
ç. Trafik Kurallarının Mevzuattaki Yeri	10
d. Trafik Kurallarını İhlal Edenlere Öngörülen Yaptırımlar	12
3. KARAYOLLARI TRAFİK KAZALARI	16
a. Genel Çerçeve	16
b. Dünya Geneline Karayolları Trafik Kazaları	19
(1) Kaza Kayıplarına İlişkin İstatistiki Veriler	19
(2) Geleceğe Yönelik Kayıp Tahminleri	20
(3) Kaza Kayıplarının Ekonomik ve Toplumsal Boyutu	21
(4) Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Trafik Kazaları	24

c. Türkiye'de Karayolları Trafik Kazaları	27
(1) Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Sektördeki Payı	27
(2) Karayolu Taşımacılık Payının AB ile Karşılaştırılması	28
(3) Karayolu Kazalarına İlişkin Veriler	29
(4) Kaza Verilerinin Diğer Ülkelerle Karşılaştırılması	31
(5) Trafik Kazalarından Kaynaklanan Ekonomik Kayıp	34
(6) Trafik Kazalarının Sosyal ve Psikolojik Sonuçları	35
4. TRAFİK KAZALARININ NEDENLERİ	36
a. Trafik Kazalarında Etken Olan Faktörler	36
(1) Çevre Faktörü	39
(2) Araç Faktörü	40
(3) İnsan Faktörü	41
b. Kazalara Neden Olan Sürücü Özellikleri	45
c. Sapkın Sürücü Davranışı	47
5. KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ	48
a. Trafik Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Çalışmalar	48
b. Trafik Güvenliğini Sağlamada Eğitim ve Denetimin Rolü	49
c. Türkiye'de Trafik Güvenliği Bilinci	51

İKİNCİ BÖLÜM ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE YÖNTEMİ

1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI	55
2. ARAŞTIRMANIN DENENCELERİ	57
3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ	58
a. Evren ve Örneklem	58
b. Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği	60
c. Araştırma Kapsamı ve Sınırlılıkları	61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM BULGULAR

1. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜNÜN HAKLILIĞINA İLİŞKİN BULGULAR.....	63
2. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAİ İŞLEMİN DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN BULGULAR	72
3. KURAL İHLALİNE KARŞILIK CEZAİ İŞLEM UYGULANMASINA YÖNELİK TEPKİLER	79

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM TARTIŞMA

1. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜNÜN HAKLILIĞINA İLİŞKİN BULGULARIN TARTIŞILMASI.....	88
2. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAİ İŞLEMİN DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN BULGULARIN TARTIŞILMASI	92
3. KURAL İHLALİNE KARŞILIK CEZAİ İŞLEM UYGULANMASINA YÖNELİK TEPKİLERİN TARTIŞILMASI	96

BEŞİNCİ BÖLÜM SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

KAYNAKÇA	102
EKLER	108

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo-1: Bazı Trafik Kural İhlallerine 2010 Yılında Uygulanan Cezalar	13
Tablo-2: Dünya Geneline 1990-2020 Yılları Arası Karayolları Trafik Kazalarında Öngörülen Ölüm Sayıları.....	21
Tablo-3: Dünya Çapında Karayolu Kazalarının Mâliyetleri	23
Tablo-4: AB Ülkeleri Karayolları Trafik Kazalarındaki Ölüm Sayıları.....	25
Tablo-5: Türkiye'de Son On Yıla Ait Karayolu Trafik Kazası Sayıları.....	29
Tablo-6: Sayıştay Tarafından Yerinde Denetim Yapılan İllerdeki 2006 Yılı Trafik Kazası Ölüm Sayıları.....	31
Tablo-7: Çeşitli Ülkelerin 2006 Yılı Karayolu Trafik Kazası Ölüm Oranlarının Karşılaştırılması	32
Tablo-8: Bazı Ülkelerin 1997 Yılı Verilerine Göre Yüz Milyon Taşıt/Km Başına Düşen Ölü ve Yaralı Sayıları.....	33
Tablo-9: Türkiye'de Son Beş Yılda Trafik Kazalarına Neden Olan Faktörlerin Oranları.....	37
Tablo-10: Türkiye'de 2009 Yılı Ölümlü-Yaralanmalı Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Kusurları.....	44
Tablo-11: Katılımcının Cinsiyeti,Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Cinsiyeti ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	66
Tablo-12: Katılımcının Cinsiyeti,Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar	67
Tablo-13: Flâşör Yakıp Yakmama ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	68
Tablo-14: Katılımcının Cinsiyeti,Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması,Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar	69
Tablo-15: Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması, Flâşör Yakıp Yakmama ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	71

Tablo-16: Katılımcının Cinsiyeti,Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar	74
Tablo-17: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	75
Tablo-18: Sürücünün Cinsiyeti, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	76
Tablo-19: Sürücünün Acelesi Olup Olmaması, Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.....	78
Tablo-20: Bütün Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	80
Tablo-21: Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	81
Tablo-22: Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	82
Tablo-23: Ehliyet Sahibi Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	83
Tablo-24: Ehliyet Sahibi Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	84
Tablo-25: Ehliyet Sahibi Olmayan Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	85
Tablo-26: Ehliyet Sahibi Olmayan Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.....	86

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil-1: Türkiye Şehirler Arası Yolcu ve Yük Taşıma Oranları.	27
Şekil-2: Avrupa Birliğindeki Taşıma Türlerinin 2008 Yılı Dağılımı.	28
Şekil-3: Türkiye'de Son İki Yıla Ait Ölümlü-Yaralanmalı Kazalardaki Yaya Kusur Oranları.....	41
Şekil-4: Ehliyet Sahibi Katılımcıların Araç Kullanma Sıklıkları	59

KISALTMALAR LİSTESİ

AREM	: İçişleri Bakanlığı Araştırma ve Etütler Merkezi
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
DPT	: Devlet Planlama Teşkilâtı
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
GSMH	: Gayrisafi Millî Hâsıla
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KİTGi	: Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi
KTk	: Karayolları Trafik Kanunu
KTY	: Karayolları Trafik Yönetmeliği
ÖGAYS	: Özürllülüğe Göre Ayarlanmış Yaşam Süresi
SYy	: Sakat Yaşanan Yıl
TRAMER	: Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜTEV	: Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfı
WHO	: <i>World Health Organization</i>
YYY	: Yaşamdan Yitirilen Yıl

ÖN SÖZ

Türkiye’de karayolu trafik kazalarından mağdur olanların oranı, gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında oldukça yüksek seviyelerdedir. Gelişmiş ülkelerin uyguladıkları karayolu güvenlik stratejileri etkilerini göstermeye başlamış ve ileriye yönelik iyimser tahminler yapılmaya başlanmıştır. Fakat Türkiye için durum giderek daha vahim bir hâl almaktadır. Trafik kazaları ve bu kazalardan etkilenenlerin sayısı her geçen yıl daha da artmaktadır. Şüphesiz, Türkiye’deki yanlış ulaşım politikalarının da bu durumda rolü bulunmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de tutarlı trafik güvenliği stratejilerinin eksikliği ön plana çıkmaktadır.

Yapılan çalışmalar, araç ve çevre kusurlarından kaynaklanan kazaların, insandan kaynaklananların yanında çok düşük oranlarda seyrettiklerini göstermektedir. Kazaların çok büyük bir bölümüne sebep olan faktör olarak, insan faktörü ortaya çıkmaktadır. Problemin büyük kısmının insandan kaynaklanıyor olması çözümün de yine insan kaynaklı olduğu fikrini doğurmaktadır.

İnsanı esas alan çözüm çabalarının dayanacağı temel ise trafik kurallarının yol kullanıcıları tarafından özümsemesidir. Trafik güvenliğinin ve düzeninin sağlanmasına yönelik olarak uygulanan kuralları benimseyememiş bireyler, kazaları önleme çalışmalarının önünde büyük bir engel teşkil etmektedir. Trafik kurallarına uyma kültürünün ve trafik güvenliği bilincinin tam olarak yerleştirilemediği toplumlarda, ne yapılsa yapılsın kazaların azaltılamayacağı ortadadır. Türkiye’deki trafik ortamı ve kaza sayıları bir fikir vermekle beraber, toplumumuzun trafik güvenliği algılamasının ölçülmesi çalışmalarına ihtiyaç vardır. Bu sayede gelinen noktayı görebilmek ve eksiklikleri tespit edip gerekli müdahalelerde bulunabilmek mümkün olabilecektir.

GİRİŞ

Türkiye’de trafik kazaları her yıl binlerce insanın ölümüne ve on binlerce insanın da yaralanmasına yol açmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)’nün kayıtlarına göre, son on yılda (2000-2009), trafik kazalarında hayatını kaybeden vatandaşlarımızın sayısı 45.188’dir. Bu dönemde kazalar sonucu yaralanma sayısı ise 1.519.737 kişidir. Bu sayılar kaza vuku bulunduğu trafik zabıtasının düzenlediği kaza tespit tutanaklarından alınan sayılardır. Aslında trafik kazaları sonucu ortaya çıkan kayıpların resmî kayıtlarda geçen sayıdan daha fazla olduğu düşünülmektedir (DPT Raporu, 2005: 14). Hastaneye nakledilirken ölen yaralılar ve otuz gün içinde ölenler de hesaba katıldığında yılda ortalama 9.000 kişinin kazalarda hayatını kaybettikleri anlaşılmaktadır (KİTĞİ, 2001: 13). Bu sayılar ve hesaplanan oranlar, gelişmiş ülkelerin ve AB ülkelerinin kaza kayıplarının çok üzerindedir.

Trafik kazalarının ortaya çıkardığı bir diğer sonuç, ekonomik ve sosyal boyutta yaşananlardır. Kaza mağdurlarının genellikle 25-64 yaş arası üretken nüfus olması (TÜİK, 2010a: 82), meydana gelen araç ve karayolu altyapısı hasarları gibi maddî unsurlar, ekonomik kaybın büyüklüğünü gözler önüne sermektedir. Maddî boyutundan daha da önemlisi kazaların yarattığı psikolojik ve sosyal sorunlardır. Kaza mağdurlarının aileleri de düşünüldüğünde ne kadar çok insanın etkilendiği ortadadır.

Böylesine olumsuz sonuçları olan trafik kazalarının hiç yaşanmaması belki mümkün olmamakla birlikte alınacak bazı önlemlerle azaltılabilme şansı vardır. Nitekim araç, nüfus ve kat edilen yol bakımından Türkiye’den fazla sayısı olan bazı gelişmiş ülkeler, kaza kayıplarını azaltmayı başaramışlardır. 2020 yılı için yapılan bazı projeksiyonlarda bu ülkelerdeki kaza ölümlerinin % 28 oranında azalacağı öngörülmektedir (Kopits ve Cropper, 2003: 29). Ama Türkiye için böylesi iyimser tahminler yapabilmek şu an için olanaklı görülmemektedir.

Kazaların nedenlerini araştıran yazarlar genellikle, insan, araç ve çevre faktörlerinde hemfikirdirler (Özerkmen, 2005: 2; Pampal, 2002: 3; Tekinsav, 2000: 1). İstatistiklere ve yapılan araştırmalara bakıldığında, kazaya etken faktörler içinde ise insan faktörü en önde gelmektedir (Sümer ve diğeri, 2006:1; Erjem, 2005: 2; Amado ve diğeri:2004: 2).

İnsan (sürücü, yaya ve yolcu) faktörünün ağırlıklı olarak kazalara neden olması, çözüm yollarının da büyük oranda insandan geçeceğini ortaya koymaktadır. Bu tespit, trafik kazalarını önleme çalışmaları içinde, özellikle eğitim çalışmalarını ön plana çıkarmaktadır.

Eğitim faaliyetlerinin temel amacı trafik güvenliği bilincine sahip olan bireyler yetiştirmektir. Yeterli düzeyde trafik güvenliği bilincine ulaşmış fertler sayesinde trafik güvenliği kültürü tesis edilmiş olabilecektir. Ancak bu kültür yerleştğinde ülkemizde de gelişmiş ülkelerdeki gibi kazaları ve sonuçlarını azaltabilme fırsatı yakalanabilecektir.

Bu kapsamda tezin amacı, trafik kurallarına hangi koşullar altında uyma/uymama ekseninden hareketle, trafik kültürümüzün karayollarındaki resminden bir kesitini çıkarabilmektir. Örneklem grubunda trafik kurallarının ne kadar içselleştirildiği ve benimsendiği ortaya konulmaya çalışılmıştır. Hayali bir kişinin yaptığı ihlali değerlendirmesi istenen katılımcının verdiği cevapların ileride kendisinin de benzer koşullar altında nasıl davranacağı yönünde bir fikir vereceği düşünülmüştür. Hedeflenen bir başka amaç ise kural ihlali yapanlara karşı tanınan toleransın ne kadar olduğunun ortaya konulmasıdır. Yani, bir trafik kuralı ihlali öyküsüne eklenen veya çıkarılan bazı koşulların, o ihlali haklı bulmayı/bulmamayı ne oranda etkilediğini ölçebilmektir. Elde edilecek sonuçların trafik kazalarını önleme faaliyetlerinde ve güvenlik bilinci yaratılması çalışmalarında faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. TRAFİK KAVRAMI

a. Trafiğin Tanımı

Trafik kelimesi, geniş anlamı ile ulaşımı ifade etmektedir. Ulaşım ise bünyesinde, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığını barındırmaktadır. Ulaşım faaliyeti esnasında, geliş ve gidişleri düzenleyen bir takım kurallar ve bu kurallar dizisi içindeki hâl ve hareketlerin tümü, trafik olarak adlandırılmaktadır (Murat, 2008: 5).

Türk Dil Kurumu'nun Büyük Türkçe Sözlük'üne göre trafik: Ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer anlamına gelir ve Fransızca kökenli bir kelimedir. Yayaların, hayvanların ve kara taşıtlarının karayolu, trenlerin demiryolu, gemilerin deniz ve diğer su yollarında, uçakların havayolu üzerindeki tüm hareketlerinin trafik olarak tanımlanabilmesi mümkündür (Hoşkal, 2006: 3).

Karayollarındaki trafik kavramı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK)'nda ve bu kanuna dayandırılarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY)'nde tanımlanmıştır. Buna göre trafik, yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hâl ve hareketleridir.

İnsanın, ihtiyaçlarının hepsini sabit bulunduğu bir yerden giderebilmesi olanağı olmadığına göre, insan ve eşyaların zaman zaman yer değiştirmeleri bir zorunluluktur. İnsan ve eşyanın, bu zorunluluğun gereği olarak yer değiştirmelerini sağlamak, ulaşım hizmeti ile sağlanır. Ulaşım hizmetinin, hızlı, ekonomik ve güvenli bir şekilde sağlanması ile topluma kazandıracağı faydalar inkâr edilemez (İyınam ve diğerleri, 1999: 1).

Bu hizmetin sağlanabilmesi için kara, deniz, hava ve demir yolu seçenekleri mevcuttur. Hızlı olması, eve kadar hizmet sunabilmesi, diğer seçeneklerin karayolu kadar yaygın ağı bulunmaması gibi etkenlerden dolayı karayolu ulaşımı daha çok kullanılmaktadır. Karayollarını kullananların, araçlarıyla ya da yaya olarak sergiledikleri bütün davranışlar, karayollarındaki trafik ortamını oluşturmaktadır.

b. Karayolları Trafiğinin Tarihsel Gelişimi

Karayollarındaki hâl ve hareketlerin başlangıç noktası tekerleğin icadıdır. İnsanoğlu var olduğu günden bu yana, ihtiyaçlarını karşılamak için bir yerlere ulaşmak ve hareket etmek zorunluluğunu yaşamaktadır. Bu ihtiyaç ilk zamanlarda yürümeyle ve sonrasında hayvanları kullanmayla giderilmeye çalışılmıştır. Milattan Önce (M.Ö.) 2000'li yıllarda yapılan tekerleğin keşfi, trafiğin başlangıç noktası olarak kabul edilebilir. Bu keşif sonrasında, zamanla taşıt yapımı söz konusu olmuş ve M.Ö. 200'lü yıllarda ilk araçlar boy göstermeye başlamışlardır (Ege, 1997: 1; İnce, 2009: 29).

Fransız, Nicolas Joseph Cugnot'un, 1771 yılında ordu için tasarladığı buharlı araç *Fardier*, kendi kendine hareket edebilen araçların (otomobil) ilk örneğidir (Hoşkal, 2006: 4). Bilinen ilk trafik kazası da bu aracın denemeler sırasında duvara çarpmasıdır (Kaya, 2008: 3). *Fardier*'in icat edilmesini müteakip karayollarında, buhar gücü ile hareket eden araçlar görülmeye başlanmıştır. 1821'de İngiliz Griffilt'in yaptığı buharlı posta arabası ve yine İngiltere'de 1824'de Hill'in ve 1831'de Hannock'un yaptıkları buharlı posta arabaları gibi (Hamed ve diğerleri, 1998'den aktaran İnce, 2009: 30). Takip eden yıllarda motorla çalışan araçlar icat edilmiş ve buhar gücü yerine artık yakıt kullanımına başlanmıştır. Motorlu araç tarihinin ilk örnekleri, 1862 yılında İngiltere'de icat edilen araç ve 1885 yılında Almanya'da Karl-Benz tarafından yapıp halka satılan ilk otomobildir (Ege, 1997: 2). Kayıtlara geçen ilk yaralanmalı trafik kazası, New York'da 30 Mayıs 1896 yılında meydana gelmiştir. (Akalın, 2009: 15). Londra'da 17 Ağustos 1896'da ise ilk defa bir insan motorlu araç çarpması sonucu hayatını kaybetmiştir (*RoadPeace* [web], 2010).

19'uncu yüzyılın sonlarından itibaren insanlığın istifadesine sunulan motorlu taşıtlar, sosyal, ekonomik ve bilimsel ilerlemelere paralel olarak sürekli sayıca artmış ve gelişmişlerdir. Ülkeler arası ticari faaliyetlerin de önem kazandığı bu dönemde insan ve mal nakilleri çoğalmış dolayısı ile karayolu faaliyetleri hız kazanmıştır. Karayolu taşımacılığının deniz, hava ve demir yoluna göre daha ucuz ve çabuk olması karayolu ulaşımını daha tercih edilir kılmıştır. Bu yoğunluk kazaları ve karayolu tıkanıklıklarını da beraberinde getirince insanoğlu için yeni bir ilgi alanı olan trafik kavramı ortaya çıkmıştır (Tosun, 2004: 1).

2. TRAFİK KURALLARI

a. Trafik Kurallarının Ortaya Çıkışı

Motorlu taşıtların insan hayatındaki yerlerini almalarından daha önceleri trafikle ilgili düzenlemeler yapma gereksinimi doğmuştur. Tekerlekli araçların kullanıldığı bu dönemlerde, karmaşayı önlemek ve trafiği düzene sokmak için bazı uygulamalara gidilmiştir. Tarihteki ilk trafik düzenlemesinin Kral Sezar tarafından yapıldığı ve tekerlekli trafik yoğunluğunu azaltmak için gündüzleri Roma'ya tekerlekli taşıtların girmesini yasakladığı bilinmektedir (Bek, 2007: 6). Yine eski Roma'da, Orta Çağ sonlarında, ticaretin artması ile beraber trafikte taşıt kalabalığı baş gösterince bazı düzenlemelere gidilmiştir. Yolların bir kısmı sadece yayaların kullanımına tahsis edilmiş, bazı dar yollardan bir arabanın geçmesine izin verilmiş yani tek ve çift yönlü trafik uygulamaları yapılmıştır. Benzer olarak, 17. yüzyılda Avrupa kentlerindeki nüfus artışından dolayı belirli yerlerde park yerleri düzenlemek ve tek yönlü trafik kurmak zorunluluğu hâsıl olmuştur (Hoşkal, 2006: 4).

Motorlu araç kullanımı ile beraber, trafik kazaları 1800'lü yılların sonunda başlamış, gelişmiş ülkelerde araç sahipliğinin ekonomik gelişmeye paralel olarak hızla artması sonucunda tüm dünyada kendini hissettirmeye başlamıştır. Kazaların can ve mal kayıpları yaşatmaya başlaması üzerine çözüm yolları da araştırılmış; trafik kuralları ve işaretleri yine 1800'lü yılların

sonuna doğru oluşmaya başlamıştır. 1868 yılında Londra’da el ile yönetilen trafik sinyalleri ve gece görüşü sağlamak için gaz lambaları kullanılmaya başlanmıştır (Pampal, 2002: 1). Dünyada, sürücülerin uyması gereken kurallara ait geniş bir düzenleme içeren ilk kanun 1900 yılında ABD tarafından yürürlüğe sokulmuştur (Bek, 2007: 7). 1910’lu yıllarda, özellikle dikkatsiz sürücülerin saptanmasını kolaylaştırmak amacıyla, birçok ülkede otomobillerin kaydının yapılması ve plaka taşımaları zorunlu hâle gelmiştir (Tosun, 2004: 1). ABD’de, 1914 yılında, kırmızı ve yeşil ışıklı sinyaller, 1920 yılında ise sarı ışık, trafiği düzenlemek için kullanılmaya başlanmıştır. Bu uygulama, 1924 yılından itibaren de Avrupa ülkeleri tarafından benimsenmiştir. 1909 yılında yapılan Paris Konferansında, trafik kurallarının uluslararası yaygınlaşması gündeme gelmiştir. Trafik kurallarının uluslararası kullanımı, 1931 yılında yapılan Cenevre Sözleşmesi ile hayata geçirilmiş ve son şeklini 1949 Cenevre Sözleşmesi ile almıştır (Pampal, 2002: 1-2).

b. Türkiye’de Karayolları Trafiği ile İlgili Yapılan Düzenlemeler

Hasan Fehmi Efendi’ nin çalışmaları ile 1879 yılında Osmanlı Devleti’nde yollar, sınıflandırılıp, numaralandırılmak suretiyle plânlamaya alınmaya başlanmıştır (Hoşkal, 2006: 4). Ulaşım çalışmalarına 1910 ve 1913 yıllarında çıkarılan kanunlarla ağırlık verilmiş, karayolu, demiryolu ve limanlar konusunda plânlamalar başlatılmıştır (İnce, 2009: 30).

Türkiye’de 1923-1930 yılları arasında motorlu taşıt sayısının artmaya başlaması, mal ve can emniyetini tehlikeye düşürmeye başlamıştır. Bu durum, taşıtları yönetenlerin tespit ve kontrol altına alınmasını gerektirmiştir. İlk düzenleme 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 765 sayılı Türk Ceza Kanunu’na konan hükümlerle (564 ve 565’inci maddeler) gerçekleştirilmiştir. Bu kanun maddeleri ile mal ve can emniyetini tehlikeye düşürecek şekilde taşıt kullananları takip ve kontrol etmek üzere genel zabıtaya yetki verilmiştir (AREM, 2010: 21). Daha sonra 14 Nisan 1930 gün ve 1471 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1580 sayılı Belediye Kanunu’nun “Belediyenin Görevleri” başlığını taşıyan 15’inci maddesine seyrüsefer ile ilgili hüküm

konmak sureti ile “Seyrüsefer Talimatnamesi” hazırlanmış ve ülkemizde trafik, yıllarca bu talimatname hükümleri ile idare edilmiştir. Bu talimatname ile trafiği düzenlemek araçların yük ve yolcu fiyat tarifelerini belirtmek ve kayıt tescil işlemleri ile sürücü adaylarının sınavlarını yapma yetkisi Belediye Zabıtası’na verilmiştir. Fakat belediyeler arasında standart uygulamaların sağlanamaması, araçların teknik muayenelerinin gereği gibi yapılamaması ve sürücülük ehliyet imtihanlarında keyfi muamelelerin olması ve gerek şehirler arası yollarda ve gerekse kırsal kesimde trafik denetiminin yapılamaması trafik kazalarının artmasına neden olmuştur (Tosun, 2004: 2).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’de çok az sayıda motorlu araç bulunduğundan, seyrüsefer (trafik), o dönemlerde ciddi bir problem olarak değerlendirilmemiştir. Düzenleme-denetleme görevleri, 1930 yılında çıkarılan Belediyeler Kanunu ile belediye görevlilerine bırakılmıştır. 1937 yılında çıkarılan Polis Vazife ve Salâhiyet Kanunu doğrultusunda genel kolluk güçleri bu görevi yürütmeye başlamışlardır. Ancak her iki kanunda da net bir görev tanımı yapılmamış ve trafik düzeniyle ilgili soyut ve genel hükümlere yer verilmiştir (Tosun, 2004: 3-4).

1940’ lara gelindiğinde motorlu taşıt sayısının artmasıyla bu taşıtların düzenli hareket edebilmelerini sağlayacak yol ağlarının geliştirilmesi ve genişletilmesi ihtiyacı doğmuştur. 1942 yılında TBMM’de mevcut yolların standartlarının yükseltilmesi çalışmalarına başlanmıştır (İnce, 2009: 31).

Türkiye’de özel Trafik Zabıtası, Cumhuriyetin ilanından otuz yıl sonra 18 Mayıs 1953 tarihinde yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) bünyesinde kurulmuştur. Bu kanun 1985 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır. Günün ihtiyaçlarına, ülke şartlarına ve uluslar arası antlaşmalara uygun olarak hazırlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK), 1985 yılında yürürlüğe girmiştir. Bugüne kadar çeşitli değişiklikler geçiren kanun hâlen yürürlükte (Tosun, 2004: 4).

Trafiğin geliştirilmesi için yapılan altyapı çalışmalarına örnek olarak, 1950'lerde Amerika Birleşik Devletleri'nin Türkiye'ye yaptığı *Marshall* yardımı adı verilen bir program gösterilebilir. Bu programla, ülkenin hemen her yerine ulaşabilen asfalt kaplamalı tek veya çift yönlü devlet yolu yapma seferberliğine başlanmıştır. Gelişmiş ülkelerde 1980'li yıllardan sonra Japonya ve Amerika'nın başlattığı hızlı ve güvenceli çalışan demiryolu hizmetleri ağırlık kazanmaya başlamıştır. Türkiye'de ise 1980'lerden sonra otoyol yapma politikalarına öncelik verilmiştir. Fakat yapım mâliyetinin çok yüksek olması nedeniyle otoyol ağı sınırlı kalmıştır (Tosun, 2004: 3).

Özet olarak, ABD'nin ve Avrupa'nın 20'nci yüzyılın başlarında geçtikleri ışıklı işaret uygulamalarına, Türkiye'de 1950 yılından itibaren başlanmıştır. Benzer şekilde, 1860'lı yıllarda kullanılmaya başlanan otomobilin Türkiye'de yaygın kullanımı da 1960'lı yıllara rastlamaktadır. Hem araçların hem de kural ve işaretlerin kullanımı konusundaki bu zaman farkı, Türkiye'de bugün yaşanan problemin en önemli nedenlerinden biri olarak gösterilebilir (Pampal, 2002: 2).

c. Türkiye'deki Karayolları Trafik Mevzuatı

Gün geçtikçe artan nüfus ve araç sayısı, karayollarında yoğunluk yaşanmasına, trafikte geçirilen sürenin artmasına ve daha da kötüsü kazalar sonucu büyük oranlarda can ve mal kayıplarının yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu kayıpları en aza indirebilmek için yapılan çalışmalar içinde trafik ortamını düzenleyici yasal zeminin oluşturulması önemli bir yer tutmaktadır. Bütün ülkeler, trafikte yaşanan olumsuzlukları ortadan kaldırmaya yönelik ve aynı zamanda da değişen, gelişen şartlara uyum sağlayabilecek hukuki mevzuata ihtiyaç duyarlar. Türkiye Cumhuriyeti de bu ihtiyacı karşılayabilmek adına 1926 yılından bu yana çeşitli kanun, yönetmelik, yönerge ve Bakanlar Kurulu kararı çıkararak yürürlüğe koymuştur.

Türkiye'nin karayolları trafik mevzuatı incelendiğinde, karayollarındaki trafik düzenini sağlamaya ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemeye yönelik hükümlerin, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) ile düzenlendiği görülür. KTK tarafından, yönetmelikte düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümler ile bunların uygulanmasına ait esas ve usuller, Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY) tarafından belirlenmiştir.

Trafik ile ilgili yasal mevzuat elbette ki KTK ve KTY ile sınırlı değildir ama trafik düzeninin ve güvenliğinin sağlanması için gerekli olan trafik kurallarını bahsi geçen kanun ve yönetmelik düzenlemektedir. Bu bağlamda, trafik ortamının gerektirdiği başka bir takım düzenlemeler de 2918 sayılı KTK'ye dayandırılarak yürürlüğe konan yönetmeliklerle sağlanmıştır. Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş Görev ve Çalışma Yönetmeliği ve Ticari Taşıt Kullanma Belgesi Yönetmeliği, KTK'nin gerektirdiği düzenlemelerden birkaçıdır.

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun "Topluma Karşı Suçlar" başlığını taşıyan üçüncü kısmının "Genel Tehlike Yaratan Suçlar" başlığını taşıyan birinci bölümünde bulunan 179'uncu maddede, trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu düzenlenmiştir. Trafik güvenliğini tehlikeye sokmak suçu ile kişilerin hayatı, sağlığı ve mal varlıklarının korunması amaçlanmıştır. Trafik düzeninin gerektirdiği şekilde araç sevk ve idare etmeyerek, insanların hayatı, sağlığı ve mal varlığı bakımından tehlikeli durum oluşturan kişilerin bu eylemleri, söz konusu hüküm ile cezalandırılmak istenmiştir (Polat, 2009: 8).

Karayollarındaki trafik ortamını şekillendirmek için mevcut yasal düzenlemeler içinde 2918 sayılı KTK'den başka kanunlar da bulunmaktadır. Bunlar;

- 1593 sayılı Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu,
- 237 sayılı Taşıt Kanunu,

- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu,
- 5393 sayılı Belediye Kanunu,
- 3194 sayılı İmar Kanunu,
- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'dur.

İlgili bütün bu kanunların uygulanmasına yönelik olarak çıkarılan toplam yirmi sekiz adet Yönetmelik, bir adet Bakanlar Kurulu Kararı ve iki adet de Yönerge mevcuttur (AREM, 2010: 30-32).

ç. Trafik Kurallarının Mevzuattaki Yeri

Trafik kuralları, 2918 sayılı KTK'de ve KTY'de ifade edilmişlerdir. KTK'nin altıncı kısmı konu ile ilgili düzenlemeleri ihtiva etmektedir. Altıncı kısım beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümün adı "Genel Kurallar" olup bu bölümde, karayollarında trafiğin akışı, trafik işaretlerine uyma, alkollü içki, uyuşturucu veya keyif verici maddelerin etkisi altında araç sürme yasağı ve taşıt kullanma sürelerine uyma zorunluluğunu düzenleyen dört madde yer alır.

İkinci bölümün adı "Hız Kuralları" dır. Bu bölümde, hız sınırlarını, hız sınırlarına uymayı ve hızın gerekli şartlara uygunluğunu sağlamayı düzenleyen üç madde bulunur. KTK'nin altıncı kısmındaki üçüncü bölümünün adı "Sürücülerin Uyacağı Diğer Kurallar" dır. Burada on beş madde ile uyulması gereken trafik kuralları sıralanmıştır. Bazıları şunlardır: Dönüş kuralları, geçme kural ve yasakları, kavşaklarda geçiş hakkı ve duraklama ve park etmenin yasak olduğu yerler.

Yayaların uymaları gereken kurallar dördüncü bölümde belirtilmiştir. Yine bu bölümde, hayvanla çekilen, elle sürülen araçları sürenler ile hayvan sürücülerine ait kurallar ile yarış ve koşulara ait kurallar bulunmaktadır. Bu bölüm yukarıda yazılan kuralları düzenleyen üç maddeden oluşmaktadır.

Altıncı kısmın son bölümü olan beşinci bölümde çeşitli trafik kuralları sayılmıştır. On maddeden oluşan bu bölümün bazı başlıkları şunlardır: Geçiş üstünlüğüne sahip araçlar ve sürme kuralları, tedbirsiz ve saygısız araç sürme, yaya ve okul geçitleri ve okul taşıtları, sürücülerin ve yolcuların koruyucu tertibat kullanma zorunluluğu.

Görüldüğü gibi trafik kuralları KTK'nin altıncı kısmında toplam otuz beş madde ile açıklanmıştır. Kanunda, çıkarılacak yönetmelikle düzenlenmesi istenen hususlar ile bazı trafik kurallarına ait detaylar KTY'nde açıklanmıştır. KTY'nin altıncı kısmı da bu düzenlemelere ayrılmıştır. On bölümden oluşan bu kısım, toplam elli sekiz madde içerir.

Düzenlemelerin gelişen trafik ortamına uydurulması ve bu kuralların bazılarının dinamik bir yaklaşımla ele alınması da bir zorunluluktur. Örnek olarak, trafik kuralı ihlallerinde uygulanan cezaların günün ekonomik şartlarına göre ayarlanması veya gelişen teknoloji ile beraber araçlarda kullanılan koruyucu tertibat üzerindeki değişim ve yeniliklerin zorunlu kılınması gibi. Bu tür değişikliklerin Türkiye'de yapıldığı görülmektedir. Hem KTK hem de KTY çıkarıldıkları yıllardaki gibi durmamaktadırlar. Olması gerektiği gibi çağın şartlarına uydurulma çalışmaları yapılmaktadır.

Trafik ortamında meydana gelebilecek bütün olumsuzlukların önceden düşünülerek, oluşmalarını engelleyebilecek biçimde kuralların konulup detaylandırılmaları gereklidir. Herkesin anlayabileceği açıklıkla yazılmış olan trafik kurallarının tamamını, karayollarını kullananlar bilirler ve pratikte de uygulayabilirlerse trafikte yaşanan birçok problemin azalacağı ortadadır. KTK ve KTY'nin trafik kuralları ile ilgili düzenlemeleri incelendiğinde, karayollarında trafik düzenini ve güvenliğini sağlamaya yönelik detaylı bir çalışma yapıldığı ifade edilebilir. Karayolu trafiğinde yaşanması muhtemel düzensizlik ve güvenliği tehlikeye sokabilecek durumların, yazılan bu kapsamlı kurallar ile önüne geçilebilmesi hedeflenmektedir.

d. Trafik Kurallarını İhlal Edenlere Öngörülen Yaptırımlar

Trafiğe katılanların trafik kurallarının farkında olmalarını sağlamak ve bu kurallara uymayı davranış biçimi hâline getirmelerini temin etmek için trafik denetimleri yapılmaktadır. Trafik denetimi, karayolunu kullananların trafik kurallarına uyup uymadıklarını, araçların trafiğe uygun olup olmadığını, araç ve sürücülere ait belgeleri, araçta bulundurulması zorunlu teçhizatları kontrol ederek, uymayanlar hakkında yasal işlem yapmak olarak tanımlanabilmektedir. Etkili bir trafik denetimini tesis edebilmek için trafik cezalarının caydırıcılığının da sağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde yapılan denetlemelerden fayda elde edilememekte ve kural ihlali yapanlar bu hataları yapmaya devam etmektedirler. Verilen cezalar caydırıcı olmaktan uzak olursa değerlerini yitirmekte ve buna paralel olarak kural ihlallerinin sayısında artış görülmektedir (Akçay, 2003: 1).

2918 sayılı KTK ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddesi kural ihlalinde bulunanlara verilecek cezaları öngörmektedirler. KTK'de yapılan değişikliklerle para ve hapis cezalarında önemli artışlar sağlanmıştır. Trafik kurallarını ihlal edenlere ülkemizde verilen cezaların, gelişmiş ülkelerdeki cezaların seviyelerine çıkarılmalarına çalışılmıştır. Eskiden, para cezası caydırıcı olarak görülürken, bugün bunun yanına hapis, trafikten men, ceza puanı ve psiko-teknik muayene de eklenmiştir (Akçay, 2003: 1).

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığının internet sitesinde yayımladığı 2010 yılı trafik idarî para ceza rehberi, kural ihlalinde bulunanlara uygulanacak cezaları göstermektedir. Rehberde göre, trafik kuralı ihlalinde bulunanlara (KTK'nin 46-80'inci maddeleri arası) verilen en hafif ceza, 62 TL idarî para cezası ve sürücüler için on ceza puanıdır. Öngörülen en ağır cezalar ise, alkollü içki alarak ve uyuşturucu veya keyif verici madde alarak araç kullanan sürücülere uygulanan cezalardır.

Tablo-1: Bazı Trafik Kural İhlallerine 2010 Yılında Uygulanan Cezalar (EGM [web], 2010a).

İhlal Konusu	Ceza Miktarı ve Uygulayacak Kuruluş			Ceza Puanı	Belgenin Geri Alınması
	Trafik Zabıtası	Mahkeme			
	İdarî Para Cezası	Adlî Para Cezası	Hapis Cezası		
Aracını Gidiş Yönüne Göre Yolun Sağından Sürmemek	130 TL			20	
Kırmızı Işık Kuralına Uymamak	130 TL			20	
Trafik İşaretleri ile Yasaklanan Yerlerde Park Etmek	62 TL			10	
Alkollü İçki Alarak Araç Kullanmak	1'inci Kerede 548 TL, 2'nci Kerede 687 TL	Üç ve Üstünde 1101 TL	Üç ve Üstünde En Az Altı Ay	20	Beş Yıl İçinde;1'incide Altı Ay,2'ncide İki Yıl,3'üncü ve Fazlasında Beş Yıl (Mahkemece)
Uyuşturucu veya Keyif Verici Madde Alarak Araç Kullanmak		1101 TL	Altı Ay		Süresiz

Alkollü içki alarak araç kullananlara, ilk tespit edildiklerinde 548 TL, ikinci defada 687 TL idarî para cezası uygulanmaktadır. Üçüncü defada ve sonrasında, mahkeme tarafından 1101 TL adlî para cezası ve en az altı ay hapis cezası öngörülmüştür. Bu sürücüler yirmi ceza puanı almakla birlikte, yapılan tespit sonucunda belirlenen limitlerin üzerinde alkollü içki aldığı belirlenen sürücülerin Karayolları Trafik Kanununun 48 inci maddesine göre, birinci defada altı ay, ikinci defada da iki yıl süreyle sürücü belgeleri geçici olarak geri alınır. İkinci defa geri alma süresi sonunda sürücü, sürücü davranışı geliştirme eğitimine tabi tutulur ve başarılı olması hâlinde belgesi iade edilir. Üçüncü defa ve fazlasında ise belgeleri beş yıl süre ile geri alınarak psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar; bu süre sonunda yapılacak psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi neticesinde belgesinin iadesinde sakınca bulunmayanlara sürücü belgesi iade edilir.

Muayene sonucunda sürücü belgesinin iade edilmesinde sakınca bulunanlara ise sürücü belgesi verilmez. Uyuşturucu veya keyif verici madde olarak araç kullananlara ise, mahkeme tarafından 1101 TL adlî para cezası ve altı ay hapis cezası öngörülmüştür. Bu sürücülerin belgeleri süresiz olarak geri alınmaktadır (EGM, 2010a).

KTK'nin kural ihlali saydığı fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için, KTK'nin "Ceza Puanı Cetveli"nde belirlenen ceza puanları verilir. Sürücüler, ihlal etmiş oldukları her trafik kuralı için, ihlalin özelliğine göre beş puandan yirmi puana kadar ceza puanı alırlar ve bu puan sicillerine kaydedilir. Trafik kuralının ihlal edildiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde toplam yüz ceza puanını aştığı Emniyet Genel Müdürlüğü Bilgi İşlem Merkezi'nce tespit edilen sürücülerin, sürücü belgeleri iki ay süre ile geri alınır. Bu süre sonunda, kanunda öngörülen, Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliğine göre eğitim gördüklerini belgeleyen sürücülerin sürücü belgeleri iade edilir. Aynı yıl içinde ikinci defa yüz ceza puanı dolduran sürücülerin sürücü belgeleri dört ay süre ile geri alınarak, psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucunda sürücülük yapmasına engel hâli bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir. Bir yıl içinde üç defa yüz ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir (KTY, Madde 167).

Yukarıda kısaca değinilen cezalar, KTK'nin belirttiği trafik kurallarına aykırı hareket eden sürücüler için öngörülen cezalardır. Bunun yanında ayrıca Türk Ceza Kanunu'nun 179'uncu maddesine göre cezalandırılmaları gereken sürücüler de bulunmaktadır. Kişilerin hayatı, sağlığı ve mal varlıkları bakımından tehlikeli olabilecek şekilde araç kullandıkları tespit edilenler, "Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma" suçunu işlemiş olurlar.

Bu cezanın uygulama alanını daha iyi anlayabilmek için konuyu biraz açmakta yarar vardır. Kırmızı ışık kuralına uymamak, hız sınırlarını aşmak ve geçme kurallarına riayet etmemek gibi eylemler KTK hükümlerine göre idarî

yaptırımlara bağlanmıştır. Sadece bu kurallara uymamak trafik güvenliğini kasten tehlikeye sokmak suçunun oluşmasını sağlamaz. Bu suçun oluşabilmesi için kişilerin hayat, sağlık ve mal varlıkları açısından zarar tehlikesini ortaya çıkarması gereklidir. Örnek olarak, bir sürücü boş ve geniş bir karayolunda hız sınırlarını aşmışsa ve herhangi bir kaza veya kaza tehlikesine sebebiyet vermemişse bu suç oluşmaz. Burada sürücüye 2918 sayılı Kanun'un 51'inci maddesi gereğince idarî yaptırım uygulanır. Eğer sürücünün bu eylemi, bir kazaya veya somut bir kaza tehlikesine neden olmuşsa adlî bir olay hâline gelir ve Türk Ceza Kanunu'nun 179/2 maddesi uyarınca işlem yapılır. Trafik güvenliği için öngörülmüş bakım ve onarımları yapılmayan bir aracın, kişilerin hayatı, sağlığı veya mal varlığı açısından bir tehlikeye neden olması durumunda da bu suçtan işlem yapılabilir.

Özetle, bir trafik kuralını ihlal etmek ile tehlikeli biçimde araç sevk ve idare etmek her zaman aynı kapsamda değerlendirilmemektedir. Somut bir zarar tehlikesine sebebiyet verilmediği sürece, örneğin, alkol alarak araç kullanmak 179/3 maddesi uyarınca cezalandırılmayı gerektirmemektedir. Bu durumda sürücüye, sadece KTK'nin 48'inci maddesi gereğince idarî para cezası uygulanmaktadır (Polat, 2009: 16,31).

Türkiye'de kanun koyucu, trafik güvenliğini sağlamak bakımından gerekli olan düzenlemeleri yapmıştır. Bu bağlamda trafik kuralları detaylı olarak belirlenmiş ve uymayanlar hakkında da yaptırımlar öngörülmüştür. Fakat her trafik kuralı ihlalinin tespit edilip ceza uygulanabilmesi de mümkün değildir. Bu durum kimi sürücüler tarafından bazı ihlal davranışlarının sergilenmesine ve ne yazık ki bir bölümü tarafından da alışkanlık hâline getirilmesine neden olabilmektedir. Ceza uygulamasının bu davranışları ne kadar engelleyebildiği de ayrı bir konudur. Bu noktada üzerinde durulması gereken konu, kural ihlallerinin doğurduğu sonuçlardır. İnsanların hayatları, sağlıkları ve mal varlıkları açısından kuşkusuz en önemli sonuç trafik kazalarının yaşanmasıdır. Trafik kazalarının meydana gelmesinde en büyük pay sahibi insanlardır. Araştırmalar ve gözlemler yaşanan kazaların büyük çoğunluğunun insan faktöründen ve kural ihlallerinden kaynaklandıklarını ortaya koymaktadır (Sümer ve Özkan, 2002: 17).

3. KARAYOLLARI TRAFİK KAZALARI

a. Genel Çerçeve

Çağdaş insanın yaşamı, bilim ve teknolojiye hızlı gelişmelerle birlikte önemli değişikliklere uğramaktadır. İnsanoğlu, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin sağladığı olanaklardan azami derecede yararlanabilme çabası içindedir. Bu anlayış, pek çok insanı, yaşamını kolaylaştıracak teknolojik araç ve gereçlere sahip olma gayreti içine sokmaktadır (Murat, 2008: 1). 20'nci yüzyıldan itibaren üretilen ulaşım araçları ve geliştirilen taşıt teknolojileri, insan hayatını kolaylaştırmış ve ulaşım ihtiyacını bir zevk hâline dönüştürmüştür. Seyahat etmek toplumda, sadece ticaret ile uğraşanların iş icabı olmaktan öte, toplumun geneli tarafından kullanılan bir durum hâline gelmiştir (İnce, 2009: 1). Artık, motorlu taşıtlar, günümüz bireyleri için doğal bir ihtiyaç hâline gelmiştir.

Teknolojik gelişmelerin sonuçları, bir yandan yaşamı kolaylaştırırken, diğer yandan da baş edilmesi güç yeni sorunlara neden olabilmektedir. Örneğin, ulaşım hizmeti ile topluma büyük yararlar sağlandığı açık olmakla birlikte, insan ve araç sayısındaki zaman içinde görülen artış, trafik ortamında bazı olumsuz sonuçları da beraberinde getirmektedir. Olumsuz sonuçları, trafik kazaları, hava kirliliği, gürültü, ekolojik dengenin bozulması, trafik sıkışıklıklarının neden olduğu psikolojik sorunlar gibi başlıklar altında toplamak mümkündür (İyınam ve diğerleri, 1999: 1). Karayollarında yaşanan trafik kazaları, bu sayılan sonuçların içinde, kuşkusuz, en büyük ve çok acil önlemlerin alınmasını gerektiren problem sahasıdır.

İnsan hayatını kolaylaştırıp yaşama aşk ve şevkini artıran bir sebep olan trafik ortamı, altyapısını henüz tamamlayamamış, toplum bireylerini ideal trafik bilinci düzeyinde eğitememiş ve topyekûn trafik sistemlerinin sağlıklı bir şekilde çalışmasını denetleyecek kontrol mekanizmalarını tam yerleştirememiş ülke ve toplumlarda, bir eziyet hâline dönüşebilmektedir. Böyle toplumlarda trafik kavramı, insanların günlük hayatta sürekli mücadele

etmesi gereken bir düşman hâline gelebilmektedir. Trafik kazaları yüzünden her gün bir kısım insanın ölmesine neden olan bir canavara dönüşebilmektedir. Yine bu ülkelerde, sebep olduğu stres ile toplumu sürekli geren, kaza sonucu oluşan sakatlanmalarla, toplumda çözüm ümit ve beklentilerini azaltan ve böylece yaşama sevincini yok eden bir toplumsal yara olarak karşımıza çıkabilmektedir (İnce, 2009: 1).

Trafik kazaları, ulaşımın temel unsurları olan insan, yol, taşıt ve bazen çevre koşullarının bir veya birkaçı ya da bu unsurların birbirleri ile etkileşimleri sonucunda ortaya çıkan, maddî hasar, yaralanma, ölüm hâllerinden biri veya birkaçı ile sonuçlanan olay olarak tanımlanabilir. Karayolu güvenliğinin bir ölçütü de trafik kazalarıdır. Kuramsal olarak, trafik kazaları meydana gelmiyorsa karayolu güvenliği tamdır. Eğer trafik kazaları yaşanıyorsa, buna bağlı olarak güvenlik de azalacaktır. Kuramsal olarak bakıldığında, güvenli bir karayolu, insan, taşıt, yol unsurları başta olmak üzere, kazalarda etkili olabilecek tüm unsurların hiçbirinin, hiçbir noktada kritik hâle gelmeyeceği karayolu olarak tanımlanabilir. Ancak, bu durumun pratikte gerçekleşme olanağı bulunmadığından, trafik kazaları ile karşılaşılması kaçınılmaz görünmektedir (İyınam ve diğerleri, 1999: 2).

Karayolu trafik kazaları, üzücü ve görünür sonuçları bakımından derhâl çözüm bulunması gereken en temel sorunlardandır. Tüm dünyada ve özellikle Türkiye’de trafik kazaları maddî ve manevî birçok zarara ve kayba neden olmaktadır. Kazalar sonucu büyük maddî zarar oluşmasının yanında daha da kötüsü birçok insan yaşamını kaybetmekte ya da geçici veya kalıcı biçimde sakatlanmaktadır. Trafik kazaları aynı zamanda dünya çapında bir sorundur. Çünkü İstanbul’dan yola çıkan bir sürücü, günlük sürücülük zamanını aşarak, aracı ile Avrupa içlerine kadar yol gidebilmektedir. Trafik kazası riski sokakta başlamakta, mahallede, bölgede ve uluslararası karayollarında devam etmektedir. Böylesi büyük zararı olan kazalar, birçok insan tarafından ancak kendileri bir trafik kazasının mağduru olunca sorun olarak görülmektedir. (Demiröz, 2006:5).

Wegman'a göre, birçok ülkede yetkililer, karayolu güvenliği zafiyetlerini, sosyal bir problem olarak değerlendirmelerine rağmen bu konuya karşı sosyal kayıtsızlık içerisindeyler (1996: 4). Gündelik yaşamda kaza mağdurlarının sayısını azaltma amacının çoğunlukla öncelik taşımadığını düşünmektedir. Ona göre, bugüne kadar kaza problemine dikkatleri çekip, insanların gözünü açabilmek amacıyla değişik yollar denenmiştir. Örneğin, yıllık ölümlü kaza oranlarını sunmak yerine, daha çarpıcı bazı veriler kullanılarak, probleme dikkatleri çekmek için gayret sarf edilmiştir. Bu kapsamda şunların vurgulandıklarını belirtmiştir:

- Kişinin yaşamı boyunca herhangi bir zamanda trafik kazasına uğrama olasılıkları hesaplanmış veya karayolu kazalarının ekonomik sonuçları (ülkelerin gayrisafi millî hâsılasının [GSMH] %1-2 'si gibi) hakkında tahminlerde bulunulmuştur.
- Kaza kurbanlarının çoğunluğunu gençlerin oluşturduğunu, 15 ile 45 yaşları arasındaki kişilerin başta gelen ölüm nedeninin kazalar olduğuna vurgu yapılmıştır. Böylelikle, trafik kazalarının yüksek derecede hayat kaybına neden olduklarına dikkat çekilmeye çalışılmıştır.
- Önlem alınmaz ise, gelecek yıllarda kaç kişinin kazalardan dolayı ölebileceği öngörülmüştür. Örneğin, tüm Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde 400.000 kişinin ölebileceği gibi.
- Mevcut olan diğer ulaşım sistemlerin hiçbirinde bu düzeyde ölüm oranı olmadığı ve hâlihazırdaki karayolu ulaşım sistemi ile bunun böyle devam etmesinin beklendiği ortaya konmuştur.

Ancak bugüne kadar yapılan tüm bu çalışmalar ve açıklamalar kamuoyunun ve karar verici konumundaki yöneticilerin dikkatlerini, karayolu kazaları problemine çekmede başarılı olamamıştır. Çünkü trafik kazalarının büyük çoğunluğu, uçak ve gemi kazaları kadar kamuoyunu ve medyayı fazla etkilememektedir. Kamuoyunun karayolu kazalarına yeterince eğilmemesinin bir diğer açıklaması ise, birçok kişinin yol kazaları ile karayolu ulaşım sistemi

arasında kaçınılmaz bir bağlantının varlığına inanmasıdır. Yol güvenliği önlemlerinin gerek yol kullanıcıları, gerekse politikacılar arasında çok az biliniyor olması bir diğer gerçektir. Bunun sebebi, politikacı açısından bu önlemlerin para gerektirmesi, karayolu kullanıcı açısından ise birey özgürlüklerini kısıtlayacak olması ile birlikte bu önlemler sonucunda olumlu neticeler alınması inancının yerleşik olmamasıdır (Wegman, 1996: 4).

b. Dünya Geneline Karayolları Trafik Kazaları

(1) Kaza Kayıplarına İlişkin İstatistikî Veriler

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ile Dünya Bankası'nın 2004 yılında yayımladıkları, konuyla ilgili ilk ortak rapora göre, dünyanın her ülkesinde meydana gelen karayolu trafik kazaları, sağlık ve kalkınma açısından oldukça büyük bir sorun oluşturmaktadır. Her yıl trafik kazaları yüzünden, aşağı yukarı 1,2 milyon kişi hayatını kaybetmekte, 20 - 50 milyon arasında insan da yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Gerekli tedbirlerin alınmaması durumunda, eldeki verilere göre bu rakamların 2020 yılına kadar daha da artacağından endişe edilmektedir. Bu öngörünün özellikle, motorlu taşıt sayısının hızla arttığı ülkelerde daha belirgin bir biçimde görüleceğine değinilmektedir (DSÖ Raporu, 2004: 1).

İlk ölümlü karayolu trafik kazasının yaşandığı 1896 yılından 1997 yılına kadar geçen yüz yıllık süreçte, kazalarda meydana gelen ölüm sayısının 25 milyona ulaştığı tahmin edilmektedir. 2002 yılında kazalarda ölenlerin sayısının 1,18 milyon kişi olduğu düşünülmektedir. Bu da her gün ortalama olarak 3.242 kişinin öldüğü anlamını taşımaktadır.

Karayolu trafik kazaları sonucu ölümler, tüm dünyada meydana gelen ölümlerin % 2,1'ini teşkil eder. Bu oranla trafik kazaları, dünya çapındaki ölüm nedenleri arasında 11'inci sırada yer alır. Bütün bu ölüm sayılarının yanında ayrıca her yıl 20 ile 50 milyon arasında kişinin yaralandığı tahmin edilmektedir. 2002 yılında kazalar sonucunda 38,4 milyon özürllülüğe göre

ayarlanmış yaşam süresi (ÖGAYS)¹, yılının kaybedildiği tahmin edilmektedir. Bu da kaybedilen bütün ÖGAYS'ların %2,6'sına tekabül etmektedir. Trafik kazası yaralanmaları, böylelikle, bütün hastalık ve yaralanma sayıları içinde, dokuzuncu büyük orana sahip olmuştur (DSÖ Raporu, 2004: 11-12).

(2) Geleceğe Yönelik Kayıp Tahminleri

DSÖ'nün 1996 yılında Harvard Üniversitesi işbirliği ile yaptığı ve 1990 ile 2020 yılları arasının öngöröldüğü bir çalışmaya göre, 2020 yılına gelindiğinde, trafik kazası sonucu ölümler bütün ölüm sebepleri arasında 6'ncı sıraya yükselecektir. Trafik kazaları, kaybedilen ÖGAYS'ların nedenleri arasında 3'üncü sıraya yerleşecektir. Düşük ve orta gelirli ülkeler için ise kaybedilen bütün ÖGAYS'ların 2'nci temel nedeni kazalar olacaktır. 1990'da 0,99 milyon olan dünya çapındaki kaza sonucu ölümler, 2020 yılında 2,34 milyona yükselecektir ki bu da bütün ölümlerin % 3,4'üne denk gelmektedir. Düşük ve orta gelirli ülkelerde kaza ölümleri ortalama % 80 artarken, yüksek gelirli ülkelerde ortalama % 30 azalacaktır. Bütün dünyada ÖGAYS kaybı 34,3 milyondan 71,2 milyona çıkacaktır. Bu oran bütün hastalık yükünün % 5,1'ine tekabül etmektedir (Murray ve Lopez, 1996'dan aktaran DSÖ Raporu, 2004: 12).

Dünya Bankası'nın trafik kazası ölümleri ve ekonomik büyüme ile ilgili Kopits ve Cropper'a yaptırdığı ve 2003 yılında yayımlanan bir çalışmaya göre, yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerde 2000 ile 2020 yılları arasında, trafik kazalarında ölüm oranlarının % 27 azalacağı tahmin edilmektedir. Öte yandan, düşük ve orta gelirli ülkelerin toplandığı bölgelerde, ölümlerin % 83 artacağı öngörülmektedir. Bütün dünya çapında ise ölümlerin % 66 oranında artması yani yüz bin nüfusa düşecek ölü sayısının 17 olması beklenmektedir.

¹ Özürlülüğe göre ayarlanmış yaşam süresi (ÖGAYS), problem sahasına nicel değer verilmesinde kullanılmaktadır. ÖGAYS bir kişinin erken ölmesi nedeni ile kaybetmiş olduğu yıllar ile herhangi bir rahatsızlığı nedeni ile sakat olarak sürdürdüğü yaşam yıllarının birlikte ifade edildiği bir ölçüdür (Akgün, 2004). ÖGAYS, vaktinden önce ölümle yaşamdan yitirilen yıl (YYY) sayısı ile özürlülük nedeniyle sağlık yitimini birleştiren bir sağlık açığı ölçüsüdür. Sakat (özürlü) yaşanan yıl sayısı (SYY) ÖGAYS'ın özürlülük bileşenine tekabül eder ve hastalık ve yaralanma gibi durumların olumsuz etkisi sonucunda yitirilen sağlıklı yaşam yıllarını ölçer (Racioppi, 2004: 75).

Tablo-2: Dünya Genelinde 1990-2020 Yılları Arası Karayolları Trafik Kazalarında Öngörülen Ölüm Sayıları (Bin) (Kopits ve Cropper, 2003: 29).

Bölge	Ülke Sayısı	Ölüm Sayıları (Bin)				Değişim (%) 2000-2020	100.000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı	
		1990	2000	2010	2020		2000	2020
Doğu Asya ve Pasifik	15	112	188	278	337	79,8	10,9	16,8
Doğu Avrupa ve Latin Amerika ve	9	30	32	36	38	18,2	19,0	21,2
Orta Doğu ve Kuzey Güney Asya	31	90	122	154	180	48,1	26,1	31,0
Sahra Altı Afrika	13	41	56	73	94	67,5	19,2	22,3
Ara Toplam	7	87	135	212	330	143,9	10,2	18,9
Yüksek Gelir Düzeyli	46	59	80	109	144	79,8	12,3	14,9
Toplam	121	419	613	862	1.124	83,3	13,3	19,0
Yüksek Gelir Düzeyli	35	123	110	95	80	-27,8	11,8	7,8
Toplam	156	542	723	957	1.204	66,4	13,0	17,4

Görüldüğü üzere, yapılan iki çalışmada benzer tahminleri ortaya koymaktadır. Eğer önlem alınmaz ise 2020 yılına gelindiğinde kaza sonucu ölümler oldukça artacaktır. İki çalışmada da ortak olan diğer bir nokta, kaza ölümlerinin düşük ve orta gelirli ülkelerde artacağı, yüksek gelire sahip ülkelerde ise azalacağıdır.

(3) Kaza Kayıplarının Ekonomik ve Toplumsal Boyutu

Karayolu trafik kazalarında insanların ölmeleri, yaralanmaları ve oluşan hasarlar, bir ülkenin ekonomik ve toplumsal hayatında önemli derecede büyük kayıplara yol açmaktadırlar. İyininam, dünyada, ekonomik

kaybın hesaplanmasında uygulanan metotların iki grupta toplandığından bahsetmektedir (1997: 9). Bunlar:

- Sigorta şirketleri tarafından kazaya uğrayanlara ödenen miktarların toplamına göre,
- Kaza ile bağlantılı tüm dolaylı kayıpların da eklendiği miktarlara göre yapılan hesaplamalardır.

Birinci yöntemle belirlenen maliyet, sigorta şirketleri tarafından, taşıt hasarı, sürücü ve yolcu sigortalarına ödenen miktarları yansıtmaktadır. Ama bu yöntemle belirlenen miktarın gerçek maliyetin altında olduğunu düşünen çoğu ülke yetkilileri ikinci yöntemi benimsemişlerdir. Kazalardan kaynaklanan tüm kayıpların hesaplanmasını öngören ikinci metot şunları esas almaktadır:

- Ölümlerden kaynaklanan yatırım kaybı,
- Yaralanan insanların tedavi masrafları,
- Yaralanan insanlardan kaynaklanan gelir kaybı,
- İdarî ve yasal giderler,
- Taşıt, eşya ve malların hasar masrafları,
- Ölüm/yaralanmalardan doğan verim kaybı.

Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan ölüm ve yaralanmalara parasal değer atfedilmesi, bu kayıpların kişilere ve topluma yaşattıkları acıları ne telafi edebilir ne de azaltabilir. Zaten, kazada ölen bir kişinin ailesi ve yakınlarının yaşadıkları üzüntüyü maddî birtakım değerlerle ifade edebilmek de imkânsızdır. Aynı zamanda, kişinin yaşarken gelecekte topluma kazandıracaklarının hesaplanması konusu da zorluk yaratmaktadır. Kayıpların parasal ifadesi sadece, kazaların getirdiği maddî kayıpların ölçülüp ortaya konabilmesi bakımından önemlidir. Çünkü elde edilecek bu verilerden, karayolu güvenliği planlamalarında faydalanılmak amaçlanmaktadır. Manevî kayıpların hesaplanabilmesinde güçlük olduğu açık olmakla birlikte, karayolu güvenliği için atılan adımların ekonomik verimliliklerinin değerlendirilebilmesi için bazı verilerin ortaya konması gereklidir (Yüksel, 2003: 10-11).

Trafik kazalarının doğurduğu sonuçlardan en çok etkilenenler, bugünkü yükün % 90'ını taşıyan düşük ve orta gelir düzeyindeki ülkelerdir. Trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan maliyetle ilgili veriler sınırlıdır. Fakat sonucun kişiler, aileler, topluluklar ve ülkelere getirdiği ekonomik maliyetin çok büyük olduğu açıktır. Trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan kayıplar, ülkelerin gayrisafi millî hâsıllarının (GSMH) % 2'sine kadar ulaşabilmektedir. Kaza mağdurlarının ve çevrelerinin fiziksel ve psikolojik olarak altına girdikleri ağır yükü de unutmamak gerekir. Bunların tedavi masraflarının, kısıtlı sağlık bütçeleri tarafından karşılanmasında büyük sıkıntılar yaşanabilmektedir (DSÖ Raporu, 2004: 37-38).

Tablo-3: Dünya Çapında Karayolu Kazalarının Mâliyetleri (Jacobs ve diğerleri, 2000: 11).

Bölge	GSMH, 1997 (Milyar ABD \$)	Tahmini Yıllık Kaza Mâliyetleri	
		GSMH Yüzdesi	Mâliyetler (Milyar ABD \$)
Afrika	370	1	3,7
Asya	2.454	1	24,5
Latin Amerika ve Karayipler	1.890	1	18,9
Orta Doğu	495	1,5	7,4
Orta ve Doğu Avrupa	659	1,5	9,9
Ara Toplam	5.615	-	64,5
Motorlu Araç Sayısı Fazla Olan Ülkeler ²	22.665	2	453,3
Toplam			517,8

Avrupa Birliği (AB)'nde 2005 yılında trafik kazalarından kaynaklanan ekonomik kaybın 200 Milyar Avro olduğu, Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda (*European Road Safety Programme*) belirtilmiştir. Bu rakam, o yıl için Avrupa Birliği Gayrisafi Millî Hâsılasının yaklaşık % 2'sini oluşturmaktadır (Sayıştay Raporu, 2008: 34). İngiltere'de Jacobs ve diğerleri,

² Avustralya, Japonya, Yeni Zelanda, Kuzey Amerika ve Batı Avrupa Ülkeleri.

düşük, orta ve yüksek gelir düzeyine sahip yirmi bir ülkenin trafik kaza verileri üzerinde çalışmalar yapmıştır (2000: 11). Verilerin incelenmesi sonucu, trafik kazalarının maliyetlerinin, ülkelerin GSMH'lerine oranlarını kabaca tahmin etmek mümkün olmuştur. Bu çalışmaya göre, kazaların ekonomiye getirdiği yük, düşük gelirli ülkelerde GSMH'lerinin ortalama % 1'i, orta gelirli ülkelerde ortalama % 1,5'i ve yüksek gelirli ülkelerde de ortalama % 2'si olarak öngörülmektedir. Bu ortalama değerler 1997 yılının GSMH rakamlarına uygulandığında Tablo-3'te görüldüğü gibi dünya çapında yaklaşık 518 milyar ABD \$ mâliyet ortaya çıkmaktadır.

(4) Avrupa Birliği Ülkelerinde Karayolu Trafik Kazaları

Trafik kazalarının sonuçlarının dünya ölçeğinde yarattığı can ve mal kayıplarına genel bir perspektiften baktıktan sonra Türkiye'nin karayolu trafik kazaları bakımından durumunu değerlendirebilmek ve diğer ülkelerle kıyaslayabilmek için Avrupa Birliği (AB) ülkelerinin kaza verilerini incelemek bir fikir vermektedir.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa bölgesinin sorumluluk sahasında bulunan elli iki ülkede meydana gelen trafik kazaları, önemli bir halk sağlığı sorunu oluşturmaktadır. 2002 yılında Avrupa bölgesi karayollarında meydana gelen trafik kazalarında 127.378 kişi ölmüştür. Bu sayı, tüm dünyadaki trafik kazası ölümlerinin yüzde 10'unu oluşturmaktadır. Avrupa bölgesinde trafik kazaları, özürlülüğe göre ayarlanmış yaşam süreleri (ÖGAYS) açısından altıncı, ölüm nedenlerinde de 13'üncü sırada yer almaktadır. 2001 yılında Avrupa'da 1,9 milyon ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası yaşanmış ve 2,4 milyon kişi bu kazalardan etkilenmiştir. Bir diğer dikkat çekici nokta da trafik kazalarının Avrupa'nın doğu ve güney bölümlerindeki düşük ve orta gelir düzeyindeki ülkeleri, bölgenin batısındaki yüksek gelir düzeyine sahip ülkelere daha ağır biçimde etkilemesidir (Racioppi, 2004: 13).

Tablo-4: AB Ülkeleri Karayolları Trafik Kazalarındaki Ölüm Sayıları³
(Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 92).

Ülkeler	2007	2008	Değişim (%)
Belçika	1.071	944	-11,9
Bulgaristan	1.006	1.061	5,5
Çek Cumhuriyeti	1.221	1.076	-11,9
Danimarka	406	406	0,0
Almanya	4.949	4.477	-9,5
Estonya	196	132	-32,7
İrlanda	338	279	-17,5
Yunanistan	1.612	1.555	-3,5
İspanya	3.823	3.100	-18,9
Fransa	4.620	4.275	-7,5
İtalya	5.131	4.731	-7,8
Güney Kıbrıs	89	82	-7,9
Letonya	419	316	-24,6
Litvanya	739	498	-32,6
Lüksemburg	43	35	-18,6
Macaristan	1.232	996	-19,2
Malta	14	15	7,1
Hollanda	709	677	-4,5
Avusturya	691	679	-1,7
Polonya	5.583	5.437	-2,6
Portekiz	974	885	-9,1
Romanya	2.800	3.061	9,3
Slovenya	293	214	-27,0
Slovakya	627	558	-11,0
Finlandiya	380	344	-9,5
İsveç	471	397	-15,7
Birleşik Krallık	3.059	2.645	-13,5
Toplam	42.496	38.875	-8,5

Tablo-4'teki verilere bakıldığında, AB ülkelerinde karayolu trafik kazası sonucu ölümlerde 2008 yılında bir önceki yıla göre % 8,5'lik azalma dikkat çekmektedir. Ülke bazında incelendiğinde, en fazla ölümün Polonya'da yaşandığı görülmektedir. Polonya'yı sırasıyla İtalya, Almanya, Fransa, İspanya ve Birleşik Krallık izlemektedir. Bu ülkelerde, insan ve taşıt nüfusunun fazla olmasından dolayı kazalar sonucu ölümler de o oranda fazla olmaktadır. Ülkeler arası daha sağlıklı bir değerlendirme yapabilmek için kaza sonucu ölüm sayılarını nüfusa, taşıt sayısına ve kat edilen mesafeye göre oranlamakta yarar vardır.

³ Kazadan sonraki 30 gün içinde kazaya bağlı olarak ölenler de dâhil edilmiştir. Bu sistemi izlemeyen ülkelerin sayılarına düzeltici faktörler uygulanmıştır.

2008 yılındaki AB ülkelerinde meydana gelen ölümlü karayolu kazaları sıralaması, ülkelerin kaza sorunları ile ilgili daha sağlıklı karşılaştırma yapabilmeyi mümkün kılmaktadır. Nüfus, trafik hacmi ve binek oto sayıları başına düşen ölüm oranları kullanılarak bir değerlendirme yapılmıştır. Buna göre, AB ülkelerinin, bir milyon nüfusa düşen kazalarda ölüm oranı ortalaması 78 kişidir. Yani, 2008'deki toplam kazalarda görülen ölüm sayısının, yirmi yedi üye ülkede yaşayan toplam nüfusa oranı bir milyonda 78 kişidir. Nüfus başına düşen ölüm sayısında, 148 ölümle Litvanya 1'inci sıradadır. Bu ülkeyi, 143 ölümle Polonya ve 142 ölümle Romanya izlemektedir. Malta 36, Hollanda 41, İsveç 43 ve Birleşik Krallık 43 ölümle nüfus başına düşen ölüm oranları en az olan ülkelerdir (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 93).

Trafik hacmine göre yapılan hesaplamalarda (On milyar km. ulaşım başına düşen kaza ölümleri) Romanya 420 ölümle açık ara öndedir. 241 ölümle Bulgaristan ve 230 ölümle Macaristan, bu alanda en kötü diğer ülkelerdir. Trafik yoğunluğuna rağmen en az kayıp veren ülke 39 ölümle Birleşik Krallık'tır. Bu ülkeyi, 40 ölümle İsveç ve 45 ölümle Hollanda takip etmektedir. Bu alanda AB ortalaması 80 ölümdür (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 93).

Araç sayısına göre yapılan (bir milyon binek oto sayısına düşen ölüm sayısı) değerlendirmede, 809 ölümle yine Romanya en kötü durumdadır. 477 ölümle Bulgaristan ve 375 ölümle Slovakya, Romanya'yı izleyen diğer ülkelerdir. AB ortalamasının 168 ölüm olduğu bu kategoride en iyi durumdaki ülkeler, 66 ölümle Malta, 91 ölümle Birleşik Krallık ve Hollanda, 93 ölümle İsveç'tir (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 93).

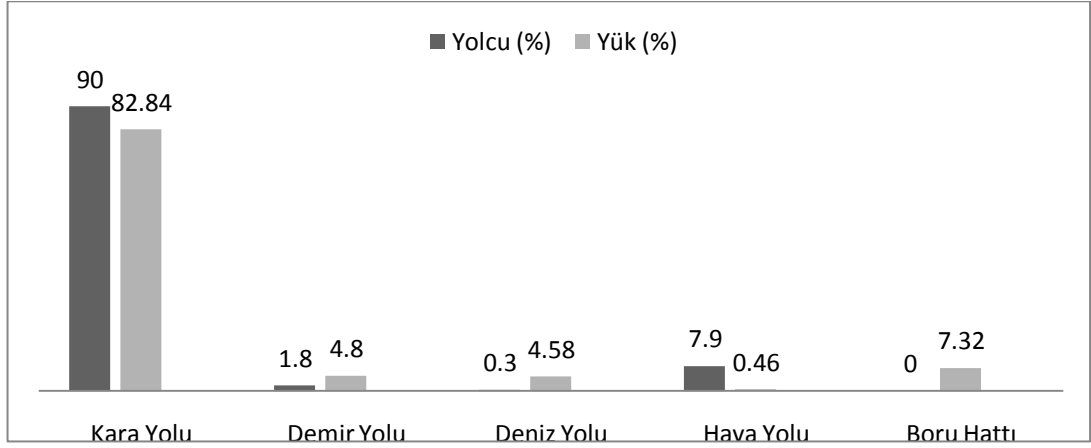
Sonuç olarak, karayolu trafik güvenliği ile ilgili yapılacak planlara ve karar alma süreçlerine sağlam bir zemin oluşturulabilmesi açısından güvenilir verilere ihtiyaç vardır. Kaza kayıt ve denetim sistemlerinin oluşturulması, yol güvenliğinin artırılması yönünde önemli bir adım olarak görülmektedir. Ne yazık ki, trafik kazaları ve sonuçlarına ilişkin güvenilir veriler sağlayan kayıt

ve denetim sistemleri birçok ülkede bulunmamaktadır. Özellikle, ölümcül olmayan kaza sonuçları ile ilgili göstergelerde standart uygulamalara gidilmemesi karşılaştırmaları güçleştirmektedir. Sağlık kuruluşlarının tuttuğu kayıtlar ile polis kayıtları arasında farklılık görülebilmektedir. Ayrıca, trafik kazalarında meydana gelen ölümlerin ve yaralanmaların (gerek polis gerekse sağlık kuruluşlarınca) olduğundan az bildirilmesi gibi durumlar da bu verilerin kullanılabilirliğini sınırlamaktadır (DSÖ Raporu, 2004: 38).

c. Türkiye’de Karayolları Trafik Kazaları

(1) Türkiye’de Karayolu Taşımacılığının Sektördeki Payı

Türkiye’de karayolu taşımacılığının, taşıma türleri içindeki payı şekil-1’de verilmiştir⁴. Türkiye’de taşıma türleri arasındaki ilişki, yurt içi şehirler arası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelendiğinde, yük taşımacılığında % 83, yolcu taşımacılığında ise % 90 olan karayolu payının ağırlığı görülmektedir.



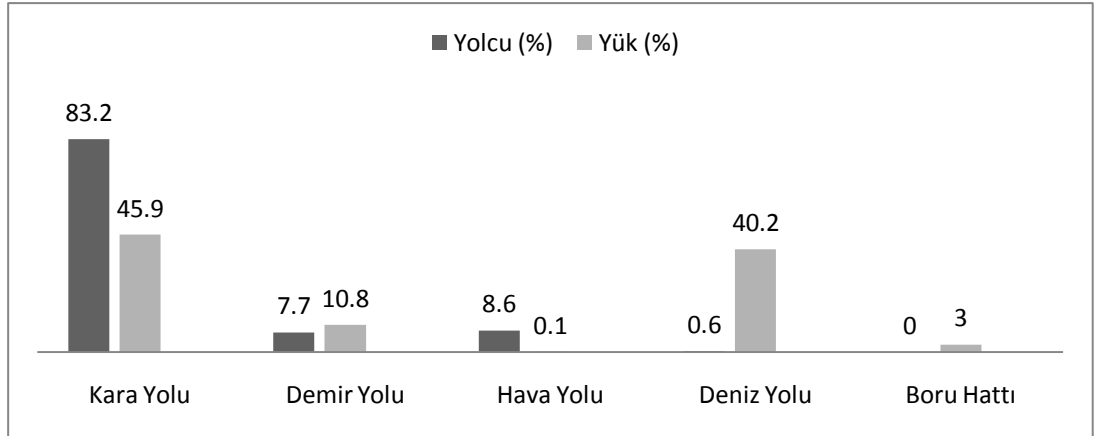
Şekil-1: Türkiye Şehirler Arası Yolcu ve Yük Taşıma Oranları (KGM, 2009: 14).

⁴ Son birkaç yıldır hava yolu yolcu taşıma oranındaki artış, karayolu yolcu taşıma oranını %95’lerden aşağıya çekmiştir.

Noktadan noktaya aktarmasız bir taşımaya olanak vermesi, esnek oluşu, 300-350 km gibi belirli mesafelere kadar olan taşımalarda daha hızlı ve daha ucuz oluşu karayolu taşımacılığının bu kadar ön plana çıkmasında etkili olmuştur. Türkiye’de karayolu taşımacılığının hızla gelişip öne çıkmasını, diğer taşıma türlerinin altyapı ve işletme olarak beklenen etkinliği gösterememeleri, bir bakıma teşvik edip, kolaylaştırmıştır (DPT Raporu, 2005: 10).

(2) Karayolu Taşımacılık Payının AB ile Karşılaştırılması

Şehirler arası yolcu ve yük ulaşımında gelişmiş ülkeler de dâhil olmak üzere hemen hemen tüm ülkelerde karayolu taşımacılığı ana taşıma türü durumundadır. Fakat Türkiye’deki karayolu taşımacılığının AB ortalamasının üzerinde olduğu, yük ve yolcu taşımacılığı türleri bakımından AB ülkeleri ile yapılan karşılaştırmalarda görülmektedir. Bu fark özellikle de yük taşımacılığında iki kata yakındır. Türkiye’de yolcu ve yük taşımacılığının böyle büyük bir oranda karayolu trafiğinde gerçekleşmesi, beraberinde birçok trafik kazası yaşanmasını da getirmiştir (DPT Raporu, 2005: 10).



Şekil-2: Avrupa Birliğindeki Taşıma Türlerinin 2008 Yılı Dağılımı (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 22,33).

(3) Karayolu Kazalarına İlişkin Veriler

Karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığının diğer ulaşım yollarına göre daha ağırlıkta olduğu Türkiye’de, karayolu trafik kazaları da oldukça sık yaşanmaktadır. Bu kazalar sonucu her yıl binlerce insan ölmekte, yüz binlercesi de yaralanmakta veya sakat kalmaktadır. Türkiye’de trafik kazaları, milyarlarca TL’lik maddî zarara neden olan ve yıllardır bir türlü önlenemeyen müzmin bir yara hâlini almıştır. Hiç kimsenin trafik kazasına karışmama ve zarar görmeme garantisi yoktur. Günümüzde bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de trafik ve yaşanan kazalar sadece ulaşım sorunu olmayıp toplum sağlığını tehdit eden temel bir problem hâline gelmiştir. Kazaya karışanların sağlıkları ve hayatları olumsuz yönde etkilendiği gibi yaralananların ve ölenlerin yakınlarının da yaşamları derinden etkilenmektedir (Murat, 2008: 2).

Tablo-5: Türkiye’de Son On Yıla Ait Karayolu Trafik Kazası Sayıları (EGM [web], 2010b).

Yıl	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2000	500.664	5.566	136.406
2001	442.960	4.386	116.202
2002	439.958	4.169	116.045
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008	950.120	4.236	184.468
2009	1.034.435	4.300	200.405

Tablo-5’teki veriler incelendiğinde, 2001 ve 2002 yılları hariç kaza sayılarında her yıl belirgin bir artış gözlenmektedir. Son on yılda kaza sayısı iki kat artmış ve bir milyonu geçmiştir. 2001 ve 2002 yıllarında trafik kazalarındaki yatay seyrin, 2001 ekonomik krizinden dolayı sosyoekonomik

yaşamdaki daralmanın trafiğe yansımından kaynaklandığı düşünülmektedir. Trafiğe çıkan araç sayısındaki artış ve 2003 sonrasında krizin etkisinin azalmaya başlaması, ekonomik ve sosyal hayattaki hareketliliğin artmasına ve dolayısı ile kaza sayılarının ivme kazanmasına neden olmuştur (Sayıştay Raporu, 2008: 32).

Öte yandan istatistiklerde görülen ölü sayıları kazadan hemen sonraki durumu yansıtmaktadır, yani, Kaza Tespit Tutanaklarında belirtilen ölü sayıları kaza anında ölenlere aittir. Kaza yerinden hastaneye taşınırken, ayrıca hastanede ve daha sonra (dünyada kabul gören otuz gün⁵) kazaya bağlı olarak ölenlerin istatistiklere girmedikleri bilinmektedir. Bu sebeple trafik kazalarında ölenlerin istatistiklerde gösterilenlerden daha fazla olduğu muhakkaktır (DPT Raporu, 2005: 14). Son on yılda kayıtlara göre 45.188 vatandaşımız hayatını kaybetmiş gözükmese rağmen aslında gerçek sayı bundan daha fazladır. Örneğin, Dünya Bankası kredisi ile İçişleri, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık Bakanlıklarının katıldığı KİTĞİ (Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği) projesine ait rapora göre, kayıtlarda 6.130 olan 1999 yılı kaza ölüm sayısı gerçeği yansıtmamaktadır (2001: 13). Gerçek sayının; kazadan sonra kaçanlar, hastaneye nakledilirken ölen yaralılar ve sağlık kuruluşunda 30 gün içinde ölenleri de ilave edince, 9.550 olması gerektiği belirtilmektedir.

Bu sayı, Kurtuluş Savaşı'nda vatani düşmanlardan kurtarmak için verdiğimiz 9.167 şehit sayısından fazladır. Öyle görünüyor ki her sene, Kurtuluş Savaşı'nda verdiğimiz kayıp kadar insanımızı kazalarda kurban vermekteyiz (Ege, 2004: 3).

⁵ Uluslararası tanımlarda kazadan itibaren 30 gün içinde ölenler, trafik kazasından ölmüş olarak kabul edilir (Öztürk, 2007'den aktaran Akalın, 2009: 17).

Tablo-6: Sayıştay Tarafından Yerinde Denetim Yapılan İllerdeki 2006 Yılı Trafik Kazası Ölüm Sayıları (Sayıştay Raporu, 2008: 33).

İller	Ölü Sayısı		
	EGM İstatistikleri	Hastanede Hayatını Kaybedenler	Toplam
Adana	101	165	266
Afyon	54	44	98
Bursa	93	144	237
Gaziantep	73	98	171
İstanbul	282	170	452
Konya	163	150	313
Mersin	90	62	152
Samsun	101	122	223
Trabzon	31	110	141
Toplam	988	1.065	2.053

Sayıştay Başkanlığı'nın 2006 yılında yaptığı araştırma, KİTGi'nin 2001 yılında yayımladığı, Türkiye için Ulusal Trafik Güvenliği Programı raporunu destekler niteliktedir. Bazı illerdeki yerinde yapılan denetimler, trafik kazası sonucu ölümlerin, EGM'nin kaza istatistiklerinde geçen sayılardan daha fazla olduğunu ortaya koymuştur. Dokuz ildeki sağlık kuruluşlarının kayıtlarının da incelenmesi sonucu, bu illerde 988 gibi görünen ölü sayısının aslında 2.053 olduğu tespit edilmiştir.

(4) Kaza Verilerinin Diğer Ülkelerle Karşılaştırılması

Karayolu trafik kazaları, Türkiye'nin sürekli gündemde kalan ve çözülmesine çalışılan önemli sağlık ve sosyal sorunlarından biridir. Motorlu taşıt sayısındaki hızlı artışın getirdiği kaza ve ölü sayılarının, gelişmiş ülkelerdeki durum ile kıyaslandığında, Türkiye'nin istatistiksel olarak yüksek kaza ve ölüm oranları bulunmaktadır (DPT Raporu, 2005: 14).

Tablo-7: Çeşitli Ülkelerin 2006 Yılı Karayolu Trafik Kazası Ölüm Oranlarının Karşılaştırılması (KGM, 2009: 12).

Ülkeler	100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	100.000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
Almanya	9	6
Fransa	13	8
Finlandiya	11	6
Hollanda	8	4
İspanya	14	9
İsveç	9	5
İngiltere	10	5
İsviçre	7	5
Kore	33	13
Kanada	15	9
Japonya	9	6
Yeni Zelanda	13	9
Türkiye	38	6

Tablo-7'deki Türkiye için hesaplamalar, ölü sayısının kayıtlarda geçen 4.633 olduğu varsayımı üzerinden yapılmıştır. Hâlbuki yukarıda da ifade edildiği gibi gerçek rakamın bunun çok üzerinde olduğu⁶ tahmin edilmektedir. Tabloya göre, nüfusa düşen ölü sayısı diğer ülkelerle benzerlik gösterse de araca düşen ölü sayısında durum vahim gözükmemektedir. Türkiye için 2006 yılındaki gerçek ölü sayısını 9.000 kişi olarak kabul edip yapılan yeni hesaplama göre, yüz bin nüfusa düşen ölü sayısı ortalama 12 kişi olmaktadır. Bu oran, tabloya göre Türkiye'yi, Kore'den sonra nüfusa düşen ölü sayısında, ikinci en kötü ülke yapmaktadır.

Benzer karşılaştırma, AB ülkelerinin ortalaması ile Türkiye arasında, 2008 yılı verileri için yapılabilir. Daha önce de belirtildiği gibi, AB ülkelerinin 2008 yılı yüz bin nüfus başına düşen ölüm oranı 7,8'dir (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 93). Türkiye'nin resmî kayıtlara göre 2008 yılı yüz bin nüfus

⁶ En azından, Sayıştay Başkanlığı'nın denetim yaptığı dokuz ildeki ilâve ölü sayısı 1.065'tir.

başına düşen ölüm sayısı 5,9'dur (TÜİK, 2010a: 3). Bu duruma göre Türkiye'nin nüfus başına düşen kazalarda ölüm oranı AB ülkelerinin ortalamasından aşağıda gibi görünmektedir. Elbette, gerçek sayılar kullanılsa idi durumun böyle olmayacağı ortadadır. AB ülkelerinin yüz bin binek otomobile düşen ölüm sayısı 17 iken Türkiye'de bu oran 62'dir. Türkiye'de yüz bin taşıta düşen 2008 yılı ölüm oranı ise 31'dir (TÜİK, 2010a: 3).

Türkiye'nin kaza kayıp oranını daha iyi vurgulayabilmek için son olarak, araçların yüz milyon km kat ettikleri yol bakımından ölü ve yaralı sayılarına bakmakta yarar vardır. Bu değerlendirmede, bir ülkedeki bütün araçların bir yıl boyunca kat ettikleri toplam mesafe hesaplanır ve o yıl ki ölü ve yaralı sayıları yüz milyon km mesafeye göre oranlanır. Araç sayısı, nüfusu, toplam yol uzunluğu gibi değerlere bağlı olmadan, sadece ülkedeki araçların kat ettiği mesafeye bağlı olduğundan uluslar arası kabul gören önemli bir ölçüttür (Eskigün, 2005'ten aktaran Hoşkal, 2006: 15).

Tablo-8: Bazı Ülkelerin 1997 Yılı Verilerine Göre Yüz Milyon Taşıt/Km Başına Düşen Ölü ve Yaralı Sayıları (TÜTEV [web], 2010).

Ülkeler	Yüz Milyon Taşıt/Km Başına Düşen Ölü Sayısı	Yüz Milyon Taşıt/Km Başına Düşen Yaralı Sayısı
ABD	0,3	58
İngiltere	1	60
Almanya	1	51
Fransa	1,9	27
Japonya	1,4	111
Türkiye	10	229

Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfı (TÜTEV)'nin 1997 yılı için açıkladığı istatistikî veri, Türkiye'nin kaza kayıplarını çarpıcı bir şekilde gözler önüne sermektedir. Ölü sayısı bakımından Türkiye ile gelişmiş ülkelerin ortalamaları arasında neredeyse dokuz kat fark vardır. Bu arada Tablo-8'in 1997 rakamları olduğu, daha

önceki bölümde AB ülkelerinin 2008 yılı ortalamasının 0,8 olarak hesaplandığını hatırlatmakta yarar vardır (Avrupa Komisyonu Raporu, 2010: 93).Tabloda yer alan AB ülkelerinden İngiltere, Almanya ve Fransa'nın 2008 yılı oranlarını yukarıdaki değerlerin altına çekmeyi başardıkları görülmektedir. İngiltere'nin 2008 yılı yüz milyon taşıt/km başına düşen ölü sayısı oranı 0,39, Almanya'nın 0,51 ve Fransa'nın 0,58'dir.

(5) Trafik Kazalarından Kaynaklanan Ekonomik Kayıp

Türkiye'de sigorta şirketleri tarafından ödenen hasar tutarlarına bakmak, trafik kazalarından dolayı ortaya çıkan maddî kayıplar hakkında bir fikir verebilir ama daha önce de ifade edildiği gibi gerçek durumu temsil etmemektedir. 2008 yılında sigorta şirketleri tarafından yaklaşık bir milyar on beş milyon TL hasar tutarı ödenmiştir. 2009 yılında ise bir milyar yüz milyon TL civarındaki tutar, hasarları karşılamak için ödenmiştir (Tramer [web], 2010). Sigorta sistemine dâhil olup da çeşitli nedenlerle hasarı sistemden karşılamayan ve/veya karşılanmayanlar ile diğer nedenler de göz önüne alındığında, maddî hasar tutarının bu rakamların üzerine çıkması olanaklıdır.

Kazalardan doğan ekonomik kaybı hesaplayabilmek için yukarıda verilen maddî hasar tutarlarına ve sigorta bedellerine, yaralananların ve sakat kalanların tedavi masraflarını, ölümlerden ve sakatlanmalardan kaynaklanan iş gücü kaybını⁷ ve yatırım kayıplarını da eklemek gerekmektedir. Aynı zamanda kazaların ekonomiye getirdiği dolaylı zararları da hesaba katmakta yarar vardır. Örneğin, trafik kazalarının çokluğu sebebiyle, karayolu trafik güvenliğinin yetersiz oluşu, Türkiye'ye turist olarak gelmeyi düşünen yolcular üzerinde de caydırıcı olabilmekte ve turizm gelirinin artmasına engel olabilmektedir (DPT Raporu, 2005: 14). Kısacası, trafik kazalarından kaynaklanan maddî kayıplar istatistiklerde, trafik zabıtasının düzenlediği tutanağa ve sigorta şirketlerinin ödedikleri hasar tutarlarına dayanılarak verilmektedir. Ama gerçek kayıp istatistiklerde verilenlerden daha fazla gibi görünmektedir.

⁷ Kazalarda ölenler ve yaralananlar çoğunlukla 25-64 yaş arası üretken nüfustur (TÜİK, 2010a: 82).

DSÖ raporuna göre, trafik kazalarının ekonomiye getirdiği yükün, düşük gelirli ülkelerde GSMH'nin % 1'i, orta gelirli ülkelerde % 1,5'i ve yüksek gelirli ülkelerde % 2'si kadar olduğu daha önce vurgulanmıştı. Türkiye DSÖ tarafından orta gelirli ülkeler kapsamında değerlendirilmektedir (Racioppi, 2004: 87). Türkiye'nin 2006 yılı⁸ GSMH'si 576 milyar TL olarak hesaplanmıştır (TÜİK [web], 2010b). GSMH'nin % 1,5'i temel alındığında ortaya 8,6 milyar TL civarında bir tutar çıkmaktadır. Bu rakam, DSÖ'nün bir öngörüsü olup ülkeden ülkeye değişebileceği gibi kazaların kabaca bir mâliyetini göz önüne sermesi bakımından önemlidir.

(6) Trafik Kazalarının Sosyal ve Psikolojik Sonuçları

Kazaların doğurduğu ekonomik zararların yanında, kazaya karışanların yakınlarının üzerinde yarattığı sosyal sorunlar ise para ile ölçülemeyecek kadar büyüktür. Her yıl Türkiye'de binlerce aile, etkisi kalıcı olan ve maddî değerlerle ölçülemeyen manevî kayıplara uğramaktadırlar. Trafik kazaları, sosyal mâliyeti en yüksek sorunların başında gelmektedir.

Trafik kazalarının kazazedeler ve yakınları üzerindeki sosyal ve psikolojik sonuçları üzerinde pek durulmamaktadır. Kaza geçirenlerin ve yakınlarının yaşadığı psikolojik sarsıntılar, kazalar neticesinde maruz kalınan sosyal bedeller, ölümlerin ve ekonomik kaybın üzerine başkaca külfetleri de eklemektedir. Örneğin, kaza geçiren trafik kurbanlarının bazılarının başta travma sonrası stres bozukluğu olmak üzere, yıllar süren psikolojik sorunlar yaşadıkları ve bunun diğer işlevsel bozukluklara da sebep olabildiği bilinmektedir (Sümer, 2002:2).

⁸ TÜİK tarafından en son bildirilen GSMH değeri 2006 yılına ait olduğundan bu yıl alınmıştır.

4. TRAFİK KAZALARININ NEDENLERİ

a. Trafik Kazalarında Etken Olan Faktörler

Trafik ortamında yol kullanıcılarını bekleyen durumların en tehlikelisi olan trafik kazalarının en aza indirilebilmesi için kaza nedenlerinin doğru biçimde tespit edilmesi önemlidir. Soruna doğru teşhis koyabilmek, çözüm yolları için fikir verebilecektir. Karayolu trafiğinde meydana gelen kazaların nedenlerini incelemeden önce karayolu trafik sistemini ve sistemin bileşenlerine göz atmakta fayda vardır.

Trafik ortamı, sürücülerin birçok etkenle sürekli olarak uyum içinde olmalarını gerektiren karmaşık bir ortamdır. Bu ortam, üç alt sistemden meydana gelen büyük bir sistemdir. İnsan, araç ve çevreden oluşan bu alt sistemler, “trafik sistemini” teşkil ederler. Alt sistemlerin her biri kendi içinde ve kendine özgü özelliklere, süreçlere sahiptirler ve trafik ortamı içinde belli bir denge içindedirler. Trafik sisteminin alt sistemleri birbirleri ile olumlu ya da olumsuz sürekli bir etkileşim içindedirler. İnsandaki olumlu ya da olumsuz bir değişme, çevreyi etkilerken, çevredeki değişme de insanı etkileyebilmektedir (Yasak, 2002: 2). Trafik sisteminin alt sistemleri ve bunlar arasındaki etkileşimler, trafik kazalarına neden olan temel faktörler olarak, araştırmacılar tarafından incelenmektedirler.

Karayolu trafik kazalarına etken olan faktörler konu ile ilgilenen yazarlar tarafından insan, araç ve çevre faktörleri olarak sayılmaktadır (Özerkmen, 2005: 2; Pampal, 2002: 3; Tekinsav, 2000: 1). Kazalarda sürücünün etkisini incelemek isteyen kimi yazarlar, insan faktörü yerine sürücü faktörünü kullanmakta, yaya ve yolcu olan insanları, çevre faktörü altında incelemektedirler (Ege, 1997: 15). Bu çalışmanın amacına uygun düşen tanımlama ise sürücü faktörü yerine insan faktörü terimini kullanmaktır. İnsan faktörü; sürücü, yaya ve yolcuları, araç faktörü; araçların fiziksel ve teknik özelliklerini, çevre faktörü ise karayolu altyapısı, trafik yoğunluğu ile hava şartlarını içermektedir (İnce, 2009: 39; Şentürk, 2006: 22).

Tablo-9: Türkiye’de Son Beş Yılda Trafik Kazalarına Neden Olan Faktörlerin Oranları⁹ (TÜİK, 2010a: 5).

Faktörler	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)	2008 (%)	2009¹⁰ (%)
İnsan	99,54	99,78	99,76	99,33	99,41
Çevre	0,22	0,13	0,11	0,42	0,33
Araç	0,25	0,10	0,14	0,26	0,26

Karayolunda meydana gelen kazaların büyük çoğunluğu insan faktöründen kaynaklanmaktadır (Sümer ve diğerleri, 2006: 1; Erjem, 2005: 2; Amado ve diğerleri:2004: 2; Lewin, 1982’den aktaran Lajunen, 2002: 1). Nitekim Tablo-9’daki veriler de bu görüşü desteklemektedir. 2009 yılında resmî kayıtlara geçen ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarındaki toplam 153.365 kusurun, 152.460 tanesinde insan faktörünün esas olduğu belirtilmektedir. Tespit edilen kusurların sadece 500 tanesinde karayolu ve 405 tanesinde de araç kusuru olduğu bildirilmiştir (EGM [web], 2010b).

Çevre ve araç faktörlerinin oranlarının düşük olması, olay mahallinde kaza tespit tutanağını düzenleyen trafik zabıtasının, araç ve yola ait kusurları doğru tespit edememesinden kaynaklanabilmektedir. Trafik zabıtası kimi zaman kaza kusurlarını insana (genellikle de sürücüye) yükleme eğilimi içinde olabilmekte veya bilgi düzeyi ve tecrübesi, karayolunun altyapı sorununu görmesine engel olabilmektedir (Ege, 2004: 2). Ayrıca kaza yerinde aracın teknik kontrollerini yapmak da sınırlı olabildiğinden araç ve çevrenin kazalara etkisi olduğundan düşük gözükülebilmektedir (İnce, 2009: 34; Hoşkal, 2006: 7).

Dünya çapında yapılan araştırmalara göre, çevre faktörlerinden karayolunun, kaza nedeni olarak kendi başına bağımsız etkisi % 3, araç faktörünün kendi başına bağımsız etkisi % 2 ve insan faktörünün kendi

⁹ 2008 ve 2009 yılı verileri, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarından derlenmiştir. Önceki yıllara ait oranlar hesaplanırken maddî hasarlı kazalar da dâhil edilmiştir.

¹⁰ 2009 yılı bilgileri, Emniyet Genel Müdürlüğü verilerinden alınıp tabloya dâhil edilmiştir (EGM [web], 2010b).

başına bağımsız etkisi % 65 (sürücü % 57) olarak belirtilmektedir (Çubuk, 2004'ten aktaran Öztürk, 2006: 1). Çevre ve araç faktörlerinden kaynaklanan kazaların bir kısmının da yine insan faktöründen kaynaklandığı düşünülürse, kazaların % 93'üne insan hatalarının, dikkatsizlik ve tedbirsizliğin neden olduğu görülmektedir (Öztürk, 2006: 1). Pampal'a göre, insan faktörünün diğer faktörlerle etkileşimi sonucu ulaştığı etkinlik oranı % 95'lere çıkmaktadır (2002: 3). Tablo-9'da verilen bilgilere bakıldığında ise bu oran, Türkiye istatistiklerinde, % 99'lar seviyesindedir.

Öte yandan trafik kazalarına etken unsurlardan olan insan faktörünün altında sayılan sürücü faktörü oranının, Türkiye'de % 90 civarında iken (EGM [web], 2010b) gelişmiş ülkelerde bu oranın % 50'lere kadar düştüğünü savunanlar da vardır (Demiröz, 2006: 10; Ege, 2004: 2). Örneğin, ABD'de açıklanan bir istatistiğe göre, sürücü unsurunun kazalarda etkisinin % 54, çevre unsurunun % 36 ve araç unsurunun % 10 olduğu belirtilmektedir (Atlı, 1996'dan aktaran Yüksel, 2003: 22).

Vasconcellous, sürücünün kazalardan sorumlu olduğu oranı öngörmede, "gelişmekte" olan ülkelerle "gelişmiş" ülkelerin fiziksel, politik, teknik ve yasal uygulama farklılıklarının göz ardı edilmemesi gerektiğini belirtmektedir (1998: 2). Bu değerlendirme ışığında Özkan ve diğerleri, dışsal etkenlerin ve olası kaza nedenlerinin tüm kültürlerde ve ülkelerde aynı olmasının beklenmemesini ve kültürel ve gelişimsel değişkenlerin de hesaba katılmasının uygun olacağını bildirmektedirler (2002: 5).

Oranlar arasındaki bu farka, ülkemizde insan dışındaki diğer faktörlerin kazaya etkisinin belirlenmesinde yapılan yanlışların neden olduğu söylenebilir. Ancak gelişmiş ülkelerdeki hesaplama metotları ülkemizde de uygulansa ortaya çıkan tablo kazalarda insan ve sürücü faktörünün önemini azaltmamaktadır (Demiröz, 2006: 10). İnsan faktörünün, kaza kusurları içindeki oranı ile sürücünün insan faktörü içindeki oranı, çeşitli kaynaklara göre değişmekle birlikte bütün dünyada ve Türkiye'de kazalara sebep olan en önemli faktörün insan olduğu kuşkusuzdur (Pampal, 2002:3).

(1) Çevre Faktörü

Türkiye’de resmî kayıtlara göre çevre faktöründen kaynaklı kazalar çok az gözükse de insan faktörünü etkileyip kazaya sebep olması bakımından önemlidir (Yaşatır, 2006: 13). Çevre unsurunun içinde karayolu kusurları, trafik yoğunluğu ve kompozisyonu ile meteorolojik şartlar sayılabilir. Karayolu kusurları iki başlık altında incelenebilir:

- Karayolunun tasarımında ve yapımında geometrik standartlara ve teknik şartnamelere uyulmaması,
- Hatalı trafik düzenlemesi ve yetersiz işaretleme yapılması (Şentürk, 2006: 22).

Karayolu kusuru sonucu ortaya çıkan kazalar genellikle, heyelan, köprü çökmesi, çökme, düşük banket, şerit ve kavşak kusurları, yol sathında gevşeme, çökmeler gibi karayolu alt yapısındaki bozulmalar ile sinyalizasyon ve yatay ve düşey işaret eksikliklerinden kaynaklanan trafik düzenlemesi kusurlarıdır (Bek, 2007: 11).

Karayolunun geçtiği güzergâh da çevre faktörlerinin kazalara etkisi bakımından önemlidir. Karayolunun planlaması yapılırken bölgenin iklimi, nüfus yoğunluğu, sanayileşme düzeyi, trafik yoğunluğu, zemin etütleri, fay hatlarından uzaklığı gibi stratejik özellikleri göz önüne alınmadığı takdirde kazalar da kaçınılmaz olabilmektedir (Çelik, 2007: 118).

İklim ve hava koşulları da çevre unsurundan kaynaklanan trafik kazalarının meydana gelmesinde pay sahibidir. Örneğin, yağmur, kar yağışı, sis gibi meteoroloji olayları, araç sürücülerinin görüş mesafesini ve araçların yola tutunmasını olumsuz yönde etkilemekte ve trafik güvenliğini de tehlikeye sokmaktadır (Demiröz, 2006: 19). Meteorolojik koşulların insan faktörü üzerinde, hem bedensel yapı ve işlevi hem de ruhsal davranışları olumsuz etkilemesi bakımından önemi ortaya çıkmaktadır (Özerkmen, 2005: 4).

(2) Araç Faktörü

Araçlar kullanımdan ve yol koşullarından dolayı zamanla yıpranmaktadır. Gerekli bakımlarının zamanında yapılmaması da teknik arızalara yol açabilmektedir. Teknik olarak trafiğe çıkmaya hazır olmayan araçlar ile fiziksel özelliklerinin istismar edildiği araçlar, karayolu trafik güvenliği açısından önemli bir tehdittir (Demiröz, 2006: 18).

Araçların kazalara etki eden özelliklerini, fiziksel ve teknik özellikler olarak iki grupta toplamak mümkündür. Fiziksel özellikler:

- Aracın türü,
- Aracın taşıma kapasitesi,
- Taşınan yüke uygunluk derecesi,
- Yükleme derecesi ve şekli,
- Rengi (İnce, 2009: 39).

Teknik özelliklerden kazaya sebebiyet veren en önemlileri ise aracın lastiği, fren tertibatı, ön düzen problemi (kusurlu rot gibi) ve aks kırılmasıdır (KGM, 2009: 9).

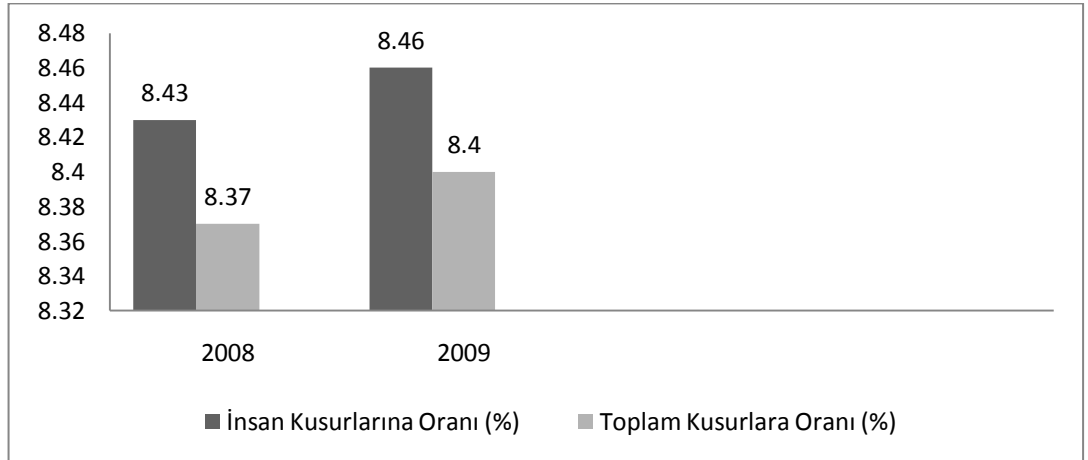
Trafik olgusunun içinde insandan sonra gelen ikinci unsur, araçlardır. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de son yıllarda üretilen araçların, güvenlik sistemleri gelişmiş ve üretimden kaynaklanan hataları da daha azdır. Bu olumlu gelişmelerin, kazalardaki araç rollerini azaltacağı düşünülürken, çok hızlı oluşları ve güvenliklerinden çok emin olunması gibi nedenlerden ötürü, beklenen olmamıştır (Barut, 2002: 2). Tablo-9’da görüldüğü üzere, özellikle son iki yılın (2008 ve 2009) kaza istatistiklerinde araç kaynaklı kaza kusuru oranlarında artış gözlenmektedir.

(3) İnsan Faktörü

İnsan faktörü ile ortamsal özelliklerin (çevre ve araç) etkileşimi sonucunda trafik kazaları oluşmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi insan faktörünün bileşenleri, sürücü, yaya ve yolculardır. Sürücü unsuru kazalarda en büyük pay sahibi ise de yaya ve yolcu kaynaklı kazalara da rastlanmaktadır.

(a) Kazalarda Yaya Kusurları

Yayaların uymaları gereken trafik kuralları KTK'nin altıncı kısmının dördüncü bölümünde belirtilmiştir. Bu kurallara uyulmaması sonucu, 2008 yılında 13.995 (TÜİK, 2010a: 5), 2009 yılında ise 12.890 (EGM [web], 2010b) adet, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında yaya kusuru meydana gelmiştir.



Şekil-3: Türkiye’de Son İki Yıla Ait Ölümlü-Yaralanmalı Kazalardaki Yaya Kusur Oranları (TÜİK, 2010a: 5; EGM, 2010b).

Yayaların davranışlarıyla trafik ortamını etkileyen unsurlardan birisi olduğunu belirten Erjem, pek çok trafik kazasının yayaların trafik kurallarına uygun davranmadıkları için meydana geldiğini ifade etmektedir (2005: 20). Konya ilinde yaptığı bir araştırmaya göre, yayaların trafik kurallarını genellikle yüksek oranda bilmelerine rağmen bu kurallara uyma davranışlarının düşük olduğunu rapor etmiştir.

Şekil-3'teki veriler incelendiğinde, 2009 yılındaki yaya kusur oranı bir önceki yıla göre biraz artmış gözükmeyle birlikte oran % 8 civarında bir seyir izlemektedir. En çok görülen yaya kusurları ise yola birden bire çıkmak, araçlara ilk geçiş hakkını vermemek ve yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak olarak kayıtlara geçirilmiştir (TÜİK, 2010a: 88).

(b) Kazalarda Yolcu Kusurları

Türkiye'de ölümlü-yaralanmalı kazalardaki toplam kusurların 2008'de % 0,43'ünü (TÜİK, 2010a: 5) ve 2009'da % 0,41'ini (EGM, 2010b) yolcu kusurları oluşturmaktadır. Yolcu kusurlarının toplam insan kusurları içindeki oranı da hemen hemen yukarıdaki oranlar gibidir. İnsan faktörü içinde sayılan sürücü ve yaya kusurlarının yanında yolcu kusurları oldukça düşük bir orana sahiptir.

Kaza tespit tutanaklarında, görevliler tarafından kayda geçirilen yolcu kusurlarına örnekler şunlardır:

- Taşıttan sarkmak,
- Taşıta habersiz binmek ve inmek,
- Taşıt içinde hareket etmek,
- Taşıtın dışında (çamurluk vs.) seyahat etmek,
- Hareket hâlindeki taşıttan yere atlamak,
- Açık yük üzerinde seyahat etmek (TÜİK, 2010a: 88).

(c) Kazalarda Sürücü Kusurları

Kazalarda başrol oynayan insan faktörünün ana bileşeni olan sürücü unsuru bu etkileşimde, bazen aktif (örneğin hatalı sollama gibi bir kural ihlali yaparak) bazen de pasif bir etmen (yorgun ve dikkatsiz araç kullanma, yol kusurlarına dikkat etmeme vb.) olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sürücü unsuru, araç kullanma sıklığından, sürücülerin demografik özelliklerine, psikomotor becerilerden kişilik özelliklerine kadar geniş bir yelpazede değerlendirilir ve bütün bu etmenlerin farklı oranlarda kazalarda rolü söz konusudur (Sümer ve diğerleri, 2002: 2).

EGM sorumluluk bölgesinde 2009 yılında meydana gelen ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarında tespit edilen sürücü kusuru sayısı 98.691, toplam insan kusuru sayısı 111.492 ve toplam kusur sayısı (araç, çevre ve insan kusurları toplamı) ise 112.015'dir (2010b). Bu veriler ışığında, sürücü kusurlarının toplam insan kusurlarına oranı % 88,5 ve sürücü kusurlarının toplam kaza kusurlarına oranı % 88,1'dir.

Sürücü kusurları incelendiğinde, en fazla işlenen kusurun, "Sürücülerin hızlarını, kullandıkları aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak" olduğu görülmektedir. Hız kurallarına uymamanın sürücü kusurları içindeki oranı % 19 ve kazaya sebep olan bütün kusurlar içindeki oranı da yaklaşık % 17'dir.

En fazla işlenen ikinci kusur da yine hız kuralları ile ilgilidir. Hızın azaltılması gereken yerlerde azaltılmaması sonucu işlenen kusurlar, sürücü kusurları içerisinde % 15'lik ve bütün kusurlar içerisinde de % 13'lük yer kaplamaktadır. İlk iki kusurdan anlaşıldığı üzere en fazla kazaya sebebiyet veren kusurlar, hız kısıtlamalarına uymamaktan kaynaklanmaktadır. Bütün kusurlar içinde yaklaşık % 30'luk bir dilim, sürücülerin hızlarını uygun biçimde ayarlamamalarından meydana gelmektedir.

Tablo-10'da sürücü kusurları olarak sayılan bütün maddeler, Karayolları Trafik Kanunu (KTK)'nın altıncı kısmında "trafik kuralları" olarak belirtilen kurallara ihlal neticesinde ortaya çıkan eylemlerdir. Tablodaki veriler, trafik kurallarının ihlal edilmesi durumunda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını gözler önüne sermektedir.

Tablo-10: Türkiye’de 2009 Yılı Ölümlü-Yaralanmalı Trafik Kazalarına Neden Olan Sürücü Kusurları¹¹ (EGM [web], 2010b).

Sürücü Kusurları	Kusur Sayıları	Sürücü Kusurları İçindeki Yüzdesi	Bütün Kusurlar İçindeki Yüzdesi
Hızlarını, kullandıkları aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak	18.747	19,00	16,74
Kavşaklara yaklaşırken, dönemeçlere girerken, tepe üstlerine yaklaşırken, dönemeçli yollarda ilerlerken, yaya geçitlerine, hemzemin geçitlere, tünellere, dar köprü ve menfezlere yaklaşırken, yapım ve onarım alanlarına girerken, hızlarını azaltmamak	14.809	15,00	13,22
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak	13.343	13,52	11,91
Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak	11.803	11,96	10,54
Arkadan çarpmak	8.852	8,97	7,90
Trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olan ve yönetmelikte gösterilen diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklere uymamak	4.313	4,37	3,85
Şeride tecavüz etmek	4.054	4,11	3,62
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	3.737	3,79	3,34
Kırmızı ışık veya görevli memurun dur işaretinde geçmek	2.565	2,60	2,29
Aşırı hızlı araç kullanmak	2.031	2,06	1,81
Alkollü olarak araç kullanmak	1.610	1,63	1,44
Taşıt giremez işaretine uymamak ve bölünmüş yolda karşı yönün şeridine girmek	1.299	1,32	1,16
Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak	1.261	1,28	1,13
Kuralına uygun şekilde park etmiş araçlara çarpmak	1.025	1,04	0,92
Sola dönüş kurallarına riayet etmemek	966	0,98	0,86
Geçme yasağı olan yerlerde geçmek	881	0,89	0,79
İkiden fazla şeritli yolda karşı yöne ait şeride girmek	757	0,77	0,68
Yerleşim birimi dışındaki yolda zorunlu olmadan park etmek	281	0,28	0,25

¹¹ Tablo, sadece Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) sorumluluk bölgesindeki verileri içermektedir.

b. Kazalara Neden Olan Sürücü Özellikleri

Sürücülerin demografik özellikleri, psikomotor becerileri ve kişilik özellikleri, kazalarda farklı oranlarda pay sahibidir. Sürücülerin bazı demografik özelliklerinin kazalarla ilişkileri şöyle özetlenebilir:

- Araç kullanma süresi fazla olanların, kaza yapma sıklıklarının da fazla olduğu görülmektedir,
- Bütün Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de de erkek sürücülerin kadın sürücülerden, araç sayısı ve km dikkate alındığında bile, daha fazla ölümlü kaza yaptıkları bilinmektedir,
- 18-24 yaşları arasındaki sürücülerin, kazalara karışma bakımından en riskli grubu oluşturdukları bulunmuştur,
- Azalan bilişsel ve psikomotor yetenekleri yüzünden, 65-70 yaş üzerindeki sürücülerin daha sık kaza yaptıkları görülmüştür. Bu yaş grubundaki kişilerin, gençlere oranla kazalarda yaralanma ve ölme ihtimallerinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir,
- Araç kullanma tecrübesinin eksikliği de kazalara etki eden bir başka demografik faktör olarak çıkmaktadır. Araç kullanma becerisinin deneyimle arttığı ve kazalardan korunmak için gerekli olan, yolu okuma ve tehlikeleri fark etme becerisinin, tecrübe ile kazanıldığı ortaya konmuştur (Sümer ve diğerleri, 2002: 2).

Lajunen, trafik kazalarının nedenleri arasında % 88 gibi büyük paya sahip olan sürücülerin, kaza yapmaya eğilimli kılan beceri ve kişilik özelliklerini tanımlamanın, trafik psikologlarının ana görevi hâline geldiğini belirtmektedir. Bu amaçla sürücünün araç kullanma faaliyetini, sürücülük becerileri ve sürücülük tarzı (davranışı) olarak iki ayrı bölüme ayırarak incelenmesinin uygun olduğunu bildirmektedir (2002: 2).

Sürücülük becerileri, genellikle sürücünün araç kullanımında ne derecede yetkin ve deneyimli olduğunu ve mesafe tahmini, periferel algı gibi fizyolojik özelliklerin seviyesini tanımlar. Sürücülük davranışı ise sürücünün araç kullanımında sergilediği ve doğrudan kaza riskiyle ilgili davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları tanımlamaktadır (Sümer ve Özkan, 2002:2). Sümer ve Özkan'ın Ankara ilinde 295 sürücü ile yaptıkları bir araştırmanın sonucu, ihlaller ve güvenli sürücülük becerilerinin hatalar ve araç kullanma becerilerinden daha yüksek düzeylerde kaza sayısı ve kaza riskini yansıtan değişkenlerle ilişkili olduğunu göstermektedir (2002: 17).

128 sürücü üzerinde yapılan bir başka araştırma sonucuna göre de kişilik özellikleri ve koordinasyon becerileri sürücü davranışları aracılığıyla kaza yapmayı yordamaktadır. Kazalar, ihlaller tarafından yordanırken, hatalarla arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığı rapor edilmiştir. Özkan ve diğerlerinin araştırma kapsamında elde ettikleri bulgulardan en önemlisi, koordinasyon becerisinin hataları değil de ihlalleri yordaması ve kaza yapanların yapmayanlardan daha yüksek becerilere sahip olmasıdır (2002:5). Sürücülük deneyiminin artması, sürücülük tarzının daha güvenli bir hâl alacağı anlamına gelmemektedir. Deneyim sahibi olmak ve çeşitli trafik koşul ve ortamlarına daha fazla maruz kalmak, becerilerde gelişmeye yol açacaktır. Ama aynı zamanda bireyin araç kullanırken kendisine aşırı güvenmesine, güvenliğe olan ilginin azalmasına ve neticede daha riskli sürücülük tarzına yol açmaktadır (Özkan ve diğerleri, 2002: 5).

Sürücü davranışlarından özellikle aşırı hız, planlama eksikliği ve hatalı sollama ve kırmızı ışıktaki geçme gibi "sapkın" ihlallerin kaza oranı ile ilişkili olduğu bulunmuştur (French ve diğerleri 1993'ten aktaran Sümer ve Özkan, 2002: 17). Sürücülük becerisi ya da performansı ise deneyimli ve deneyimsiz sürücüyü ayıran bir özelliktir. Fakat sürücülük becerisinin, güvenli araç kullanma ve kaza yapma sıklığı ile çok zayıf düzeyde ilişkili olduğu bulunmuştur (Elander ve diğerleri, 1993'ten aktaran Sümer ve Özkan, 2002: 17). Kısacası, kazalarla ilişkileri bakımından önemli olan özelliğin araç kullanma becerisi olmayıp, ihlallerden kaçınmayı gerekli kılan güvenli sürücülük tutumu olduğu söylenebilir (Sümer ve Özkan, 2002: 17).

c. Sapkın Sürücü Davranışı

Kaza riskiyle ilişkili olan en önemli psikolojik etmen olumsuz ya da sapkın sürücü davranışlarıdır. Sapkın sürücülük davranışları, sürücünün araç kullanımda sergilediği, trafik kurallarını ihlal ve ihmal etme gibi davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları tanımlamak için kullanılmaktadır (Sümer ve diğerleri, 2002: 2). Yapılan araştırmalar, sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık ya da heyecan arama gibi kaza riskiyle dolaylı olarak ilintili kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır (Lawton ve Parker, 1998'den aktaran Sümer ve diğerleri, 2002: 2).

Sürücü davranışını inceleyen çeşitli araştırmacılar sapkın sürücü davranışını farklı şekillerde tanımlamışlardır. Ancak çoğunlukla sürücü davranışı, hatalar ve ihlaller olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Hataların bilgi işleme problemlerinin sonucunda çıktığı, ihlallerin ise geniş bir motivasyonel öğeye sahip oldukları ortak bir inanıştır. Sosyal bir olgu olan ihlaller, organizasyonel veya toplumsal bağlamda ele alındığında anlaşılabilirken, hatalar bireylerin bilişsel işlevleriyle açıklanabilmektedir (Parker ve diğerleri, 1995'ten aktaran Tekinsav, 2000: 5). Böyle bir ayrım yapılması kazalardaki insan kusurlarını önleme yollarının geliştirilmesi bakımından önemlidir. Çünkü hataların, eğitim kurslarına katılımı, insan makine ilişkisinin yeniden düzenlenmesiyle ve daha iyi bilgiyle azaltılabileceği düşünülmektedir. Öte yandan ihlallerin, tutum, inanç ve normların değiştirilmesine yönelik girişimlerle önlenilebileceği değerlendirilmektedir (Tekinsav, 2000: 5).

Trafik ortamı potansiyel tehlikelerle dolu olan bir sistemdir. Bu sistemde güvenli işleyişi sağlamak için gerekli olduğuna inanılan uygulamalardan kasıtlı olarak sapma, ihlal olarak tanımlanmaktadır. Sistemi düzenleyen uygulamaların her zaman resmî olarak ifade edilmesi de gerekmemektedir. Güvenli sürüş biçimine veya kabul görmüş resmî olmayan bir norma uymayarak da ihlalde bulunulabilir. İhlaller, insanların trafik kurallarının önemi konusunda farklı yargılara sahip olduklarını göstermektedir. Kurallara uymama konusunda kişinin açık niyeti sonucu

ortaya çıkan ihlaller, kişileri trafik kurallarına uymaya iten motivasyonların farklı olduğunun göstergesidir. Tekinsav, bu farklılığın neden kaynaklandığını anlayabilmek için insanların tutum, inanç ve atıfsal eğilimleri üzerinde çalışmalar yapmak gerektiğini belirtmektedir (2000: 7).

Sonuç olarak bazı araştırmacılar, kazalara yol açan sürücü davranışlarının tek tip olmadığını savunarak, sapkın sürücü davranışlarını sınıflandırmaya çalışmışlardır. Kişinin niyetli bir davranışı olan ihlaller ile farkında olunmadan yapılan hatalar arasındaki farkları temel alarak hareket etmişlerdir. Bu araştırmalarda birçok kazaya karışmayı öngören değişken, ihlaller olarak bulunmuştur. Bazı ihlallerin de kazaya karışma ile daha fazla ilişkili olduğu bulunmuştur. Örneğin, alkollü araç kullanımı ve hız yapma gibi. Ancak Rothengatter gibi kimi yazarlar da hata ile ihlal arasında ayrım yapılamayacağını savunmuştur. Ona göre örneğin, kırmızı ışıkta geçmek her zaman bir ihlaldir. Sürücünün kırmızı ışıkta geçme gibi bir niyeti olmasa ve dalgınlıkla geçse bile, bu trafik dilinde ihlaldir (Tekinsav, 2002: 14).

5. KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

a. Trafik Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Çalışmalar

Trafik güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler, alanyazında 4E kuralı (İngilizce karşılıklarının ilk harflerinden dolayı) ile ifade edilmektedir. Bunlardan ilk üçü kaza meydana gelmeden önce alınacak önlemleri ve yapılacak faaliyetleri, dördüncüsü ise kaza olduktan sonra zararın azaltılmasına yönelik çalışmaları ifade etmektedir. 4E'nin açılımı şöyledir:

- Eğitim (*Education*), trafik güvenliğini sağlamak üzere, trafiğinunsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların kurallara uygun bir davranış içinde hareket etmelerini sağlamaya yöneliktir,
- Mühendislik (*Engineering*), trafik ile ilgili olarak başta yollar ve araçlar olmak üzere, tüm teknik koşulların düzeltilmesini kapsamaktadır,

- Denetim (*Enforcement*), trafik mevzuatında gerekli olan yasaldüzenlemeler ve bu mevzuatın uygulanabilmesi için denetim faaliyetlerini kapsamaktadır,

- Acil yardım (*Emergency*), trafik kazaları sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetler ve kazaların oluşmasından sonra ortaya çıkan zararın azaltılmasına yöneliktir (Demiröz, 2006: 23; Ege, 2004: 5).

Yukarıda sayılan önlemlerden eğitim konusu diğerlerine göre daha önemli bir konumdadır (Ege, 2004: 5). Daha önce de değinildiği gibi, kazaların meydana gelmesinde insan faktörü başrolü oynamaktadır. Kural ihlalleri sonucu yaşanan kazaların da önemli bir orana sahip oldukları bilinmektedir. Batı ülkelerinde ve Türkiye’de yapılan çalışmalar, hata ve ihmallerden çok ihlallerin neredeyse tek başına kazaları yordayan en önemli sürücü davranışları olduğunu göstermektedir (Sümer, 2002: 13). Sorun daha çok insan ağırlıklı olduğuna göre çözümün de insan odaklı olması kaçınılmazdır. Bu bağlamda trafik güvenliği bilincinin yol kullanıcılarında kalıcı olarak yerleştirilmesi eğitim ve yasal düzenlemeler sayesinde olabilecektir.

b. Trafik Güvenliğini Sağlamada Eğitim ve Denetimin Rolü

Yol kullanıcılarının davranışlarını değiştirmeye yönelik iki farklı kamusal etkinlik, denetim ve eğitimidir. Bu iki etkinlik, kullandıkları pekiştirme araçları (cezaya karşı ödül), işlevleri (davranışın ketlenmesine karşılık, davranış kazandırılması) ve yöneldiği davranış grubu (trafik güvenliği açısından istenmeyen davranışa karşılık istenen davranış) bakımından kesin biçimde birbirlerinden ayrılmaktadırlar. Sayılan farklılıkları bakımından, denetim ve eğitimin birbirinin yerine geçebilecek etkinlikler olmadığı da açıktır. Dolayısıyla davranış değişikliği sağlama yönünden birinin diğerinden daha etkin olduğuna ilişkin görüşler de bu bağlamda anlamını yitirmektedir (Köksal, 2007: 1).

Trafik güvenliğinin geliştirilmesinde eğitimin en g ve zgn yanı, yol kullanıcılarının, trafik ortamında güvenli davranışlar için gerekli bilgi ve becerileri kazanmasını sağlamasıdır. Ancak birey, davranış repertuarında olsa bile, her zaman güvenli olan davranışları yeğlememekte, içinde bulunduğu ortamın ve kişisel özelliklerinin etkileşimine bağlı olarak güvenli olmayacak şekilde de davranabilmektedir. Bu tür davranışları ketlemeye yönelik bir araç olan denetimin temel sorunu ise cezalandırma yoluyla ketlenen davranışların, davranış repertuarından tümüyle ıkarılamamasıdır. Yani denetimin etkisi geçici hâle gelebilmektedir. Denetim herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında güvenli olmayan davranışlar yeniden ortaya çıkabilmektedir. Bununla beraber denetim yoluyla istenmeyen davranışların hızla ketlenebilmesi, onun en g yanısıdır ve bu özelliği denetimin kesintisiz sürdürülmesini gerektirmektedir (Köksal, 2007: 1).

Trafik eğitiminin amacı, trafik güvenliği için gerekli olan bilgi ve becerilerin yol kullanıcılara etkin bir şekilde aktarılmasıdır. Trafik güvenliği eğitim programlarının etkileri üzerine yapılan çalışmalar, amaçları nesnel olarak belirlenmemiş, aktif katılım ve uygulama içermeyen programların etkili olmadığını göstermektedir (Lonero ve diğerleri [web], 1995).

Sümer, en etkili eğitimin, tutum ve davranışların oluşması aşamasında verilecek eğitim olduğunu belirtmektedir (2002: 31). Bu nedenle erken yaşlarda aile ve okul ortamında verilecek olan trafik güvenliği eğitiminin, toplumda güvenlik kültürünün oluşturulmasında çok önemli bir yeri olduğunu ifade etmektedir.

Kamuoyunun kampanyalar aracılığıyla eğitimi de sağlanmalıdır. Burada en önemli görev medya kuruluşlarına düşmektedir. Basında kaza haberlerinin nasıl verildiğinden, kaza haberlerinin ne oranda sorumluluk ve nesnellik ilkelerine uygun olduğuna kadar birçok unsur önemlidir. Grsel basında yer alan programlarda olumlu davranış modelleri sunarak yapılacak dolaylı eğitimler ile doğrudan trafik güvenliğini amaçlayan yapılandırılmış eğitimlere kadar her türlü programda, trafik güvenliği fikri ana tema olarak işlenmelidir (Sümer, 2002: 32).

Trafik güvenliği eğitimi için yapılması gerekenleri özetlemek için, Lonero ve diğerlerinin konu ile ilgili tavsiyelerine göz atmakta yarar vardır (web, 1995):

- Eğitim programları kısa vadeli kazançlar üzerine planlanmamalıdır,
- Medyadaki kampanyalarda mâliyet etkinliği iyi analiz edilmelidir,
- Çocuklar hedef grup olarak seçilmelidir,
- Eğitim faaliyetleri; sosyal faaliyetler, yasal düzenleme ve denetimler gibi unsurları barındıran geniş çaplı kampanyalar ile birleştirilmelidir,
- Eğitim, toplumda karayolu güvenliği farkındalığını sağlamayı ve davranış standartlarının geliştirilmesini desteklemelidir,
- Eğitim programları, basının haberler aracılığı ile daha yapıcı bir rol üstlenmesini desteklemelidir,
- Sürücü yetiştiren programlar, trafik güvenliği ilkeleri ışığında yeniden düzenlenmelidir.

c. Türkiye’de Trafik Güvenliği Bilinci

Sayıştay Başkanlığı’nın 2008 yılında yayımladığı “Trafik Kazalarını nleme Faaliyetlerinin Yeterliliği” konulu denetleme raporu, trafik güvenliği konusunda hedef tespitine dayalı uzun vadeli ulusal politikaların ve bunlara uygun stratejilerin belirlenmesinin gerekli olduğuna vurgu yapmaktadır. Bu sayede; durum analizinin yapılması, amaç ve hedefler belirlenmesi, ortaya konulan amaç ve hedefler doğrultusunda kaynak tahsislerinin önceliklere göre sıralanması ve gerçekleştirilen faaliyetlerin etkin bir şekilde izlenip değerlendirilmesinin mümkün olabileceği belirtilmektedir. Danimarka’da “2010 yılına kadar kaza sayısında % 45 azalma”, İngiltere’de “l sayılarında 1/3 oranında azalma” gibi bazı ülkelerin belirledikleri ulusal trafik güvenliği hedefleri örnek gösterilmektedir. Fakat Türkiye’de trafik güvenliği konusunda ulusal düzeyde bir stratejinin hayata geçirilemediği vurgulanmaktadır.

Ulusal ölçekte trafik güvenliğine ilişkin bir stratejinin hazırlanmasına yönelik olarak 1996 yılında “Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi” (KİTGİ) yürürlüğe girmiş ve bu proje çerçevesinde toplam 311.026.247 ABD Doları harcanmıştır. Söz konusu proje kapsamında yabancı bir firmadan (SweRoad, İsveç ulusal karayolu danışmanlık kuruluşu) 2.500.000 ABD Doları karşılığında sağlanan danışmanlık hizmeti yoluyla da 2001-2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” hazırlanmıştır. Ancak program Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu veya ilgili Bakanlıklar tarafından onaylanmamış ve trafik güvenliği konusunda ulusal düzeyde politikaların oluşturulmasını sağlayacak resmî bir yapıya kavuşturulamamıştır. Bu durum, ilgili kurum ve kuruluşların trafik güvenliği alanındaki sorumluluklarını önceden olduğu gibi münferit çabalarla sınırlı bırakmıştır (Sayıştay Raporu, 2008: 16).

Trafik güvenliği konusunda ulusal düzeyde politikaların oluşturulmasını sağlayacak resmî bir yapıya kavuşturulamamış ve bir anlamda tavsiye niteliğinde bir doküman olarak kalan KİTGİ kapsamındaki Ulusal Trafik Güvenliği Programı’nın ana raporu Türkiye’deki trafik güvenliğine ilişkin temel sorunları şu şekilde özetlemiştir:

- Trafik güvenliği konusunda toplumun bilinç düzeyi düşüktür ve ilgi gösterilmemektedir,
- Kazalar ve kazazedeler çoğu zaman kaderin ve alın yazısının sonucu olarak kabullenilmektedir,
- Politikacılar ve diğer üst-düzey karar vericiler, trafik güvenliğine yeterli destek vermemektedir.

Türkiye’de trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyine ilişkin çok az sayıda çalışma olmasına karşın, bu düzeyin sınırlı olduğu oldukça açık bir şekilde görülmektedir. Buna politikacılar ve üst-düzey karar vericiler, kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar, medya ve halk dâhildir (KİTGİ, 2001: 16).

Bilinç düzeyini ölçmeye yönelik yapılan az sayıdaki çalışmalardan birisi Erjem'e aittir. Erjem'in 300 sürücü üzerinde yaptığı bir çalışmanın sonuçlarına göre, kaderci tutuma sahip olan sürücülerin % 60'ı daha önce trafik kazalarına karışmışlardır (2005: 11). Aynı çalışmada, sürücülere göre trafik kazalarının nedenleri olarak, % 30 oranında sürücü eğitiminin yetersizliği, % 27 oranında trafik kurallarını bilmemek ve uygulamamak ve % 23 oranında yasaların yetersizliği ve denetim eksikliği olarak bildirildiği rapor edilmiştir (2005: 13). Trafik kurallarına uygun davranıp davranmadıkları sorulan sürücülerin, % 33'ü, kurallara uygun hareket etmediklerini bildirmişlerdir. Yine sürücülerin % 82'si, trafik polisinin bulunmadığı ortamlarda diğer sürücülerin kurallara riayet etmediklerini ifade etmişlerdir (2005: 15). Ayrıca trafik polisinin olmadığı ortamlarda kurallara uymadıklarını bildiren sürücülerin % 94'ünün kazalara karışmış olmaları dikkat çekici bulunmuştur (Erjem, 2005: 16).

Öte yandan Yıldırım, dindarlık ve muhafazakârlık öğelerinin (değişime direnme ve değerleri koruma) trafik davranışı ile ilişkisini incelediği araştırmasında, dindarlığın, kişiyi riskli davranışlardan uzak tuttuğuna ve trafik kurallarına uymaya yönlendirdiğini rapor etmiştir. Bunun yanında muhafazakârlık öğelerinin, sürücülerin saldırgan ihlal davranışlarını ve olumlu davranışları yordadığını bulmuştur. Değerleri koruma tutumu, sürücülerin saldırgan ihlallerini azaltırken, olumlu davranışlarını arttırmıştır. Diğer yandan değişime direnme tutumu, olumlu davranışları azaltırken, saldırgan ihlalleri arttırmıştır (2007).

Tolunay ve Gökdeniz 856 sürücü ile yaptıkları bir araştırmada katılımcılara, trafik kazalarının ve kural ihlallerinin sebeplerini sormuşlardır. Katılımcıların % 50'si, yetersiz trafik eğitimi, bilinçsiz sürücülerin çokluğu, araçların aşırı çoğalması, denetim eksikliği ve ulaşımın genelde karayolu ile olması seçeneklerini içeren "Hepsi" seçeneğini tercih etmişlerdir. Bilinçsiz sürücülerin çokluğu % 25, yetersiz trafik eğitimi % 18 oranında seçilirken geri kalan diğer üç seçenek katılımcılar tarafından daha az önemli bulunmuş ve sadece % 6 oranında tercih edilmiştir. Hepsi seçeneğinin tasnif dışı

bırakıldığında, bilinçsiz sürücülerin çokluğunun % 50'yi bulduğunu bildiren yazarlara göre bu sonuç, sürücüler tarafından, trafik ortamında ne yaptığını bilen, doğru davranışlar sergileyip kurallara uyan kişilerin arzu edildiği şeklinde değerlendirilmiştir (2002: 3).

Sümer'e göre, trafik güvenliği kültürünün geliştirilmesi, yol kullanıcı davranışlarının trafik güvenliği ilkelerine göre değiştirilmesine ve trafik güvenliğinin sürdürülebilirliğini garanti altına alan sosyal normların oluşturulmasına bağlıdır. Bu tür normların oluşumu için Sümer, etkili denetim ve müdahale yöntemleriyle desteklenen uygulamalı ve yaygın bir eğitim ve doğru ulaşım politikalarının hayata geçirilmesini tavsiye etmektedir (2002: 33). Toplumda trafik güvenliği öncelikli olarak bir yurttaşlık ve yaşam hakkı olarak algılanmalı ve talep edilmelidir. Nasıl terör ona henüz maruz kalmayanlar için de potansiyel bir tehdit ise, ulaşım güvenliği eksikliğinin de her bir yurttaş için yüksek ihtimalli bir tehlike oluşturduğu bilinci toplumda yaygınlaşmalıdır. (Sümer, 2002: 33).

İKİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN KAPSAM VE YÖNTEMİ

1. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ VE AMACI

Karayolları Trafik Kanunu ve buna bağlı olarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği, karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemek için yürürlüğe konulmuştur. Bu kapsamda ilgili kanun ve yönetmeliğin altıncı kısımlarında, karayollarını kullananların uyması gereken trafik kuralları düzenlenmiştir. Trafik kurallarını ihlal ederek trafik düzenini bozanlar ile trafik güvenliğini tehlikeye sokanlar trafik suçu işlemiş sayılırlar ve ilgili kanunda belirtilen cezalara çarptırılırlar. Yapılan yasal düzenlemelerin yeterlilikleri tartışılrsa da trafik kuralları trafik mevzuatında takip ve kontrol altına alınmıştır. Gelişmelere paralel olarak elbette ki trafik mevzuatı da güncellenmeye ve değişime mecburdur. Ama genel olarak hukuki zeminde bir boşluk olmamasına rağmen bu kuralların özümzeneceği ve uygulama alanı bulacağı yer olan trafik kültürü ve trafik güvenliği bilincinde ise bazı boşlukların kaldığı da muhakkaktır. Sürücülerin trafik kurallarına her ortam ve şartta, tereddütsüz uyduklarını söyleyebilmek imkânsızdır. Bu nedenle ülkemizde, kural ihlallerinin sonucunda yaşanan trafik kazalarına sıkça rastlanmaktadır.

Trafik güvenliğini sağlamak için alınan bütün tedbirlere rağmen trafik kazaları, her yıl oldukça fazla sayıda can ve mal kaybına neden olmaktadır. Araştırmalar, trafikte yaşanan kayıpların temel nedeninin, insan faktörü olduğunu ortaya koymuştur (Erjem, 2005: 2; Amado ve diğerleri:2004: 2). İnsan faktörü irdelendiğinde ise trafik kurallarını kasıtlı ihlal edip suç işleyenlerin oranının oldukça fazla olduğu görülmektedir (EGM [web], 2010b).

Bu çalışmada, trafik kuralı ihlali yapanlara karşı örneklem grubunun bakış açısı incelenmektedir. Katılımcılardan elde edilen verilerin, toplumda trafik güvenliği bilincinin ne oranda yerleştiğini göstermesi bakımından, önemli olduğu dşnlmektedir. Trafik kurallarını kasıtlı ihlal edip suç işleyenlerin mazur görülebilmesi veya tam tersine bu kişilerin onaylanmaması, toplumun trafik güvenliği bilincinin hangi aşamada olduğu hususunda bir fikir vermektedir.

Araştırmada amaçlanan en önemli hedef, trafik kurallarına hangi koşullar altında uyma/uymama ekseninden hareketle, trafik kültürümüzün karayollarındaki resminden bir kesitini çıkarıp inceleyebilmektir. Dolayısıyla rneklem grubunda, bu kuralların ne kadar içselleştirildiği ve benimsendiği ortaya konulmuş olacaktır. Bu hedefe ulaşabilmek için, örneklem grubunun hazırlanan senaryolardaki durumlara verdikleri reaksiyonlardan kural ihlali yapanlara karşı tutumları araştırılmıştır. Hayali bir kişinin yaptığı ihlali değerlendirmesi istenen katılımcının verdiği cevapların ileride kendisinin de benzer koşullar altında nasıl davranacağı yönünde bir fikir vereceği düşünülmüştür.

Hedeflenen bir başka amaç ise kural ihlali yapanlara karşı tanınan toleransın ne kadar olduğunun ortaya konulmasıdır. Yani, bir trafik kuralı ihlali öyküsüne eklenen veya çıkarılan bazı koşulların, o ihlali haklı bulmayı/bulmamayı ne oranda etkilediğini ölçebilmektir. Böylelikle, rneklem grubunun kural ihlali algılamalarında eğer varsa oluşan sınırları görebilmektir. Aynı zamanda, çevrenin vereceği tepkiyi ölçerek, ihlali yapanda olası davranış değişikliği veya davranışın pekiştirilmesi yönünde tahminde bulunabilmek de amaçlanmıştır.

Örneklem grubu, kadın-erkek ve ehliyeti olan-ehliyeti olmayan gibi dört gruba ayrılmak suretiyle her grubun, ihlal yapanlara bakış açıları ayrı ayrı incelenmiştir. Cinsiyet farklılığının ve sürücü ehliyetine sahip olmanın tutum değişikliği yaratıp yaratmadığı görülmek istenmiştir.

2. ARAŞTIRMANIN DENENCELERİ

Buraya kadar sözü edilenlerden de anlaşılacağı gibi araştırmanın bağımsız değişkenleri şunlardır:

- Katılımcıların cinsiyeti,
- Katılımcıların sürücü belgesi sahibi olup olmamaları,
- Öyküdeki sürücünün cinsiyeti,
- Öyküdeki sürücünün acelesinin olup olmaması,
- Öyküdeki sürücünün dörtlü flaşörlerini yakıp yakmaması,
- Öyküdeki sürücünün yaptığı trafik kuralı ihlalinin cinsi.

Diğer yandan, araştırmanın bağımlı değişkenleri şunlardır:

- Trafik kuralı ihlali yapan sürücü için algılanan haklılık derecesi,
- Kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi,
- Kural ihlali neticesi uygulanan cezaya yönelik tepkiler.

Bu bağımsız ve bağımlı değişkenler dikkate alındığında araştırmanın temel denenceleri şunlardır:

- Katılımcı cinsiyetinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani kadın ve erkeklerin bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve kadınların daha hoşgörülü olması beklenmektedir.

- Sürücü belgesi sahipliğinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani belge sahibi olan ve olmayanların bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve sürücü belgesine sahip olanların daha toleranslı bir tutum sergilemeleri beklenmektedir.

- Öyküdeki sürücünün cinsiyetinin tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün cinsiyetine bağlı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık gösterecektir ve kadın sürücülere daha hoşgörülü yaklaşılması beklenmektedir.
- Öyküdeki sürücünün acelesinin olup olmasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün acele durumuna bağlı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık gösterecektir ve acelesi olan sürücülere daha hoşgörülü yaklaşılması beklenmektedir.
- Öyküdeki sürücünün flâşörlerini yakıp yakmamasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün flâşör yakma durumuna bağlı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve flâşörlerini yakanlara karşı daha toleranslı olunması beklenmektedir.
- Öyküdeki sürücünün yaptığı kural ihlalinin cinsi tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkiye sahiptir yani kural ihlalinin cinsine bağlı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve en hoşgörü ile yaklaşılan ihlal yasak yere park etmek olarak beklenmektedir.

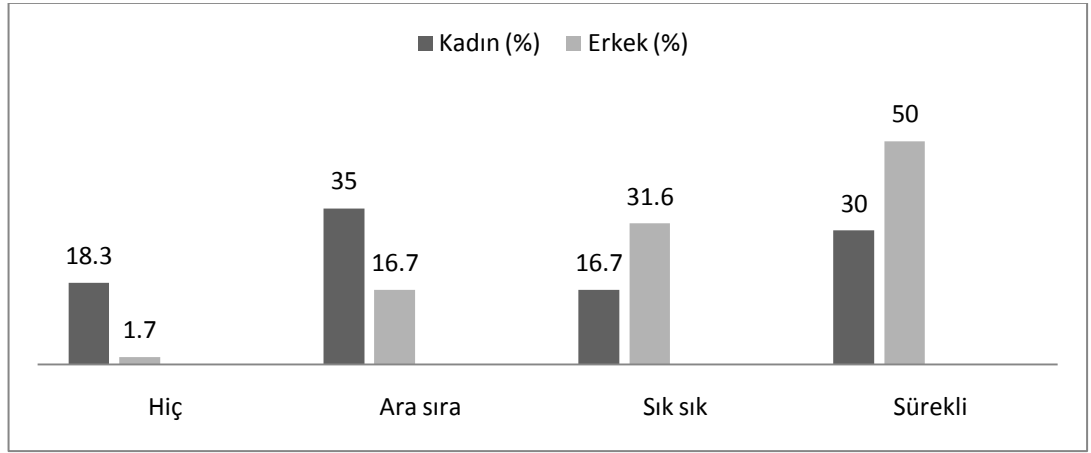
3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

a. Evren ve Örneklem

Araştırmanın örneklemini Ankara'da yaşayan, çalışmaya gönüllü olarak katkı sağlamayı kabul eden 240 katılımcı oluşturmuştur. Cinsiyetler arası farklılıkları inceleyebilmek için katılımcıların yarısı (120 kişi) kadın, diğer yarısı ise erkeklerden seçilmiştir. Ayrıca, sürücü ehliyetine sahip olmanın fark yaratıp yaratmadığını incelemek için kadın ve erkek katılımcıların yarısı ehliyetli olanlardan diğer yarısı da ehliyetli olmayanlardan seçilmiştir. Böylece örneklem grubunu; 60 sürücü ehliyetli, 60 ehliyeti olmayan 120 kadın ve 60 sürücü ehliyetine sahip, 60 ehliyeti olmayan 120 erkek olmak üzere toplam 240 kişi oluşturmuştur.

Kadın katılımcıların yaş ortalaması 31,02 (s=9,25), erkek katılımcıların yaş ortalaması 35,56 (s=11,05)'dir. Sürücü ehliyetine sahip kadın katılımcıların yaş ortalaması 33,80 (s=9,72), ehliyetine sahip olmayan kadın katılımcıların yaş ortalaması ise 28,23 (s=7,89)'dür. Sürücü ehliyetine sahip erkek katılımcıların yaş ortalaması 35,78 (s=9,28), ehliyetine sahip olmayan erkek katılımcıların yaş ortalaması ise 35,33 (s=12,65)'dür.

Sürücü ehliyetine sahip kadın katılımcıların ehliyetine sahip olma sürelerinin ortalaması 10,36 (s=7,52) yıl, erkek katılımcıların ehliyetine sahip olma sürelerinin ortalaması ise 13,76 (s=7,58) yıldır.



Şekil-4: Ehliyet Sahibi Katılımcıların Araç Kullanma Sıklıkları

Ehliyet sahibi kadın katılımcıların araç kullanma sıklıkları şöyledir: 11 kişi (% 18,3) hiç, 21 kişi (% 35) ara sıra, 10 kişi (% 16,7) sık sık, 18 kişi (% 30) sürekli olarak araç kullanmaktadır. Sürücü belgesine sahip 60 kadın katılımcının 49'u (% 81,7), trafikte araç kullandıklarını beyan etmişlerdir. Ehliyet sahibi erkek katılımcıların araç kullanma sıklıkları ise şöyledir: 1 kişi (% 1,7) hiç, 10 kişi (% 16,7) ara sıra, 19 kişi (% 31,6) sık sık, 30 kişi (% 50) sürekli olarak araç kullanmaktadır. Sürücü belgesine sahip 60 erkek katılımcının 59'u (% 98,3), trafikte araç kullandıklarını belirtmiştir.

b. Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği

Çalışmada veri toplamak amacıyla araştırmacı tarafından geliştirilen öyküler uygulanmıştır. Birbirinden farklı koşullarda yapılan trafik kuralları ihlallerine nasıl tepkiler verildiğini incelemek için yirmi dört değişik öykü (*vignette*) oluşturulmuştur. Öyküler, bir kişinin trafikte şahit olabileceği kural ihlallerinden üç adedinin seçilmesi ile tasarlanmıştır. Bu üç adet ihlalin, şehir içi trafiğinde sıkça rastlanan ve trafik güvenliğini tehlikeye sokabilecek türde olan trafik kuralları ihlalleri arasından seçilmesine dikkat edilmiştir. Bu ihlaller, aracı ile ters yönde ilerleyen bir sürücü, park yasağı olan bir yere aracını park etmiş bir sürücü ve aracı ile kırmızı ışıkta durmayıp geçen bir sürücü olarak belirlenmiştir.

Öyküler, bu üç ihlal temelinde ve sürücünün cinsiyeti, acele bir işinin olup olmaması ve aracının dörtlü flaşörlerini kullanarak çevreyi ikaz edip etmemesi senaryolarına dayandırılarak oluşturulmuştur. Böylelikle, her biri diğerlerinden farklı olmak üzere toplam yirmi dört adet öykü tasarlanmıştır. Öykülerden bazıları şöyledir:

- Bir bayan sürücü, otomobiliyle ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor,
- Bir erkek sürücü acelesi olduğu için kırmızı ışıkta geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor,
- Bir bayan sürücü acele bir işi olduğu için dörtlü flaşörlerini yakarak yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor, gibi.

Katılımcılardan veri toplamak amacı ile hazırlanan öyküler ve öyküler ışığında sorulan sorular EK-A'da sunulmuştur. Öykülerin sırası seçkisiz olarak belirlenmiş ve bütün katılımcılara uygulanmıştır.

Her öykü için verilen bu bağımsız değişkenlerin etkisinin incelendiği üç adet bağımlı değişken ölçümü yer almaktadır. Bu bağımlı değişkenler, sürücünün yaptığı kural ihlaline verilen haklılık payı, o kural ihlalinin gereği olarak sürücüye kesilen trafik cezasının doğruluk payı ve anketi cevaplayanın kural ihlali yapan o sürücü olması durumunda trafik cezası yazılmasına nasıl tepki vereceğidir.

İlk iki değişken, yedi basamaklı Likert ölçeği ile değerlendirilmektedir. İlk soruya verilen puanın artması, sürücünün trafik kuralı ihlali yapmakta haklı olduğunu gösterirken, ikinci soruya verilen puanın yediye yaklaşması ise trafik cezası uygulanmasının doğru bulunduğunu ifade etmektedir. Üçüncü soru ise kapalı uçlu bir sınıflama sorusu olup, cevaplayıcının o durumda kendisine trafik cezası yazılmasına nasıl tepki verebileceğini ölçmek için sunulan dört seçenekten sadece birini işaretlemesi istenmektedir.

Katılımcıların demografik özelliklerini ortaya koymak için, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, meslek, sürücü ehliyetine sahip olup olmama, ehliyete sahip iseler ne kadar süredir sahip oldukları ve araç kullanma sıklıkları bilgileri alınmıştır.

c. Araştırma Kapsamı ve Sınırlılıkları

Ankara ilinden örneklem grubuna dâhil edilen katılımcılardan alınan verilerin analizi sonucunda araştırmanın denenceleri sınanmıştır. Çalışma, Ankara ilinde ikamet etmekte olan katılımcılardan toplanan veriler ile gerçekleştirilmiştir. Başka bir şehirden alınacak verilerin bu çalışmada toplanan verilerden farklılık gösterebileceği ihtimali göz önüne alındığında, bu durumun araştırmanın bir sınırlılığı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Araştırma kapsamında; trafik kuralları ihlallerinin sebepleri üzerinde değil, bu davranışlarda bulunanlara karşı diğerlerinin nasıl tutum takındıkları incelenmiştir. Veri toplamak üzere hazırlanan öykülerde, kural ihlali bulunduran sürücüye karşı katılımcıların algılamalarının ne yönde olduğu ölçölmeye çalışılmıştır. Kural ihlali bulunduran sebepleri bu araştırmanın kapsamı içinde değeriendirilmemiş yapılan ihlallere verilen tepkiler esas alınmıştır.

Araştırmada veri toplamak üzere faydalanılan trafik kuralları ihlalleri, 2918 sayılı KTK'nin altıncı kısmında yer alan trafik kuralları bölümünden alınmıştır. Bu ihlaller; karayollarında trafiğin akış yönünü belirleyen 46'ncı madde, trafik işaretlerine uymayı düzenleyen 47'nci madde ve park etmenin yasak olduğu yerler ve hâlleri bildiren 61'nci maddelerdir. Trafikte sıklıkla karşılaşılan ve anketi cevaplayanların zihinlerinde kolaylıkla canlandırabilecekleri ihlaller olan, kırmızı ışıktaki geçmek, yasak yere park etmek ve ters yönde hareket etmek öykülerinden senaryo üretmede faydalanılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR

Bu bölümde, araştırmanın amaçları çerçevesinde toplanan verilere uygulanan analiz sonuçları yer almaktadır. Araştırma yöntemi bölümünde de belirtildiği gibi araştırmanın üç temel bağımlı değişken ölçümü bulunmaktadır. Bunlardan ilk ikisi, kural ihlali yapan sürücünün haklılığı ve ceza işlemi uygulayan polisin ne oranda doğru yaptığına ilişkindir. Üçüncü bağımlı değişken ise katılımcılara sorulan tepki sorusudur. Bu soruda, katılımcılardan böyle bir koşulda ne tür tepkiler verebilecekleri sorulmuştur.

Bağımlı değişkenlerden ilk ikisi için verilere, 2 (katılımcıların cinsiyeti) * 2 (katılımcıların ehliyetinin olup olmaması) * 2 (öyküdeki sürücünün cinsiyeti) * 2 (kural ihlali yaparken acelesi olup olmaması) * 2 (dörtlü flâşör yakıp yakmaması) * 3 (ihlal türü) faktörlerinden oluşan ve son dört faktörde tekrarlı ölçüm bulunan desene uygun analiz yapılmıştır. Bu analiz sonuçlarının bulunduğu ANOVA tabloları ile ortalamalara ait tablolar çok uzun olduğundan, okuma kolaylığı sağlaması amacıyla ekler kısmında gösterilmiştir. Metin içinde yer alan bilgiler, bu analizler ile uygun durumlarda yapılan çoklu karşılaştırma sonuçlarını kapsamaktadır. Yine okuma kolaylığı sağlaması açısından, sayısal değer olarak yalnızca anlamlı fark gösteren ortalamalar verilmiştir.

1. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜNÜN HAKLILIĞINA İLİŞKİN BULGULAR

Araştırmanın amaçlarında da belirtildiği gibi katılımcıların, trafikte kural ihlali yapan bir sürücüyü ne oranda haklı bulduklarını incelemek için, yedi basamaklı bir ölçek üzerinde değerlendirme yapmaları istenmiştir. Bu değerlendirmelere ilişkin ortalamalar EK-B'de gösterilmiştir. Bu ortalamalardan anlamlı fark gösterenleri belirlemek amacıyla yukarıda açıklanan varyans analizi (ANOVA) uygulanmış ve bunun sonuçları da EK-C'de gösterilmiştir.

ANOVA sonuçlarına göre katılımcıların yargısını etkileyen etmenlerden biri, kural ihlali yapan sürücünün acelesi olup olmamasıdır ($F [1-236] = 21,34$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-B Tablo-5'te verilmiştir. Buna göre acelesi olan sürücü, acelesi olmayan sürücüye göre daha haklı algılanmaktadır (ortalamalar, sırasıyla 2,25 ve 2,08).

Diğer yandan, katılımcıların cinsiyeti ile kural ihlali yapan sürücünün acelesinin olup olmaması ortak etkisi anlamlıdır ($F [1-236] = 5,64$; $p < 0,05$). Bu ortak etkinin ortalamaları EK-B Tablo-12'de gösterilmiştir ve bunun kaynağı araştırıldığında, kadın katılımcıların sürücünün acelesinin olmasından kaynaklanan ihlalleri, acelesi olmamasına göre daha haklı algıladıkları görülmüştür (ortalamalar, sırasıyla 2,15 ve 1,89). Ayrıca erkek katılımcılar (2,35) kadın katılımcılara (2,15) oranla acelesi olan sürücülerin yaptıkları ihlalleri daha haklı bulmaktadırlar. Benzer olarak, erkek katılımcılar acelesi olmayan sürücüyü (2,27), kadın katılımcılara (1,87) oranla daha haklı algılamaktadırlar.

Yine ANOVA sonuçlarına göre, kural ihlali yapan sürücünün flâşör yakıp yakmaması da haklılık algısını etkilemektedir ($F [1-236] = 65,28$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-B Tablo-6'da verilmiştir. Buna göre, flâşör yakarak kural ihlali yapanlar (2,41), flâşör yakmadan kural ihlali yapanlara (1,92) oranla daha haklı algılanmaktadırlar.

ANOVA tablosundaki bir başka sonuca göre, sürücü belgesi olan ve olmayan katılımcıların, flâşör yakarak ya da yakmadan kural ihlali yapma konusundaki algıları değişmektedir ($F [1-236] = 10,10$; $p < 0,05$). Bu ortak etkinin ortalamaları EK-B Tablo-20'de verilmiştir. İlgili ikili karşılaştırma sonuçlarına göre, sürücü belgesi olan katılımcılar flâşör yakarak kural ihlali yapmayı (2,42), flâşör yakmadan ihlale (1,72) oranla daha olumlu değerlendirmişlerdir. Benzer olarak, sürücü belgesi olmayanlar da flâşör yakarak kural ihlali yapmayı (2,41), flâşör yakmadan kural ihlali yapanlardan (2,11) daha haklı bulmuşlardır. Diğer yandan, sürücü belgesi olmayan katılımcılar, flâşör yakmadan kural ihlali yapmayı (2,11), sürücü belgesi olanlara (1,72) oranla daha olumlu bulmuşlardır.

ANOVA'dan elde edilen bir başka sonuca göre, katılımcı cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması ve flâşör yakarak ya da yakmadan kural ihlali yapma ortak etkisi anlamlıdır ($F [1-236] = 7,62; p < 0,05$). Bu ortak etkinin ortalamaları EK-B Tablo-21'de gösterilmiştir. Kaynağı araştırıldığında şu farklar gözlenmiştir: Sürücü belgesi olan kadın katılımcılar, flâşör yakmayı (2,15), flâşör yakmamaya (1,57); sürücü belgesi olmayan kadınlar, flâşör yakmayı (2,44), flâşör yakmamaya (1,91); sürücü belgesi olan erkekler, flâşör yakmayı (2,68), flâşör yakmamaya (1,88) oranla daha olumlu değerlendirmişlerdir. Benzer olarak, sürücü belgesi olmayan kadın katılımcılar, flâşör yakmayı (2,44), sürücü belgesi olan kadınlara (2,15); sürücü belgesi olan erkekler, flâşör yakmayı (2,68), sürücü belgesi olmayan erkeklere (2,38) oranla daha olumlu görmüşlerdir. Diğer yandan, sürücü belgesi olan erkekler, flâşör yakmayı (2,68), sürücü belgesi olan kadın katılımcılardan (2,15) ve sürücü belgesi olmayan erkek katılımcılar flâşör yakmamayı (2,31), sürücü belgesi olmayan kadınlardan (1,91) daha olumlu değerlendirmişlerdir.

EK-C'de gösterilen diğer bir ANOVA sonucuna göre kusur (trafik kuralı ihlali) türü temel etkisi de anlamlıdır ($F [2-472] = 12,34; p < 0,05$). Ortalamalar EK-B Tablo-7'de verilmiştir. Bu etkinin kaynağına yönelik ikili karşılaştırma sonuçlarına göre en hoşgörülle karşılanan ihlal, yasak yere parktır (2,28). Bunu sırasıyla, kırmızı ışıktaki geçme (2,16) ve ters yönde ilerleme (2,04) izlemektedir. Bu üç ortalama da anlamlı farklar göstermektedir.

Yine aynı kapsamda yapılan analiz sonucunda, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması, sürücünün cinsiyeti, flâşör yakıp yakmama ortak etkisi de anlamlıdır ($F [1-236] = 5,47; p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-11'de gösterilmiştir (EK-B Tablo-25'de detayı mevcuttur).

Tablo-11: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Cinsiyeti ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcının Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Ortalama
Kadın	Var	Kadın	Yakıyor	2,20
Kadın	Var	Kadın	Yakmıyor	1,62
Kadın	Var	Erkek	Yakıyor	2,11
Kadın	Var	Erkek	Yakmıyor	1,52
Kadın	Yok	Kadın	Yakıyor	2,43
Kadın	Yok	Kadın	Yakmıyor	1,94
Kadın	Yok	Erkek	Yakıyor	2,46
Kadın	Yok	Erkek	Yakmıyor	1,87
Erkek	Var	Kadın	Yakıyor	2,54
Erkek	Var	Kadın	Yakmıyor	1,79
Erkek	Var	Erkek	Yakıyor	2,81
Erkek	Var	Erkek	Yakmıyor	1,97
Erkek	Yok	Kadın	Yakıyor	2,47
Erkek	Yok	Kadın	Yakmıyor	2,27
Erkek	Yok	Erkek	Yakıyor	2,28
Erkek	Yok	Erkek	Yakmıyor	2,35

Bu kapsamda yapılan ikili karşılaştırma sonuçlarına göre, sürücü belgesi olan ve olmayan kadın katılımcılar, öyküdeki kadın ve erkek sürücülerini flâşör yakarak kusur işlemişlerse daha hoşgörülü algılamışlardır (Ortalama çiftleri sırasıyla, 2,20 ve 1,62; 2,11 ve 1,52; 2,43 ve 1,94; 2,46 ve 1,87). Buna karşılık, benzer farklar yalnız sürücü belgesi olan erkek katılımcılarda gözlenmiştir (ortalama çiftleri sırasıyla, 2,54 ve 1,79; 2,81 ve 1,97). Diğer ikili karşılaştırma sonuçları anlamlı farklar ortaya koymamıştır.

Aynı ANOVA tablosunda, acelesi olup olmama ve flâşör yakıp yakmama ortak etkisinin de anlamlı olduğu görülmektedir ($F [1-236] = 10,51$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-B Tablo-26'da verilmiştir. Bu ortak etkinin kaynağı araştırıldığında, hem acelesi olanların hem de acelesi olmayanların flâşör yakması (2,44 ve 2,38), flâşör yakmamaya (2,06 ve 1,77) oranla daha olumlu değerlendirilirken, acelesi varken flâşör yakmamak (2,06) da acelesi yokken flâşör yakmamaktan (1,77) daha olumlu algılanmıştır.

Yine aynı ANOVA tablosundaki sonuçlara göre, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesinin olup olmaması, sürücünün acelesi olup olmaması, flâşör yakıp yakmama ortak etkisi de anlamlıdır ($F [1-236] = 4,29$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar, Tablo-12'de gösterilmiştir (EK-B Tablo-29'da detayı mevcuttur).

Tablo-12: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcının Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acelesi Olup Olmaması	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Ortalama
Kadın	Var	Var	Yakıyor	2,27
Kadın	Var	Var	Yakmıyor	1,72
Kadın	Var	Yok	Yakıyor	2,04
Kadın	Var	Yok	Yakmıyor	1,41
Kadın	Yok	Var	Yakıyor	2,46
Kadın	Yok	Var	Yakmıyor	2,13
Kadın	Yok	Yok	Yakıyor	2,42
Kadın	Yok	Yok	Yakmıyor	1,68
Erkek	Var	Var	Yakıyor	2,69
Erkek	Var	Var	Yakmıyor	2,03
Erkek	Var	Yok	Yakıyor	2,67
Erkek	Var	Yok	Yakmıyor	1,72
Erkek	Yok	Var	Yakıyor	2,36
Erkek	Yok	Var	Yakmıyor	2,33
Erkek	Yok	Yok	Yakıyor	2,39
Erkek	Yok	Yok	Yakmıyor	2,29

Bu ortak etki için yapılan ikili karşılaştırma sonuçlarına göre, sürücü belgesi olan kadın katılımcılar ile erkek katılımcılar, acelesi olduğu için flâşör yakıp kusur işleyenleri, acelesi olup ta flâşör yakmayanlara nazaran daha hoşgörülü değerlendirmektedirler (ortalama çiftleri kadınlar için, 2,27 ve 1,72; erkekler için 2,69 ve 2,03). Yine aynı grup, sürücülerin acelelerinin olmadığı durumlarda da flâşör yakarak kural ihlali yapmalarını, flâşör yakmadan ihlal yapmalarına oranla daha haklı değerlendirmişlerdir (ortalama çiftleri kadınlar için, 2,04 ve 1,41; erkekler için 2,67 ve 1,72). Diğer yandan, benzer değerlendirme sürücü belgesi olmayan kadın katılımcıların, acelesi olmayan ve flâşör yakan sürücüleri de algılamalarında ortaya çıkmıştır (ortalamalar sırasıyla, 2,42 ve 1,68).

Analizden elde edilen diğer bir sonucuna göre, flâşör yakıp yakmama ve kusur türü ortak etkisi de anlamlıdır ($F [2-472] = 6,06$; $p < 0,05$). Bu ortak etkinin ortalamaları Tablo-13'de gösterilmiştir (EK-B Tablo-49'da detayı mevcuttur).

Tablo-13: Flâşör Yakıp Yakmama ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Kusur Türü	Ortalama
Yanıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,48
Yanıyor	Yasak Yere Park Etme	2,50
Yanıyor	Ters Yönde İlerleme	2,26
Yanmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,85
Yanmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,06
Yanmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,83

Bu ortak etki çerçevesinde yapılan ikili karşılaştırmalarda, flâşör yakmak, her kusur türü için haklılık gerekçesi olarak algılanmıştır (ortalama çiftleri sırasıyla, 2,48 ve 1,85; 2,50 ve 2,06; 2,26 ve 1,83). Buna karşılık, kusur türleri yönünden anlamlı farklar gözlenmemiştir.

EK-C'deki ANOVA sonuçlarına göre, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması, sürücünün flâşör yakıp yakmaması ve kusur türü ortak etkisi de anlamlıdır ($F [2-472] = 3,50$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-14'de gösterilmiştir (EK-B Tablo-52'de detayı mevcuttur).

Tablo-14: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Kusur Türü	Ortalama
Kadın	Var	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,20
Kadın	Var	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,32
Kadın	Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	1,94
Kadın	Var	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,49
Kadın	Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	1,72
Kadın	Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,49
Kadın	Yok	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,47
Kadın	Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,48
Kadın	Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,38
Kadın	Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,80
Kadın	Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,02
Kadın	Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,90
Erkek	Var	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,91
Erkek	Var	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,71
Erkek	Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,41
Erkek	Var	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,79
Erkek	Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,12
Erkek	Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,72
Erkek	Yok	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,34
Erkek	Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,50
Erkek	Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,29
Erkek	Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,32
Erkek	Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,40
Erkek	Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,21

Bu ortak etki çerçevesinde yapılan ikili karşılaştırma sonuçları şöyledir: Sürücü belgesi olan olmayan bütün kadın katılımcılar, flâşör yakılarak yapılan 3 ihlali de flâşör yakmamaya oranla daha haklı görmüşlerdir (ortalama çiftleri belge sahibi olan kadınlar için, 2,20 ve 1,49; 2,32 ve 1,72; 1,94 ve 1,49; belge sahibi olmayan kadınlar için, 2,47 ve 1,80; 2,48 ve 2,02; 2,38 ve 1,90). Benzer durum erkek katılımcılardan belge sahibi olanlar için de geçerlidir (ortalama çiftleri sırasıyla, 2,91 ve 1,79; 2,71 ve 2,12; 2,41 ve 1,72). Belge sahibi erkek katılımcıların, flâşör yakılarak işlenen üç ihlali de, belge sahibi kadın katılımcılara nazaran daha haklı buldukları görülmektedir (ortalama çiftleri sırasıyla, 2,91 ve 2,20; 2,71 ve 2,32; 2,41 ve 1,94). Bir farklılık da belge sahibi olmayan erkek ve kadın katılımcılar arasında ortaya çıkmıştır. Buna göre; belge sahibi olmayan erkek katılımcılar, flâşör yakılmadan işlenen üç ihlali de belge sahibi olmayan kadın katılımcılara oranla daha haklı bulmuşlardır (ortalama çiftleri sırasıyla, 2,32 ve 1,80; 2,40 ve 2,02; 2,21 ve 1,90).

Yine aynı ANOVA tablosunda, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması, sürücünün acelesinin olup olmaması, flâşör yakıp yakmama ve kusur türü ortak etkisi de anlamlıdır ($F [2-472] = 3,32$; $p < 0,05$) Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-15' de gösterilmiştir (EK-B Tablo-59'da detayı mevcuttur).

Bu ortak etki çerçevesinde yapılan ikili karşılaştırma sonuçları şöyle özetlenebilir: Koşulların hiç birinde kusur türüne göre farklılaşma yoktur, ancak, sürücü belgesi olan katılımcılar, öykülerdeki sürücülerin aceleleri olsa da olmasa da, flâşör yakarak işledikleri kusur türlerini flâşör yakmamaya oranla daha haklı olarak nitelendirmişlerdir. Diğer yandan, sürücü belgesi olmayan katılımcılarda bu farklar gözlenmemektedir. Ayrıca sürücü belgesi olan katılımcılar, acelesi olmayıp flâşör yakmayanları, sürücü belgesi olmayan katılımcılara oranla daha haksız olarak değerlendirmişlerdir.

Tablo-15: Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması, Flâşör Yakıp Yakmama ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Acelesi Olup Olmaması	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Kusur Türü	Ortalama
Var	Var	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,61
Var	Var	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,62
Var	Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,21
Var	Var	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,83
Var	Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,13
Var	Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,67
Var	Yok	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,50
Var	Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,41
Var	Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,14
Var	Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	1,45
Var	Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	1,71
Var	Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,55
Yok	Var	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,44
Yok	Var	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,47
Yok	Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,32
Yok	Var	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,10
Yok	Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,41
Yok	Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,19
Yok	Yok	Yakıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,37
Yok	Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park Etme	2,50
Yok	Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,35
Yok	Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işık İhlali	2,02
Yok	Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park Etme	2,00
Yok	Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,92

2. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAI İŞLEMİN DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcıların, kural ihlali yapan bir sürücüye trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanmasını ne kadar doğru bulduklarını incelemek için, yedi basamaklı bir ölçek üzerinde değerlendirme yapmaları istenmiştir. Bu değerlendirmelere ilişkin ortalamalar EK-Ç'de gösterilmiştir. Bu ortalamalardan anlamlı fark gösterenleri belirlemek amacıyla varyans analizi (ANOVA) uygulanmış ve bunun sonuçları da EK-D'de gösterilmiştir.

ANOVA sonuçlarına göre, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesine sahip olup olmaması ve öyküdeki sürücünün cinsiyeti ortak etkisi anlamlıdır ($F [1-236] = 5,92$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-11'de verilmiştir. Bu ortak etkinin kaynağı araştırıldığında, öykülerdeki erkek sürücülere trafik polisleri tarafından yazılan cezaların, ehliyeti olan kadın katılımcılar (6,12) tarafından ehliyeti olan erkek katılımcılara (5,72) nazaran daha doğru algılandıklarını göstermiştir. Bu ortak etki ile ilgili yapılan diğer ikili karşılaştırma sonuçları anlamlı farklar ortaya koymamıştır.

Araç kullanan sürücünün acelesinin olup olmaması yapılan analiz sonucunda anlamlı çıkmıştır ($F [1-236] = 25,69$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-5'de verilmiştir. Katılımcılar tarafından, acelesi olmayanlara (6,06) yaptıkları kural ihlali neticesinde cezai işlem uygulanması, acelesi olanlara (5,87) ceza uygulanmasından daha doğru olarak algılanmıştır.

Katılımcıların cinsiyetleri ile öykülerdeki sürücülerin acelelerinin olup olmaması da anlamlı bir fark ortaya koymuştur ($F [1-236] = 4,80$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-12'de verilmiştir. Kadın katılımcılar (6,22), sürücülerin acelelerinin olmadığı hâlde kural ihlali bulunduklarında ceza almalarına, erkek katılımcılara (5,89) oranla daha olumlu bakmaktadırlar.

Benzer bir fark da katılımcının sürücü belgesi sahipliği ve öyküdeki sürücünün acelesinin olup olmaması arasında gözlenmektedir. ($F [1-236] = 25,69$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-13'de verilmiştir. Sürücü belgesi sahibi katılımcılar, aceleleri olmadığı hâlde kural ihlalinde bulunanlara (6,13) ceza yazılmasını, aceleleri olanlara (5,83) oranla daha doğru bulmaktadırlar.

ANOVA'dan elde edilen bir başka sonuca göre, flâşör yakıp yakmama, uygulanan cezai işlemin katılımcılar tarafından doğru bulunma algısını etkilemektedir ($F [1-236] = 67,60$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-6'da verilmiştir. Flâşör yakmadan (6,22) yapılan ihlale uygulanan ceza, flâşör yakılarak (5,70) yapılan ihlale uygulanan cezaya oranla, katılımcılar tarafından daha doğru algılanmıştır.

Katılımcının sürücü belgesi sahipliği ve sürücünün flâşör yakıp yakmaması, ANOVA sonuçlarına göre anlamlı gözükmemektedir ($F [1-236] = 6,98$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-20'de verilmiştir. Sürücü belgesi olan katılımcılar, sürücülerin flâşör yakmadan (6,32) işledikleri kusur sonucu cezai işlem uygulanmasını, flâşör yakmaya (5,64) nazaran daha doğru bulmuşlardır.

Yine ANOVA sonuçlarına göre, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması, flâşör yakıp yakmama ortak etkisi de anlamlıdır ($F [1-236] = 4,54$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-16'da gösterilmiştir (EK-Ç Tablo-21'de detayı mevcuttur).

Bu ortak etki çerçevesinde yapılan ikili karşılaştırma sonuçları şöyledir: Belge sahibi olsun olmasın bütün kadın katılımcılar ile belge sahibi erkek katılımcılar, flâşör yakılmadan işlenen kusur karşılığında alınan cezaların, flâşör yakmaya oranla daha doğru olduğunu düşünmektedirler (ortalama çiftleri sırasıyla, 6,40 ve 5,81; 6,33 ve 5,80; 6,25 ve 5,48). Ayrıca, belge sahibi olmayan kadın katılımcılar, flâşörlerini yakarak ihlalde bulunan sürücüye uygulanan cezayı, belge sahibi olan erkek katılımcılara oranla daha doğru bulmuşlardır (ortalamalar, 5,80 ve 5,48).

Tablo-16: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Ortalama
Kadın	Var	Yanıyor	5,81
Kadın	Var	Yanmıyor	6,40
Kadın	Yok	Yanıyor	5,80
Kadın	Yok	Yanmıyor	6,33
Erkek	Var	Yanıyor	5,48
Erkek	Var	Yanmıyor	6,25
Erkek	Yok	Yanıyor	5,73
Erkek	Yok	Yanmıyor	5,90

Kusur (trafik kuralı ihlali) türü temel etkisi de analiz sonucunda anlamlı farklar ortaya çıkarmıştır ($F [2-472] = 13,79$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-7’de verilmiştir. Yapılan ikili karşılaştırma sonuçlarına göre, kırmızı ışıkta geçenlere (6,00) uygulanan ceza, yasak yere park edenlere (5,82) uygulanan cezadan daha doğru olarak algılanmıştır. Benzer olarak katılımcılar, ters yönde ilerleyen (6,06) sürücüyeye verilen cezayı, yasak yere park edene (5,82) oranla daha doğru bulmuşlardır.

Sürücünün acelesinin olup olmaması ve flâşör yakıp yakmama ortak etkisi de anlamlı sonuçlar vermektedir ($F [1-236] = 4,37$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-26’da verilmiştir. Öyküdeki sürücünün acelesi varken ve flâşör yakmayarak (6,09) ihlalde bulunduğunda kendisine cezai işlem uygulanması, flâşör yakarak (5,65) ihlalde bulunmasına oranla daha doğru bulunmuştur. Sürücünün acelesinin olmadığı durumda da flâşör yakılmaması, katılımcılar tarafından ceza uygulamasının doğru olduğu yönünde algılanmıştır (ortalamalar, 6,35 ve 5,76).

ANOVA'dan elde edilen bir diğer sonuca göre, katılımcının cinsiyeti, katılımcının sürücü belgesi olup olmaması, sürücünün acelesi olup olmaması, flâşör yakıp yakmama ortak etkisi de anlamlıdır ($F [1-236] = 5,70$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-17'de gösterilmiştir (EK-Ç Tablo-29'da detayı mevcuttur).

Tablo-17: Katılımcının Cinsiyeti, Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Flâşör Yakıp Yakmama Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acelesi Olup Olmaması	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Ortalama
Kadın	Var	Var	Yakıyor	5,65
Kadın	Var	Var	Yakmıyor	6,21
Kadın	Var	Yok	Yakıyor	5,96
Kadın	Var	Yok	Yakmıyor	6,59
Kadın	Yok	Var	Yakıyor	5,81
Kadın	Yok	Var	Yakmıyor	6,13
Kadın	Yok	Yok	Yakıyor	5,79
Kadın	Yok	Yok	Yakmıyor	6,53
Erkek	Var	Var	Yakıyor	5,42
Erkek	Var	Var	Yakmıyor	6,06
Erkek	Var	Yok	Yakıyor	5,53
Erkek	Var	Yok	Yakmıyor	6,43
Erkek	Yok	Var	Yakıyor	5,71
Erkek	Yok	Var	Yakmıyor	5,94
Erkek	Yok	Yok	Yakıyor	5,74
Erkek	Yok	Yok	Yakmıyor	5,86

Bu ortak etki çerçevesinde yapılan ikili karşılaştırma sonuçları şöyledir: Belge sahibi olsun olmasın bütün kadın katılımcılar ile belge sahibi erkek katılımcılar, öyküdeki sürücünün acelesi olsa da olmasa da flâşör

yakmadan işledikleri ihlal sonucu uygulanan cezayı, flaşör yakmaya oranla daha doğru olarak değerlendirmişlerdir (ortalama çiftleri sırasıyla, 6,21 ve 5,65; 6,59 ve 5,96; 6,13 ve 5,81; 6,53 ve 5,79; 6,06 ve 5,42; 6,43 ve 5,53). Aynı zamanda, belge sahibi erkek katılımcılar, acelesi olmayıp flaşör yakmadan (6,43) ihlalde bulunanlara uygulanan cezayı, acelesi olup flaşör yakmayanlara (6,06) oranla daha doğru olarak algılamışlardır.

Analiz sonucunda, öyküdeki sürücünün cinsiyeti, sürücünün acelesi olup olmaması ve öyküdeki kusur türü (kural ihlali türü) ortak etkisi anlamlı bulunmuştur ($F [2-472] = 6,34$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-18’de gösterilmiştir (EK-Ç Tablo-45’de detayı mevcuttur).

Tablo-18: Sürücünün Cinsiyeti, Sürücünün Acelesi Olup Olmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Acelesi Olup Olmaması	Kusur Türü	Ortalama
Kadın	Var	Kırmızı Işık İhlali	6,01
Kadın	Var	Yasak Yere Park Etme	5,66
Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,05
Kadın	Yok	Kırmızı Işık İhlali	6,04
Kadın	Yok	Yasak Yere Park Etme	5,98
Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,18
Erkek	Var	Kırmızı Işık İhlali	5,82
Erkek	Var	Yasak Yere Park Etme	5,71
Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,96
Erkek	Yok	Kırmızı Işık İhlali	6,14
Erkek	Yok	Yasak Yere Park Etme	5,93
Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,05

Tablo-18’de verilen ortalamaların ikili karşılaştırma sonuçları şöyledir: Acelesi olan kadın sürücünün, kırmızı ışık ihlaliinde bulunduğunda (6,01) veya ters yönde ilerlediğinde (6,05) uygulanacak cezai işlem, yasak yere park etmesine (5,66) oranla daha doğru olarak değerlendirilmektedir. Acelesi olmayan kadın sürücüye, ters yönde ilerlediğinde (6,18) uygulanacak cezai işlemin, yasak yere park etmesine (5,98) nazaran daha doğru algılandığı görülmektedir. Benzer durum erkek sürücülere uygulanan cezai işlemlerin haklılığında da mevcuttur. Acelesi olmayan erkek sürücünün, kırmızı ışık ihlaliinde bulunduğunda (6,14) alacağı ceza, yasak yere park ettiğinde (5,93) alacağı cezaya göre daha doğru olarak algılanmaktadır. Son olarak, katılımcılar, kırmızı ışık ihlaliinde bulunan (6,14) acelesi olmayan bir erkek sürücünün, acelesi olan bir erkek sürücünün kırmızı ışık ihlaliinde bulunmasına (5,82) oranla ceza almayı daha çok hak ettiğini düşünmektedirler.

Diğer bir sonuca göre de sürücünün flâşör yakıp yakmaması ile kusur türü (kural ihlali türü) anlamlı bulunmuştur ($F [2-472] = 4,15$; $p < 0,05$). Ortalamalar EK-Ç Tablo-49’da verilmiştir. Buna göre, flâşör yakılmadan işlenen kural ihlalleri, flâşör yakmaya oranla cezai işlem görmeyi daha çok hak etmektedirler (ortalama çiftleri sırasıyla, 6,32 ve 5,68; 6,04 ve 5,60; 6,30 ve 5,82).

Kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin son bulgu ise sürücünün acelesi olup olmaması, sürücünün flâşör yakıp yakmaması ve kusur türü arasında bulunan farklardır ($F [2-472] = 4,30$; $p < 0,05$). Bu ortak etkiye ait ortalamalar Tablo-19’da gösterilmiştir. (EK-Ç Tablo-57’de detayı mevcuttur).

Yapılan ikili karşılaştırma sonuçları şöyledir: Acelesi olan bir sürücüye, flâşör yakmadan kırmızı ışık ihlaliinde bulunduğunda verilen ceza, yasak yere park ettiğinde verilenden daha doğrudur (ortalamalar, 6,22 ve 5,82). Benzer şekilde, acelesi olan bir sürücüye, flâşör yakmadan ters yönde ilerlediğinde verilen ceza, yasak yere park ettiğinde verilenden daha doğru

olarak algılanmıştır (ortalamalar, 6,22 ve 5,82). Benzer bir sonuç flâşörün yakılıp yakılmaması durumlarında da ortaya çıkmaktadır. Acelesi olan sürücünün, flâşör yakmadan işlediği kırmızı ışık ihlaline uygulanan cezai işlem, flâşör yakarak işlediğine oranla daha olumlu değerlendirilmiştir (ortalamalar, 6,22 ve 5,60). Aynı değerlendirme ters yönde ilerleme için de geçerli olmuştur (ortalamalar, 6,22 ve 5,80). Sürücünün acelesi yok iken de flâşör yakılmadan kırmızı ışık ihlali de bulunulduğunda uygulanan cezai işlem (6,41), flâşör yakılarak yapılan kırmızı ışık ihlaline uygulanan işleme (5,77) oranla daha doğru algılanmaktadır. Aynı algılama sürücünün acelesi yok iken yasak yere park etme ve ters yönde ilerleme durumlarında da meydana gelmektedir (ortalamalar, 6,26 ve 5,65; 6,39 ve 5,85). Son olarak bir fark da yasak yere park edenlerin, aceleleri olup olmaması bakımından ortaya çıkmaktadır. Acelesi olmayan ve flâşörlerini yakmayan bir sürücüye uygulanan ceza (6,26), acelesi olan ve flâşörlerini yakmayan bir sürücüye uygulanan cezaya (5,82) göre daha doğru olarak algılanmaktadır.

Tablo-19: Sürücünün Acelesi Olup Olmaması, Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması ve Kusur Türü Ortak Etkisine Ait Ortalamalar.

Sürücünün Acelesi Olup Olmaması	Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması	Kusur Türü	Ortalama
Var	Yanıyor	Kırmızı Işık İhlali	5,60
Var	Yanıyor	Yasak Yere Park Etme	5,55
Var	Yanıyor	Ters Yönde İlerleme	5,80
Var	Yanmıyor	Kırmızı Işık İhlali	6,22
Var	Yanmıyor	Yasak Yere Park Etme	5,82
Var	Yanmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,22
Yok	Yanıyor	Kırmızı Işık İhlali	5,77
Yok	Yanıyor	Yasak Yere Park Etme	5,65
Yok	Yanıyor	Ters Yönde İlerleme	5,85
Yok	Yanmıyor	Kırmızı Işık İhlali	6,41
Yok	Yanmıyor	Yasak Yere Park Etme	6,26
Yok	Yanmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,39

3. KURAL İHLALİNE KARŞILIK CEZAI İŞLEM UYGULANMASINA YÖNELİK TEPKİLER

Katılımcının, kural ihlalinde bulunan sürücünün kendisi olması durumunda, cezai işlem uygulanmasına nasıl tepki vereceğini ölçmek için, dört seçenekli bir soru sorulmuştur. İlk seçenekte, “Ceza yazıldığı için öfkelenirdim”, ikinci seçenekte, “Cezanın gereksiz olduğunu düşünüp itiraz ederdim”, üçüncü seçenekte, “Cezanın gereksiz olduğunu düşünsem de ceza yazılmasına ses çıkarmazdım” ve son seçenekte “Hatalı olduğumu kabul edip ceza yazılmasını onaylardım” seçenekleri verilmiş ve bunlardan bir tanesini seçmesi istenmiştir.

Bu soruya verilen cevapların dağılımları; bütün katılımcılar, kadınlar / erkekler, sürücü ehliyetine sahip kadınlar / erkekler, sürücü ehliyetine sahip olmayan kadınlar / erkekler kategorilerinde ayrı ayrı ele alınmıştır.

Tablo-20 incelendiğinde; birinci seçeneğin (Ceza yazıldığı için öfkelenirdim) en çok 9’uncu, 14’üncü ve 21’inci öykülerde (% 7,9) işaretlendiği görülmüştür. İkinci seçenek (Cezanın gereksiz olduğunu düşünüp itiraz ederdim) en çok 8’inci öyküde (% 16,7) seçilmiştir. Üçüncü seçenek (Cezanın gereksiz olduğunu düşünsem de ceza yazılmasına ses çıkarmazdım) en çok 2’nci öyküde (% 30,8) tercih edilmiştir. Dördüncü seçeneğin (Hatalı olduğumu kabul edip ceza yazılmasını onaylardım) en çok 12’nci, 22’nci ve 24’üncü öykülerde (% 74,2) seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler, birinci seçenek için 12’nci öykü (% 4,6), ikinci seçenek için 12’nci öykü (% 5,4), üçüncü seçenek için 22’nci ve 24’üncü öyküler (% 13,3) ve dördüncü seçenek için ise 2’nci öykü (% 48,3) olmuştur.

Tablo-20: Bütün Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	18 (%7,5)	28 (%11,7)	59 (%24,6)	135 (%56,3)
2	17 (%7,1)	33 (%13,8)	74 (%30,8)	116 (%48,3)
3	18 (%7,5)	26 (%10,8)	51 (%21,3)	145 (%60,4)
4	15 (%6,3)	17 (%7,1)	37 (%15,4)	171 (%71,3)
5	16 (%6,7)	31 (%12,9)	68 (%28,3)	125 (%52,1)
6	12 (%5)	22 (%9,2)	41 (%17,1)	165 (%68,8)
7	18 (%7,5)	30 (%12,5)	52 (%21,7)	140 (%58,3)
8	18 (%7,5)	40 (%16,7)	65 (%27,1)	117 (%48,8)
9	19 (%7,9)	26 (%10,8)	40 (%16,7)	155 (%64,6)
10	16 (%6,7)	16 (%6,7)	33 (%13,8)	175 (%72,9)
11	15 (%6,3)	22 (%9,2)	49 (%20,4)	154 (%64,2)
12	11 (%4,6)	13 (%5,4)	38 (%15,8)	178 (%74,2)
13	18 (%7,5)	36 (%15)	55 (%22,9)	131 (%54,6)
14	19 (%7,9)	34 (%14,2)	55 (%22,9)	132 (%55)
15	18 (%7,5)	26 (%10,8)	50 (%20,8)	146 (%60,8)
16	14 (%5,8)	17 (%7,1)	45 (%18,8)	164 (%68,3)
17	16 (%6,7)	26 (%10,8)	71 (%29,6)	127 (%52,9)
18	16 (%6,7)	21 (%8,8)	33 (%13,8)	170 (%70,8)
19	17 (%7,1)	31 (%12,9)	42 (%17,5)	150 (%62,5)
20	14 (%5,8)	38 (%15,8)	53 (%22,1)	135 (%56,3)
21	19 (%7,9)	28 (%11,7)	46 (%19,2)	147 (%61,3)
22	14 (%5,8)	16 (%6,7)	32 (%13,3)	178 (%74,2)
23	16 (%6,7)	16 (%6,7)	53 (%22,1)	155 (%64,6)
24	14 (%5,8)	16 (%6,7)	32 (%13,3)	178 (%74,2)

1.SEÇENEK: Ceza yazıldığı için öfkelenirdim.

2.SEÇENEK: Cezanın gereksiz olduğunu düşünüp itiraz ederdim.

3.SEÇENEK: Cezanın gereksiz olduğunu düşünsem de ceza yazılmasına ses çıkarmazdım.

4.SEÇENEK: Hatalı olduğumu kabul edip ceza yazılmasını onaylardım.

Tablo-21: Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	7(%5,8)	14 (%11,7)	23 (%19,2)	76 (%63,3)
2	8 (%6,7)	13 (%10,8)	35 (%29,2)	64 (%53,3)
3	9 (%7,5)	11 (%9,2)	18 (%15)	82 (%68,3)
4	7(%5,8)	5 (%4,2)	15 (%12,5)	93 (%77,5)
5	6 (%5)	10 (%8,3)	34 (%28,3)	70 (%58,3)
6	6 (%5)	8 (%6,7)	16 (%13,3)	90 (%75)
7	9 (%7,5)	13 (%10,8)	22 (%18,3)	76 (%63,3)
8	6 (%5)	17 (%14,2)	32 (%26,7)	65 (%54,2)
9	8 (%6,7)	11 (%9,2)	15 (%12,5)	86 (%71,7)
10	7(%5,8)	6 (%5)	9 (%7,5)	98 (%81,7)
11	6 (%5)	10 (%8,3)	17 (%14,2)	87 (%72,5)
12	4 (%3,3)	4 (%3,3)	11 (%9,2)	101 (%84,2)
13	7(%5,8)	17 (%14,2)	24 (%20)	72 (%60)
14	7(%5,8)	16 (%13,3)	26 (%21,7)	71 (%59,2)
15	7(%5,8)	11 (%9,2)	21 (%17,5)	81 (%67,5)
16	5 (%4,2)	10 (%8,3)	9 (%7,5)	96 (%80)
17	7(%5,8)	9 (%7,5)	33 (%27,5)	71 (%59,2)
18	7(%5,8)	10 (%8,3)	13 (%10,8)	90 (%75)
19	9 (%7,5)	9 (%7,5)	18 (%15)	84 (%70)
20	6 (%5)	15 (%12,5)	22 (%18,3)	77 (%64,2)
21	10 (%8,3)	12 (%10)	19 (%15,8)	79 (%65,8)
22	6 (%5)	3 (%2,5)	5 (%4,2)	106 (%88,3)
23	4 (%3,3)	4 (%3,3)	16 (%13,3)	96 (%80)
24	6 (%5)	6 (%5)	9 (%7,5)	99 (%82,5)

Kadın katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 21'inci öyküde, 2'nci seçeneğin en çok 8'inci ve 13'üncü öykülerde, 3'üncü seçeneğin en çok 2'nci öyküde ve 4'üncü seçeneğin en çok 22'nci öyküde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 12'nci ve 23'üncü öyküler, 2'nci seçenek için 22'nci öykü, 3'üncü seçenek için 22'nci öykü ve 4'üncü seçenek için ise 2'nci öykü olmuştur.

Tablo-22: Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	11(%9,2)	14 (%11,7)	36 (%30)	59 (%49,2)
2	9 (%7,5)	20 (%16,7)	39 (%32,5)	52 (%43,3)
3	9 (%7,5)	15 (%12,5)	33 (%27,5)	63 (%52,5)
4	8 (%6,7)	12 (%10)	22 (%18,3)	78 (%65)
5	10 (%8,3)	21 (%17,5)	34 (%28,3)	55 (%45,8)
6	6 (%5)	14 (%11,7)	25 (%20,8)	75 (%62,5)
7	9 (%7,5)	17 (%14,2)	30 (%25)	64 (%53,3)
8	12 (%10)	23 (%19,2)	33 (%27,5)	52 (%43,3)
9	11(%9,2)	15 (%12,5)	25 (%20,8)	69 (%57,5)
10	9 (%7,5)	10 (%8,3)	24 (%20)	77 (%64,2)
11	9 (%7,5)	12 (%10)	32 (%26,7)	67 (%55,8)
12	7(%5,8)	9 (%7,5)	27 (%22,5)	77 (%64,2)
13	11 (%9,2)	19 (%15,8)	31 (%25,8)	59 (%49,2)
14	12 (%10)	18 (%15)	29 (%24,2)	61 (%50,8)
15	11 (%9,2)	15 (%12,5)	29 (%24,2)	65 (%54,2)
16	9 (%7,5)	7(%5,8)	36 (%30)	68 (%56,7)
17	9 (%7,5)	17 (%14,2)	38 (%31,7)	56 (%46,7)
18	9 (%7,5)	11 (%9,2)	20 (%16,7)	80 (%66,7)
19	8 (%6,7)	22 (%18,3)	24 (%20)	66 (%55)
20	8 (%6,7)	23 (%19,2)	31 (%25,8)	58 (%48,3)
21	9 (%7,5)	16 (%13,3)	27 (%22,5)	68 (%56,7)
22	8 (%6,7)	13 (%10,8)	27 (%22,5)	72 (%60)
23	12 (%10)	12 (%10)	37 (%30,8)	59 (%49,2)
24	8 (%6,7)	10 (%8,3)	23 (%19,2)	79 (%65,8)

Erkek katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 8'inci, 14'üncü, 23'üncü öykülerde, 2'nci seçeneğin en çok 8'inci ve 20'nci öykülerde, 3'üncü seçeneğin en çok 2'nci öyküde ve 4'üncü seçeneğin en çok 18'inci öyküde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 6'ncı öykü, 2'nci seçenek için 16'ncı öykü, 3'üncü seçenek için 4'üncü öykü ve 4'üncü seçenek için ise 2'nci ve 8'inci öyküler olmuştur.

Tablo-23: Ehliyet Sahibi Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	3 (%5)	6 (%10)	15 (%25)	36 (%60)
2	4 (%6,7)	4 (%6,7)	22 (%36,7)	30 (%50)
3	2 (%3,3)	7 (%11,7)	8 (%13,3)	43 (%71,7)
4	3 (%5)	2 (%3,3)	7 (%11,7)	48 (%80)
5	2 (%3,3)	4 (%6,7)	18 (%30)	36 (%60)
6	3 (%5)	4 (%6,7)	7 (%11,7)	46 (%76,7)
7	2 (%3,3)	5 (%8,3)	15 (%25)	38 (%63,3)
8	1 (%1,7)	7 (%11,7)	17 (%28,3)	35 (%58,3)
9	3 (%5)	6 (%10)	8 (%13,3)	43 (%71,7)
10	3 (%5)	2 (%3,3)	5 (%8,3)	50 (%83,3)
11	2 (%3,3)	4 (%6,7)	8 (%13,3)	46 (%76,7)
12	2 (%3,3)	1 (%1,7)	5 (%8,3)	52 (%86,7)
13	4 (%6,7)	6 (%10)	12 (%20)	38 (%63,3)
14	4 (%6,7)	6 (%10)	17 (%28,3)	33 (%55)
15	2 (%3,3)	5 (%8,3)	11 (%18,3)	42 (%70)
16	2 (%3,3)	5 (%8,3)	4 (%6,7)	49 (%81,7)
17	3 (%5)	4 (%6,7)	17 (%28,3)	36 (%60)
18	3 (%5)	4 (%6,7)	5 (%8,3)	48 (%80)
19	3 (%5)	4 (%6,7)	10 (%16,7)	43 (%71,7)
20	2 (%3,3)	5 (%8,3)	15 (%25)	38 (%63,3)
21	4 (%6,7)	4 (%6,7)	10 (%16,7)	42 (%70)
22	2 (%3,3)	2 (%3,3)	2 (%3,3)	54 (%90)
23	1 (%1,7)	2 (%3,3)	9 (%15)	48 (%80)
24	1 (%1,7)	2 (%3,3)	6 (%10)	51 (%85)

Ehliyetli kadın katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 2'nci, 13'üncü, 14'üncü, 21'inci öykülerde, 2'nci seçeneğin en çok 3'üncü ve 8'inci öykülerde, 3'üncü seçeneğin en çok 2'nci öyküde ve 4'üncü seçeneğin en çok 22'nci öyküde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 8'inci, 23'üncü, 24'üncü öyküler, 2'nci seçenek için 12'nci öykü, 3'üncü seçenek için 22'nci öykü ve 4'üncü seçenek için ise 2'nci öykü olmuştur.

Tablo-24: Ehliyet Sahibi Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	6 (%10)	8 (%13,3)	16 (%26,7)	30 (%50)
2	4 (%6,7)	13 (%21,7)	17 (%28,3)	26 (%43,3)
3	6 (%10)	8 (%13,3)	13 (%21,7)	33 (%55)
4	6 (%10)	5 (%8,3)	6 (%10)	43 (%71,7)
5	6 (%10)	11 (%18,3)	15 (%25)	28 (%46,7)
6	2 (%3,3)	6 (%10)	9 (%15)	43 (%71,7)
7	4 (%6,7)	13 (%21,7)	10 (%16,7)	33 (%55)
8	5 (%8,3)	13 (%21,7)	16 (%26,7)	26 (%43,3)
9	5 (%8,3)	10 (%16,7)	11 (%18,3)	34 (%56,7)
10	5 (%8,3)	3 (%5)	9 (%15)	43 (%71,7)
11	4 (%6,7)	5 (%8,3)	14 (%23,3)	37 (%61,7)
12	3 (%5)	5 (%8,3)	8 (%13,3)	44 (%73,3)
13	6 (%10)	14 (%23,3)	12 (%20)	28 (%46,7)
14	9 (%15)	14 (%23,3)	10 (%16,7)	27 (%45)
15	6 (%10)	12 (%20)	10 (%16,7)	32 (%53,3)
16	5 (%8,3)	5 (%8,3)	13 (%21,7)	37 (%61,7)
17	6 (%10)	10 (%16,7)	15 (%25)	29 (%48,3)
18	5 (%8,3)	6 (%10)	5 (%8,3)	44 (%73,3)
19	5 (%8,3)	14 (%23,3)	11 (%18,3)	30 (%50)
20	4 (%6,7)	15 (%25)	13 (%21,7)	28 (%46,7)
21	5 (%8,3)	8 (%13,3)	13 (%21,7)	34 (%56,7)
22	3 (%5)	5 (%8,3)	10 (%16,7)	42 (%70)
23	6 (%10)	5 (%8,3)	14 (%23,3)	35 (%58,3)
24	4 (%6,7)	5 (%8,3)	9 (%15)	42 (%70)

Ehliyetli erkek katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 14'üncü öyküde, 2'nci seçeneğin en çok 20'nci öyküde, 3'üncü seçeneğin en çok 2'nci öyküde ve 4'üncü seçeneğin en çok 12'nci ve 18'inci öykülerde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 6'ncı öykü, 2'nci seçenek için 10'uncu öykü, 3'üncü seçenek için 18'inci öykü ve 4'üncü seçenek için ise 2'nci ve 8'inci öyküler olmuştur.

Tablo-25: Ehliyet Sahibi Olmayan Kadın Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	4 (%6,7)	8 (%13,3)	8 (%13,3)	40 (%66,7)
2	4 (%6,7)	9 (%15)	13 (%21,7)	34 (%56,7)
3	7 (%11,7)	4 (%6,7)	10 (%16,7)	39 (%65)
4	4 (%6,7)	3 (%5)	8 (%13,3)	45 (%75)
5	4 (%6,7)	6 (%10)	16 (%26,7)	34 (%56,7)
6	3 (%5)	4 (%6,7)	9 (%15)	44 (%73,3)
7	7 (%11,7)	8 (%13,3)	7 (%11,7)	38 (%63,3)
8	5 (%8,3)	10 (%16,7)	15 (%25)	30 (%50)
9	5 (%8,3)	5 (%8,3)	7 (%11,7)	43 (%71,7)
10	4 (%6,7)	4 (%6,7)	4 (%6,7)	48 (%80)
11	4 (%6,7)	6 (%10)	9 (%15)	41 (%68,3)
12	2 (%3,3)	3 (%5)	6 (%10)	49 (%81,7)
13	3 (%5)	11 (%18,3)	12 (%20)	34 (%56,7)
14	3 (%5)	10 (%16,7)	9 (%15)	38 (%63,3)
15	5 (%8,3)	6 (%10)	10 (%16,7)	39 (%65)
16	3 (%5)	5 (%8,3)	5 (%8,3)	47 (%78,3)
17	4 (%6,7)	5 (%8,3)	16 (%26,7)	35 (%58,3)
18	4 (%6,7)	6 (%10)	8 (%13,3)	42 (%70)
19	6 (%10)	5 (%8,3)	8 (%13,3)	41 (%68,3)
20	4 (%6,7)	10 (%16,7)	7 (%11,7)	39 (%65)
21	6 (%10)	8 (%13,3)	9 (%15)	37 (%61,7)
22	4 (%6,7)	1 (%1,7)	3 (%5)	52 (%86,7)
23	3 (%5)	2 (%3,3)	7 (%11,7)	48 (%80)
24	5 (%8,3)	4 (%6,7)	3 (%5)	48 (%80)

Ehliyeti olmayan kadın katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 3'üncü ve 7'nci öykülerde, 2'nci seçeneğin en çok 13'üncü öyküde, 3'üncü seçeneğin en çok 5'inci ve 17'nci öykülerde ve 4'üncü seçeneğin en çok 22'nci öyküde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 6'ncı, 13'üncü, 14'üncü, 16'ncı, 23'üncü öyküler, 2'nci seçenek için 22'nci öykü, 3'üncü seçenek için 22'nci, 24'üncü öyküler, 4'üncü seçenek için ise 8'inci öykü olmuştur.

Tablo-26: Ehliyet Sahibi Olmayan Erkek Katılımcıların İhlal Karşılığında Ceza Almalarına Verdikleri Tepkilerin Dağılımı.

ÖYKÜLER	1.SEÇENEK	2.SEÇENEK	3.SEÇENEK	4.SEÇENEK
1	5 (%8,3)	6 (%10)	20 (%33,3)	29 (%48,3)
2	5 (%8,3)	7 (%11,7)	22 (%36,7)	26 (%43,3)
3	3 (%5)	7 (%11,7)	20 (%33,3)	30 (%50)
4	2 (%3,3)	7 (%11,7)	16 (%26,7)	35 (%58,3)
5	4 (%6,7)	10 (%16,7)	19 (%31,7)	27 (%45)
6	4 (%6,7)	8 (%13,3)	16 (%26,7)	32 (%53,3)
7	5 (%8,3)	4 (%6,7)	20 (%33,3)	31 (%51,7)
8	7 (%11,7)	10 (%16,7)	17 (%28,3)	26 (%43,3)
9	6 (%10)	5 (%8,3)	14 (%23,3)	35 (%58,3)
10	4 (%6,7)	7 (%11,7)	15 (%25)	34 (%56,7)
11	5 (%8,3)	7 (%11,7)	18 (%30)	30 (%50)
12	4 (%6,7)	4 (%6,7)	19 (%31,7)	33 (%55)
13	5 (%8,3)	5 (%8,3)	19 (%31,7)	31 (%51,7)
14	3 (%5)	4 (%6,7)	19 (%31,7)	34 (%56,7)
15	5 (%8,3)	3 (%5)	19 (%31,7)	33 (%55)
16	4 (%6,7)	2 (%3,3)	23 (%38,3)	31 (%51,7)
17	3 (%5)	7 (%11,7)	23 (%38,3)	27 (%45)
18	4 (%6,7)	5 (%8,3)	15 (%25)	36 (%60)
19	3 (%5)	8 (%13,3)	13 (%21,7)	36 (%60)
20	4 (%6,7)	8 (%13,3)	18 (%30)	30 (%50)
21	4 (%6,7)	8 (%13,3)	14 (%23,3)	34 (%56,7)
22	5 (%8,3)	8 (%13,3)	17 (%28,3)	30 (%50)
23	6 (%10)	7 (%11,7)	23 (%38,3)	24 (%40)
24	4 (%6,7)	5 (%8,3)	14 (%23,3)	37 (%61,7)

Ehliyeti olmayan erkek katılımcıların tepkileri incelendiğinde; 1'inci seçeneğin en çok 8'inci öyküde, 2'nci seçeneğin en çok 5'inci ve 8'inci öykülerde, 3'üncü seçeneğin en çok 16'ncı, 17'nci, 23'üncü öykülerde ve 4'üncü seçeneğin en çok 24'üncü öyküde seçildiği görülmektedir. En az tercih edilenler 1'inci seçenek için 4'üncü öykü, 2'nci seçenek için 16'ncı öykü, 3'üncü seçenek için 19'uncu öykü, 4'üncü seçenek için ise 23'üncü öykü olmuştur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TARTIŞMA

Daha öncede belirtildiği gibi, araştırmada amaçlanan en önemli hedef, trafik kurallarına hangi koşullar altında uyma/uymama ekseninden hareketle, trafik kültürümüzün karayollarındaki resminden bir kesitini çıkarıp inceleyebilmektir. Örneklem grubunun verdikleri tepkilerden, trafik kurallarının ne kadar içselleştirildiği ortaya konulmaya çalışılmaktadır. Bu hedefe ulaşabilmek için, örneklem grubunun hazırlanan senaryolardaki durumlara verdikleri reaksiyonlardan kural ihlali yapanlara karşı tutumları araştırılmış ve elde edilen bulgular bir önceki bölümde sunulmuştur.

Bir başka hedef ise kural ihlali yapanlara karşı tanınan toleransın ne kadar olduğunun ortaya konulması olarak belirlenmiştir. Yani, bir trafik kuralı ihlali öyküsüne eklenen veya çıkarılan bazı koşulların, o ihlali haklı bulmayı ne oranda etkilediği ölçülmeye çalışılmıştır. Böylelikle, örneklem grubunun kural ihlali algılamalarında eğer varsa oluşan sınırlar görülebilecektir. Aynı zamanda, çevrenin vereceği tepkiyi ölçerek, ihlali yapanda olası davranış değişikliği veya davranışın pekiştirilmesi yönünde tahminde bulunabilmek de amaçlanmıştır.

Aynı zamanda örneklem grubu, kadın-erkek ve ehliyeti olan-ehliyeti olmayan gibi dört gruba ayrılmak suretiyle her grubun, ihlal yapanlara bakış açıları ayrı ayrı incelenmiştir. Cinsiyet farklılığının ve sürücü ehliyetine sahip olmanın tutum değişikliği yaratıp yaratmadığı görülmek istenmiştir.

Bu bölümde yukarıda sıralanan hedeflere yönelik olarak elde edilen bulguların yorumlanması ve araştırma için tasarlanan denencelerin sonuçları sunulmaktadır.

1. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜNÜN HAKLILIĞINA İLİŞKİN BULGULARIN TARTIŞILMASI

Önceki bölümde ifade edilen bulguları yorumlayabilmek için kural ihlaliinde bulunan sürücünün haklı algılanması ile ilgili araştırma denencelerini hatırlatmakta yarar vardır. İlk denence, “katılımcı cinsiyetinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani kadın ve erkeklerin bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve kadınların daha hoşgörülü olması beklenmektedir” olarak tasarlanmıştır. Bu denence ile katılımcı cinsiyetinin, ihlalde bulunan sürücüyü haklı bulma ile ilişkisi araştırılmaktadır. Yani bir kadın katılımcının; kural ihlaliinde bulunan bir kadın sürücüyü, bir erkek katılımcıya oranla, daha haklı bulması veya bir erkek sürücüyü yaptığı kural ihlaliinde daha haklı görmesi gibi.

Bulgular, katılımcı cinsiyetinin, kural ihlaliinde bulunmayı haklı bulan herhangi bir etkisinin olmadığını ortaya koymuştur. Katılımcıların erkek veya kadın olmalarının, kural ihlallerini haklı görebilecek bir değişken olmadığı sonucu gözlenmiştir. Bu da göstermektedir ki katılımcıların cinsiyetleri farklı olsa da kural ihlaliinde bulunan bir sürücüyü haklı bulma algıları açısından bir farklılık yoktur. Çalışmada bağımsız değişken olarak kullanılan, “katılımcı cinsiyeti” bağımlı değişken olarak seçilen, “kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde herhangi bir etki göstermemiştir.

Araştırmada kullanılan bir başka bağımsız değişken de sürücü belgesi sahipliğidir. İlgili denence, “sürücü belgesi sahipliğinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani belge sahibi olan ve olmayanların bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve sürücü belgesine sahip olanların daha toleranslı bir tutum sergilemeleri beklenmektedir” olarak belirlenmiştir. Bu denence, sürücü belgesi sahipliği ile ihlalde bulunan sürücüyü haklı bulma arasında ilişki aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Denenceye göre belge sahibi olanların kural ihlaliinde bulunan sürücülere karşı daha hoşgörü ile yaklaşımları ve onları daha haklı bulmaları düşünülmüştür.

Bulgular, belge sahipliği ile ihlalde bulunan sürücüyü haklı görme algısı arasında herhangi bir ilişki ortaya koymamıştır. Sürücü belgesine sahip olan katılımcı ile sahip olmayan katılımcı arasında ihlalde bulunan sürücüyü haklı bulma algısı açısından bir farklılık yoktur. Çalışmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“sürücü belgesine sahip olup olmama” bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde herhangi bir etki göstermemiştir.

Araç kullanırken trafik kurallarını ihlal eden sürücünün cinsiyetinin fark yaratıp yaratmadığını görebilmek için seçilen diğer bağımsız değişken, öyküdeki sürücünün cinsiyetidir. Denence, “öyküdeki sürücünün cinsiyetinin tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün cinsiyetine bağlı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık gösterecektir ve kadın sürücülere daha hoşgörülü yaklaşılması beklenmektedir” olarak seçilmiştir. Bu denence, sürücünün cinsiyeti ile ihlalde bulunduğu o sürücüyü haklı bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Denence, ihlali yapan sürücünün kadın olması durumunda katılımcıların daha hoşgörülü yaklaşım haklılık algılamasının artacağı yönündedir.

Elde edilen bulgulara göre, öyküdeki sürücünün cinsiyeti ile o sürücüyü ihlal yaptığında haklı bulma arasında bir ilişki bulunamamıştır. İhlali yapanın kadın veya erkek olması ona duyulan haklılık algısını değiştirmemektedir. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki sürücünün cinsiyeti” bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde herhangi bir etkide bulunmamıştır.

Çalışmada kullanılan bir diğer bağımsız değişken de öyküdeki sürücünün acelesi olup olmamasıdır. Bu değişken ile ilgili denence, “öyküdeki sürücünün acelesinin olup olmamasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün acele durumuna bağlı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık

gösterecektir ve acelesi olan sürücülere daha hoşgörölü yaklaşılması beklenmektedir” olarak düzenlenmiştir. Denence, sürücünün acelesi olma ile ihlalde bulunduğunda o sürücüyü haklı bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Acelesi olan sürücülerin kural ihlalinde bulunduklarında acelesi olmayanlara göre daha haklı bulunmalarını öngörmektedir.

Bulgular, bu yönde bir ilişkiyi desteklemektedir. Katılımcıların genel eğilimi, acelesi olanların kural ihlalinde bulunmakta acelesi olmayanlara göre daha haklı oldukları yönündedir. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki sürücünün acelesi olup olmaması”, bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde bir etkide bulunmuştur.

Veri toplama aşamasında, katılımcıların bazılarının öyküleri okurken özellikle “acelesi olma” ifadesine dikkat ettikleri görölmüştür. Acelesi olma ifadesinin acil bir durumdan mı (hastaneye yetişme veya hayati bir mesele gibi) yoksa kişisel bir durumdan mı (işe geç kalma vb.) kaynaklandığı açıklanmayıp okuyucunun yorumlamasına bırakılmıştır. Bundan amaçlanan hedef, insanların acelesi olduğunu beyan eden veya hareketleri ile bunu gösteren diğerlerine karşı davranış biçimlerini ölçmektir. Katılımcıların çoğunluğunun verdikleri cevaplar, acelesi olanlara olmayanlara nazaran daha hoşgörölü bir yaklaşımı göstermektedir. Acelenin sebebini bilmeseler de birçok kişi, sürücüyü yaptığı ihlalden dolayı haklı bulabilmektedir. Kısacası, bu bulguların ışığında, katılımcıların algılamalarında “acelesi olma” kavramının özel ve öncelikli bir yeri olduğu (hatta kural ihlalinde bulunmayı haklı bulabilecek kadar) söylenebilir.

Öyküdeki sürücünün dörtlü flâşörlerini yakarak ihlalde bulunması, seçilen bir diğer bağımsız değişkendir. İlgili denence, “sürücünün flâşörlerini yakıp yakmamasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün flâşör yakma durumuna bağılı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve flâşörlerini yakanlara karşı daha

toleranslı olunması beklenmektedir” olarak düzenlenmiştir. Öyküdeki sürücünün flâşör yakması ile ihlalde bulunduğunda o sürücüyü haklı bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Flâşör yakarak ikazda bulunanlara karşı kural ihlallerinde daha hoşgörölü bir tavır sergileneceğini öngörülmektedir.

Bulgular göstermektedir ki flâşör yakarak kural ihlali yapanlar, flâşör yakmadan kural ihlali yapanlara oranla daha haklı algılanmaktadırlar. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki sürücünün flâşör yakıp yakmamasının”, bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde etkide bulunduğu gözlenmiştir.

İhlal edilen trafik kuralının cinsi, bir diğer bağımsız değişkendir. Denence, “öyküdeki sürücünün yaptığı kural ihlalinin cinsi tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkiye sahiptir yani kural ihlalinin cinsine bağılı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve en hoşgörü ile yaklaşılın ihlal yasak yere park etmek olarak beklenmektedir” olarak seçilmiştir. Öyküde verilen kural ihlalinin cinsi ile ihlalde bulunduğunda o sürücüyü haklı bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Yasak yere park ederek kural ihlalinde bulunanlara karşı daha hoşgörölü bir tavır sergileneceğini öngörmektedir.

Bulgular, yapılan kural ihlali çeşidinin, ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısını etkilediğini ortaya koymuştur. Öykülerde verilen üç trafik kuralı farklı tepkiler ve algılamalar doğurmuştur. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan, “öyküdeki sürücünün yaptığı trafik kuralı ihlali cinsinin”, bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyü haklı bulma algısı” üzerinde etkide bulunduğu gözlenmiştir. Katılımcıların en hoşgörüyle karşıladıkları ihlal, yasak yere park etmektir. Bunu sırasıyla, kırmızı ışıktaki geçme ve ters yönde ilerleme izlemektedir. Bu sonuç katılımcıların trafik güvenliğini tehdit algılamalarının bir yansıması olabilir. Güvenliğı en çok tehlikeye düşürecekine inandıkları kural ihlalinin daha az haklı olarak değerlendirdikleri düşünülmektedir.

2. KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAI İŞLEMİN DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN BULGULARIN TARTIŞILMASI

Araştırmanın ilk denencesi, “katılımcı cinsiyetinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani kadın ve erkeklerin bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve kadınların daha hoşgörülü olması beklenmektedir” olarak tasarlanmıştır. Bu denence ile katılımcı cinsiyetinin, ihlalde bulunan sürücüye ceza uygulanmasının doğru bulunması ile ilişkisi araştırılmaktadır. Yani bir kadın katılımcının; kural ihlali bulunan bir kadın sürücüye, bir erkek katılımcıya oranla, ceza yazılmasını daha doğru bulması veya bir erkek sürücüye yaptığı kural ihlali dolayısı ile ceza yazılmasını daha doğru bulması gibi.

Bu denenceyi doğrular nitelikte bir bulgu elde edilememiştir. Katılımcıların erkek veya kadın olmalarının, kural ihlali yapanlara ceza yazılmasını doğru bulabilecek bir değişken olmadığı sonucu gözlenmiştir. Bu da göstermektedir ki katılımcıların cinsiyetleri farklı olsa da kural ihlali bulunan bir sürücüye ceza yazılmasını doğru bulma algıları açısından bir farklılık yoktur. Çalışmada bağımsız değişken olarak kullanılan, “katılımcı cinsiyeti” bağımlı değişken olarak seçilen, “kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde herhangi bir etki göstermemiştir.

Araştırmada kullanılan bir başka bağımsız değişken de sürücü belgesi sahipliğidir. İlgili denence, “sürücü belgesi sahipliğinin, tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani belge sahibi olan ve olmayanların bu bağımlı değişkenlere verdikleri yanıtlar farklılık gösterecektir ve sürücü belgesine sahip olanların daha toleranslı bir tutum sergilemeleri beklenmektedir” olarak belirlenmiştir. Bu denence, sürücü belgesi sahipliği ile ihlalde bulunan sürücüye ceza uygulanmasının doğru bulunması arasındaki ilişkiyi araştırmaktadır. Denenceye göre, belge sahibi olanların kural ihlali bulunan sürücülere karşı daha hoşgörü ile yaklaşmaları ve onlara ceza yazılmasını daha az doğru bulmaları öngörülmüştür.

Bulgular, belge sahipliği ile ihlalde bulunan sürücüye ceza yazılmasını doğru bulma algısı arasında herhangi bir ilişki ortaya koymamıştır. Sürücü belgesine sahip olan katılımcı ile sahip olmayan katılımcı arasında ihlalde bulunan sürücüye ceza yazılmasını doğru bulma algısı açısından bir farklılık yoktur. Çalışmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“sürücü belgesine sahip olup olmama” bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde herhangi bir etki göstermemiştir.

Trafik kurallarını ihlal eden sürücünün cinsiyetinin fark yaratıp yaratmadığını görebilmek için seçilen diğer bağımsız değişken, öyküdeki sürücünün cinsiyetidir. Denence, “öyküdeki sürücünün cinsiyetinin tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün cinsiyetine bağlı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık gösterecektir ve kadın sürücülere daha hoşgörülü yaklaşılması beklenmektedir” olarak seçilmiştir. Bu denence, sürücünün cinsiyeti ile ihlalde bulunduğu o sürücüye ceza yazılmasını doğru bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Denence, ihlali yapan sürücünün kadın olması durumunda katılımcıların daha hoşgörülü yaklaşp ceza yazılmasını daha az doğru algılayacakları yönündedir.

Elde edilen bulgulara göre, öyküdeki sürücünün cinsiyeti ile o sürücüye ihlal yaptığında ceza yazılmasını doğru bulma arasında bir ilişki gözlenememiştir. İhlali yapanın kadın veya erkek olması ona ceza yazılmasını doğru görme algısını değiştirmemektedir. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki sürücünün cinsiyeti” bağımlı değişken olarak seçilen, “kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde herhangi bir etkide bulunmamıştır.

Kullanılan bir diğer bağımsız değişken de öyküdeki sürücünün acelesi olup olmamasıdır. Bu değişken ile ilgili denence, “öyküdeki sürücünün acelesinin olup olmamasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır

yani ihlalde bulunan sürücünün acele durumuna bağılı olarak katılımcıların bu bağımlı değişkenlere verecekleri cevaplar farklılık gösterecektir ve acelesi olan sürücülere daha hoşgörölü yaklaşılması beklenmektedir” olarak düzenlenmiştir. Denence, sürücünün acelesi olma ile ihlalde bulunduğunda o sürücüyeye ceza yazılmasını doğru bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Acelesi olan sürücülerin kural ihlalinde bulunduklarında acelesi olmayanlara göre ceza almalarının daha az doğru bulunmalarını öngörmektedir.

Bulgular, bu yönde bir ilişkiyi desteklemektedir. Katılımcıların genel kanaati, acelesi olanlara kural ihlalinde bulunduklarında, acelesi olmayanlara göre, ceza yazılmasını daha az destekledikleri yönündedir. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki sürücünün acelesi olup olmaması”, bağımlı değişken olarak seçilen,“kural ihlali yapan sürücüyeye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde bir etkide bulunmuştur.

Diğer bir bağımsız değişken, öyküdeki sürücünün dörtlü flâşörlerini yakarak ihlalde bulunmasıdır. İlgili denence, “sürücünün flâşörlerini yakıp yakmamasının tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkisi vardır yani ihlalde bulunan sürücünün flâşör yakma durumuna bağılı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve flâşörlerini yakanlara karşı daha toleranslı olunması beklenmektedir” olarak düzenlenmiştir. Öyküdeki sürücünün flâşör yakması ile ihlalde bulunduğunda o sürücüyeye ceza yazılmasını doğru bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Flâşör yakarak ikazda bulunanların kural ihlali yapmaları durumunda, onlara ceza yazılmasının katılımcılar tarafından daha az destekleneceği öngörülmektedir. Flâşör yakıp ihlalde bulunanlara karşı daha toleranslı bir tutum sergileneceği düşünölmektedir.

Bulgular göstermektedir ki flâşör yakarak kural ihlali yapanlara ceza yazılması, flâşör yakmadan kural ihlali yapanlara oranla daha az doğru algılanmaktadır. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan,“öyküdeki

sürücünün flaşör yakıp yakmamasının”, bağımlı değişken olarak seçilen, “kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde etkide bulunduğu gözlenmiştir.

İhlal edilen trafik kuralının cinsi, bir diğer bağımsız değişkendir. Denence, “öyküdeki sürücünün yaptığı kural ihlalinin cinsi tüm bağımlı değişkenler üzerinde etkiye sahiptir yani kural ihlalinin cinsine bağlı olarak katılımcıların algılamaları farklılık gösterecektir ve en hoşgörü ile yaklaşılan ihlal yasak yere park etmek olarak beklenmektedir” olarak seçilmiştir. Öyküde verilen kural ihlalinin cinsi ile ihlalde bulunduğu o sürücüye ceza yazılmasını doğru bulma arasındaki ilişkiyi aramaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Yasak yere park ederek kural ihlalinde bulunanlara karşı daha hoşgörülü bir tavır sergileneceğini öngörmektedir.

Bulgular, yapılan kural ihlali çeşidinin, ihlali yapan sürücüye yazılan cezayı doğru bulma algısını etkilediğini ortaya koymuştur. Araştırmada bağımsız değişken olarak kullanılan, “öyküdeki sürücünün yaptığı trafik kuralı ihlali cinsinin”, bağımlı değişken olarak seçilen, “kural ihlali yapan sürücüye uygulanan cezai işlemin doğruluğuna ilişkin algılama derecesi” üzerinde etkide bulunduğu gözlenmiştir. Yapılan ikili karşılaştırma sonuçlarına göre, kırmızı ışıkta geçenlere uygulanan ceza, yasak yere park edenlere uygulanan cezadan daha doğru olarak algılanmıştır. Benzer olarak katılımcılar, ters yönde ilerleyen sürücüye verilen cezayı, yasak yere park edene oranla daha doğru bulmuşlardır. Önceki sonuçlara paralel olarak, yasak yere park etmek, katılımcılar tarafından daha az ceza gerektiren bir ihlal gibi algılanmaktadır.

3. KURAL İHLALİNE KARŞILIK CEZAI İŞLEM UYGULANMASINA YÖNELİK TEPKİLERİN TARTIŞILMASI

Bütün katılımcıların tepki sorusuna verdikleri cevapların frekans dağılımları incelendiğinde, “Ceza yazıldığı için öfkelenirdim” seçeneği 9’uncu, 14’üncü ve 21’inci öykülerde tercih edilmiştir. Dokuzuncu öykü; bir kadın sürücünün, dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlemesidir. On dördüncü öykü; bir erkek sürücünün, acelesi olduğu için dörtlü flâşörlerini yakarak yasak yere park etmesidir. Yirmi birinci öykü; bir erkek sürücünün dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlemesidir. Görülüyor ki kadın veya erkek sürücünün flâşör yakarak çevreyi ikaz edip ters yönde ilerlemesi, bazı katılımcılar tarafından sürücünün yaptığıının farkında ve acele bir işi olduğu yönünde değerlendirilmektedir. Çünkü kimi katılımcılar, ceza yazılmasına en fazla tepkiyi (%8) bu öykülerde sergilemişlerdir. Benzer olarak yasak yere park önceki bulgularla da paralel olarak, ceza yazılmasının en az istendiği ve cezai işlemin en fazla tepki aldığı ihlal türüdür.

Tepki sorusu ölçümünde, öyküdeki sürücünün cinsiyetinin bir önemi kalmamaktadır. Çünkü soru, öyküdeki sürücü siz olsaydınız şeklinde sorulduğundan, sürücü cinsiyeti soruyu cevaplayanın cinsiyeti hâline dönüşmektedir. Dolayısı ile bu soru ile ilgili değerlendirmelerde, sürücü cinsiyetinden ziyade diğer değişkenler ön plana çıkmaktadır. Bu durum araştırmanın bir sınırlılığı olarak kabul edilebilir.

İkinci olarak, “Cezanın gereksiz olduğunu düşünüp itiraz ederdim” diyenler en fazla 8’inci öyküde (% 16,7) görülmüştür. Sekizinci öykü; bir kadın sürücünün, flâşörlerini yakarak yasak yere park etmesidir. Burada da göz önüne alınması gereken kadın sürücüden ziyade yasak yere park edilmesidir. Bir önceki değerlendirmeye paralel bir sonuç burada da geçerli görünmektedir.

Üçüncü seçenekte, “Cezanın gereksiz olduğunu düşünsem de ceza yazılmasına ses çıkarmazdım” cevabı en fazla 2’nci öyküde (% 30,8) gözlenmektedir. İkinci öykü; bir kadın sürücünün, acele bir işi olduğundan, flaşörlerini yakarak yasak yere park etmesidir. Ceza yazılmasına ses çıkarmamakla birlikte cezanın onaylanmadığı da ortadadır. Yasak yere park etme eylemi, acelesi olma ve çevreyi ikaz etme değişkenleri ile birlikte ele alınıncı, katılımcıların yaklaşık % 31’i cezayı gereksiz bulmaktadır.

Son seçenekte kural ihlali sonucu alınan cezanın onaylanması bulunmaktadır. “Hatalı olduğumu kabul edip ceza yazılmasını onayladım” ifadesi, katılımcılar tarafından en çok benimsenen seçenek olmuştur. On ikinci, yirmi ikinci ve yirmi dördüncü öykülerde, dördüncü seçenek, % 74,2 oranında tercih edilmiştir. On ikinci öykü; bir kadın sürücünün ters yönde ilerlemesidir. Yirmi ikinci öykü; bir erkek sürücünün kırmızı ışıktaki geçmesidir. Yirmi dördüncü öykü; bir erkek sürücünün ters yönde ilerlemesidir. Görüldüğü gibi, herhangi bir başka değişkenle desteklenmeyen, ters yönde ilerleme ve kırmızı ışıktaki geçme ihlallerinden kurulu öyküler, katılımcılar tarafından onaylanmamakta ve verilen cezanın hak edildiği düşünülmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de her yıl oldukça fazla sayıda insanın ölmesine ve daha fazlasının da yaralanmasına sebep olan karayolu trafik kazaları, sebep olduğu sosyal ve ekonomik kayıplardan dolayı halk sağlığını tehdit eder duruma gelmiştir. Fakat ne yazık ki problemin büyüklüğü ile konuya verilen önem arasında doğru orantı yoktur. Toplum, sanki karayolu trafik kazalarını genel olarak kabullenmiş gibi gözükmektedir. Ender yaşanan gemi ve uçak kazaları kamuoyunun daha çok dikkatini çekmektedir.

Trafik güvenliğini arttırmaya yönelik bazı önlemler ile karayolu trafik kazalarının tamamen ortadan kaldırılamasa bile azaltılması mümkün gözükmektedir. Nitekim gelişmiş ülkeler uyguladıkları trafik güvenliği stratejileri sayesinde kayıplarını azaltabilmeyi başaramışlardır. Ancak Türkiye’de henüz bu yolda uygulamaya konabilen bir strateji mevcut değildir. Yapılan çalışmalar bazı kurumların kendi gayretleri ile sarf ettikleri çabalardan öteye geçememektedir. Kurumlar arası bir eşgüdüm ve organizasyon eksikliği göze çarpmaktadır. Trafik güvenliğini sağlamada kilit rolü bulunan eğitim çalışmaları da bu eksiklikten nasibini almaktadır.

Kazalara yol açan esas unsurun insan olduğu önceki bölümlerde detaylı olarak vurgulanmıştır. Sorun daha çok insandan kaynaklandığına göre çözüm çabalarının da insan merkezinde odaklaşması gerekmektedir. Trafikte güvenli insan davranışları kazandırabilmek ancak eğitim ile mümkün gözükmektedir. Bu aşamada denetimin de davranış değişikliği yarattığını söylemek doğrudur fakat kalıcı değişik yaratmak eğitim ile mümkündür. Eğitim sayesinde trafik güvenliği bilincine ulaşmış fertlerin trafik ortamında bulunmaları sağlanabilmektedir. Güvenlik bilincine ulaşmış yol kullanıcıları trafik güvenliği kültürünü yaratabileceklerdir.

Türkiye’de güvenlik bilincini ölçmeye çalışan yeterli sayıda araştırma bulunmamaktadır. Kazaları önleme çalışmalarında her toplumun kendine özgü ihtiyaçları ve özellikleri bulunmaktadır. Yurt dışında yapılan çalışmaların kendi ülkemizde de aynı sonuçları vereceğini beklememekte fayda vardır. Toplumumuzun ulaştığı trafik güvenliği kültürünü araştırmak, konu üzerinde çalışanlar için geri besleme sağlayacaktır. Böylelikle, insanlarımızın trafik konusundaki eğitim ve bilinç seviyelerini ölçebilmek ve problem sahalarının tespiti ile çözüm yollarının araştırılabilmesi için veri elde edilmiş olabilecektir.

Bu ihtiyaçtan yola çıkılarak yapılan çalışmada, öncelikle katılımcıların trafik güvenliği konusundaki tutumları ölçülmeye çalışılmıştır. Genel olarak bakıldığında, katılımcıların kural ihlalinde bulunanları haklı bulmadıkları ve bu ihlalden dolayı ceza almalarını doğru buldukları söylenebilir. Araştırmada elde edilen en önemli sonuçlardan birisi katılanların çoğunlukla trafik kurallarını benimsediği ve uygulamaya özen gösterdiği şeklindedir. Üstelik kural ihlalinde bulunan kişinin, veri toplamada faydalanan katılımcının kendisi olması durumunda, çoğunlukla kendilerine ceza yazılmasını onayladıkları da görülmüştür. Katılımcıların trafik kurallarını, uyulması gerekli olan kurallar olarak gördükleri ve kurallara uymaya özen gösterdikleri, uymayanları da onaylamadıkları söylenebilir. Ortaya çıkan bu durum, örneklem grubunun trafik güvenliği konusuna, bilinçli bir şekilde yaklaştıklarını göstermektedir. Fakat trafik kurallarına uyma konusunda insanların, bazı istisnai durumlarda farklı tepkiler verebildikleri ortaya çıkmıştır.

Araştırmanın hedeflerinden birisi olan, kural ihlallerinin insanlardaki tolere edilebilen sınırlarını ve gösterilen hoşgörüyü öğrenmek hususunda da bazı ipuçları elde edilmiştir. Acelesi olanlar ve dörtlü flâşör yakmak suretiyle çevresine ikazda bulunanlar, kural ihlali yaptıklarında daha hoşgörü ile karşılanmaktadır. Kural ihlali yaparken acelesi olduğu anlaşılan ve dörtlü flâşörlerini yakarak ihlalde bulunan sürücülere karşı bakış açısı ile bu ihlalleri yaparken acelesi olmayan ve flâşör yakmayan sürücülere karşı bakış açısı arasında belirgin bir fark ortaya çıkmıştır. Ayrıca örnek olarak verilen

ihlallerden, yasak yere park etme diğerlerine nazaran daha anlayışla karşılanmaktadır. Katılımcıların, park etmiş sabit duran bir aracın trafik güvenliğini, diğer iki ihlale göre daha az tehlikeye sokacağını değerlendirdikleri görülmüştür.

Amaçlanan bir diğer hedef olan çevrenin vereceği tepkiden yola çıkılarak ihlal davranışlarının değiştirilmesi veya pekiştirilmesi konusunda da yukarıdaki sonuçlar ışığında tahminde bulunmak mümkündür. Trafikte ilerlerken acelesi olması durumu aslında göreceli bir konu olduğundan bazı kişiler trafikte aceleleri olduğunu ileri sürüp bu hoşgörüyü istismar edebilecekler gibi gözükmektedir. Çünkü bu tür ihlallerde çevre tarafından tepki ile karşılanmayan sürücü davranışı zamanla alışkanlık haline gelebilecektir. Bu çalışmada, “acelesi olma” durumu detaylandırılmamış ve kişinin kendi değerlendirmesine bırakılmıştır. İleride yapılacak benzeri çalışmalarda, acelesi olması hususu ayrıntılı ele alınabilirse bu konudaki sınırların daha net olarak ortaya konabileceği değerlendirilmektedir.

Dörtlü flaşörlerini yakarak ihlalde bulunanlar için de aynı istismar durumu geçerli olabilecek gibi gözükmektedir. Bu tür ihlallerde bulunanların, kendilerine geçiş önceliği verildiğine inanmaya başladıkları zaman trafikte karmaşanın başlaması olasıdır. Benzer biçimde, yasak yere park etmenin çok da önemli bir ihlal olmadığı yanlış inancı ise karayollarını olur olmaz park etmelerle daraltmaya devam edecek gibi gözükmektedir.

Çalışmada hedeflenen diğer bir amaç ise gruplar arası karşılaştırmalar yapmaktır. Örneklem grubu, kadın, erkek, sürücü belgesi sahibi olan ve olmayanlar olarak dört gruba ayrılmış ve değerlendirmeler bu gruplar altında yapılmıştır. Elde edilen bulgular, cinsiyet farklılığının ve sürücü belgesi sahibi olmanın sonuçlar bakımından algılama farklılığı yaratmadığını ortaya koymaktadır. Katılımcıların kadın/erkek olması veya sürücü belgesine sahip olup/olmamaları, kural ihlalinde bulunanlara karşı bakış açılarında bir fark yaratmamaktadır.

Trafik güvenliği bilincini ölçmeye yönelik bu gibi çalışmalarda fazla sayıda değişken kullanılmaması da önem kazanmaktadır. Aksi takdirde analiz yapmak güçleşmekle birlikte bazı katılımcılardan alınan verilerin değerlendirmeye alınmasının imkânsız olduğu görölmektedir.

Son olarak, bu bölümde kısaca değinilen (detaylı olarak bulgular ve tartışma bölümlerinde yer alan) sonuçlar gibi trafik güvenliği bilincini ölçmeye yönelik sonuçlar ihtiva eden çalışmalara ihtiyaç olduğu ortadadır. Ayrıca bu çalışmaların diğer illeri de kapsayacak şekilde planlanmasında fayda vardır. Sadece belli birkaç bölgeye yönelik yapılacak çalışmalar, toplumun tamamının ihtiyaç ve özelliklerine yönelik olmayacaktır. Her bölgeden elde edilecek bulguların birlikte incelenmesi ve bütüne yönelik daha genel değerlendirmelerin yapılması gerekmektedir. Elde edilen bu gibi bulguların ışığında, eğitim çalışmaları planlanabilir ve çeşitli kampanyalar sayesinde trafik güvenliği bilinci toplumda yerleştirmeye çalışılabilir.

KAYNAKÇA

AKALIN, Ahmet. **Televizyon Dizilerinin Trafik Güvenliği Açısından İrdelenmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2009.

AKÇAY, Osman. "Trafik Kazalarını Önlemede Denetimin Etkisi", **Polis Dergisi**, Ankara, Sayı 36, Haziran 2003.

AKGÜN, Seval. "Hastalık Yüğü Hesaplamaları Methodoloji Genel Bakış", Sağlık Bakanlığı Refik Saydam Hıfızısıhha Merkezi Başkanlığı İnternet Sitesi, <http://www.tusak.saglik.gov.tr/pdf/nbd/sunumlar/uhymemudurleregiti mi/ hastalikyuku/hy_metodoloji.pdf>, 08 Nisan 2010.

AMADO, Sonia, Mehmet KOYUNCU ve Gülin KAÇAROĞLU. "Güvenli Sürücülüğün Değerlendirilmesinde Etkili Olan Değişkenlerin İncelenmesi: Sürücünün Demografik Özellikleri, Deneyimi, Kişilik Özellikleri ve Psiko-Teknik Değerlendirme", **Türk Psikoloji Dergisi**, Ankara, Cilt 19, Sayı 53, 2004, 23-43.

AREM, İçişleri Bakanlığı Araştırma ve Etütler Merkezi. **Kent İçi Ulaşım ve Trafik Hizmetlerinin Yeniden Yapılandırılması ve Bazı Hizmetlerin Yerel Yönetimlere Devri Şartlarının Araştırılması Raporu**, <http://www.arem.gov.tr/proje/ars_rapor/trafik.htm>, 17 Mart 2010.

Avrupa Komisyonu Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü. **2010 Yılı Rakamlar ile Enerji ve Ulaştırma Raporu**, <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pb2010_3_transport.pdf>, 26 Nisan 2010.

BARUT, Yaşar. "Kişi Yaşadığı Gibi Araç Kullanır", **Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 08-12 Mayıs 2002, 284-287.

Belediye Kanunu, 03.04.1930, 1580, Resmî Gazete 14.04.1930, 1471.

BEK, Adem. **2004 Yılında İstanbul-Ankara Devlet Yolunda Meydana Gelen Ölümlü, Yaralanmalı Trafik Kazalarının Hava Durumu, Yol Satış Durumu ve Yoldaki Yön Durumuna Bağlı olarak İncelenmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007.

ÇELİK, Celal. **AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

DEMİRÖZ, Ayhan. **Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi** (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

DPT, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilâtı Müsteşarlığı. **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2005.

DSÖ, Dünya Sağlık Örgütü. **Karayolları Trafik Yaralanmalarının Önlenmesi Dünya Raporu**, Margie PEDEN (Ed.), Cenevre, 2004.

EGE, Rıdvan. **Trafik Kazaları ve Trafik Tıbbı**, Ankara, Türk Hava Kurumu Basımevi, 1997.

EGE, Rıdvan. “II. Trafik Şurası Açılış Konuşması”, Ankara, 2004, <http://www.trafik.gov.tr/yayinlar/yayin_diger.aspx>, 22 Mart 2010.

EGM, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı. **2010 Yılı Trafik İdarî Para Ceza Rehberi**, <http://www.trafik.gov.tr/mevzuat/2010_para_cezalar.xls>, 17 Mart 2010a.

EGM, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı. **Genel Kaza İstatistikleri**, <<http://www.trafik.gov.tr/>>, 19 Mart 2010b.

ERJEM, Yaşar. “Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları Üzerine Sosyolojik Bir Araştırma”, **Polis ve Sosyal Bilimler Dergisi**, Gaziantep, Cilt 3, Sayı 1, 2005, 74-98.

HOŞKAL, Dilek. **2003-2004 Yıllarında Diyarbakır İlinde Meydana Gelen Yaralanmalı Yaya Kazalarının İncelenmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

İNCE, Mustafa. **Motorlu Taşıt ve Sürücü Kusurlarından Kaynaklanan Trafik Kazalarının İstatistiksel Olarak Analiz Edilmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2009.

İYİNAM, Faik. **Karayolu Güvenliği ile Yol Geometrik Standartları Arasındaki İlişkilerin Analizi** (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1997.

İYİNAM, Faik, Şükriye İYİNAM ve Murat ERGÜN. “Kullanıcı Olarak İnsan Faktörünün Karayolu Güvenliği Üzerindeki Etkileri”, **II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 29 Eylül-2 Ekim 1999, 251-262.

JACOBS, Gof, Amy AERON-THOMAS ve Angela ASTROP. "Estimating global road fatalities", **Transport Research Laboratory Report**, Crowthorne, Number 445, 2000.

Karayolları Trafik Kanunu, 13.10.1983, 2918, Resmî Gazete 18.10.1983, 18195.

Karayolları Trafik Yönetmeliği, Resmî Gazete, 18.07.1997, 23053 Mükerrer.

KAYA, Nurten. **Servis Şoförlerinin Trafikteki Tutum ve Davranışları ile Psikolojik Durumlarının Trafik Kazaları Üzerine Etkisinin İncelenmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2008.

KGM, Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. **Trafik Kazaları Özeti 2008**, Ankara, 2009.

KİTĞİ, Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği. **Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı Ana Raporu**, Ankara, 2001.

KOPITS, Elizabeth ve Maureen CROPPER. "Traffic Fatalities and Economic Growth", **The World Bank Policy Research Working Paper**, Washington DC, Number 3035, April 2003.

KÖKSAL, Şehnaz. "Denetimin Pratik Değeri", **Trafik ve Yol Güvenliği IV. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 23-25 Mayıs 2007.

LAJUNEN, Timo. "Sürücü Davranış ve Performansının Araştırılması: Yöntem ve Uygulama", **Türk Psikoloji Yazıları**, Ankara, Cilt 5, Sayı 9-10, 2002, 105-119.

LONERO, Lawrence, Kathryn Clinton, Gerald J.S. Wilde, Kent Roach, A.James McKnight, Heather MacLean, Steven J. Guastello ve Robert W. Lamble. "What works in changing road user behavior?", Ekim 1995, <<http://www.drivers.com/article/170>>, 23 Mayıs 2010.

MURAT, Bedrettin. **Trafik Hukuku Temel Trafik ve Çevre Bilgisi**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2008.

MURRAY, Christopher ve Alan D. LOPEZ. "The Global Burden of Disease: a Comprehensive Assessment of Mortality and Disability from Diseases, Injuries, and Risk Factors in 1990 and Projected to 2020", Boston, Harvard School of Public Health, 1996.

ÖZERKMEN, Necmettin. “Trafik Kazalarının Nedenleri ve Sürücü Davranışları”, **Polis ve Sosyal Bilimler Dergisi**, Gaziantep, Cilt 3, Sayı 1, 2005, 28-39.

ÖZKAN, Türker, Nebi SÜMER, Belgin AYVAŞIK ve Nurhan ER. “Kişilik Özellikleri, Koordinasyon Becerileri, Sürücü Davranışları ve Trafik Kazaları”, **Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 08-12 Mayıs 2002, 327-335.

ÖZTÜRK, Salih Mesut. **Silahlı Kuvvetlerde Psikoteknik Değerlendirme Sonrası Sürücülerde Saptanan Eksiklikleri Giderecek Çözüm Önerileri** (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

PAMPAL, Süleyman. “Türkiye'nin Trafik Problemi ve Çözüm Önerileri”, **Trafik Dergisi**, Ankara, Trafik Vakfı Yayın Organı, Sayı 7, 2002, 2-10.

POLAT, Halil. **Trafik Güvenliğini Kasten Tehlikeye Sokmak Suçu ile Bu Suçun Yaralama ve Öldürme Suçları Arasındaki İctima Sorunu** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kayseri, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.

RACIOPPI, Francesca, Lars Eriksson, Claes Tingvall ve Andres Villaveces. “Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe”, **World Health Organization (WHO) Regional Office for Europa Publication**, Kopenhag, 2004.

RoadPeace (Birleşik Krallık Karayolu Kaza Kurbanlarına Ulusal Yardım Derneği) İnternet Sitesi, <<http://www.roadpeace.org.uk/articles/worldfir.html>> 12 Mart 2010.

SÜMER, Nebi. “Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Becerileri ve Sosyal Politik Çevre”, **Türk Psikoloji Yazıları**, Ankara, Cilt 5, Sayı 9-10, 2002, 1-36.

SÜMER, Nebi ve Türker ÖZKAN. “Sürücü Davranışları, Becerileri, Bazı Kişilik Özellikleri ve Psikolojik Belirtilerin Trafik Kazalarındaki Roller”, **Türk Psikoloji Dergisi**, Ankara, Cilt 17, Sayı 50, 2002, 1-22.

SÜMER, Nebi, Türker Özkan ve Timo Lajunen. “Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar”, **Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 08-12 Mayıs 2002, 305-312.

SÜMER, Nebi, Türker Özkan ve Timo Lajunen. “Asymmetric Relationship Between Driving and Safety Skills”, Accident Analysis and Prevention, Elsevier, Number 38, 2006, 703-711.

Sayıştay, T.C. Sayıştay Başkanlığı. **Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri, Performans Denetimi Raporu**, Ankara, Mayıs 2008.

ŞENTÜRK, Metin. **Türkiye’de Ticari Araçların Trafik Kazalarına Etkileri** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

TEKİNSAV, Serap. **Sürücü Davranışının İncelenmesi** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000.

TOLUNAY, Mustafa Kemal ve İsmail GÖKDENİZ. “Trafik Bilincinin Oluşması ve Kurallara Uyum Sağlamada Kampanyaların Yeri ve Önemi”, **Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 08-12 Mayıs 2002, 448-455.

TOSUN, Mustafa. “Geçmişten Günümüze Trafik”, **Polis Dergisi**, Ankara, Sayı 39, Mart 2004, 171.

TRAMER, Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi İnternet Sitesi, <<http://www.tramer.org.tr/>>, 08 Mayıs 2010.

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu. **Trafik Kaza İstatistikleri Karayolu 2008**, Ankara, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Yayın Nu. 3374, Mart 2010a.

TÜİK, Türkiye İstatistik Kurumu İnternet Sitesi, <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?ulusalhesaplardb2=&report=uy_tablo1.RDF&p_tur=2&p_baz=1987&p_yil1=2006&desformat=html&p_kod=1&ENVID=ulusalhesaplardb2Env>. 11 Nisan 2010b.

Türk Ceza Kanunu, 01.03.1926, 765, Resmî Gazete 13.03.1926, 320.

Türk Ceza Kanunu, 26.09.2004, 5237, Resmî Gazete 12.10.2004, 25611.

Türk Dil Kurumu İnternet Sitesi, <<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=trafik&ayn=tam>> 28 Mart 2010.

TÜTEV, Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfı İnternet Sitesi, <<http://www.tutev.org/arsiv/orjinal/ulkeleristatis6.php>>, 05 Nisan 2010.

UÇAR, Hüsnü. “Psikiyatri Yönünden Trafik Sorunları”, **Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, İzmir, 26-28 Kasım 1993, 99-103.

VASCONCELLOS, Eduardo. “Urban Transport and Equity: the Case of Sao Paulo”, **World Transport Policy & Practice**, Los Angeles, Volume 4, Number 1, 1998, 9-20.

WEGMAN, Fred. “Karayolu Trafik Kazaları, Başarıyla Üstesinden Gelinebilecek Dünya Çapında Bir Problem”, (Çev. Tuğba Kiper), **PIARC (The World Road Association) Karayolu Güvenliği Komitesi Yayınları**, Paris, 1996.

YASAK, Yeşim. **Trafik Psikolojisi Trafik II**, Ankara, Jandarma Okullar Komutanlığı Öğretim Başkanlığı Yayınları, 2002.

YAŞATIR, Halil İbrahim. **Jandarma Trafik Zabıtasının Görevin İcrasında Sürücü ile İlgili Olarak Karşılaştığı Sorunlar ve Çözüm Önerileri** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

YILDIRIM, Zümrüt. **Religiousness, Conservatism and Their Relationship with Traffic Behaviour** (Unpublished M. Sc. Thesis), Ankara, The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University, 2007.

YÜKSEL, Serkan. **Türkiye’de Kent İçi Karayolu Güvenliği Üzerine Bir Araştırma** (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Balıkesir, Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2003.

EKLER

EK-A : VERİ TOPLAMAK AMACI İLE HAZIRLANAN ÖYKÜLER

EK-B : KURAL İHLALİ YAPAN KİŞİNİN HAKLILIĞINA İLİŞKİN
ORTALAMALAR

EK-C : HAKLILIK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ
(ANOVA) SONUÇLARI

EK-Ç : KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAI İŞLEMİN
DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN ORTALAMALAR

EK-D : DOĞRULUK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ
(ANOVA) SONUÇLARI

VERİ TOPLAMAK AMACI İLE HAZIRLANAN ÖYKÜLER

1.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acelesi olduğu için otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

2.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acele bir işi olduğu için dörtlü flâşörlerini yakarak yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

3.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acelesi olduğu için otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

4.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acelesi olduğu için kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

5.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acele bir işi olduğu için yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

6.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, acelesi olduğu için ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

7.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

8.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, dörtlü flâşörlerini yakarak yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

9.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

10.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

11.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

12.ÖYKÜ: Bir bayan sürücü, ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

13.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acelesi olduğu için otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

14.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acele bir işi olduğu için dörtlü flâşörlerini yakarak yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

15.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acelesi olduğu için otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

16.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acelesi olduğu için kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

17.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acele bir işi olduğu için yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

18.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, acelesi olduğu için ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

19.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

20.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, dörtlü flâşörlerini yakarak yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

21.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, otomobilinin dörtlü flâşörlerini yakarak ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

22.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, kırmızı ışıktaki geçince, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

23.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, yasak olan yere otomobilini park edince, trafik polisi tarafından cezai işlem uygulanıyor.

24.ÖYKÜ: Bir erkek sürücü, ters yönde ilerlerken, trafik polisi tarafından durdurulup cezai işlem uygulanıyor.

HER BİR ÖYKÜDE SORULAN ORTAK ÜÇ SORU

I. Sürücü kırmızı ışıktaki geçmekle sizce ne kadar haklı olabilir?

1	2	3	4	5	6	7
Hiç haklı değil					Tamamen haklı	

II. Trafik polisinin bu sürücüye cezai işlem uygulaması ne kadar doğrudur?

1	2	3	4	5	6	7
Hiç doğru değil					Tamamen doğru	

III. Bu sürücü siz olsaydınız, ceza yazılmasına nasıl tepki verirdiniz?

- a.** Ceza yazıldığı için öfkelenirdim,
- b.** Cezanın gereksiz olduğunu düşünüp itiraz ederdim,
- c.** Cezanın gereksiz olduğunu düşünsem de ceza yazılmasına ses çıkarmazdım,
- d.** Hatalı olduğumu kabul edip ceza yazılmasını onaylardım.

KURAL İHLALİ YAPAN KİŞİNİN HAKLILIĞINA İLİŞKİN ORTALAMALAR

1. Genel Ortalama

Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
		Alt Sınır	Üst Sınır
2,164	,076	2,013	2,314

2. Katılımcının Cinsiyeti

Katılımcının Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	2,017	,108	1,805	2,229
Erkek	2,310	,108	2,098	2,522

3. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği

Katılımcının Sürücü Belgesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	2,069	,108	1,857	2,281
Belge Yok	2,258	,108	2,046	2,470

4. Sürücünün Cinsiyeti

Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	2,157	,078	2,003	2,312
Erkek	2,170	,080	2,012	2,328

5. Sürücünün Acele Durumu

Sürücünün Acelesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	2,250	,082	2,089	2,411
Acelesi Yok	2,077	,075	1,929	2,225

6. Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Yakıyor	2,412	,091	2,234	2,591
Yakmıyor	1,915	,073	1,771	2,058

7. Trafik Kuralı İhlali

Kural İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kırmızı Işıқта Geçme	2,165	,083	2,001	2,328
Yasak Yere Park	2,283	,080	2,126	2,441
Ters Yönde İlerleme	2,043	,081	1,883	2,202

8. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği

Katılımcının Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	1,860	,152	1,560	2,161
Kadın	Belge Yok	2,174	,152	1,873	2,474
Erkek	Belge Var	2,278	,152	1,978	2,578
Erkek	Belge Yok	2,342	,152	2,042	2,643

9. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcının Cinsiyeti	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	2,047	,111	1,829	2,265
Kadın	Erkek	1,987	,114	1,763	2,211
Erkek	Kadın	2,267	,111	2,049	2,486
Erkek	Erkek	2,353	,114	2,129	2,577

10. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	2,038	,111	1,819	2,256
Belge Var	Erkek	2,101	,114	1,877	2,324
Belge Yok	Kadın	2,277	,111	2,059	2,495
Belge Yok	Erkek	2,239	,114	2,015	2,463

11. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	1,908	,157	1,600	2,217
Kadın	Belge Var	Erkek	1,813	,161	1,496	2,129
Kadın	Belge Yok	Kadın	2,186	,157	1,878	2,495
Kadın	Belge Yok	Erkek	2,161	,161	1,845	2,478
Erkek	Belge Var	Kadın	2,167	,157	1,858	2,475
Erkek	Belge Var	Erkek	2,389	,161	2,072	2,705
Erkek	Belge Yok	Kadın	2,368	,157	2,059	2,677
Erkek	Belge Yok	Erkek	2,317	,161	2,000	2,633

12. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	2,148	,116	1,920	2,376
Kadın	Acelesi Yok	1,886	,106	1,677	2,095
Erkek	Acelesi Var	2,352	,116	2,124	2,580
Erkek	Acelesi Yok	2,268	,106	2,059	2,477

13. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	2,178	,116	1,950	2,406
Belge Var	Acelesi Yok	1,960	,106	1,751	2,169
Belge Yok	Acelesi Var	2,322	,116	2,094	2,550
Belge Yok	Acelesi Yok	2,194	,106	1,986	2,403

14. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	1,999	,164	1,676	2,321
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	1,722	,150	1,427	2,018
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	2,297	,164	1,975	2,620
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	2,050	,150	1,755	2,345
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	2,358	,164	2,036	2,681
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	2,197	,150	1,902	2,493
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	2,346	,164	2,023	2,668
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	2,339	,150	2,044	2,634

15. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	2,224	,084	2,059	2,390
Kadın	Acelesi Yok	2,090	,078	1,936	2,245
Erkek	Acelesi Var	2,276	,087	2,103	2,448
Erkek	Acelesi Yok	2,064	,079	1,908	2,220

16. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	2,174	,119	1,940	2,407
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	1,921	,111	1,702	2,139
Kadın	Erkek	Acelesi Var	2,122	,124	1,879	2,366
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	1,851	,112	1,630	2,073
Erkek	Kadın	Acelesi Var	2,275	,119	2,041	2,509
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	2,260	,111	2,041	2,478
Erkek	Erkek	Acelesi Var	2,429	,124	2,185	2,673
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	2,276	,112	2,055	2,498

17. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	2,132	,119	1,898	2,366
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	1,943	,111	1,725	2,161
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	2,225	,124	1,981	2,469
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	1,976	,112	1,755	2,198
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	2,317	,119	2,083	2,550
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	2,238	,111	2,019	2,456
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	2,326	,124	2,083	2,570
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	2,151	,112	1,930	2,373

**18. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	2,067	,168	1,736	2,397
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	1,750	,157	1,441	2,059
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	1,931	,175	1,586	2,275
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	1,694	,159	1,382	2,007
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	2,281	,168	1,950	2,611
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	2,092	,157	1,783	2,401
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	2,314	,175	1,969	2,659
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	2,008	,159	1,696	2,321
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	2,197	,168	1,867	2,528
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	2,136	,157	1,827	2,445
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	2,519	,175	2,175	2,864
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	2,258	,159	1,946	2,571
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	2,353	,168	2,022	2,683
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	2,383	,157	2,074	2,692
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	2,339	,175	1,994	2,684
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	2,294	,159	1,982	2,607

19. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	2,298	,128	2,045	2,550
Kadın	Yakmıyor	1,736	,103	1,533	1,939
Erkek	Yakıyor	2,527	,128	2,275	2,780
Erkek	Yakmıyor	2,093	,103	1,890	2,296

20. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Yakıyor	2,416	,128	2,163	2,668
Belge Var	Yakmıyor	1,722	,103	1,519	1,925
Belge Yok	Yakıyor	2,409	,128	2,157	2,662
Belge Yok	Yakmıyor	2,107	,103	1,904	2,310

**21. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Flâşör Yakma Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Yakıyor	2,154	,181	1,797	2,511
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	1,567	,146	1,280	1,854
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	2,442	,181	2,085	2,799
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	1,906	,146	1,619	2,192
Erkek	Belge Var	Yakıyor	2,678	,181	2,321	3,035
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	1,878	,146	1,591	2,165
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	2,376	,181	2,019	2,733
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	2,308	,146	2,021	2,595

22. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	2,410	,093	2,226	2,594
Kadın	Yakmıyor	1,904	,076	1,755	2,054
Erkek	Yakıyor	2,415	,095	2,228	2,602
Erkek	Yakmıyor	1,925	,078	1,771	2,079

23. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Yakıyor	2,314	,132	2,054	2,574
Kadın	Kadın	Yakmıyor	1,781	,107	1,569	1,992
Kadın	Erkek	Yakıyor	2,282	,134	2,018	2,546
Kadın	Erkek	Yakmıyor	1,692	,110	1,474	1,909
Erkek	Kadın	Yakıyor	2,507	,132	2,247	2,767
Erkek	Kadın	Yakmıyor	2,028	,107	1,816	2,239
Erkek	Erkek	Yakıyor	2,547	,134	2,283	2,812
Erkek	Erkek	Yakmıyor	2,158	,110	1,941	2,376

24. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Yakıyor	2,372	,132	2,112	2,632
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	1,703	,107	1,491	1,914
Belge Var	Erkek	Yakıyor	2,460	,134	2,195	2,724
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	1,742	,110	1,524	1,959
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	2,449	,132	2,189	2,709
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	2,106	,107	1,894	2,317
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	2,369	,134	2,105	2,634
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	2,108	,110	1,891	2,326

25. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	2,200	,187	1,832	2,568
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	1,617	,152	1,318	1,915
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	2,108	,190	1,734	2,482
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	1,517	,156	1,209	1,824
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	2,428	,187	2,060	2,796
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	1,944	,152	1,646	2,243
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	2,456	,190	2,082	2,830
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	1,867	,156	1,559	2,174
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	2,544	,187	2,177	2,912
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	1,789	,152	1,490	2,088
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	2,811	,190	2,437	3,185
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	1,967	,156	1,659	2,274
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	2,469	,187	2,102	2,837
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	2,267	,152	1,968	2,565
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	2,283	,190	1,909	2,657
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	2,350	,156	2,043	2,657

26. Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Yakıyor	2,445	,093	2,261	2,629
Acelesi Var	Yakmıyor	2,055	,080	1,898	2,212
Acelesi Yok	Yakıyor	2,380	,095	2,193	2,566
Acelesi Yok	Yakmıyor	1,774	,074	1,628	1,921

27. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,367	,132	2,107	2,626
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	1,929	,113	1,707	2,151
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,229	,134	1,965	2,493
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,543	,105	1,336	1,750
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,524	,132	2,264	2,783
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,181	,113	1,958	2,403
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,531	,134	2,267	2,794
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,006	,105	1,799	2,212

28. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	2,479	,132	2,219	2,739
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	1,878	,113	1,656	2,100
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	2,353	,134	2,089	2,617
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,567	,105	1,360	1,773
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	2,411	,132	2,151	2,671
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	2,232	,113	2,010	2,454
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	2,407	,134	2,143	2,671
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,982	,105	1,775	2,189

29. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	2,272	,186	1,905	2,640
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	1,725	,160	1,411	2,039
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	2,036	,189	1,663	2,409
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,408	,148	1,116	1,701
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	2,461	,186	2,094	2,828
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	2,133	,160	1,819	2,448
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	2,422	,189	2,049	2,795
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,678	,148	1,385	1,970
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	2,686	,186	2,319	3,053
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	2,031	,160	1,716	2,345
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	2,669	,189	2,296	3,043
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,725	,148	1,433	2,017
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	2,361	,186	1,994	2,728
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	2,331	,160	2,016	2,645
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	2,392	,189	2,018	2,765
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,286	,148	1,994	2,579

30. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,444	,099	2,250	2,639
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	2,004	,081	1,845	2,163
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,376	,098	2,183	2,569
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,804	,082	1,643	1,966
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,446	,100	2,249	2,642
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,106	,089	1,930	2,281
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,383	,100	2,186	2,581
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,744	,079	1,590	1,899

31. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,414	,139	2,139	2,689
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	1,933	,114	1,709	2,158
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,214	,139	1,941	2,487
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,628	,116	1,399	1,856
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,319	,141	2,042	2,597
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	1,925	,126	1,677	2,173
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,244	,142	1,965	2,524
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,458	,111	1,240	1,677
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,475	,139	2,200	2,750
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	2,075	,114	1,850	2,300
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,539	,139	2,266	2,812
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,981	,116	1,752	2,209
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,572	,141	2,294	2,850
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,286	,126	2,038	2,534
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,522	,142	2,243	2,802
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,031	,111	1,812	2,249

32. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,431	,139	2,156	2,705
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	1,833	,114	1,609	2,058
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,314	,139	2,041	2,587
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,572	,116	1,344	1,801
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,528	,141	2,250	2,806
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	1,922	,126	1,674	2,170
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,392	,142	2,112	2,671
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,561	,111	1,342	1,780
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,458	,139	2,184	2,733
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	2,175	,114	1,950	2,400
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,439	,139	2,166	2,712
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,036	,116	1,808	2,265
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,364	,141	2,086	2,642
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,289	,126	2,041	2,537
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,375	,142	2,096	2,654
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,928	,111	1,709	2,147

**33. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör
Yakma Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,378	,197	1,989	2,766
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	1,756	,161	1,438	2,073
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,022	,196	1,636	2,408
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,478	,164	1,155	1,801
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,167	,199	1,774	2,560
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	1,694	,178	1,344	2,045
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,050	,201	1,655	2,445
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,339	,157	1,030	1,648
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,450	,197	2,062	2,838
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	2,111	,161	1,793	2,429
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,406	,196	2,019	2,792
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,778	,164	1,455	2,101
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,472	,199	2,079	2,865
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,156	,178	1,805	2,506
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,439	,201	2,044	2,834
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,578	,157	1,268	1,887
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,483	,197	2,095	2,872
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	1,911	,161	1,593	2,229
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,606	,196	2,219	2,992
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,667	,164	1,344	1,990
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,889	,199	2,496	3,282
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,150	,178	1,800	2,500
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,733	,201	2,338	3,128
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	1,783	,157	1,474	2,093
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	2,467	,197	2,078	2,855
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	2,239	,161	1,921	2,557
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	2,472	,196	2,086	2,858
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,294	,164	1,971	2,617
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	2,256	,199	1,863	2,648
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	2,422	,178	2,072	2,773
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	2,311	,201	1,916	2,706
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	2,278	,157	1,968	2,587

34. Katılımcının Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,991	,117	1,760	2,221
Kadın	Yasak Yere Park	2,133	,113	1,911	2,356
Kadın	Ters Yönde İlerleme	1,927	,114	1,702	2,152
Erkek	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,339	,117	2,108	2,569
Erkek	Yasak Yere Park	2,433	,113	2,211	2,656
Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,158	,114	1,933	2,384

35. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,098	,117	1,867	2,329
Belge Var	Yasak Yere Park	2,219	,113	1,996	2,441
Belge Var	Ters Yönde İlerleme	1,891	,114	1,665	2,116
Belge Yok	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,231	,117	2,001	2,462
Belge Yok	Yasak Yere Park	2,348	,113	2,125	2,570
Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	2,195	,114	1,970	2,420

36. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sür. Belgesi	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kırmızı Işıқта Geçme	1,848	,166	1,522	2,174
Kadın	Belge Var	Yasak Yere Park	2,021	,160	1,706	2,336
Kadın	Belge Var	Ters Yönde İlerleme	1,713	,162	1,394	2,031
Kadın	Belge Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,133	,166	1,807	2,460
Kadın	Belge Yok	Yasak Yere Park	2,246	,160	1,931	2,561
Kadın	Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	2,142	,162	1,823	2,460
Erkek	Belge Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,348	,166	2,022	2,674
Erkek	Belge Var	Yasak Yere Park	2,417	,160	2,102	2,731
Erkek	Belge Var	Ters Yönde İlerleme	2,069	,162	1,750	2,387
Erkek	Belge Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,329	,166	2,003	2,655
Erkek	Belge Yok	Yasak Yere Park	2,450	,160	2,135	2,765
Erkek	Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	2,248	,162	1,929	2,566

37. Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,150	,086	1,980	2,320
Kadın	Yasak Yere Park	2,292	,083	2,128	2,455
Kadın	Ters Yönde İlerleme	2,030	,087	1,859	2,202
Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,179	,089	2,004	2,354
Erkek	Yasak Yere Park	2,275	,086	2,106	2,444
Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,055	,085	1,887	2,223

38. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,023	,122	1,783	2,263
Kadın	Kadın	Yasak Yere Park	2,185	,117	1,954	2,417
Kadın	Kadın	Ters Yönde İlerleme	1,933	,123	1,691	2,176
Kadın	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	1,958	,125	1,711	2,205
Kadın	Erkek	Yasak Yere Park	2,081	,122	1,842	2,321
Kadın	Erkek	Ters Yönde İlerleme	1,921	,120	1,684	2,158
Erkek	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,277	,122	2,037	2,517
Erkek	Kadın	Yasak Yere Park	2,398	,117	2,166	2,629
Erkek	Kadın	Ters Yönde İlerleme	2,127	,123	1,885	2,370
Erkek	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,400	,125	2,153	2,647
Erkek	Erkek	Yasak Yere Park	2,469	,122	2,229	2,708
Erkek	Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,190	,120	1,952	2,427

39. Katılımcı Sürücü Belgesi * Sürücü Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,075	,122	1,835	2,315
Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	2,175	,117	1,944	2,406
Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	1,862	,123	1,620	2,105
Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,121	,125	1,874	2,368
Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	2,263	,122	2,023	2,502
Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	1,919	,120	1,682	2,156
Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,225	,122	1,985	2,465
Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	2,408	,117	2,177	2,640
Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	2,198	,123	1,955	2,440
Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,238	,125	1,990	2,485
Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	2,288	,122	2,048	2,527
Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,192	,120	1,954	2,429

**40. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	1,913	,172	1,573	2,252
Kadın	Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	2,050	,166	1,723	2,377
Kadın	Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	1,763	,174	1,419	2,106
Kadın	Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	1,783	,177	1,434	2,133
Kadın	Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	1,992	,172	1,653	2,331
Kadın	Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	1,662	,170	1,327	1,998
Kadın	Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,133	,172	1,794	2,473
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	2,321	,166	1,994	2,648
Kadın	Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	2,104	,174	1,761	2,447
Kadın	Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,133	,177	1,784	2,483
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	2,171	,172	1,832	2,510
Kadın	Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,179	,170	1,844	2,515
Erkek	Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,238	,172	1,898	2,577
Erkek	Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	2,300	,166	1,973	2,627
Erkek	Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	1,963	,174	1,619	2,306
Erkek	Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,458	,177	2,109	2,808
Erkek	Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	2,533	,172	2,194	2,872
Erkek	Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,175	,170	1,840	2,510
Erkek	Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	2,317	,172	1,977	2,656
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	2,496	,166	2,169	2,823
Erkek	Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	2,292	,174	1,949	2,635
Erkek	Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	2,342	,177	1,992	2,691
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	2,404	,172	2,065	2,743
Erkek	Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	2,204	,170	1,869	2,540

41. Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,245	,091	2,065	2,425
Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,409	,088	2,235	2,583
Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,096	,088	1,923	2,269
Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,084	,084	1,919	2,250
Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,157	,078	2,004	2,311
Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	1,990	,082	1,828	2,151

42. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,123	,129	1,869	2,377
Kadın	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,302	,125	2,056	2,548
Kadın	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,019	,124	1,774	2,263
Kadın	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,858	,119	1,624	2,093
Kadın	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	1,965	,110	1,747	2,182
Kadın	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	1,835	,116	1,607	2,064
Erkek	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,367	,129	2,112	2,621
Erkek	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,517	,125	2,271	2,763
Erkek	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,173	,124	1,928	2,418
Erkek	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,310	,119	2,076	2,545
Erkek	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,350	,110	2,133	2,567
Erkek	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	2,144	,116	1,915	2,372

43. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,221	,129	1,966	2,475
Belge Var	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,377	,125	2,131	2,623
Belge Var	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	1,937	,124	1,693	2,182
Belge Var	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,975	,119	1,741	2,209
Belge Var	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,060	,110	1,843	2,278
Belge Var	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	1,844	,116	1,615	2,072
Belge Yok	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,269	,129	2,014	2,523
Belge Yok	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,442	,125	2,196	2,688
Belge Yok	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,254	,124	2,009	2,499
Belge Yok	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,194	,119	1,959	2,428
Belge Yok	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,254	,110	2,037	2,471
Belge Yok	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	2,135	,116	1,907	2,364

44. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	1,971	,183	1,611	2,331
Kadın	Belge Var	Var	Yasak Yere Park	2,246	,177	1,898	2,594
Kadın	Belge Var	Var	Ters Yönde İlerleme	1,779	,176	1,433	2,125
Kadın	Belge Var	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,725	,168	1,394	2,056
Kadın	Belge Var	Yok	Yasak Yere Park	1,796	,156	1,489	2,103
Kadın	Belge Var	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,646	,164	1,323	1,969
Kadın	Belge Yok	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,275	,183	1,915	2,635
Kadın	Belge Yok	Var	Yasak Yere Park	2,358	,177	2,010	2,706
Kadın	Belge Yok	Var	Ters Yönde İlerleme	2,258	,176	1,912	2,604
Kadın	Belge Yok	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,992	,168	1,660	2,323
Kadın	Belge Yok	Yok	Yasak Yere Park	2,133	,156	1,826	2,441
Kadın	Belge Yok	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,025	,164	1,702	2,348
Erkek	Belge Var	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,471	,183	2,111	2,831
Erkek	Belge Var	Var	Yasak Yere Park	2,508	,177	2,160	2,856
Erkek	Belge Var	Var	Ters Yönde İlerleme	2,096	,176	1,750	2,442
Erkek	Belge Var	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,225	,168	1,894	2,556
Erkek	Belge Var	Yok	Yasak Yere Park	2,325	,156	2,018	2,632
Erkek	Belge Var	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,042	,164	1,718	2,365
Erkek	Belge Yok	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,263	,183	1,903	2,622
Erkek	Belge Yok	Var	Yasak Yere Park	2,525	,177	2,177	2,873
Erkek	Belge Yok	Var	Ters Yönde İlerleme	2,250	,176	1,904	2,596
Erkek	Belge Yok	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,396	,168	2,064	2,727
Erkek	Belge Yok	Yok	Yasak Yere Park	2,375	,156	2,068	2,682
Erkek	Belge Yok	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,246	,164	1,923	2,569

45. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,221	,098	2,027	2,414
Kadın	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,402	,090	2,225	2,579
Kadın	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,050	,093	1,867	2,233
Kadın	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,079	,089	1,904	2,254
Kadın	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,181	,086	2,012	2,350
Kadın	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	2,010	,092	1,830	2,191
Erkek	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,269	,101	2,070	2,467
Erkek	Acelesi Var	Yasak Yere Park	2,417	,099	2,222	2,611
Erkek	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	2,142	,094	1,956	2,328
Erkek	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,090	,091	1,911	2,269
Erkek	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	2,133	,085	1,966	2,301
Erkek	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	1,969	,088	1,796	2,142

46. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,150	,139	1,876	2,424
Kadın	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,338	,127	2,087	2,588
Kadın	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	2,033	,131	1,775	2,292
Kadın	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,896	,125	1,649	2,143
Kadın	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,033	,121	1,795	2,272
Kadın	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,833	,130	1,578	2,089
Kadın	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,096	,143	1,815	2,377
Kadın	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,267	,139	1,992	2,541
Kadın	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,004	,133	1,741	2,267
Kadın	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,821	,129	1,568	2,074
Kadın	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	1,896	,120	1,659	2,132
Kadın	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,837	,124	1,593	2,082
Erkek	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,292	,139	2,018	2,565
Erkek	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,467	,127	2,216	2,717
Erkek	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	2,067	,131	1,808	2,325
Erkek	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,263	,125	2,015	2,510
Erkek	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,329	,121	2,090	2,568
Erkek	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,188	,130	1,932	2,443
Erkek	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,442	,143	2,161	2,723
Erkek	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,567	,139	2,292	2,841
Erkek	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,279	,133	2,016	2,542
Erkek	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,358	,129	2,105	2,612
Erkek	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,371	,120	2,134	2,607
Erkek	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,100	,124	1,855	2,345

**47. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti *
Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,188	,139	1,914	2,461
Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,342	,127	2,091	2,592
Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	1,867	,131	1,608	2,125
Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,963	,125	1,715	2,210
Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,008	,121	1,770	2,247
Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,858	,130	1,603	2,114
Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,254	,143	1,973	2,535
Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,413	,139	2,138	2,687
Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,008	,133	1,745	2,271
Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,988	,129	1,734	2,241
Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,113	,120	1,876	2,349
Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,829	,124	1,584	2,074
Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,254	,139	1,980	2,528
Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,462	,127	2,212	2,713
Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	2,233	,131	1,975	2,492
Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,196	,125	1,949	2,443
Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,354	,121	2,115	2,593
Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,162	,130	1,907	2,418
Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,283	,143	2,002	2,564
Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,421	,139	2,146	2,695
Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,275	,133	2,012	2,538
Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,192	,129	1,938	2,445
Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,154	,120	1,918	2,391
Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,108	,124	1,863	2,353

**48. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,083	,196	1,696	2,470
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,300	,180	1,946	2,654
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	1,817	,186	1,451	2,182
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,742	,177	1,392	2,091
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	1,800	,171	1,462	2,138
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,708	,183	1,347	2,069
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	1,858	,202	1,461	2,256
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,192	,197	1,803	2,580
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	1,742	,189	1,370	2,113
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,708	,182	1,350	2,066
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	1,792	,170	1,457	2,126
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,583	,176	1,237	1,930
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,217	,196	1,830	2,604
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,375	,180	2,021	2,729
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	2,250	,186	1,884	2,616
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,050	,177	1,700	2,400
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,267	,171	1,929	2,604
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	1,958	,183	1,597	2,319
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,333	,202	1,936	2,731
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,342	,197	1,953	2,730
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,267	,189	1,895	2,638
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	1,933	,182	1,575	2,291
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,000	,170	1,665	2,335
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,092	,176	1,745	2,438
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,292	,196	1,905	2,679
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,383	,180	2,029	2,738
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	1,917	,186	1,551	2,282
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,183	,177	1,834	2,533
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,217	,171	1,879	2,554
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,008	,183	1,647	2,369
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,650	,202	2,253	3,047
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,633	,197	2,245	3,022
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,275	,189	1,903	2,647
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,267	,182	1,909	2,625
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,433	,170	2,099	2,768
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,075	,176	1,729	2,421
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,292	,196	1,905	2,679
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	2,550	,180	2,196	2,904
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	2,217	,186	1,851	2,582
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,342	,177	1,992	2,691
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	2,442	,171	2,104	2,779
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,367	,183	2,006	2,728
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	2,233	,202	1,836	2,631
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	2,500	,197	2,112	2,888
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	2,283	,189	1,912	2,655
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	2,450	,182	2,092	2,808
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	2,308	,170	1,974	2,643
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	2,125	,176	1,779	2,471

49. Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,480	,105	2,274	2,687
Yakıyor	Yasak Yere Park	2,502	,095	2,315	2,689
Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,255	,094	2,070	2,441
Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,849	,076	1,700	1,998
Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,065	,078	1,910	2,219
Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,830	,082	1,670	1,991

50. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,335	,148	2,043	2,628
Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,398	,134	2,133	2,662
Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,160	,133	1,898	2,423
Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,646	,107	1,435	1,857
Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,869	,111	1,650	2,087
Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,694	,115	1,467	1,921
Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,625	,148	2,333	2,917
Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,606	,134	2,342	2,871
Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,350	,133	2,087	2,613
Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,052	,107	1,841	2,263
Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,260	,111	2,042	2,479
Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,967	,115	1,740	2,194

51. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,556	,148	2,264	2,849
Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,517	,134	2,252	2,781
Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,175	,133	1,912	2,438
Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,640	,107	1,428	1,851
Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,921	,111	1,702	2,139
Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,606	,115	1,379	1,833
Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,404	,148	2,112	2,696
Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,488	,134	2,223	2,752
Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,335	,133	2,073	2,598
Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,058	,107	1,847	2,270
Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,208	,111	1,990	2,427
Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,054	,115	1,827	2,281

**52. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,204	,210	1,791	2,617
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,321	,190	1,947	2,695
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	1,937	,188	1,566	2,309
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,492	,152	1,193	1,791
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,721	,157	1,412	2,030
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,487	,163	1,166	1,809
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,467	,210	2,053	2,880
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,475	,190	2,101	2,849
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,383	,188	2,012	2,755
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,800	,152	1,501	2,099
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,017	,157	1,708	2,326
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,900	,163	1,579	2,221
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,908	,210	2,495	3,322
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,713	,190	2,338	3,087
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,412	,188	2,041	2,784
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,788	,152	1,489	2,086
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,121	,157	1,812	2,430
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,725	,163	1,404	2,046
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,342	,210	1,928	2,755
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,500	,190	2,126	2,874
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,287	,188	1,916	2,659
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,317	,152	2,018	2,616
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,400	,157	2,091	2,709
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,208	,163	1,887	2,530

53. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,438	,108	2,224	2,651
Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,535	,100	2,339	2,732
Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,258	,105	2,052	2,464
Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,863	,084	1,697	2,028
Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,048	,082	1,886	2,210
Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,802	,087	1,631	1,973
Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,523	,114	2,299	2,747
Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,469	,105	2,262	2,675
Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,252	,099	2,058	2,446
Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,835	,082	1,673	1,997
Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,081	,086	1,911	2,252
Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,858	,091	1,680	2,037

54. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,308	,153	2,007	2,610
Kadın	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,458	,141	2,181	2,736
Kadın	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,175	,148	1,883	2,467
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,738	,119	1,503	1,972
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,912	,116	1,683	2,142
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,692	,123	1,450	1,933
Kadın	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,363	,161	2,046	2,679
Kadın	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,338	,148	2,046	2,629
Kadın	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,146	,139	1,871	2,420
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,554	,116	1,325	1,783
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,825	,122	1,584	2,066
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,696	,128	1,444	1,948
Erkek	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,567	,153	2,265	2,868
Erkek	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,613	,141	2,335	2,890
Erkek	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,342	,148	2,050	2,633
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,988	,119	1,753	2,222
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,183	,116	1,954	2,413
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,913	,123	1,671	2,154
Erkek	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,683	,161	2,367	3,000
Erkek	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,600	,148	2,308	2,892
Erkek	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,358	,139	2,084	2,633
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,117	,116	1,888	2,346
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,337	,122	2,097	2,578
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,021	,128	1,769	2,273

55. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sür. Belge	Sürücü Cinsiyeti	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,479	,153	2,178	2,781
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,467	,141	2,189	2,744
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,171	,148	1,879	2,462
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,671	,119	1,436	1,905
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,883	,116	1,654	2,113
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,554	,123	1,312	1,796
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,633	,161	2,317	2,950
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,567	,148	2,275	2,858
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,179	,139	1,905	2,454
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,608	,116	1,379	1,837
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,958	,122	1,718	2,199
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,658	,128	1,406	1,911
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,396	,153	2,094	2,697
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,604	,141	2,326	2,882
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,346	,148	2,054	2,637
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,054	,119	1,820	2,289
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,212	,116	1,983	2,442
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,050	,123	1,808	2,292
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,413	,161	2,096	2,729
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,371	,148	2,079	2,663
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,325	,139	2,051	2,599
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,063	,116	1,833	2,292
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,204	,122	1,963	2,445
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,058	,128	1,806	2,311

**56. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik
Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,208	,216	1,782	2,635
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,342	,199	1,949	2,734
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,050	,209	1,638	2,462
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,617	,168	1,285	1,948
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,758	,165	1,434	2,082
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,475	,174	1,133	1,817
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,200	,227	1,752	2,648
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,300	,209	1,887	2,713
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	1,825	,197	1,437	2,213
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,367	,164	1,043	1,691
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,683	,173	1,343	2,024
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,500	,181	1,143	1,857
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,408	,216	1,982	2,835
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,575	,199	2,182	2,968
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,300	,209	1,888	2,712
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,858	,168	1,527	2,190
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,067	,165	1,743	2,391
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,908	,174	1,566	2,250
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,525	,227	2,077	2,973
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,375	,209	1,962	2,788
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,467	,197	2,078	2,855
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,742	,164	1,418	2,066
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,967	,173	1,626	2,307
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,892	,181	1,535	2,248
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,750	,216	2,324	3,176
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,592	,199	2,199	2,984
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,292	,209	1,879	2,704
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,725	,168	1,393	2,057
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,008	,165	1,684	2,332
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,633	,174	1,291	1,975
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	3,067	,227	2,619	3,514
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,833	,209	2,421	3,246
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,533	,197	2,145	2,922
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,850	,164	1,526	2,174
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,233	,173	1,893	2,574
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,817	,181	1,460	2,173
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,383	,216	1,957	2,810
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,633	,199	2,241	3,026
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,392	,209	1,979	2,804
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,250	,168	1,918	2,582
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,358	,165	2,034	2,682
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,192	,174	1,850	2,534
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,300	,227	1,852	2,748
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,367	,209	1,954	2,779
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,183	,197	1,795	2,572
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,383	,164	2,059	2,707
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,442	,173	2,101	2,782
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,225	,181	1,868	2,582

57. Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Acele Durumu	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,525	,111	2,307	2,743
Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,546	,101	2,346	2,746
Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,265	,102	2,064	2,465
Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,965	,089	1,790	2,140
Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,273	,090	2,095	2,451
Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,927	,091	1,747	2,107
Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,435	,112	2,214	2,657
Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,458	,100	2,262	2,655
Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,246	,101	2,047	2,445
Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,733	,080	1,576	1,891
Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,856	,081	1,697	2,016
Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,733	,084	1,568	1,898

**58. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün
Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,433	,156	2,125	2,742
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,471	,143	2,188	2,753
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,196	,144	1,912	2,479
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,813	,126	1,565	2,060
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,133	,128	1,882	2,385
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,842	,129	1,588	2,096
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,238	,159	1,925	2,550
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,325	,141	2,047	2,603
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,125	,143	1,844	2,406
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,479	,113	1,257	1,702
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,604	,114	1,379	1,829
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,546	,119	1,312	1,779
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,617	,156	2,308	2,925
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,621	,143	2,338	2,903
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,333	,144	2,050	2,617
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,117	,126	1,869	2,364
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,412	,128	2,161	2,664
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,013	,129	1,759	2,266
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,633	,159	2,320	2,946
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,592	,141	2,313	2,870
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,367	,143	2,086	2,648
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,988	,113	1,765	2,210
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,108	,114	1,883	2,334
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,921	,119	1,687	2,154

59. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sür.Belge	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,608	,156	2,300	2,917
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,621	,143	2,338	2,903
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,208	,144	1,925	2,492
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,833	,126	1,586	2,081
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,133	,128	1,882	2,385
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,667	,129	1,413	1,921
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,504	,159	2,191	2,817
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,412	,141	2,134	2,691
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,142	,143	1,861	2,423
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,446	,113	1,223	1,668
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,708	,114	1,483	1,934
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,546	,119	1,312	1,779
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,442	,156	2,133	2,750
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,471	,143	2,188	2,753
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,321	,144	2,037	2,604
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,096	,126	1,848	2,343
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,412	,128	2,161	2,664
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,188	,129	1,934	2,441
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,367	,159	2,054	2,680
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,504	,141	2,226	2,782
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,350	,143	2,069	2,631
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,021	,113	1,798	2,243
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,004	,114	1,779	2,229
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,921	,119	1,687	2,154

61. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,479	,124	2,235	2,724
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,592	,110	2,375	2,808
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,262	,114	2,037	2,488
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,963	,099	1,767	2,158
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,212	,092	2,030	2,395
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,838	,094	1,653	2,022
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,396	,116	2,168	2,624
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,479	,110	2,262	2,696
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,254	,114	2,029	2,479
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,763	,094	1,578	1,947
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,883	,090	1,706	2,061
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,767	,096	1,578	1,956
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,571	,122	2,331	2,811
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,500	,115	2,273	2,727
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,267	,108	2,053	2,480
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,967	,101	1,767	2,166
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,333	,106	2,124	2,542
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,017	,107	1,805	2,228
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	2,475	,125	2,228	2,722
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,438	,112	2,217	2,658
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,238	,111	2,018	2,457
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	1,704	,088	1,531	1,877
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,829	,088	1,655	2,003
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,700	,091	1,521	1,879

**60. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali**

Katıl. Cins.	Katıl. Sür. Belge	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,292	,221	1,856	2,728
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,517	,203	2,117	2,916
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,008	,204	1,607	2,409
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,650	,178	1,300	2,000
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,975	,181	1,619	2,331
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,550	,182	1,191	1,909
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,117	,225	1,674	2,559
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,125	,200	1,732	2,518
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	1,867	,202	1,469	2,264
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,333	,160	1,019	1,648
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,467	,162	1,148	1,785
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,425	,168	1,095	1,755
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,575	,221	2,139	3,011
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,425	,203	2,026	2,824
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,383	,204	1,982	2,784
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,975	,178	1,625	2,325
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,292	,181	1,936	2,647
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,133	,182	1,774	2,493
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,358	,225	1,916	2,801
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,525	,200	2,132	2,918
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,383	,202	1,986	2,781
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,625	,160	1,311	1,939
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,742	,162	1,423	2,060
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,667	,168	1,336	1,997
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,925	,221	2,489	3,361
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,725	,203	2,326	3,124
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,408	,204	2,007	2,809
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,017	,178	1,667	2,367
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,292	,181	1,936	2,647
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,783	,182	1,424	2,143
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,892	,225	2,449	3,334
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,700	,200	2,307	3,093
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,417	,202	2,019	2,814
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,558	,160	1,244	1,873
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,950	,162	1,631	2,269
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,667	,168	1,336	1,997
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,308	,221	1,872	2,744
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,517	,203	2,117	2,916
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,258	,204	1,857	2,659
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,217	,178	1,867	2,567
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,533	,181	2,178	2,889
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,242	,182	1,882	2,601
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,375	,225	1,932	2,818
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,483	,200	2,090	2,877
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,317	,202	1,919	2,714
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,417	,160	2,102	2,731
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,267	,162	1,948	2,585
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,175	,168	1,845	2,505

62. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katıl. Cins.	Sürücü Cins.	Sür. Acele Durumu	Sür. Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,417	,176	2,071	2,762
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,558	,156	2,252	2,865
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,267	,162	1,948	2,585
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,883	,141	1,607	2,160
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,117	,131	1,859	2,374
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,800	,133	1,539	2,061
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,200	,164	1,878	2,522
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,358	,156	2,051	2,665
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,083	,162	1,765	2,402
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,592	,133	1,330	1,853
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,708	,127	1,458	1,959
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,583	,136	1,316	1,851
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,450	,172	2,111	2,789
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,383	,163	2,062	2,704
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,125	,153	1,823	2,427
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,742	,143	1,459	2,024
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,150	,150	1,855	2,445
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,883	,152	1,585	2,182
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,275	,177	1,926	2,624
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,292	,158	1,980	2,603
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,167	,157	1,857	2,477
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,367	,124	1,122	1,612
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,500	,125	1,254	1,746
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,508	,129	1,254	1,762
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,542	,176	2,196	2,887
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,625	,156	2,319	2,931
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,258	,162	1,940	2,577
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,042	,141	1,765	2,318
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,308	,131	2,051	2,566
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,875	,133	1,614	2,136
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,592	,164	2,269	2,914
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,600	,156	2,293	2,907
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,425	,162	2,107	2,743
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,933	,133	1,672	2,195
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,058	,127	1,808	2,309
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,950	,136	1,682	2,218
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,692	,172	2,352	3,031
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,617	,163	2,296	2,938
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,408	,153	2,106	2,710
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,192	,143	1,909	2,474
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,517	,150	2,221	2,812
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,150	,152	1,851	2,449
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,675	,177	2,326	3,024
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,583	,158	2,272	2,895
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,308	,157	1,998	2,618
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,042	,124	1,797	2,287
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,158	,125	1,912	2,404
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,892	,129	1,638	2,146

63. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti *
Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali

Katıl. Sür. Belge	Sür. Cins.	Sür. Acele Durumu	Sür. Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,542	,176	2,196	2,887
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,592	,156	2,285	2,898
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,158	,162	1,840	2,477
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,833	,141	1,557	2,110
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,092	,131	1,834	2,349
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,575	,133	1,314	1,836
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,417	,164	2,094	2,739
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,342	,156	2,035	2,649
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,183	,162	1,865	2,502
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,508	,133	1,247	1,770
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,675	,127	1,424	1,926
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,533	,136	1,266	1,801
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,675	,172	2,336	3,014
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,650	,163	2,329	2,971
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,258	,153	1,956	2,560
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,833	,143	1,551	2,116
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,175	,150	1,880	2,470
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,758	,152	1,460	2,057
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,592	,177	2,242	2,941
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,483	,158	2,172	2,795
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,100	,157	1,790	2,410
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	1,383	,124	1,138	1,628
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,742	,125	1,496	1,988
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,558	,129	1,304	1,812
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,417	,176	2,071	2,762
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,592	,156	2,285	2,898
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,367	,162	2,048	2,685
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,092	,141	1,815	2,368
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,333	,131	2,076	2,591
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,100	,133	1,839	2,361
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,375	,164	2,053	2,697
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,617	,156	2,310	2,924
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,325	,162	2,007	2,643
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,017	,133	1,755	2,278
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,092	,127	1,841	2,342
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,000	,136	1,732	2,268
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,467	,172	2,127	2,806
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,350	,163	2,029	2,671
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,275	,153	1,973	2,577
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,100	,143	1,818	2,382
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	2,492	,150	2,196	2,787
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	2,275	,152	1,976	2,574
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,358	,177	2,009	2,708
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	2,392	,158	2,080	2,703
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	2,375	,157	2,065	2,685
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	2,025	,124	1,780	2,270
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	1,917	,125	1,671	2,163
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	1,842	,129	1,588	2,096

HAKLILIK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ (ANOVA) SONUÇLARI

Kaynak	Kareler Toplamı	S.d.	Ortalama Kare	F	Eta Kare
A	123,67	1	123,67	3,70	-
B	51,38	1	51,38	1,54	-
A*B	22,25	1	22,25	0,66	-
Hata (A*B)	7894,98	236	33,45		
C	0,22	1	0,22	0,08	-
A*C	7,66	1	7,66	2,74	-
B*C	3,70	1	3,70	1,33	-
A*B*C	10,68	1	10,68	3,82	-
Hata (C)	658,74	236	2,79		
D	43,06	1	43,06	21,34 *	0,08
A*D	11,38	1	11,38	5,64 *	0,02
B*D	3,02	1	3,02	1,50	-
A*B*D	1,41	1	1,41	0,70	-
Hata(D)	476,14	236	2,02		
E	357,01	1	357,01	65,28 *	0,22
A*E	5,88	1	5,88	1,08	-
B*E	55,22	1	55,22	10,10 *	0,04
A*B*E	41,68	1	41,68	7,62 *	0,03
Hata(E)	1290,54	236	5,47		
F	55,59	2	27,79	12,34 *	0,05
A*F	3,30	2	1,65	0,73	-
B*F	9,57	2	4,79	2,12	-
A*B*F	0,76	2	0,38	0,17	-
Hata(F)	1063,45	472	2,25		
C*D	2,18	1	2,18	2,70	-
A*C*D	1,28	1	1,28	1,59	-
B*C*D	0,12	1	0,12	0,14	-
A*B*C*D	2,34	1	2,34	2,90	-
Hata (C*D)	190,42	236	0,81		
C*E	0,10	1	0,10	0,12	-
A*C*E	1,95	1	1,95	2,29	-
B*C*E	1,53	1	1,53	1,80	-
A*B*C*E	4,67	1	4,67	5,47*	0,02
Hata (C*E)	201,41	236	0,85		
D*E	16,68	1	16,68	10,51*	0,04
A*D*E	0,40	1	0,40	0,25	-
B*D*E	0,34	1	0,34	0,21	-
A*B*D*E	6,81	1	6,81	4,29*	0,02
Hata (D*E)	374,77	236	1,59		

* p < 0,05

A:Katılımcının Cinsiyeti

B:Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması

C:Öyküdeki Sürücünün Cinsiyeti

D:Sürücünün Acelesi Olup Olmaması

E:Sürücünün Flâşör Yakıp Yakmaması

F: Öyküdeki Trafik Kuralı İhlali

HAKLILIK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ (ANOVA) SONUÇLARI

Kaynak	Kareler Toplamı	S.d.	Ortalama Kare	F	Eta Kare
C*D*E	2,50	1	2,50	2,54	-
A*C*D*E	1,28	1	1,28	1,30	-
B*C*D*E	0,67	1	0,67	0,68	-
A*B*C*D*E	1,22	1	1,22	1,24	-
Hata (C*D*E)	232,66	236	0,99		
C*F	0,62	2	0,31	0,33	-
A*C*F	0,91	2	0,46	0,48	-
B*C*F	2,11	2	1,06	1,12	-
A*B*C*F	0,89	2	0,45	0,48	-
Hata (C*F)	443,97	472	0,94		
D*F	5,22	2	2,61	2,60	-
A*D*F	0,18	2	0,09	0,09	-
B*D*F	2,55	2	1,28	1,27	-
A*B*D*F	5,58	2	2,79	2,78	-
Hata (D*F)	472,96	472	1,00		
C*D*F	0,59	2	0,30	0,40	-
A*C*D*F	2,08	2	1,04	1,41	-
B*C*D*F	1,16	2	0,58	0,78	-
A*B*C*D*F	4,15	2	2,08	2,80	-
Hata (C*D*F)	349,68	472	0,74		
E*F	12,84	2	6,42	6,06*	0,02
A*E*F	0,62	2	0,31	0,29	-
B*E*F	5,83	2	2,92	2,75	-
A*B*E*F	7,42	2	3,71	3,50*	0,02
Hata (E*F)	499,96	472	1,06		
C*E*F	3,09	2	1,54	1,78	-
A*C*E*F	0,56	2	0,28	0,32	-
B*C*E*F	1,78	2	0,89	1,03	-
A*B*C*E*F	0,97	2	0,49	0,56	-
Hata (C*E*F)	408,44	472	0,86		
D*E*F	2,40	2	1,20	1,49	-
A*D*E*F	0,25	2	0,13	0,16	-
B*D*E*F	5,34	2	2,67	3,32*	0,01
A*B*D*E*F	0,06	2	0,03	0,04	-
Hata (D*E*F)	379,44	472	0,80		
C*D*E*F	0,61	2	0,31	0,42	-
A*C*D*E*F	0,11	2	0,05	0,07	-
B*C*D*E*F	2,08	2	1,04	1,43	-
A*B*C*D*E*F	1,51	2	0,76	1,04	-
Hata (C*D*E*F)	343,35	472	0,73		

* p < 0,05

A:Katılımcının Cinsiyeti

B:Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması

C:Öyküdeki Sürücünün Cinsiyeti

D:Sürücünün Acelesi Olup Olmaması

E:Sürücünün Flaşör Yakıp Yakmaması

F:Öyküdeki Trafik Kuralı İhlali

KURAL İHLALİ YAPAN SÜRÜCÜYE UYGULANAN CEZAİ İŞLEMİN DOĞRULUĞUNA İLİŞKİN ORTALAMALAR

1. Genel Ortalama

Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
		Alt Sınır	Üst Sınır
5,961	,070	5,822	6,100

2. Katılımcının Cinsiyeti

Katılımcının Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	6,084	,100	5,888	6,280
Erkek	5,838	,100	5,642	6,034

3. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği

Katılımcının Sürücü Belgesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	5,982	,100	5,786	6,178
Belge Yok	5,940	,100	5,744	6,136

4. Sürücünün Cinsiyeti

Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	5,986	,072	5,845	6,127
Erkek	5,936	,076	5,786	6,086

5. Sürücünün Acele Durumu

Sürücünün Acelesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	5,867	,079	5,711	6,024
Acelesi Yok	6,055	,066	5,925	6,184

6. Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Yakıyor	5,703	,090	5,526	5,880
Yakmıyor	6,219	,062	6,097	6,340

7. Trafik Kuralı İhlali

Kural İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
			Alt Sınır	Üst Sınır
Kırmızı Işıқта Geçme	6,001	,075	5,853	6,148
Yasak Yere Park	5,820	,078	5,666	5,973
Ters Yönde İlerleme	6,063	,074	5,916	6,209

8. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği

Katılımcının Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	6,101	,141	5,824	6,379
Kadın	Belge Yok	6,067	,141	5,789	6,344
Erkek	Belge Var	5,862	,141	5,584	6,139
Erkek	Belge Yok	5,814	,141	5,537	6,091

9. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcının Cinsiyeti	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	6,084	,101	5,884	6,284
Kadın	Erkek	6,084	,108	5,872	6,296
Erkek	Kadın	5,888	,101	5,688	6,088
Erkek	Erkek	5,788	,108	5,576	5,999

10. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	6,042	,101	5,842	6,242
Belge Var	Erkek	5,921	,108	5,709	6,133
Belge Yok	Kadın	5,930	,101	5,730	6,130
Belge Yok	Erkek	5,951	,108	5,739	6,163

11. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Cinsiyeti	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	6,082	,143	5,799	6,365
Kadın	Belge Var	Erkek	6,121	,152	5,821	6,420
Kadın	Belge Yok	Kadın	6,086	,143	5,803	6,369
Kadın	Belge Yok	Erkek	6,047	,152	5,748	6,347
Erkek	Belge Var	Kadın	6,003	,143	5,720	6,285
Erkek	Belge Var	Erkek	5,721	,152	5,421	6,020
Erkek	Belge Yok	Kadın	5,774	,143	5,491	6,056
Erkek	Belge Yok	Erkek	5,854	,152	5,555	6,154

12. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	5,950	,112	5,729	6,171
Kadın	Acelesi Yok	6,218	,093	6,036	6,401
Erkek	Acelesi Var	5,785	,112	5,564	6,006
Erkek	Acelesi Yok	5,891	,093	5,708	6,073

13. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	5,834	,112	5,613	6,055
Belge Var	Acelesi Yok	6,129	,093	5,947	6,312
Belge Yok	Acelesi Var	5,901	,112	5,680	6,122
Belge Yok	Acelesi Yok	5,980	,093	5,797	6,162

14. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcının Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	5,926	,159	5,614	6,239
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	6,276	,131	6,018	6,534
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	5,974	,159	5,661	6,286
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	6,160	,131	5,902	6,418
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	5,742	,159	5,429	6,054
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	5,982	,131	5,724	6,240
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	5,828	,159	5,515	6,140
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	5,800	,131	5,542	6,058

15. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	5,904	,081	5,744	6,064
Kadın	Acelesi Yok	6,068	,068	5,934	6,202
Erkek	Acelesi Var	5,831	,086	5,662	5,999
Erkek	Acelesi Yok	6,041	,073	5,897	6,185

16. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	5,972	,115	5,746	6,198
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	6,196	,096	6,006	6,386
Kadın	Erkek	Acelesi Var	5,928	,121	5,689	6,166
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	6,240	,103	6,037	6,443
Erkek	Kadın	Acelesi Var	5,836	,115	5,610	6,062
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	5,940	,096	5,751	6,130
Erkek	Erkek	Acelesi Var	5,733	,121	5,495	5,972
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	5,842	,103	5,639	6,045

17. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	5,910	,115	5,684	6,136
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	6,175	,096	5,985	6,365
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	5,758	,121	5,520	5,997
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	6,083	,103	5,880	6,286
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	5,899	,115	5,673	6,125
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	5,961	,096	5,771	6,151
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	5,903	,121	5,664	6,141
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	5,999	,103	5,795	6,202

**18. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	5,917	,162	5,597	6,236
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	6,247	,136	5,979	6,516
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	5,936	,171	5,599	6,273
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	6,306	,146	6,018	6,593
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	6,028	,162	5,708	6,347
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	6,144	,136	5,876	6,413
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	5,919	,171	5,582	6,257
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	6,175	,146	5,888	6,462
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	5,903	,162	5,583	6,222
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	6,103	,136	5,834	6,371
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	5,581	,171	5,243	5,918
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	5,861	,146	5,574	6,148
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	5,769	,162	5,450	6,089
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	5,778	,136	5,509	6,046
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	5,886	,171	5,549	6,223
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	5,822	,146	5,535	6,110

19. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	5,804	,127	5,554	6,054
Kadın	Yakmıyor	6,364	,087	6,192	6,536
Erkek	Yakıyor	5,602	,127	5,352	5,852
Erkek	Yakmıyor	6,074	,087	5,902	6,246

20. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Yakıyor	5,641	,127	5,391	5,891
Belge Var	Yakmıyor	6,322	,087	6,150	6,494
Belge Yok	Yakıyor	5,765	,127	5,515	6,015
Belge Yok	Yakmıyor	6,115	,087	5,943	6,287

**21. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Flâşör Yakma Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Yakıyor	5,806	,180	5,452	6,159
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	6,397	,123	6,154	6,640
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	5,803	,180	5,449	6,157
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	6,331	,123	6,087	6,574
Erkek	Belge Var	Yakıyor	5,476	,180	5,123	5,830
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	6,247	,123	6,004	6,490
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	5,728	,180	5,374	6,082
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	5,900	,123	5,657	6,143

22. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	5,725	,094	5,540	5,910
Kadın	Yakmıyor	6,247	,063	6,122	6,372
Erkek	Yakıyor	5,681	,093	5,497	5,865
Erkek	Yakmıyor	6,190	,071	6,051	6,330

23. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Yakıyor	5,818	,133	5,557	6,079
Kadın	Kadın	Yakmıyor	6,350	,090	6,173	6,527
Kadın	Erkek	Yakıyor	5,790	,132	5,530	6,050
Kadın	Erkek	Yakmıyor	6,378	,100	6,180	6,575
Erkek	Kadın	Yakıyor	5,632	,133	5,371	5,893
Erkek	Kadın	Yakmıyor	6,144	,090	5,968	6,321
Erkek	Erkek	Yakıyor	5,572	,132	5,312	5,832
Erkek	Erkek	Yakmıyor	6,003	,100	5,805	6,200

24. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Yakıyor	5,690	,133	5,429	5,951
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	6,394	,090	6,218	6,571
Belge Var	Erkek	Yakıyor	5,592	,132	5,332	5,852
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	6,250	,100	6,053	6,447
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	5,760	,133	5,499	6,021
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	6,100	,090	5,923	6,277
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	5,771	,132	5,511	6,031
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	6,131	,100	5,933	6,328

25. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	5,781	,188	5,411	6,150
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	6,383	,127	6,133	6,633
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	5,831	,187	5,463	6,198
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	6,411	,142	6,132	6,690
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	5,856	,188	5,486	6,225
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	6,317	,127	6,067	6,567
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	5,750	,187	5,382	6,118
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	6,344	,142	6,065	6,624
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	5,600	,188	5,231	5,969
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	6,406	,127	6,156	6,655
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	5,353	,187	4,985	5,721
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	6,089	,142	5,810	6,368
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	5,664	,188	5,294	6,033
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	5,883	,127	5,633	6,133
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	5,792	,187	5,424	6,160
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	5,917	,142	5,638	6,196

26. Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Yakıyor	5,649	,094	5,464	5,833
Acelesi Var	Yakmıyor	6,086	,076	5,937	6,236
Acelesi Yok	Yakıyor	5,758	,092	5,576	5,939
Acelesi Yok	Yakmıyor	6,351	,059	6,235	6,468

27. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,731	,133	5,469	5,992
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,169	,107	5,958	6,381
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,878	,130	5,621	6,134
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,558	,084	6,394	6,723
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,567	,133	5,306	5,828
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,003	,107	5,791	6,214
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,638	,130	5,381	5,894
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,144	,084	5,980	6,309

28. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	5,533	,133	5,272	5,794
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	6,135	,107	5,923	6,346
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	5,749	,130	5,492	6,005
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,510	,084	6,345	6,674
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	5,764	,133	5,503	6,025
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	6,037	,107	5,826	6,249
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	5,767	,130	5,510	6,023
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,193	,084	6,028	6,358

29. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	5,647	,187	5,278	6,017
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	6,206	,152	5,906	6,505
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	5,964	,184	5,601	6,327
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,589	,118	6,356	6,822
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	5,814	,187	5,445	6,183
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	6,133	,152	5,834	6,432
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	5,792	,184	5,429	6,154
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,528	,118	6,295	6,761
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	5,419	,187	5,050	5,789
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	6,064	,152	5,765	6,363
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	5,533	,184	5,171	5,896
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,431	,118	6,198	6,663
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	5,714	,187	5,345	6,083
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	5,942	,152	5,643	6,241
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	5,742	,184	5,379	6,104
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	5,858	,118	5,626	6,091

30. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,699	,097	5,508	5,890
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,110	,079	5,955	6,265
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,751	,099	5,556	5,947
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,385	,063	6,261	6,509
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,599	,102	5,398	5,799
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,063	,084	5,897	6,228
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,764	,096	5,574	5,953
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,318	,071	6,178	6,458

31. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,775	,137	5,505	6,045
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,169	,111	5,950	6,389
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,861	,140	5,585	6,137
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,531	,089	6,355	6,706
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,686	,144	5,402	5,970
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,169	,119	5,935	6,404
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,894	,136	5,626	6,162
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,586	,100	6,389	6,783
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,622	,137	5,352	5,892
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,050	,111	5,831	6,269
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,642	,140	5,366	5,918
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,239	,089	6,064	6,414
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,511	,144	5,227	5,795
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	5,956	,119	5,721	6,190
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,633	,136	5,365	5,901
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,050	,100	5,853	6,247

32. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,617	,137	5,347	5,887
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,203	,111	5,983	6,422
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,764	,140	5,488	6,040
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,586	,089	6,411	6,761
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,450	,144	5,166	5,734
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,067	,119	5,832	6,301
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,733	,136	5,465	6,001
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,433	,100	6,236	6,631
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,781	,137	5,511	6,051
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,017	,111	5,797	6,236
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,739	,140	5,463	6,015
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,183	,089	6,008	6,359
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,747	,144	5,463	6,031
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,058	,119	5,824	6,293
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,794	,136	5,526	6,062
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,203	,100	6,005	6,400

**33. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör
Yakma Durumu**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma	Ort.	St. Sapma	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,644	,194	5,263	6,026
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,189	,157	5,879	6,499
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,917	,198	5,526	6,307
Kadın	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,578	,126	6,330	6,826
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,650	,204	5,248	6,052
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,222	,168	5,891	6,554
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	6,011	,192	5,632	6,390
Kadın	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,600	,142	6,321	6,879
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,906	,194	5,524	6,287
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,150	,157	5,840	6,460
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,806	,198	5,415	6,196
Kadın	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,483	,126	6,236	6,731
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,722	,204	5,320	6,124
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,117	,168	5,785	6,448
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,778	,192	5,399	6,157
Kadın	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,572	,142	6,293	6,851
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,589	,194	5,207	5,971
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	6,217	,157	5,906	6,527
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,611	,198	5,221	6,001
Erkek	Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,594	,126	6,347	6,842
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,250	,204	4,848	5,652
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	5,911	,168	5,580	6,242
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,456	,192	5,077	5,835
Erkek	Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	6,267	,142	5,988	6,546
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	5,656	,194	5,274	6,037
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	5,883	,157	5,573	6,194
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	5,672	,198	5,282	6,063
Erkek	Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	5,883	,126	5,636	6,131
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	5,772	,204	5,370	6,174
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	6,000	,168	5,669	6,331
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	5,811	,192	5,432	6,190
Erkek	Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	5,833	,142	5,554	6,112

34. Katılımcının Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,160	,106	5,952	6,369
Kadın	Yasak Yere Park	5,930	,110	5,713	6,147
Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,161	,105	5,955	6,368
Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,841	,106	5,632	6,049
Erkek	Yasak Yere Park	5,709	,110	5,492	5,926
Erkek	Ters Yönde İlerleme	5,964	,105	5,757	6,170

35. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,048	,106	5,839	6,256
Belge Var	Yasak Yere Park	5,789	,110	5,572	6,006
Belge Var	Ters Yönde İlerleme	6,108	,105	5,902	6,315
Belge Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,953	,106	5,745	6,162
Belge Yok	Yasak Yere Park	5,851	,110	5,634	6,068
Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	6,017	,105	5,810	6,223

36. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sür. Belgesi	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,231	,150	5,936	6,526
Kadın	Belge Var	Yasak Yere Park	5,858	,156	5,551	6,165
Kadın	Belge Var	Ters Yönde İlerleme	6,215	,148	5,922	6,507
Kadın	Belge Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,090	,150	5,795	6,385
Kadın	Belge Yok	Yasak Yere Park	6,002	,156	5,695	6,309
Kadın	Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	6,108	,148	5,816	6,400
Erkek	Belge Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,865	,150	5,570	6,160
Erkek	Belge Var	Yasak Yere Park	5,719	,156	5,412	6,026
Erkek	Belge Var	Ters Yönde İlerleme	6,002	,148	5,710	6,294
Erkek	Belge Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,817	,150	5,522	6,112
Erkek	Belge Yok	Yasak Yere Park	5,700	,156	5,393	6,007
Erkek	Belge Yok	Ters Yönde İlerleme	5,925	,148	5,633	6,217

37. Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,022	,078	5,869	6,175
Kadın	Yasak Yere Park	5,820	,081	5,660	5,980
Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,117	,076	5,967	6,266
Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,979	,083	5,815	6,143
Erkek	Yasak Yere Park	5,820	,085	5,653	5,986
Erkek	Ters Yönde İlerleme	6,008	,083	5,844	6,172

38. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,171	,110	5,954	6,388
Kadın	Kadın	Yasak Yere Park	5,887	,115	5,661	6,114
Kadın	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,194	,107	5,983	6,405
Kadın	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	6,150	,118	5,918	6,382
Kadın	Erkek	Yasak Yere Park	5,973	,120	5,737	6,208
Kadın	Erkek	Ters Yönde İlerleme	6,129	,118	5,897	6,361
Erkek	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	5,873	,110	5,656	6,090
Erkek	Kadın	Yasak Yere Park	5,752	,115	5,526	5,978
Erkek	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,040	,107	5,828	6,251
Erkek	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,808	,118	5,577	6,040
Erkek	Erkek	Yasak Yere Park	5,667	,120	5,431	5,902
Erkek	Erkek	Ters Yönde İlerleme	5,888	,118	5,656	6,119

39. Katılımcı Sürücü Belgesi * Sürücü Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,096	,110	5,879	6,313
Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	5,844	,115	5,618	6,070
Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,188	,107	5,976	6,399
Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	6,000	,118	5,768	6,232
Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	5,733	,120	5,498	5,969
Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	6,029	,118	5,797	6,261
Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	5,948	,110	5,731	6,165
Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	5,796	,115	5,570	6,022
Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,046	,107	5,835	6,257
Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,958	,118	5,727	6,190
Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	5,906	,120	5,671	6,142
Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	5,988	,118	5,756	6,219

**40. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,238	,156	5,931	6,544
Kadın	Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	5,808	,162	5,489	6,128
Kadın	Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,200	,152	5,901	6,499
Kadın	Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	6,225	,166	5,898	6,552
Kadın	Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	5,908	,169	5,575	6,241
Kadın	Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	6,229	,166	5,901	6,557
Kadın	Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	6,104	,156	5,798	6,411
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	5,967	,162	5,647	6,286
Kadın	Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,188	,152	5,889	6,486
Kadın	Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	6,075	,166	5,748	6,402
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	6,038	,169	5,705	6,370
Kadın	Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	6,029	,166	5,701	6,357
Erkek	Belge Var	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	5,954	,156	5,648	6,261
Erkek	Belge Var	Kadın	Yasak Yere Park	5,879	,162	5,559	6,199
Erkek	Belge Var	Kadın	Ters Yönde İlerleme	6,175	,152	5,876	6,474
Erkek	Belge Var	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,775	,166	5,448	6,102
Erkek	Belge Var	Erkek	Yasak Yere Park	5,558	,169	5,225	5,891
Erkek	Belge Var	Erkek	Ters Yönde İlerleme	5,829	,166	5,501	6,157
Erkek	Belge Yok	Kadın	Kırmızı Işıқта Geçme	5,792	,156	5,485	6,098
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yasak Yere Park	5,625	,162	5,305	5,945
Erkek	Belge Yok	Kadın	Ters Yönde İlerleme	5,904	,152	5,605	6,203
Erkek	Belge Yok	Erkek	Kırmızı Işıқта Geçme	5,842	,166	5,514	6,169
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yasak Yere Park	5,775	,169	5,442	6,108
Erkek	Belge Yok	Erkek	Ters Yönde İlerleme	5,946	,166	5,618	6,274

41. Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,911	,087	5,739	6,084
Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,685	,090	5,508	5,862
Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	6,005	,083	5,841	6,169
Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,090	,072	5,948	6,231
Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,954	,073	5,810	6,099
Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,120	,074	5,975	6,265

42. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,006	,124	5,763	6,250
Kadın	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,785	,127	5,535	6,036
Kadın	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	6,058	,118	5,826	6,291
Kadın	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,315	,101	6,115	6,514
Kadın	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	6,075	,104	5,871	6,279
Kadın	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,265	,104	6,060	6,469
Erkek	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,817	,124	5,573	6,060
Erkek	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,585	,127	5,335	5,836
Erkek	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	5,952	,118	5,720	6,184
Erkek	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,865	,101	5,665	6,064
Erkek	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,833	,104	5,629	6,037
Erkek	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	5,975	,104	5,770	6,180

43. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,912	,124	5,669	6,156
Belge Var	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,581	,127	5,331	5,832
Belge Var	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	6,008	,118	5,776	6,241
Belge Var	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,183	,101	5,983	6,383
Belge Var	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,996	,104	5,792	6,200
Belge Var	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,208	,104	6,004	6,413
Belge Yok	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,910	,124	5,667	6,154
Belge Yok	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,790	,127	5,539	6,040
Belge Yok	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	6,002	,118	5,770	6,234
Belge Yok	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,996	,101	5,796	6,196
Belge Yok	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,913	,104	5,708	6,117
Belge Yok	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,031	,104	5,826	6,236

44. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,029	,175	5,685	6,374
Kadın	Belge Var	Var	Yasak Yere Park	5,658	,180	5,304	6,012
Kadın	Belge Var	Var	Ters Yönde İlerleme	6,092	,167	5,763	6,420
Kadın	Belge Var	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,433	,143	6,151	6,716
Kadın	Belge Var	Yok	Yasak Yere Park	6,058	,147	5,770	6,347
Kadın	Belge Var	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,338	,147	6,048	6,627
Kadın	Belge Yok	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,983	,175	5,639	6,328
Kadın	Belge Yok	Var	Yasak Yere Park	5,913	,180	5,558	6,267
Kadın	Belge Yok	Var	Ters Yönde İlerleme	6,025	,167	5,697	6,353
Kadın	Belge Yok	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,196	,143	5,913	6,478
Kadın	Belge Yok	Yok	Yasak Yere Park	6,092	,147	5,803	6,380
Kadın	Belge Yok	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,192	,147	5,902	6,481
Erkek	Belge Var	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,796	,175	5,451	6,140
Erkek	Belge Var	Var	Yasak Yere Park	5,504	,180	5,150	5,858
Erkek	Belge Var	Var	Ters Yönde İlerleme	5,925	,167	5,597	6,253
Erkek	Belge Var	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,933	,143	5,651	6,216
Erkek	Belge Var	Yok	Yasak Yere Park	5,933	,147	5,645	6,222
Erkek	Belge Var	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,079	,147	5,789	6,369
Erkek	Belge Yok	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,837	,175	5,493	6,182
Erkek	Belge Yok	Var	Yasak Yere Park	5,667	,180	5,313	6,021
Erkek	Belge Yok	Var	Ters Yönde İlerleme	5,979	,167	5,651	6,308
Erkek	Belge Yok	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,796	,143	5,513	6,078
Erkek	Belge Yok	Yok	Yasak Yere Park	5,733	,147	5,445	6,022
Erkek	Belge Yok	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,871	,147	5,581	6,161

45. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücünün Cinsiyeti	Sürücünün Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,006	,090	5,829	6,184
Kadın	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,658	,095	5,471	5,846
Kadın	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	6,048	,087	5,876	6,220
Kadın	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,038	,079	5,881	6,194
Kadın	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,981	,078	5,829	6,134
Kadın	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,185	,078	6,031	6,340
Erkek	Acelesi Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,817	,101	5,617	6,016
Erkek	Acelesi Var	Yasak Yere Park	5,713	,098	5,519	5,906
Erkek	Acelesi Var	Ters Yönde İlerleme	5,963	,092	5,781	6,144
Erkek	Acelesi Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,142	,079	5,985	6,298
Erkek	Acelesi Yok	Yasak Yere Park	5,927	,087	5,757	6,098
Erkek	Acelesi Yok	Ters Yönde İlerleme	6,054	,086	5,884	6,224

46. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,096	,127	5,845	6,347
Kadın	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,754	,135	5,489	6,020
Kadın	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,067	,123	5,824	6,309
Kadın	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,246	,112	6,025	6,467
Kadın	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	6,021	,110	5,805	6,237
Kadın	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,321	,111	6,102	6,539
Kadın	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,917	,143	5,635	6,198
Kadın	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,817	,139	5,544	6,090
Kadın	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	6,050	,130	5,793	6,307
Kadın	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,383	,112	6,162	6,605
Kadın	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	6,129	,122	5,888	6,370
Kadın	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,208	,122	5,968	6,449
Erkek	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,917	,127	5,666	6,168
Erkek	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,563	,135	5,297	5,828
Erkek	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,029	,123	5,786	6,272
Erkek	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,829	,112	5,608	6,050
Erkek	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	5,942	,110	5,726	6,158
Erkek	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,050	,111	5,832	6,268
Erkek	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,717	,143	5,435	5,998
Erkek	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,608	,139	5,335	5,881
Erkek	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,875	,130	5,618	6,132
Erkek	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,900	,112	5,679	6,121
Erkek	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	5,725	,122	5,484	5,966
Erkek	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,900	,122	5,659	6,141

**47. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti *
Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,037	,127	5,786	6,289
Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,608	,135	5,343	5,874
Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,083	,123	5,841	6,326
Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,154	,112	5,933	6,375
Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	6,079	,110	5,863	6,295
Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,292	,111	6,073	6,510
Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,787	,143	5,506	6,069
Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,554	,139	5,281	5,827
Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,933	,130	5,677	6,190
Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,213	,112	5,991	6,434
Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	5,913	,122	5,671	6,154
Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,125	,122	5,884	6,366
Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,975	,127	5,724	6,226
Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,708	,135	5,443	5,974
Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,013	,123	5,770	6,255
Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,921	,112	5,700	6,142
Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	5,883	,110	5,667	6,099
Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,079	,111	5,861	6,298
Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,846	,143	5,564	6,128
Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,871	,139	5,598	6,144
Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,992	,130	5,735	6,248
Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,071	,112	5,849	6,292
Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	5,942	,122	5,701	6,183
Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,983	,122	5,743	6,224

48. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,117	,180	5,762	6,472
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,583	,191	5,208	5,959
Kadın	Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,050	,174	5,707	6,393
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,358	,159	6,046	6,671
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	6,033	,155	5,728	6,339
Kadın	Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,350	,157	6,041	6,659
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,942	,202	5,543	6,340
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,733	,196	5,347	6,119
Kadın	Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	6,133	,184	5,771	6,496
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,508	,159	6,195	6,821
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	6,083	,173	5,742	6,424
Kadın	Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,325	,173	5,985	6,665
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	6,075	,180	5,720	6,430
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,925	,191	5,549	6,301
Kadın	Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,083	,174	5,740	6,427
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,133	,159	5,821	6,446
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	6,008	,155	5,703	6,314
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,292	,157	5,983	6,600
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,892	,202	5,493	6,290
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,900	,196	5,514	6,286
Kadın	Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,967	,184	5,604	6,329
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	6,258	,159	5,945	6,571
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	6,175	,173	5,834	6,516
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,092	,173	5,751	6,432
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,958	,180	5,603	6,313
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,633	,191	5,258	6,009
Erkek	Belge Var	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	6,117	,174	5,773	6,460
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,950	,159	5,638	6,262
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	6,125	,155	5,820	6,430
Erkek	Belge Var	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	6,233	,157	5,925	6,542
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,633	,202	5,235	6,032
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,375	,196	4,989	5,761
Erkek	Belge Var	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	5,733	,184	5,371	6,096
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,917	,159	5,604	6,230
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	5,742	,173	5,401	6,083
Erkek	Belge Var	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,925	,173	5,585	6,265
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,875	,180	5,520	6,230
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Yasak Yere Park	5,492	,191	5,116	5,867
Erkek	Belge Yok	Kadın	Var	Ters Yönde İlerleme	5,942	,174	5,598	6,285
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,708	,159	5,396	6,021
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Yasak Yere Park	5,758	,155	5,453	6,064
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,867	,157	5,558	6,175
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Kırmızı Işıқта Geçme	5,800	,202	5,402	6,198
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Yasak Yere Park	5,842	,196	5,456	6,228
Erkek	Belge Yok	Erkek	Var	Ters Yönde İlerleme	6,017	,184	5,654	6,379
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,159	5,570	6,196
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Yasak Yere Park	5,708	,173	5,367	6,049
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yok	Ters Yönde İlerleme	5,875	,173	5,535	6,215

49. Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
				Alt Sınır	Üst Sınır
Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,685	,101	5,486	5,885
Yakıyor	Yasak Yere Park	5,600	,098	5,406	5,794
Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,824	,093	5,641	6,007
Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,316	,065	6,188	6,443
Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,040	,073	5,897	6,182
Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,301	,068	6,167	6,435

50. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,823	,143	5,540	6,106
Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,690	,139	5,415	5,964
Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,900	,131	5,641	6,159
Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,498	,091	6,318	6,678
Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,171	,103	5,969	6,373
Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,423	,096	6,233	6,613
Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,548	,143	5,265	5,831
Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,510	,139	5,236	5,785
Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,748	,131	5,489	6,007
Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,133	,091	5,953	6,313
Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,908	,103	5,706	6,110
Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,179	,096	5,989	6,369

51. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,635	,143	5,353	5,918
Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,481	,139	5,207	5,756
Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,806	,131	5,547	6,065
Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,460	,091	6,280	6,640
Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,096	,103	5,894	6,298
Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,410	,096	6,221	6,600
Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,735	,143	5,453	6,018
Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,719	,139	5,444	5,993
Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,842	,131	5,583	6,101
Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,171	,091	5,991	6,351
Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,983	,103	5,781	6,185
Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,192	,096	6,002	6,381

**52. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,203	5,484	6,283
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,592	,197	5,204	5,980
Kadın	Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,942	,186	5,576	6,308
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,579	,129	6,325	6,834
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,125	,145	5,839	6,411
Kadın	Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,488	,136	6,219	6,756
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,762	,203	5,363	6,162
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,788	,197	5,400	6,175
Kadın	Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,858	,186	5,492	6,224
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,417	,129	6,162	6,671
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,217	,145	5,931	6,502
Kadın	Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,358	,136	6,090	6,627
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,387	,203	4,988	5,787
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,371	,197	4,983	5,759
Erkek	Belge Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,671	,186	5,305	6,037
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,342	,129	6,087	6,596
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,067	,145	5,781	6,352
Erkek	Belge Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,333	,136	6,065	6,602
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,708	,203	5,309	6,108
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,650	,197	5,262	6,038
Erkek	Belge Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,825	,186	5,459	6,191
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,925	,129	5,671	6,179
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,750	,145	5,464	6,036
Erkek	Belge Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,025	,136	5,757	6,293

53. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,696	,109	5,481	5,911
Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,585	,105	5,378	5,793
Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,894	,098	5,701	6,086
Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,348	,067	6,215	6,481
Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,054	,080	5,897	6,211
Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,340	,072	6,198	6,481
Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,675	,108	5,462	5,888
Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,615	,107	5,403	5,826
Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,754	,103	5,551	5,958
Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,283	,080	6,127	6,440
Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,025	,082	5,864	6,186
Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,263	,080	6,104	6,421

54. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Cinsiyeti	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,858	,154	5,554	6,163
Kadın	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,642	,149	5,348	5,935
Kadın	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,954	,138	5,682	6,227
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,483	,095	6,295	6,671
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,133	,113	5,911	6,356
Kadın	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,433	,101	6,234	6,633
Kadın	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,787	,153	5,486	6,089
Kadın	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,737	,152	5,439	6,036
Kadın	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,846	,146	5,558	6,133
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,513	,112	6,291	6,734
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,208	,116	5,980	6,437
Kadın	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,413	,114	6,189	6,636
Erkek	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,533	,154	5,229	5,838
Erkek	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,529	,149	5,236	5,823
Erkek	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,833	,138	5,561	6,106
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,212	,095	6,025	6,400
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,975	,113	5,753	6,197
Erkek	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,246	,101	6,046	6,445
Erkek	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,562	,153	5,261	5,864
Erkek	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,492	,152	5,193	5,790
Erkek	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,663	,146	5,375	5,950
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,054	,112	5,833	6,276
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,842	,116	5,613	6,070
Erkek	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,113	,114	5,889	6,336

55. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sür. Belge	Sürücü Cinsiyeti	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St. Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,667	,154	5,362	5,971
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,521	,149	5,227	5,814
Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,883	,138	5,611	6,156
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,525	,095	6,337	6,713
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,167	,113	5,944	6,389
Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,492	,101	6,292	6,691
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,604	,153	5,302	5,906
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,442	,152	5,143	5,740
Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,729	,146	5,442	6,017
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,396	,112	6,174	6,617
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,025	,116	5,797	6,253
Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,329	,114	6,105	6,553
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,725	,154	5,421	6,029
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,650	,149	5,356	5,944
Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,904	,138	5,632	6,177
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,171	,095	5,983	6,359
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,942	,113	5,719	6,164
Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,188	,101	5,988	6,387
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,746	,153	5,444	6,048
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,788	,152	5,489	6,086
Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,779	,146	5,492	6,067
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,171	,112	5,949	6,392
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,025	,116	5,797	6,253
Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,196	,114	5,972	6,420

**56. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik
Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Katılımcı Sürücü Belgesi	Sürücü Cinsiyeti	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,218	5,453	6,314
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,550	,211	5,135	5,965
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,908	,196	5,523	6,294
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,592	,135	6,326	6,857
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,067	,160	5,752	6,381
Kadın	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,492	,143	6,209	6,774
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,217	5,456	6,310
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,633	,214	5,211	6,056
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,975	,206	5,568	6,382
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,567	,159	6,253	6,880
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,183	,164	5,861	6,506
Kadın	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,483	,161	6,167	6,800
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,833	,218	5,403	6,264
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,733	,211	5,318	6,148
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	6,000	,196	5,615	6,385
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,375	,135	6,109	6,641
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,200	,160	5,886	6,514
Kadın	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,375	,143	6,093	6,657
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,692	,217	5,265	6,119
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,842	,214	5,419	6,264
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,717	,206	5,310	6,123
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,458	,159	6,145	6,772
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,233	,164	5,911	6,556
Kadın	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,342	,161	6,025	6,658
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,450	,218	5,020	5,880
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,492	,211	5,077	5,907
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,858	,196	5,473	6,244
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,458	,135	6,193	6,724
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,267	,160	5,952	6,581
Erkek	Belge Var	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,492	,143	6,209	6,774
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,325	,217	4,898	5,752
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,250	,214	4,828	5,672
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,483	,206	5,077	5,890
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,225	,159	5,912	6,538
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,867	,164	5,544	6,189
Erkek	Belge Var	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,175	,161	5,858	6,492
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,617	,218	5,186	6,047
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,567	,211	5,152	5,982
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,808	,196	5,423	6,194
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,967	,135	5,701	6,232
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,683	,160	5,369	5,998
Erkek	Belge Yok	Kadın	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,000	,143	5,718	6,282
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,800	,217	5,373	6,227
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,733	,214	5,311	6,156
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,842	,206	5,435	6,248
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,159	5,570	6,197
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,817	,164	5,494	6,139
Erkek	Belge Yok	Erkek	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,050	,161	5,733	6,367

57. Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Acele Durumu	Sürücünün Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
					Alt Sınır	Üst Sınır
Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,598	,111	5,379	5,817
Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,552	,105	5,345	5,759
Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,796	,100	5,599	5,993
Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,225	,083	6,062	6,388
Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,819	,092	5,637	6,000
Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,215	,082	6,053	6,377
Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,773	,105	5,566	5,980
Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,648	,102	5,447	5,849
Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,852	,100	5,655	6,049
Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,406	,066	6,276	6,537
Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,260	,072	6,119	6,402
Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,388	,071	6,249	6,526

**58. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün
Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali**

Katılımcı Cinsiyeti	Sürücü Acele Durumu	Sürücü Flâşör Yakma Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ortalama	Standart Sapma	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,688	,157	5,377	5,998
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,663	,149	5,370	5,955
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,842	,141	5,563	6,120
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,325	,117	6,094	6,556
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,908	,130	5,652	6,165
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,275	,116	6,046	6,504
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,958	,149	5,665	6,251
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,717	,144	5,432	6,001
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,958	,142	5,680	6,237
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,671	,094	6,486	6,855
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,433	,102	6,233	6,634
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,571	,100	6,374	6,767
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,508	,157	5,198	5,819
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,442	,149	5,149	5,734
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,750	,141	5,471	6,029
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,125	,117	5,894	6,356
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,729	,130	5,473	5,986
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,154	,116	5,925	6,383
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,587	,149	5,295	5,880
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,579	,144	5,295	5,864
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,746	,142	5,467	6,025
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,142	,094	5,957	6,326
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,088	,102	5,887	6,288
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,204	,100	6,008	6,401

59. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katılımcı Sür.Belge	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,525	,157	5,215	5,835
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,354	,149	5,061	5,647
Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,721	,141	5,442	5,999
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,300	,117	6,069	6,531
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,808	,130	5,552	6,065
Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,296	,116	6,067	6,525
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,746	,149	5,453	6,039
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,608	,144	5,324	5,893
Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,892	,142	5,613	6,170
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,621	,094	6,436	6,805
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,383	,102	6,183	6,584
Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,525	,100	6,329	6,721
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,671	,157	5,361	5,981
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,750	,149	5,457	6,043
Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,871	,141	5,592	6,149
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,150	,117	5,919	6,381
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,829	,130	5,573	6,086
Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,133	,116	5,904	6,363
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,800	,149	5,507	6,093
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,688	,144	5,403	5,972
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,813	,142	5,534	6,091
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,192	,094	6,007	6,376
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,138	,102	5,937	6,338
Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,250	,100	6,054	6,446

61. Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Sürücü Cinsiyeti	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
						Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,742	,120	5,506	5,978
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,504	,115	5,278	5,730
Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,850	,107	5,639	6,061
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,271	,087	6,099	6,443
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,813	,104	5,607	6,018
Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,246	,088	6,072	6,420
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,650	,120	5,413	5,887
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,667	,113	5,445	5,889
Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,938	,111	5,719	6,156
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,425	,077	6,274	6,576
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,296	,078	6,143	6,449
Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,433	,080	6,276	6,591
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,454	,132	5,195	5,713
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,600	,120	5,364	5,836
Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,742	,113	5,518	5,965
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,179	,100	5,982	6,376
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,825	,104	5,620	6,030
Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,183	,097	5,992	6,375
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	5,896	,109	5,682	6,110
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,629	,116	5,401	5,857
Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,767	,117	5,537	5,996
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıktaki Geçme	6,388	,081	6,227	6,548
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,225	,091	6,046	6,404
Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,342	,087	6,170	6,513

**60. Katılımcının Cinsiyeti * Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği *
Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali**

Katıl. Cins.	Katıl. Sür. Belge	Acele Durumu	Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,667	,223	5,228	6,105
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,442	,210	5,028	5,856
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,833	,200	5,439	6,227
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,392	,166	6,066	6,718
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,875	,184	5,512	6,238
Kadın	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,350	,165	6,026	6,674
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,100	,210	5,686	6,514
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,742	,204	5,339	6,144
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	6,050	,200	5,656	6,444
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,767	,132	6,506	7,028
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,375	,144	6,092	6,658
Kadın	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,625	,141	6,347	6,903
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,708	,223	5,270	6,147
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,883	,210	5,469	6,297
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,850	,200	5,456	6,244
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,258	,166	5,932	6,584
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,942	,184	5,579	6,304
Kadın	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,200	,165	5,876	6,524
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,817	,210	5,402	6,231
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,692	,204	5,289	6,094
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,867	,200	5,472	6,261
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,575	,132	6,314	6,836
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,492	,144	6,208	6,775
Kadın	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,517	,141	6,239	6,795
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,383	,223	4,945	5,822
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,267	,210	4,853	5,681
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,608	,200	5,214	6,002
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,208	,166	5,882	6,534
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,742	,184	5,379	6,104
Erkek	Belge Var	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,242	,165	5,918	6,566
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,392	,210	4,977	5,806
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,475	,204	5,073	5,877
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,733	,200	5,339	6,128
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,475	,132	6,214	6,736
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,392	,144	6,108	6,675
Erkek	Belge Var	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,425	,141	6,147	6,703
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,633	,223	5,195	6,072
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,617	,210	5,203	6,031
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,892	,200	5,498	6,286
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,042	,166	5,716	6,368
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,717	,184	5,354	6,079
Erkek	Belge Yok	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,067	,165	5,743	6,391
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,783	,210	5,369	6,198
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,683	,204	5,281	6,086
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,758	,200	5,364	6,153
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,808	,132	5,547	6,069
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,783	,144	5,500	6,067
Erkek	Belge Yok	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	5,983	,141	5,705	6,261

62. Katılımcının Cinsiyeti * Sürücünün Cinsiyeti * Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu * Trafik Kuralı İhlali

Katıl. Cins.	Sürücü Cins.	Sür. Acele Durumu	Sür. Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,833	,169	5,500	6,167
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,633	,162	5,313	5,953
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,858	,152	5,560	6,157
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,358	,124	6,115	6,602
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,875	,147	5,585	6,165
Kadın	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,275	,125	6,029	6,521
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,883	,170	5,548	6,219
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,650	,159	5,336	5,964
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	6,050	,157	5,741	6,359
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,608	,108	6,395	6,822
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,392	,110	6,175	6,608
Kadın	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,592	,113	6,369	6,814
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,542	,186	5,175	5,908
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,692	,170	5,358	6,026
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,825	,160	5,509	6,141
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,292	,142	6,013	6,571
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,942	,147	5,651	6,232
Kadın	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,275	,137	6,004	6,546
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,033	,154	5,730	6,336
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,783	,164	5,461	6,106
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,867	,165	5,542	6,192
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,733	,115	6,507	6,960
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,475	,129	6,221	6,729
Kadın	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,550	,123	6,308	6,792
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,650	,169	5,316	5,984
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,375	,162	5,055	5,695
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,842	,152	5,543	6,140
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,183	,124	5,940	6,427
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,750	,147	5,460	6,040
Erkek	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,217	,125	5,971	6,462
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,417	,170	5,081	5,752
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,683	,159	5,369	5,997
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,825	,157	5,516	6,134
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,242	,108	6,028	6,455
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,200	,110	5,983	6,417
Erkek	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,275	,113	6,052	6,498
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,367	,186	5,000	5,733
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,508	,170	5,174	5,842
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,658	,160	5,342	5,975
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,067	,142	5,788	6,346
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,708	,147	5,418	5,999
Erkek	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,092	,137	5,821	6,362
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,758	,154	5,455	6,061
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,475	,164	5,152	5,798
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,667	,165	5,342	5,992
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,042	,115	5,815	6,268
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,975	,129	5,721	6,229
Erkek	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,133	,123	5,891	6,375

63. Katılımcının Sürücü Belgesi Sahipliği * Sürücünün Cinsiyeti *
Sürücünün Acele Durumu * Sürücünün Flâşör Yakma Durumu *
Trafik Kuralı İhlali

Katıl. Sür. Belge	Sür. Cins.	Sür. Acele Durumu	Sür. Flâşör Durumu	Trafik Kuralı İhlali	Ort.	St.Sap.	% 95 Güven Aralığı	
							Alt Sınır	Üst Sınır
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,683	,169	5,350	6,017
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,358	,162	5,038	5,678
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,808	,152	5,510	6,107
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,392	,124	6,148	6,635
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,858	,147	5,568	6,149
Belge Var	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,358	,125	6,113	6,604
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,650	,170	5,315	5,985
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,683	,159	5,369	5,997
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,958	,157	5,650	6,267
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,658	,108	6,445	6,872
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,475	,110	6,258	6,692
Belge Var	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,625	,113	6,402	6,848
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,367	,186	5,000	5,733
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,350	,170	5,016	5,684
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,633	,160	5,317	5,950
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,208	,142	5,929	6,487
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,758	,147	5,468	6,049
Belge Var	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,233	,137	5,963	6,504
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,842	,154	5,539	6,145
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,533	,164	5,211	5,856
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,825	,165	5,500	6,150
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,583	,115	6,357	6,810
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,292	,129	6,038	6,545
Belge Var	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,425	,123	6,183	6,667
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,800	,169	5,466	6,134
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,650	,162	5,330	5,970
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,892	,152	5,593	6,190
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,150	,124	5,907	6,393
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,767	,147	5,476	6,057
Belge Yok	Kadın	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,133	,125	5,888	6,379
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,650	,170	5,315	5,985
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,650	,159	5,336	5,964
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,917	,157	5,608	6,225
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,192	,108	5,978	6,405
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,117	,110	5,900	6,333
Belge Yok	Kadın	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,242	,113	6,019	6,464
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,542	,186	5,175	5,908
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,850	,170	5,516	6,184
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,850	,160	5,534	6,166
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,150	,142	5,871	6,429
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Yasak Yere Park	5,892	,147	5,601	6,182
Belge Yok	Erkek	Acelesi Var	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,133	,137	5,863	6,404
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	5,950	,154	5,647	6,253
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Yasak Yere Park	5,725	,164	5,402	6,048
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakıyor	Ters Yönde İlerleme	5,708	,165	5,383	6,033
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Kırmızı Işıқта Geçme	6,192	,115	5,965	6,418
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Yasak Yere Park	6,158	,129	5,905	6,412
Belge Yok	Erkek	Acelesi Yok	Yakmıyor	Ters Yönde İlerleme	6,258	,123	6,016	6,500

**DOĞRULUK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ
(ANOVA) SONUÇLARI**

Kaynak	Kareler Toplamı	S.d.	Ortalama Kare	F	Eta Kare
A	87,27	1	87,27	3,06	-
B	2,46	1	2,46	0,09	-
A*B	0,06	1	0,06	0,002	-
Hata (A*B)	6733,54	236	28,53		
C	3,65	1	3,65	1,24	-
A*C	3,65	1	3,65	1,24	-
B*C	7,30	1	7,30	2,48	-
A*B*C	17,45	1	17,45	5,92*	0,02
Hata (C)	694,92	236	2,94		
D	50,44	1	50,44	25,69*	0,10
A*D	9,42	1	9,42	4,80*	0,02
B*D	16,79	1	16,79	8,55*	0,04
A*B*D	0,98	1	0,98	0,50	-
Hata(D)	463,33	236	1,96		
E	382,85	1	382,85	67,60*	0,22
A*E	2,80	1	2,80	0,49	-
B*E	39,50	1	39,50	6,98*	0,03
A*B*E	25,73	1	25,73	4,54*	0,02
Hata(E)	1336,57	236	5,66		
F	61,06	2	30,53	13,79*	0,06
A*F	4,03	2	2,01	0,91	-
B*F	7,76	2	3,88	1,75	-
A*B*F	4,26	2	2,13	0,96	-
Hata(F)	1045,13	472	2,21		
C*D	0,78	1	0,78	0,85	-
A*C*D	0,65	1	0,65	0,71	-
B*C*D	0,06	1	0,06	0,07	-
A*B*C*D	1,44	1	1,44	1,57	-
Hata (C*D)	215,87	236	0,92		
C*E	0,06	1	0,06	0,06	-
A*C*E	1,70	1	1,70	1,56	-
B*C*E	0,38	1	0,38	0,35	-
A*B*C*E	0,73	1	0,73	0,67	-
Hata (C*E)	257,41	236	1,09		
D*E	8,79	1	8,79	4,37*	0,02
A*D*E	2,63	1	2,63	1,30	-
B*D*E	0,004	1	0,004	0,002	-
A*B*D*E	11,47	1	11,47	5,70*	0,02
Hata (D*E)	475,07	236	2,01		

* p < 0,05

A: Katılımcının Cinsiyeti

B: Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması

C: Öyküdeki Sürücünün Cinsiyeti

D: Sürücünün Acelesi Olup Olmaması

E: Sürücünün Flaşör Yakıp Yakmaması

F: Öyküdeki Trafik Kuralı İhlali

**DOĞRULUK ÖLÇÜMÜ İÇİN UYGULANAN VARYANS ANALİZİ
(ANOVA) SONUÇLARI**

Kaynak	Kareler Toplamı	S.d.	Ortalama Kare	F	Eta Kare
C*D*E	1,57	1	1,57	1,80	-
A*C*D*E	0,38	1	0,38	0,44	-
B*C*D*E	0,04	1	0,04	0,04	-
A*B*C*D*E	0,01	1	0,01	0,02	-
Hata (C*D*E)	205,12	236	0,87		
C*F	2,86	2	1,43	1,52	-
A*C*F	1,00	2	0,50	0,53	-
B*C*F	1,11	2	0,56	0,59	-
A*B*C*F	1,79	2	0,89	0,95	-
Hata (C*F)	443,16	472	0,94		
D*F	5,76	2	2,88	2,72	-
A*D*F	2,96	2	1,48	1,40	-
B*D*F	1,04	2	0,52	0,49	-
A*B*D*F	0,64	2	0,32	0,30	-
Hata (D*F)	499,52	472	1,06		
C*D*F	11,24	2	5,62	6,34*	0,03
A*C*D*F	2,57	2	1,28	1,45	-
B*C*D*F	0,07	2	0,03	0,04	-
A*B*C*D*F	1,18	2	0,59	0,67	-
Hata (C*D*F)	418,53	472	0,89		
E*F	9,79	2	4,90	4,15*	0,02
A*E*F	0,004	2	0,002	0,002	-
B*E*F	1,16	2	0,58	0,49	-
A*B*E*F	1,25	2	0,63	0,53	-
Hata (E*F)	556,21	472	1,18		
C*E*F	1,04	2	0,52	0,50	-
A*C*E*F	1,02	2	0,51	0,49	-
B*C*E*F	0,28	2	0,14	0,14	-
A*B*C*E*F	1,93	2	0,97	0,93	-
Hata (C*E*F)	489,80	472	1,04		
D*E*F	7,20	2	3,60	4,30*	0,02
A*D*E*F	0,28	2	0,14	0,17	-
B*D*E*F	1,53	2	0,77	0,92	-
A*B*D*E*F	2,44	2	1,22	1,46	-
Hata (D*E*F)	394,96	472	0,84		
C*D*E*F	5,43	2	2,72	2,82	-
A*C*D*E*F	1,71	2	0,86	0,89	-
B*C*D*E*F	0,83	2	0,41	0,43	-
A*B*C*D*E*F	0,93	2	0,46	0,48	-
Hata (C*D*E*F)	453,86	472	0,96		

* p < 0,05

A: Katılımcının Cinsiyeti

B: Katılımcının Sürücü Belgesi Olup Olmaması

C: Öyküdeki Sürücünün Cinsiyeti

D: Sürücünün Acelesi Olup Olmaması

E: Sürücünün Flaşör Yakıp Yakmaması

F: Öyküdeki Trafik Kuralı İhlali

