

**TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME AÇISINDAN SÜRÜCÜLERE YÖNELİK
FİLM MESAJLARININ YAPILANDIRILMASI**

Fatma KÜÇÜKKURT

**DOKTORA TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**AĞUSTOS 2005
ANKARA**

Fatma KÜÇÜKKURT tarafından hazırlanan TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME AÇISINDAN SÜRÜCÜLERE YÖNELİK FİLM MESAJLARININ YAPILANDIRILMASI adlı bu tezin Doktora tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Serpil EROL
Tez Yöneticisi

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

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

**TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME AÇISINDAN SÜRÜCÜLERE YÖNELİK
FİLM MESAJLARININ YAPILANDIRILMASI
(Doktora Tezi)**

Fatma KÜÇÜKKURT

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Ağustos 2005**

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, tutum ve davranış değişimi ile ilgili belli başlı teoriler çerçevesinde ülkemiz sürücülerinin kusurlu davranışlarına yönelik mesajlar oluşturmak ve mesajların sürücüler üzerindeki etki seviyesini, teoriler, farklı sosyo-demografik özellikler, trafik ortamındaki tecrübeler ve farklı sürücü grupları açısından karşılaştırmaktır. Bu amaçla, trafik olgusuna bir sistem olarak yaklaşmış ve trafik kurallarına uymanın gerekliliğinin sistemin işleyişi için taşıdığı önem açıklanmıştır. Türkiye’de kazaya sebebiyet veren sürücü kusurları hakkında bilgi verilerek, kazaya yol açmada en çok etkili olan kusur tespit edilmiştir. Sürücü kusurlarına yönelik mesajların oluşturulması amacıyla kullanılacak belli başlı tutum ve davranış teorileri hakkında bilgi verildikten sonra, Türkiye’de kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan ‘Arkadan Çarpma’ kusurlu davranışına yönelik, teoriler çerçevesinde mesajlar oluşturularak, mesajların etki seviyesi 600 sürücü üzerinde anket uygulanarak test edilmiş ve elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Bilim Kodu : 919
Anahtar Kelimeler : Karayolu Güvenliği Kampanyaları, slogan, mesaj, sürücü kusurları
Sayfa Adedi : 412
Tez Yöneticisi : PROF. DR. SERPİL EROL

**STRUCTURING FILM MESSAGES TO PREVENT DRIVERS FROM
ACCIDENT**

(Ph. D. Thesis)

Fatma KÜÇÜKKURT

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

August 2005

ABSTRACT

The purpose of the thesis is to examine the relative effects of different appeals or themes to change attitudes and behaviors of Turkish drivers from different social, cultural and demographic groups. Different slogans are formulated from perspectives of attitude theories and asked top 600 drivers which slogan is more effective to become a careful driver. System, traffic system and norms has been explained. The important of norms has been told for traffic system. Statistics of traffic accident in Turkey has been given knowledge. The Driver faults causing the accident have been explained. For example, Running red light, hitting a vehicle from the back, breaking speed rule, driving while intoxicated. On the other hand, Films which are about driver faults causing the accident in Turkey have been explained. Attitude and behaviour theories have been told. For example, theory of planned behavior, health belief model, fear arousal model, risk theories. In Turkey, different slogans have been formulated for ‘Hitting a vehicle from the back’ from the perspectives of attitude theories. Different slogans been tested 600 drivers which slogan is more effective and the research’s outcomes have been evaluated.

Science Code	: 919
Key Words	: Road Safety Campaign, driver, message, attitude, slogan
Page number	: 412
Adviser	: PROF. DR. SERPİL EROL

TEŞEKKÜR

Tez çalışması sırasında bana bir kutup yıldızı gibi her zaman doğru yolu gösteren, sabır ve ilgiyle yanırlarımı düzelten, çalışmalarımı satır satır okuyan, tezimi gerekli özeni göstererek bitirmeyi başaracağıma duyduğu güveni bana her zaman hissettiren tez danışmanım Sayın *Prof. Dr. Serpil Erol*'a, bilgilerini ve tecrübelerini hiçbir zaman esirgemeyen tez izleme komitesi hocalarım Sayın *Prof. Dr. Nevin Güngör* ve Sayın *Prof. Dr. Nezih Erdoğan*'a teşekkür ederim.

Bir öğrenci olarak yükümlölüklerimi zamanında yapmam için yardımcı olan Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Öğrenci İşleri Müdürlüğü çalışanları *Aysel Akçimen* ve *Adeviye Aydın*'a; elektronik veri tabanlarına hızlı bir biçimde nasıl ulaşacağımı gösteren Gazi Üniversitesi Merkez Kütüphanesi görevlilerinden *Sermin Altınbaş*, *Türkân Şenol* ve *Aykut Aygöl* ile Gazi Üniversitesi Mimarlık Mühendislik Fak. Kütüphanesi'nde görevli *Yrd. Doç. Dr. Mehmet Toplu* ve *Nurhayat Özdemir*'e sonsuz teşekkürler.

Ayrıca, anket tekniği ile veri toplama ve değerlendirme konusundaki bilgileri ile bana yardımcı olan eşim *Prof. Dr. Mehmet Küçükçurt*, *Yrd. Doç. Dr. Cem Yaşın* ve *Arş. Gör. Hasan Topbaş*'a; anketleri çabuk ve güvenilir bir biçimde uygulayan Gazi Üni. İletişim Fak. HİT Böl. öğrencileri *Ramazan Çelik* ile *Fatma Özkan*'a; bulamadığım kaynaklar için yardımcı olan *Yrd. Doç. Dr. Ebru Arıkan Öztürk* ve *Yrd. Doç. Dr. Seda Hatipoğlu*'na; T.C. Emniyet Genel Md. Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı'na, İngilizce çevirilerde yardımcı olan değerli arkadaşım *Neptün Kadioğlu*'na; tezimin dizgisini tamamlamaya özveri ile gayret eden Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi'nde görevli *Kâmile Eskin*'e içten teşekkürler.

Ve gayretli, dürüst ve insanlara faydalı olmanın önemini kendi hayatlarıyla örnek olarak bana aşıl原因 *babama* ve *anneme*, gönülden destekleri için *kardeşlerime* ve *akrabalarım*a, sabırları için *çocuklarıma*, bende emeği olan bütün *hocalarıma*, doktorayı yarım bırakma kararımı duyduğunda tekrar başlamam için teşvik eden ve her zaman rahmetle andığım Sayın *Prof. Dr. Yalçın Erol*'a minnettarlıklarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜRLER	v
İÇİNDEKİLER	vi
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xxvii
1. GİRİŞ.....	1
2. TOPLUMSAL SİSTEM, TOPLUMSAL NORMLAR VE TRAFİK KURALLARI	6
2.1. Sistem Kavramı ve Trafik	6
2.2. Toplumsal Normlar ve Trafik Kuralları	8
3. SÜRÜCÜ KUSURLARINA YÖNELİK KAZA İSTATİSTİKLERİ VE FİLMLERİN İNCELENMESİ	12
3.1. Sürücü Kusurları Açısından Ülkemizdeki Trafik İstatistikleri (1990-2002)	12
3.2. Sürücülere Yönelik Filmlerde Ele Alınan Konular	19
3.3. Sürücülere Yönelik Filmlerde Ele Alınan Konuların Kaza İstatistikleri Açısından Değerlendirilmesi	23
4. SÜRÜCÜLERE YÖNELİK MESAJLARIN OLUŞTURULMASINDA YARARLANILAN TEORİLER	28
4.1. Denge Teorisi	30
4.2. Uygunluk Teorisi	32
4.3. Bilişsel Çelişki Teorisi	34
4.4. İhtiyaç Teorileri	36
4.5. Planlanmış Davranış Teorisi	39

4.6. Korkunun Çekiciliği Modeli	48
4.7. Sağlık Bilinci Modeli	53
4.8. Risk Teorileri	56
5. SÜRÜCÜ KUSURLARINA YÖNELİK MESAJ ÖRNEKLERİ	63
5.1. “Arkadan Çarpma” Sürücü Kusuruna Yönelik olarak Teoriler Çerçevesinde Slogan Biçiminde Oluşturulan Mesaj Örnekleri	63
5.2. Slogan Örneklerinin Teoriler Açısından Değerlendirilmesi	65
5.2.1 Slogan örneklerinin “İhtiyaç Teorileri” açısından değerlendirilmesi ...	65
5.2.2 Slogan örneklerinin “Denge”, “Uygunluk” ve “Bilişsel Çelişki” teorileri açısından değerlendirilmesi	66
5.2.3. Slogan örneklerinin “Sağlık Bilinci Modeli” ve “Korkunun Çekiciliği Modeli” açısından değerlendirilmesi	68
5.2.4. Slogan örneklerinin “Planlanmış Davranış Teorisi” açısından değerlendirilmesi	69
5.2.5. Slogan örneklerinin “Risk Teorileri” açısından değerlendirilmesi	71
6. TEORİLER ÇERÇEVESİNDE OLUŞTURULAN SLOGANLARIN ETKİSİ İLE İLGİLİ ALAN ARAŞTIRMASI VE SONUÇLARI	74
6.1. Araştırmanın Amacı ve Hipotezler	74
6.2. Araştırmanın Yöntemi	75
6.3. Bulgular	77
6.3.1. Sürücü profili ile ilgili sonuçlar	77
6.3.2 İlk hatırlanan slogan sıralamalarına ilişkin sonuçlar ve değerlendirme	91
6.3.3. Sloganlara verilen puanlara göre önem sıralamalarına ilişkin sonuçlar ve değerlendirme	121
7. SONUÇ VE ÖNERİLER	367
KAYNAKLAR	386
EKLER.....	391

Ek-1. Sloganların listesi	392
Ek-2. Anket formu	393
Ek-3. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1990	395
Ek-4. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1991	396
Ek-5. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1992	397
Ek-6. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1993	398
Ek-7. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1994	399
Ek-8. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1995	400
Ek-9. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1996	401
Ek-10. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1997	402
Ek-11. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1998	403
Ek-12. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-1999	404
Ek-13. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-2000	406
Ek-14. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-2001	408
Ek-15. Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerlerine göre trafik kazaları-2002	410
ÖZGEÇMİŞ	411

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. 1990-2002 yılları arasında kazaya yol açan sürücü kusurlarının dağılımı.....	16
Çizelge 3.2. 1990-1995 yılları arasında kazaya yol açan sürücü kusurlarının dağılımı.....	17
Çizelge 3.3. 1996-2000 yılları arasında kazaya yol açan sürücü kusurlarının dağılımı.....	18
Çizelge 6.1. Sürücülerin cinsiyete göre dağılımı.....	77
Çizelge 6.2. Sürücülerin yaşa göre dağılımı.....	78
Çizelge 6.3. Sürücülerin eğitim seviyesine göre dağılımı	79
Çizelge 6.4. Sürücülerin çocuk sayısına göre dağılımı	80
Çizelge 6.5. Sürücülerin sürücü belgesi aldıkları yıla göre dağılımı.....	81
Çizelge 6.6. Sürücülerin kendilerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı	82
Çizelge 6.7. Sürücülerin kaza yapma sıklığına göre dağılımı	83
Çizelge 6.8. Ölümlü kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı.....	84
Çizelge 6.9. Yaralanmalı kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı.....	85
Çizelge 6.10. Sürücülerin ölümlü-yaralanmalı olmayan herhangi bir trafik kazasına rastlama durumuna göre dağılımı.....	86
Çizelge 6.11. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile ceza puanı almalarına göre dağılımı.....	87
Çizelge 6.12. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile sürücü belgesine el konma durumuna göre dağılımı	88
Çizelge 6.13. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile para cezası ödemelerine göre dağılımı.....	89
Çizelge 6.14. Sürücülerin kullandıkları araç tipine göre dağılımı	90

Çizelge 6.15. 600 sürücüye göre ilk hatırlanan slogan tercihleri.....	91
Çizelge 6.16. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin cinsiyete göre dağılımı	95
Çizelge 6.17. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin yaşa göre dağılımı.....	98
Çizelge 6.18. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin eğitim seviyesine göre dağılımı.....	99
Çizelge 6.19. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin çocuk sayısına göre dağılımı.....	102
Çizelge 6.20. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı	103
Çizelge 6.21. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı	106
Çizelge 6.22. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin kaza yapma sıklığına göre dağılımı	107
Çizelge 6.23. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı	109
Çizelge 6.24. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı	110
Çizelge 6.25. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin kazaya rastlama durumuna göre dağılımı	111
Çizelge 6.26. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	113
Çizelge 6.27. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	114
Çizelge 6.28. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin ehliyet el konma durumuna göre dağılımı	116
Çizelge 6.29. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü türüne göre dağılımı.....	117
Çizelge 6.30. 600 sürücünün verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması	121
Çizelge 6.31. Kadın sürücülerin verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması.....	123
Çizelge 6.32. Erkek sürücülerin verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması.....	124

Çizelge 6.33. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	126
Çizelge 6.34. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	127
Çizelge 6.35. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	129
Çizelge 6.36. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	130
Çizelge 6.37. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	131
Çizelge 6.38. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	132
Çizelge 6.39. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	133
Çizelge 6.40. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	134
Çizelge 6.41. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	135
Çizelge 6.42. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	136
Çizelge 6.43. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	137
Çizelge 6.44. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	138
Çizelge 6.45. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	139
Çizelge 6.46. “2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	140
Çizelge 6.47. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	141

Çizelge 6.48. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	142
Çizelge 6.49. “Ya öl ya takip mesafesi bırak?” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	143
Çizelge 6.50. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	144
Çizelge 6.51. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	145
Çizelge 6.52. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	146
Çizelge 6.53. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	147
Çizelge 6.54. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	148
Çizelge 6.55. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	149
Çizelge 6.56. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	150
Çizelge 6.57. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	151
Çizelge 6.58. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	152
Çizelge 6.59. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	153
Çizelge 6.60. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	154
Çizelge 6.61. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	155
Çizelge 6.62. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	156

Çizelge 6.63. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	157
Çizelge 6.64. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	158
Çizelge 6.65. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	159
Çizelge 6.66. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	160
Çizelge 6.67. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	161
Çizelge 6.68. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	162
Çizelge 6.69. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	163
Çizelge 6.70. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	164
Çizelge 6.71. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	165
Çizelge 6.72. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	166
Çizelge 6.73. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	167
Çizelge 6.74. “Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	168
Çizelge 6.75. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	169
Çizelge 6.76. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	170
Çizelge 6.77. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	171

Çizelge 6.78. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	172
Çizelge 6.79. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	173
Çizelge 6.80. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	174
Çizelge 6.81. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	175
Çizelge 6.82. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	176
Çizelge 6.83. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	177
Çizelge 6.84. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	178
Çizelge 6.85. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	179
Çizelge 6.86. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	180
Çizelge 6.87. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	181
Çizelge 6.88. “Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	182
Çizelge 6.89. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	184
Çizelge 6.90. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı.....	185
Çizelge 6.91. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	186

Çizelge 6.92. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	187
Çizelge 6.93. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	188
Çizelge 6.94. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	189
Çizelge 6.95. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	190
Çizelge 6.96. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	191
Çizelge 6.97. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	192
Çizelge 6.98. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	193
Çizelge 6.99. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	194
Çizelge 6.100. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	195
Çizelge 6.101. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	196
Çizelge 6.102. “Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	197

Çizelge 6.103. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	198
Çizelge 6.104. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	199
Çizelge 6.105. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	200
Çizelge 6.106. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	201
Çizelge 6.107. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	202
Çizelge 6.108. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	203
Çizelge 6.109. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	204
Çizelge 6.110. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	205
Çizelge 6.111. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	206
Çizelge 6.112. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	207
Çizelge 6.113. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	208
Çizelge 6.114. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	209
Çizelge 6.115. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı.....	210
Çizelge 6.116. “Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	211
Çizelge 6.117. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	212

Çizelge 6.118. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	213
Çizelge 6.119. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	214
Çizelge 6.120. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	215
Çizelge 6.121. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	216
Çizelge 6.122. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	217
Çizelge 6.123. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	218
Çizelge 6.124. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	219
Çizelge 6.125. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	220
Çizelge 6.126. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	221
Çizelge 6.127. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	222
Çizelge 6.128. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	223
Çizelge 6.129. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	224
Çizelge 6.130. “Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	225
Çizelge 6.131. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	226
Çizelge 6.132. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	227

Çizelge 6.133. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	228
Çizelge 6.134. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	229
Çizelge 6.135. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	230
Çizelge 6.136. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	231
Çizelge 6.137. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	232
Çizelge 6.138. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	233
Çizelge 6.139. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	234
Çizelge 6.140. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	235
Çizelge 6.141. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	236
Çizelge 6.142. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	237
Çizelge 6.143. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	238
Çizelge 6.144. “Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	239
Çizelge 6.145. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı.	241
Çizelge 6.146. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	242
Çizelge 6.147. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	243

Çizelge 6.148. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	244
Çizelge 6.149. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı	245
Çizelge 6.150. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	246
Çizelge 6.151. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı	247
Çizelge 6.152. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı	248
Çizelge 6.153. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı	249
Çizelge 6.154. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı	250
Çizelge 6.155. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	251
Çizelge 6.156. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	252
Çizelge 6.157. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı	253
Çizelge 6.158. “Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı	254
Çizelge 6.159. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	255

Çizelge 6.160. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	256
Çizelge 6.161. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	257
Çizelge 6.162. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	258
Çizelge 6.163. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	259
Çizelge 6.164. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	260
Çizelge 6.165. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	261
Çizelge 6.166. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	262
Çizelge 6.167. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	263
Çizelge 6.168. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	264
Çizelge 6.169. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	265
Çizelge 6.170. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	266
Çizelge 6.171. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	267
Çizelge 6.172. “Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	268
Çizelge 6.173. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı.....	269
Çizelge 6.174. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	270

Çizelge 6.175. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	271
Çizelge 6.176. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı.....	272
Çizelge 6.177. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı	273
Çizelge 6.178. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	274
Çizelge 6.179. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı	275
Çizelge 6.180. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı	276
Çizelge 6.181. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı	277
Çizelge 6.182. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı	278
Çizelge 6.183. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı.....	279
Çizelge 6.184. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı.....	280
Çizelge 6.185. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı	281

Çizelge 6.186. “90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	282
Çizelge 6.187. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı... 283	
Çizelge 6.188. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı.....	284
Çizelge 6.189. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	285
Çizelge 6.190. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı.....	286
Çizelge 6.191. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı	287
Çizelge 6.192. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı.....	288
Çizelge 6.193. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	289
Çizelge 6.194. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı	290
Çizelge 6.195. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	291
Çizelge 6.196. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	292
Çizelge 6.197. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	293

Çizelge 6.198. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	294
Çizelge 6.199. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı	295
Çizelge 6.200. “Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	296
Çizelge 6.201. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	297
Çizelge 6.202. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	298
Çizelge 6.203. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	299
Çizelge 6.204. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	300
Çizelge 6.205. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	301
Çizelge 6.206. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	302
Çizelge 6.207. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	303
Çizelge 6.208. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	304
Çizelge 6.209. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	305
Çizelge 6.210. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	306
Çizelge 6.211. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	307

Çizelge 6.212. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı.....	308
Çizelge 6.213. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	309
Çizelge 6.214. “Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	310
Çizelge 6.215. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	311
Çizelge 6.216. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	312
Çizelge 6.217. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	313
Çizelge 6.218. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	314
Çizelge 6.219. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	315
Çizelge 6.220. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	316
Çizelge 6.221. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	317
Çizelge 6.222. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	318
Çizelge 6.223. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	319
Çizelge 6.224. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	320
Çizelge 6.225. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	321
Çizelge 6.226. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı.....	322

Çizelge 6.227. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı.....	323
Çizelge 6.228. “Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	324
Çizelge 6.229. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	325
Çizelge 6.230. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	326
Çizelge 6.231. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	327
Çizelge 6.232. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	328
Çizelge 6.233. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	329
Çizelge 6.234. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	330
Çizelge 6.235. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	331
Çizelge 6.236. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	332
Çizelge 6.237. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	333
Çizelge 6.238. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	334
Çizelge 6.239. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	335
Çizelge 6.240. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	336
Çizelge 6.241. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı.....	337

Çizelge 6.242. “Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	338
Çizelge 6.243. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	339
Çizelge 6.244. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	340
Çizelge 6.245. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	341
Çizelge 6.246. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	342
Çizelge 6.247. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	343
Çizelge 6.248. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	344
Çizelge 6.249. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	345
Çizelge 6.250. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	346
Çizelge 6.251. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	347
Çizelge 6.252. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	348
Çizelge 6.253. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	349
Çizelge 6.254. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	350
Çizelge 6.255. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı.....	351
Çizelge 6.256. “Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	352

Çizelge 6.257. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı	353
Çizelge 6.258. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı	354
Çizelge 6.259. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı.....	355
Çizelge 6.260. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı	356
Çizelge 6.261. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı ...	357
Çizelge 6.262. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı	358
Çizelge 6.263. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	359
Çizelge 6.264. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	360
Çizelge 6.265. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı.....	361
Çizelge 6.266. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı.....	362
Çizelge 6.267. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı	363
Çizelge 6.268. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı	364
Çizelge 6.269. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı.....	365
Çizelge 6.270. “Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı.....	366

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 6.1. Sürücülerin cinsiyete göre dağılımı	77
Şekil 6.2. Sürücülerin yaşa göre dağılımı	78
Şekil 6.3. Sürücülerin eğitim seviyesine göre dağılımı.....	79
Şekil 6.4. Sürücülerin çocuk sayısına göre dağılımı	80
Şekil 6.5. Sürücülerin sürücü belgesi aldıkları yıla göre dağılımı	81
Şekil 6.6. Sürücülerin kendilerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı	82
Şekil 6.7. Sürücülerin kaza yapma sıklığına göre dağılımı.....	83
Şekil 6.8.Ölümlü kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı.....	84
Şekil 6.9.Yaralanmalı kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı	85
Şekil 6.10. Sürücülerin ölümlü-yaralanmalı olmayan herhangi bir trafik kazasına rastlama durumuna göre dağılımı	86
Şekil 6.11. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile ceza puanı almalarına göre dağılımı	87
Şekil 6.12. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile sürücü belgesine el konma durumuna göre dağılımı	88
Şekil 6.13. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile para cezası ödemelerine göre dağılımı.....	89
Şekil 6.14. Sürücülerin kullandıkları araç tipine göre dağılımı	90

1. GİRİŞ

Karayollarında meydana gelen kazalar sonucunda, dünyada her yıl ortalama en az 1.2 milyon kişi ölmekte ve 50 milyon kişi yaralanmaktadır (1). Uluslar arası ve Türkiye'deki istatistiksel verilere göre, karayolu güvenliğini bozan faktörlerin başında sürücülerin kusurlu davranışları gelmektedir (2).

Günde ortalama 10 kişinin öldüğü, 25 kişinin yaralandığı Türkiye karayollarında kazaya yol açan yol, araç ve insan unsuru içinde sürücülerin payı en az % 95'tir (3).

Kazalara yol açan kusurlu sürücü davranışlarının en aza indirilmesi amacıyla 4 E faktörü olarak nitelenen eğitim (Education), mühendislik (Engineering), denetim ve yasal düzenlemeler (Enforcement), ilk yardım (Emergency) alanlarında, farklı kamu kurumları, kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri tarafından çalışmalar yapılmaktadır.

Eğitim alanında sürücü kusurlarının azaltılması amacıyla yapılan çalışmalardan biri de kitle iletişim araçları kullanılarak yürütülen kampanyalardır. Televizyon, radyo, basın, sinema gibi kitle iletişim araçları ile yürütülen kampanyalarda, sürücüler kusurlu davranışları konusunda bilinçlendirilerek tutum ve davranış değişikliği yaratılması amaçlanır.

Kampanya öncesi ve sonrasında yapılan ölçümler, sürücülerde tutum ve davranış değişikliği yönünde olumlu sonuçlar alındığını göstermektedir. Örneğin, 1999 yılında, yürütülen kampanya sonucunda, ABD'de emniyet kemeri kullanım oranı % 69'dan % 90'a yükselmiştir (4). 2001 yılında Fransa'da emniyet kemeri, Hollanda'da içkili sürüş, Norveç'te aşırı hız, Portekiz'de içkili ve uyuşturucu alarak sürüş ile ilgili kampanyalarda davranış değişikliği açısından önemli artışlar sağlanmıştır (5).

Sürücülere yönelik kampanyalardan tutum ve davranış değişikliği yönünde olumlu sonuçların alınabilmesi için sürücü davranışlarını açıklayan teorilerden yararlanılması gerekmektedir. Geçmiş ABD'de 1940'lara kadar uzanan kamu yararına iletişim kampanyalarını analiz eden Rogers ve Stanley (1987), en etkili

kamu yararına kampanyaların ilgili teorileri dikkate olarak uygulanan kampanyalar olduğu sonucuna varmışlardır (6).

Sürücü davranışlarını açıklayan teorilerin trafik güvenliğinde kullanılması ile ilgili literatür tarandığında; planlanmış davranış teorisi, sağlık bilinci modeli, korkunun çekiciliği modeli ve risk teorileri dikkate alınarak pek çok araştırmanın yapıldığı ve araştırma sonuçlarının başta ABD, Avustralya ve İngiltere olmak üzere trafik güvenliği ile ilgili bir çok kampanyada kullanıldığı görülmüştür.

Sürücülerin kusurlu davranışlarına yönelik olarak yapılan teori temelli çalışmaların bazıları: aşırı hız (Forward, 1997; Manstead ve Parker, 1996; Parker, Manstead, Stradling, Reason ve Baxter, 1992), içkili sürüş (Aberg, 1993; Beck, 1981; Parker ve Diğerleri, 1992); yakın takip (Parker ve Diğerleri., 1992), emniyet kemeri takmama (Budd, North ve Spencer, 1984; Stasson ve Fishbein, 1990; Trafimow ve Fishbein, 1994) tarafından gerçekleştirilmiştir (7).

Sürücü tutum ve davranışlarını açıklayan teoriler; sürüş davranışlarının nedenlerinin anlaşılması, kusurlu davranışlara etki eden inançlar, tutumlar ve kararların neler olduğunun ortaya çıkarılması, risk olarak algılanması gereken durumların farkına varılması açısından önemli veriler elde edilmesini sağlamakta; sürücülere yönelik mesajların, kusurlu davranışların değişmesine yol açacak özellikler taşıması açısından önemli katkılar getirmektedir.

Literatür araştırması sonucunda ülkemizde, sürücülere yönelik mesajların tutum ve davranış teorilerinden yararlanılarak nasıl oluşturulabileceğini açıklayan ve ilgili teorilere göre oluşturulmuş mesajların sürücü üzerindeki etki seviyesini sosyo-demografik özellikler, trafik ortamındaki tecrübeler ve sürücü türü açısından test eden bir çalışmaya rastlanmamıştır.

Bu tezin amacı;

1. Tutum ve davranış değişimi ile ilgili belli başlı teoriler çerçevesinde ülkemiz sürücülerine yönelik mesajlar oluşturmak,

2. Bu mesajların sürücüler üzerindeki etkisini ‘mesajı hatırlama’ ve ‘mesaja önem verme’ açısından; farklı sosyo-demografik özellikler, trafik ortamındaki farklı tecrübeler ve kullandıkları araç tipine göre ayrılan farklı sürücü türleri ile karşılaştırmaktır.

Belirtilen amaçlar doğrultusunda aşağıdaki sorulara yanıt aranmıştır:

1. Hangi teorilere göre oluşturulan mesajlar sürücüler üzerinde daha etkilidir?
2. Mesajlardan etkilenme ile sürücülerin yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, çocuk sayısı gibi sosyo-demografik özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?
3. Mesajlardan etkilenme ile sürücülerin trafik ortamındaki tecrübeleri; ehliyet süresi, ölümlü ve yaralanmalı olmayan herhangi bir kazaya karışma durumu, kazaya karışma sıklığı, kazaya karışmasa da herhangi bir kazaya rastlama ya da rastlamama durumu, ailesi, yakın çevresi veya bu kişiler dışında kalanlar açısından ölümlü veya yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumu, denetime maruz kalma arasında nasıl bir ilişki vardır?
4. Mesajlardan etkilenme ile sürücü türü; otomobil, taksi, otobüs ve kamyon sürücüsü olma arasında nasıl bir ilişki vardır?

Belirtilen amaçlar doğrultusunda tezde yer verilen bölümlerde aşağıdaki konular ele alınmıştır:

İkinci bölümde; trafik kazaları sistem yaklaşımı çerçevesinde ele alınarak, sistemin verimli çalışmasını engelleyen bir faktör olarak sürücülerin kusurlu davranışlarının değiştirilmesi ile ilgili yapılacak çalışmaların önemine değinilmiştir.

Üçüncü bölümde, ülkemizde kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan kusurlara ilişkin trafik istatistikleri sunulmuştur. Ayrıca sürücülere yönelik filmlerde ele alınan kusurlu davranışlar hakkında bilgi verilerek istatistiklere göre kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan kusurlar ile filmlerde ele alınan sürücü kusurlarının hangileri olduğu değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde; sürücü kusurlarına yönelik mesajların oluşturulmasında yararlanılacak belli başlı teoriler hakkında bilgi verilmiştir. Bu teoriler denge, uyum, bilişsel çelişki, ihtiyaç, planlanmış davranış, korkunun çekiciliği, sağlık bilinci ve risk teorileri olarak sunulmuştur.

Beşinci bölümde; belli başlı tutum ve davranış teorileri doğrultusunda kazaya sebebiyet verme oranı en yüksek olan ‘Arkadan Çarpma’ kusuruna yönelik mesaj örnekleri oluşturularak, ilgili mesajların sürücü tutum ve davranışları üzerinde nasıl etkili olacağı teoriler çerçevesinde açıklanmıştır.

Altıncı bölümde; tutum ve davranış değişimi ile ilgili teorilere göre oluşturulmuş ve ‘Arkadan çarpma’ kusuruna yönelik mesajların etki seviyesi anket tekniği uygulanarak test edilmiştir. 600 sürücü üzerinde uygulanan anket aracılığı ile oluşturulan 17 slogandan etkilene seviyesi SPSS programı ile analiz edilmiştir. Etkilenme seviyesindeki farklılıklar sosyo-demografik, trafik tecrübesi ve sürücü türü gibi değişkenler açısından her bir slogan için ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Böylece hangi teorilere göre oluşturulmuş sloganlardan hangi özelliklere sahip sürücülerin daha çok etkilendikleri ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın sınırlılıkları aşağıda sıralanmaktadır:

1. Kullandıkları araç cinslerine göre sürücüler on dokuz farklı kategoriye ayrılmaktadırlar: Bisiklet, at arabası, motorlu bisiklet, motosiklet, minibüs, kamyonet, kamyon, çekici, otobüs, traktör, arazi taşıtı, özel veya diğer amaçlı taşıt, iş makinesi, tanker, tren ve tramvay. Sürücü evreninin genişliği ve kullandıkları araç cinslerine göre her bir sürücü grubuna ulaşmada güçlüklerle karşılaşılacağı için tezin kapsamı, kazaya sebebiyet vermede en yüksek paya sahip otomobil, otobüs, kamyon ve taksi sürücülerini ile sınırlandırılmıştır.
2. Genel olarak insan tutum ve davranışının özel olarak da sürücü tutum ve davranışlarının değişmesinde etkili olan faktörleri açıklayan pek çok teori bulunmaktadır. Tutum ve davranış değişimi ile ilgili çok sayıda teoriden yararlanmanın güçlüğü nedeni ile tezin kapsamı, literatür taraması sonucunda kitle

iletişim araçları ile yrtlen kampanyalarda kullanıldığı saptanan belli başlı teoriler ile sınırlandırılmıştır.

3. Ülkemizde trafik kazalarına sebep olan sürücü kusurları Trafik Kanunu'nda belirtilen maddeler açısından ayrıntılı olarak ele alındığında bir çok sürücü kusuru ile karşılaşılmaktadır. Genel olarak 'asli' ve 'diğer' biçiminde ayrılan sürücü kusurları içinde 'diğer' kategorisinde en az 10 adet sürücü kusuru yer almaktadır. Bu nedenle, kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan sürücü kusuruna yönelik bir sınırlama getirilmesi amaçlanmıştır. Tutum-davranış teorilerine göre mesajlar oluşturmak amacıyla trafik istatistiklerine göre kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan 'Arkadan arpma' kusuru seçilmiştir.

Tez çalışmasının amacı doğrultusunda elde edilen sonuçlar aracılığı ile sürücülere yönelik kampanyalarda yer alan filmlerde slogan biçiminde iletilen mesajların, kusurlu davranışı yapmama (ya da kurallara uyma) yönünde davranışsal niyetlenmeyi etkileyecek biçimde oluşturulmasına katkı sağlamaya çalışılmıştır. Yapılan araştırmada sürücülerin hangi mesajlardan niçin daha çok etkilendiklerine ilişkin bilgiler elde edilmiştir. Sürücülerin mesajlardan etkilenme seviyesinde farklılıklar; sosyo demografik özellikler, trafik tecrübesi ve sürücü türü açısından analiz edilmiştir. Böylece, kullandıkları araç tipi dikkate alınarak hangi sosyo demografik özelliklere ve trafik tecrübesine sahip sürücülere, hangi teorilere göre oluşturulmuş mesajların iletilmesi gerektiği ile ilgili sonuçlar elde edilmiş olup, Sonuç ve neriler Bölümü'nde verilmiştir.

2. TOPLUMSAL SİSTEM, TOPLUMSAL NORMLAR VE TRAFİK KURALLARI

2.1.Sistem Kavramı ve Trafik

Sistem, genel olarak belli amaç veya amaçları gerçekleştirmek için aralarında ilişkiler bulunan elemanların oluşturduğu bir bütünü ifade eder (8). Sistem, parça ya da birimlerden kompleks yapılar oluşturur. Bu yapıların oluşması planlı ve programlı, mantıklı bir örgü ve düzen içinde mümkündür. Bu yapıda birimler birbirinden bağımsız değil, birbirleri ile ilişkilidir (9).

Birbiri ile ilişkili olan parçaların oluşturduğu bütün olarak sistemin belli başlı özellikleri kısaca aşağıdaki biçimde sıralanabilir (10):

- a. Sistem bir bütündür.
- b. Küçük parçaların birleşmesinden meydana gelmiştir.
- c. Sistemi meydana getiren parçalar bağımsız olmayıp, karşılıklı etkileşim halindedir.
- d. Sistemin parçaları arasında sistematik ve dinamik ilişkiler vardır.
- e. Her sistem bir çevre içerisinde bulunur. Sistemin bu çevre ile ilişkileri vardır.
- f. Sistemler içinde bulunduğu toplumsal çevrenin etkisiyle değişime uğramaktadır.
- g. Sistemlerin yaşayabilmesi, büyüüp gelişebilmesi; çevreden girdiler alması, girdileri işlemesi, çevrelerine çıktılar ihraç etmesi, çevreleri ile ilintili haberler alabilmesi ve bunlar üzerinde kontrol sağlayabilmesine bağlıdır.
- h. Sistemler değişmek fakat, düzenli bir şekilde değişmek zorundadır.
- i. Sistemin bir amacı vardır ve sisteme kimliğini kazandıran da budur.

Sistem yöneldiği amacı gerçekleştirebilmesi için, amacı etkileyen içsel ve çevresel koşullardaki değişmelere karşılık verebilmek için değişebilmelidir. Bunun yanı sıra değişen amaçlara uyum yeteneği bulunmalıdır (11).

Sistem gibi sistemin bileşenleri de aynı biçimde çeşitli parçalardan oluşabilirler ki bu parçaların oluşturduğu bütüne alt sistemler denir. Bu anlamda sistemler en basitten en karmaşığına doğru hiyerarşik bir yapıda dizilirler (12).

Yapısal-fonksiyonel yaklaşıma göre toplum, birbirleri ile ilişkili öğelerin oluşturduğu bir sistem olarak dikkate alınır (13). Toplumu oluşturan bireyler, gruplar, kurumlar, sistemler vd. karşılıklı ilişkiye girerek bir bütünü oluşturmaktadır; Bu bütünsel toplumsal sistemin kendisidir (14).

Parsons'a göre bir toplum uzmanlaşmış sistemlerden ve bunların alt-sistemlerinden oluşur. Toplumu oluşturan ayrı fakat birbiriyle karşılıklı olarak sıkıca bağlı alt sistemler bazı temel gereksinimler için birbirlerine gereksinim duyarlar. Toplumun tüm gereksinimleri toplumu oluşturan alt-sistemler yoluyla karşılanır (15).

Her alt-sistem toplumsal sistemin bir bölümünü oluşturur ve belirli fonksiyonları yerine getirir. Örneğin, toplumsal sistem içerisinde yer alan eğitim, din, ekonomi, kültür, siyaset, sağlık, güvenlik, ulaştırma, trafik... gibi alt-sistemlerin yerine getirdikleri fonksiyonlar birbirinden farklıdır. Fakat bu alt-sistemler birbirini etkiler. Eğitim alt-sistemi ekonomi alt sistemini; ulaştırma alt-sistemi sağlık alt-sistemini... vd etkiler. Her alt-sistemin bazı unsurları, bizzat bir sistem halinde örgütlenmiş olabilir. Örneğin, 'ulaştırma' sistemi içerisinde yer alan, 'trafik' bir sistem olarak örgütlenmiştir. Dolayısıyla bir sistem olarak incelenebilir (16).

Ulaştırma sisteminin önemli bir alt sistemi de 'trafik'tir ve kendi içinde 'belli bir amacı (veya amaçları) gerçekleştirmek için birlikte çalışan ve birbirlerini etkileyen unsurlardan oluşan bir bütün' yani bir sistemdir (12). Trafik sisteminin amacı, ulaşım yolları üzerindeki araç ve insanların hareket (gidiş-geliş) ve davranışlarını düzenleyerek güvenli, rahat, düzenli ve ekonomik bir ulaşımı sağlamaktır. Bu amacı

gerçekleştirmek için çeşitli unsurlar trafik sistemini oluşturacak tarzda karşılıklı ilişki içerisinde organize olmuşlardır. Trafik sistemi içerisindeki çeşitli unsurlar (öge = ya da alt-sistemler; yol, araç ve insanlardır. Trafik sistemi içerisinde insan; sürücü, yolcu, yaya, trafik polisi, sürücü kursu öğretmeni, vd. olarak bir takım statülere sahiptir ve bu statülere göre rollerini yerine getirmektedirler (16).

2.2. Toplumsal Normlar ve Trafik Kuralları

Sosyal hayatta insanların ve grupların tavır ve hareketleri sosyal norm adı verilen bazı kurallara ve otoriteyi belirten standartlara göre örgütlenmiştir. Bu kurallar ve standartlar, bir sosyal gruba mensup olan kişilerin bölüştükleri, kendisine uymalarına intizar olunan ve uymanın pozitif ve negatif müeyyidelerle sağlandığı standartlardır. Toplum içindeki sosyal normları beş asli kategori halinde gruplandırabiliriz:

- a) Din normları,
- b) Ahlak normları,
- c) Örf ve adetler,
- d) Moda normları,
- e) Hukuk normları,

Normlar, çok kere değerleri cisimleştirirler; fakat değerler, normlara göre daha geneldirler. Normlar, değerlere göre daha belirli ve sosyal bakımdan daha emredicidirler. Örneğin, insan varlığına saygı asli bir değerdir; adam öldürmenin yasak olması ise bu değerlin açıklanmasını teşkil eden bir normdur. Değerlerin normlara dönüşmesi, bir toplum içinde insanların yaşamının düzenlenmesini sağlamaktır. Sosyal normlara, itaati sağlamak için, bunlardan sapmaları önlemeye imkan verecek esas ve temellerin tümüne ise sosyal kontrol adı verilir (17).

Normlar, sistemin amaçlarını yerine getirebilmesinde toplumsal kontrol sağlamak için gereklidir. Toplum üyelerinin neler yapıp yapamayacağını gösteren normlar, oluşturulan sosyo-kültürel sistemlerin işlerliğini sağlar. Normlar, sistemin öğeleri

arasındaki ilişkilerin, sistemin amaçlarını gerçekleştirmeye yönelik bir işlevi yerine getirebilmesi için toplumsal kontrol görevi üstlenirler.

Toplumsal kontrol, grup ve toplumun bireyin davranışını sınırlaması ve bu sınırlama yoluyla toplumsal değerleri benimsemesinin sağlanması, yani bireyin toplumsal kurumlar ve diğer toplumsal birimler tarafından ortak değer ve eylem ölçülerine uygun davranışlarda bulunmaya zorlanması olarak tanımlanır. Değerler, bireysel ve grupsal yaşamın düzenini sağlamak amacıyla normlara dönüşür. Doğruluk, dayanışma, başarı, namus değerleri, bu değerleri ortaya çıkaran kurallarla biçimsel bir varlık kazanır (18).

Sosyal normların oluşması ile ilgili önemli çalışmalardan biri, Muzaffer Şerif ve Carl Hovland (1961); Muzaffer Şerif, Carolyn Şerif ve Roger Nebergall (1965) tarafından yapılmıştır; Sosyal Normlar Teorisi olarak adlandırılır. Bu teoriye göre, sosyalleşme sürecinin sonuçları, kişinin sosyal tutumlarında ve bu tutumları yansıtan söz ve eylemlerinde ortaya çıkar. İnsanın sosyalleşmesi, esas olarak, referans grubunun ya da gruplarının değer ya da normlarına ilişkin oluşturduğu tutumları yani görüşleri ve davranışları ile açığa çıkmaktadır. Grup normuna sahip olan kişinin tutumu değiştirilmek isteniyorsa, bunun en iyi yolu değişiklik yapma kararına grubu katmaktır. Tutumun değişmesine yönelik bilgilendirme, bireyin değer verdiği grup bağlarının kopması anlamına gelir. Bu nedenle, bilgilendirme gruba yönelik yapılır ve grup bu normu kabul ederse, grubun yeni normu bireyin kendi normu haline gelir (19).

Toplumsal sistemin ve alt sistemlerin işleyişini düzenleyen toplumsal kontrol araçları olan normlara-kurallara uyulması, sistemlerin işlerliğini bozan durumların engellenmesi için gereklidir. Trafik sistemi içerisinde insanların, trafik kuralları çerçevesinde normatif bir bütünleşme içinde olmamaları ve davranışlarını bu normlar ile düzenlememeleri trafikte anomiye yol açabilir (16).

Sistemin amaçlarını yerine getirebilmesi, trafikte anomi oluşmaması ve trafik kazalarının azaltılabilmesi için trafiği düzenleyen kurallara uyulması gerekmektedir.

Bu amaçla, toplumu oluşturan gruplar olarak sürücüler, yayalar ve yolcuların;

- a) Trafik kurallarına uyma yönünde olumlu tutumlara sahip olmaları,
 - b) Trafik kurallarına uyma yönündeki tutumlar ile uyumlu davranışlarda bulunmaları,
- gerekmektedir.

İnsanların, trafik sisteminin işleyişini düzenleyen normlara-kurallara uygun davranışlar göstermesi eğitimle ilişkili bir durumdur. Trafik kurallarını bilmek, trafik ile ilgili konularda bilinçlenmek, taşıtları sürmek, trafiği denetlemek gibi pek çok bilgi, beceri ve davranış eğitimi gerektirir. Sürücüler trafik kurallarını ve araçları sürmeyi içeren bilgi, beceri ve davranışlardan oluşan trafik eğitimi yanı sıra; insana saygı, sorumluluk bilinci gibi konularda da eğitilmelidir (16).

Trafik konusunda yaşanan sıkıntıların giderilmesi; teknik ve fiziki altyapının iyileştirilmesi, denetimin caydırıcı olması, yasaların işlerliğinin ve bu konuyla ilgili kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması, ama bütün bunlardan daha da önemlisi, toplumda yer alan bütün fertlerin bilinçlenmesi ve trafik içinde yer alan sürücü, yaya ve yolcuların yeterli eğitimle donatılmasıyla sağlanabilir. Eğitimdeki yetersizlik, insanların kendi çıkarlarıyla toplumsal çıkarları bağdaştırmasını engellemektedir. Bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi ve trafik kültürü oluşmuş sürücü ve yayaların yetiştirilmesi ancak eğitimle gerçekleşebilir (20).

Trafik eğitiminin önemli bir parçası ise görsel-işitsel materyallerden oluşmaktadır. Görsel işitsel materyaller yani afiş, broşür, film veya radyo spotları kullanılarak sürücü, yolcu ve yayalar, trafik sisteminin insan unsuruna kazandırılması gereken alışkanlıklar, kurallar konusunda bilgilendirilirler. Farklı materyallerle iletilen bilgiler aracılığı ile sürücü, yolcu ve yayaların, kurallara uyma yönünde tutumlar oluşturma ve davranışlarda bulunmaları için ikna edilmesi amaçlanır.

Kısaca, trafik bir sistem olarak ele alındığında birbiriyle karşılıklı iç bağımlılıkları olan birden çok öğenin bir amaca dönük olarak bir bütün oluşturmaları gerekmektedir.

Trafik sisteminin kendisinden beklenen fonksiyonları yerine getirebilmesinin gereklerinden biri trafik sisteminin işleyişini düzenlemek amacıyla oluşturulan trafik kurallarına uyulmasıdır. Trafik eğitiminin hedeflerinden biri de trafik sisteminin bir alt unsuru olan sürücüleri, trafik ortamının güvenliğini sağlamak için konmuş olan kurallara uymaya yönlendirerek trafik sisteminin amaçlarını yerine getirebilmesine yardımcı olmaktır.

3. SÜRÜCÜ KUSURLARINA YÖNELİK KAZA İSTATİSTİKLERİ VE FİMLERİN İNCELENMESİ

Bu bölümde, ülkemizdeki trafik istatistikleri ve sürücülere yönelik filmler, kazalara sebep olan sürücü kusurları açısından incelenecektir. Kazaya sebebiyet veren sürücü kusurları (hız, uykusuzluk, arkadan çarpma vs.), toplam kusur içinde kapladıkları alan açısından 1990 ile 2002 yılları arasındaki verilere göre karşılaştırılacaktır. Ayrıca, 1990 yılından sonra yapımı gerçekleştirilen filmler, hangi sürücü kusuruna yönelik oldukları açısından incelenecektir. Böylece, filmlerde ele alınan konular, kazaların oluşunda etkili olan sürücü kusurlarına uygun seçilip seçilmediği açıdan değerlendirilecektir.

3.1. Sürücü Kusurları Açısından Ülkemizdeki Trafik İstatistikleri (1990-2002)

Ülkemizde trafik kazaları ile ilgili ilk veriler, 1955 yılına aittir (21). Başlangıçta sadece ölü ve yaralı sayısı olarak elde edilen bilgiler, giderek daha detaylı bir biçimde değerlendirilmiş; 1971 yılında Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Devlet İstatistik Enstitüsü yetkilileri tarafından birlikte düzenlenen ‘Trafik Kaza Formları’ndan elde edilmeye başlanmıştır (22).

Trafik istatistikleri; 1986 yılından itibaren, 18 Haziran 1985 tarihinde yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince hem adli hem de istatistik amaçlı olarak hazırlanan ve her bir kaza için doldurularak Emniyet Genel Müdürlüğü’ne intikal ettirilen ‘Kaza Tespit Tutanağı’ ile aylık olarak derlenmeye başlamıştır (23). 1997 yılından itibaren de Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığına ait internet sitesinde, trafik kazalarına ait bilgiler, elektronik ortamda hizmete sunulmaktadır (24).

Trafik istatistiklerinde sunulan veriler, kazaya sebep olan sürücü kusurları açısından incelendiğinde sürücü kusurlarının ‘Asli’ ve ‘Diğer’ olarak iki ana gruba ayrıldığı görülmektedir. Bir kazaya birden fazla kusurun sebep olabilirliliği, sürücü kusurlarının asli ve diğer olarak ayrılmasına yol açmaktadır. Herhangi bir kusurun, bir kazanın

oluşmasında asli olarak etkili olup olmadığı, “Trafik Kazası Tespit Tutanağı”ndaki bilgiler sonucunda elde edilmektedir (25).

Sürücü asli kusurları aşağıdaki kusurlardan oluşmaktadır (25):

1. Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,
- 2.“Taşıt giremez” trafik işaretinin bulunduğu karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,
3. İki den fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yoldan gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,
4. Arkadan çarpma,
5. Geçme yasağı olan yerlerde geçme,
6. Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,
7. Şeride tecavüz etme,
8. Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,
9. Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,
10. Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,
- 11.Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,
12. Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpma.

Asli kusurlar dışında kalan “Diğer Kusurlar” ise, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda yer alan ve kazaya sebebiyet veren kural ihlallerinden oluşmaktadır. ‘Sürücü Diğer Kusurları’ grafiğindeki kusur dağılımları esas alınarak, en fazla ihlal edilen kurallar, Karayolları Trafik Kanunu’nda belirtilen madde numaralarına göre aşağıda sunulmaktadır (25):

47/1-d: Trafik güvenliği ve düzeniyle ilgili olan diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklerle uymamak,

52/1-b: Araçların hızını, aracın yük ve teknik özellikleriyle yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmamak,

52/1-a: Araçların hızını kavşaklara yaklaşırken, dönemeçlere girerken, tepe üstlerine yaklaşırken yaya, geçitlerine, hemzemin geçitlerine, tünellere, dar köprü ve menfezlere yaklaşırken, yapım ve onarım alanlarına girerken azaltmamak,

48/5: Taksi, dolmuş, minibüs, otobüs, kamyon, çekici bir ticari amaçla yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçlar ile resmi araçları alkollü kullanmak, kandaki alkol miktarının 0.50 promilin üstünde iken diğer araçları kullanmak,

56/1-c: Önde giden bir aracı güvenlik ve yeterli mesafeden izlememek,

51/2-a: Hız sınırlarını % 10'dan % 30'a kadar aşmak (% 30 dahil),

53/1-b: Sola dönüş kurallarına riayet etmemek,

57/1-a: Kavşaklara yaklaşırken yavaşlamamak ve geçiş hakkı olan araçların önce geçmesine imkan vermemek,

47/1-c: Trafik işaret levhaları, cihazları ve yer işaretlemeleri ile belirtilen veya gösterilen hususlara uymamak.

56/1-a: Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak.

Diğerleri: Yukarıdaki maddelerin dışında kalan maddelerden (indirme ve bindirme kuralları, sürücü belgesi bulundurmama, yük taşıma sınırı gibi) oluşmaktadır (26).

1990 ile 2002 yılları arasındaki trafik istatistikleri, kazaya sebep olan sürücü kusurları açısından Çizelge 3.1, Çizelge 3.2, Tablo 3.3’de gösterilmektedir. Çizelge 3.1, 1990 ile 2002 yılları arasındaki sürücü kusurlarını; Çizelge 3.2, 1990 ile 1995 yılları arasındaki sürücü kusurlarını; Çizelge 3.3 ise, 1996 ile 2000 yılları arasındaki sürücü kusurlarına ait bilgilerden oluşmaktadır. Bunun amacı; sürücü kusurlarındaki artma ya da azalmayı beşer yıllık dönemler biçiminde daha detaylı olarak değerlendirebilmektir. Sürücü kusurlarına ilişkin olarak sunulan bu veriler, Devlet İstatistik Enstitüsü’nün 1988 yılından itibaren Emniyet Genel Müdürlüğü ile yaptığı protokol gereğince, ilgili genel müdürlüğe bağlı Bilgi İşlem Daire Başkanlığı’ndan alınan bilgi kayıt bandı ile temin edilmiş verilerden oluşmaktadır (27).

Çizelge 3.2. 1990 – 1995 Kazaya sebebiyet veren sürücü kusurları

Sürücü Kusurları	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Toplam 1990- 1995
	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %
Kırmızı ışıkta geçmek	2.221 1.39	3.070 1.57	3.915 1.68	4.592 1.62	5.316 1.78	6.977 1.96	26.091 1.71
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek	1.133 0.71	1.501 0.77	2.062 0.89	2.308 0.81	2.480 0.83	3.102 0.87	12.586 0.82
Karşı şeride tecavüz etm.	2.253 1.41	2.869 1.47	3.020 1.30	3.158 1.12	2.328 0.78	2.355 0.66	15.983 1.05
Arkadan çarpmak	21.524 13.46	29.456 15.10	37.657 16.17	47.605 16.77	51.917 17.37	64.355 18.04	252.514 16.53
Geçme yasağını ihlal etm.	909 0.57	974 0.5	1.203 0.5	1.509 0.5	1.718 0.6	1.905 0.5	8.218 0.54
Doğrultu değiştirme Manevralarını yanlış yapmak	8.847 5.53	12.042 6.17	15.771 6.78	19.201 6.78	20.801 6.96	30.931 8.67	107.593 7.04
Hatalı şerit değiştirmek	8.093 5.06	9.413 4.83	10.911 4.69	14.182 5.01	15.685 5.24	18.694 5.24	76.978 5.04
İlk geçiş hakkını vermemek	14.582 9.12	18.728 9.60	24.233 10.40	31.459 11.08	34.751 11.62	42.957 12.05	166.710 10.92
Hatalı dönüş yapmak	5.017 3.14	6.718 3.44	8.602 3.69	9.814 3.46	11.142 3.73	16.578 4.65	57.871 3.79
Hatalı duraklama ve park etm.	523 0.33	633 0.32	658 0.28	743 0.26	756 0.25	957 0.27	4.270 0.28
Park halindeki araca çarpmak	2.205 1.38	3.395 1.74	4.749 2.04	5.895 2.08	7.395 2.46	10.132 2.84	33.771 2.21
Aşırı sürat yapmak	25.944 16.22	27.250 13.97	28.427 12.21	32.714 11.53	28.546 9.55	30.987 8.69	173.868 11.38
Dur işaretinde durmamak	230 0.14	253 0.13	312 0.13	345 0.12	407 0.14	391 0.12	1.938 0.13
Hatalı yük ve yolcu indirmek	836 0.53	869 0.45	955 0.41	1.137 0.40	1.124 0.38	1.428 0.40	6.349 0.42
Trafiğe uygun olmayan Arac kullanmak	577 0.4	532 0.27	561 0.24	625 0.22	536 0.18	566 0.16	3.397 0.22

Çizelge 3.3. 1996 – 2000 Kazaya sebebiyet veren sürücü kusurları

Sürücü Kusurları	1996	1997	1998	1999	2000	Toplam 1996-2000
	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %	Sayı %
Kırmızı ışıkta geçmek	6.614 1.66	7.663 1.18	9.912 1.96	10.160 2.01	10.500 1.97	44.849 1.73
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek	3.233 0.81	3.579 0.55	4.531 0.90	4.333 0.87	4.339 0.81	20.015 0.77
Karşı şeride tecavüz etm.	2.564 0.64	2.349 0.36	2.957 0.58	3.029 0.60	27.666 5.20	38.565 1.49
Arkadan çarpmak	51.325 12.87	68.586 10.55	103.909 20.54	101.955 20.18	110.943 20.84	436.718 16.84
Geçme yasağını ihlal etm.	4.026 1.01	3.713 0.57	4.760 0.94	4.493 0.89	5.847 1.10	22.839 0.88
Doğrultu değiştirme Manevralarını yanlış yapmak	35.843 8.99	4.8514 7.46	64.058 12.66	62.616 12.39	76.012 14.28	287.043 11.07
Hatalı şerit değiştirmek	16.818 4.22	20.264 3.12	24.807 4.90	23.865 4.73	3.694 0.69	89.448 3.45
İlk geçiş hakkını vermemek	41.222 10.33	53.589 8.24	70.569 13.95	72.449 14.34	3.761 0.71	241.570 9.32
Hatalı dönüş yapmak	22.073 5.53	27.969 4.30	37.137 7.34	36.304 7.18	3.557 0.67	127.040 4.90
Hatalı duraklama ve park etm.						
Park halindeki araca çarpmak	15.263 3.82	23.586 3.63	28.048 5.54	27.659 5.47	30.471 5.72	125.027 4.82
Aşırı sürat yapmak	23.060 5.78	20.553 3.16	29.431 5.82	25.115 4.97	10.200 1.92	108.359 4.18
Dur işaretinde durmamak	684 0.18	498 0.08	604 0.01	491 0.09		2.277 0.09
Hatalı yük ve yolcu indirmek	1.778 0.46	1.725 0.27	2.450 0.50	2.385 0.47		8.338 0.32
Trafiğe uygun olmayan Araç kullanmak	1.010 0.26	867 0.14	1533 0.30	1.391 0.28		4.801 0.18
Alkollü araç	6.757	7.275	8772	8.958	7.962	39.724

Çizelge 3.1'deki trafik istatistikleri incelendiğinde, 1990-2002 yılları arasında kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan kusurlu davranış, % 17.24 ile 'Arkadan çarpma'dır. Kazaya sebebiyet veren toplam kusur içindeki dağılımına göre en çok yapılan ikinci kusurlu davranışın, % 10.39 ile 'Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak' olduğu görülmektedir. Üçüncü kusurlu davranış, % 8 ile 'İlk geçiş hakkını vermemek'tir. Kazaya sebebiyet vermede dördüncü ve beşinci olarak etkili olan kusurlu davranışlar ise % 6.40 ile 'Aşırı sürat' ve % 6.20 ile 'Sürücünün yorgun, hasta ya da uykusuz olması'dır. Kazaların oluşunda %5'ten daha az oranlarda etkili olan kusurlar ise şunlardır: Kırmızı ışıkta geçmek, taşıt giremez işaretini ihlal etmek, karşı şeride tecavüz etmek, geçme yasağını ihlal etmek, hatalı şerit değiştirmek, hatalı dönüş yapmak, hatalı duraklama ve park etme, park halindeki araca çarpmak, dur işaretinde durmamak, hatalı yük ve yolcu indirmek, trafiğe uygun olmayan araç kullanmak, alkollü araç kullanmak, selektör kaidesini ihlal etmek, kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak, manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak. Yukarıda belirtilen kusurlar dışında Çizelge 3.1'de dikkat çekici olan ve sürücünün diğer kusurlu halleri başlığı altında yer alan kusurlu davranışların %25.87 ile önemli bir orana sahip olmasıdır.

Kazaya sebebiyet veren sürücü kusurlarının dağılımına 1990-1995 ve 1996-2000 yılları arasındaki farklar açısından bakıldığında, ilk göze çarpan, aşırı sürat yapma kusurlu davranışının toplam kusurlu davranış içindeki payının azalmış olmasıdır. 1990-1995 yılları arasında kazaya sebebiyet verme açısından % 11.38 oranında etkisi olan 'aşırı sürat yapma', 1996-2000 yılları arasında % 4.18'e düşmüştür. Aynı

şekilde ‘alkollü araba kullanma’ kusurlu davranışının da % 4.19’dan % 1.54’e düştüğü görülmektedir. Fakat arkadan çarpma kusurlu davranışında her iki dönemde de herhangi bir azalma görülmemektedir.

3.2. Sürücülere Yönelik Filmlerde Ele Alınan Konular

Ülkemizde karayolu güvenliğinin geliştirilmesi amacıyla kamu kurumları, özel kuruluşlar, dernekler, vakıflar, üniversiteler vs. tarafından çeşitli faaliyette bulunmaktadır. Trafik eğitimi de bu faaliyetlerden biri olarak kendi içinde pek çok çalışma alanına ayrılmaktadır. Sürücü, yolcu ve yayaların yanı sıra denetimden sorumlu olan personele yönelik olarak da yürütülen eğitim çalışmaları; konferanslar, paneller, sempozyumlar, seminerler, sergiler, fuarlar, yarışmalar, tiyatro gösterimleri, trafik eğitim parkları, afişler, broşürler, filmler, ilgili kurum ve kuruluşların web siteleri gibi farklı araçlar kullanılarak gerçekleştirilmektedir.

Trafik eğitimi sadece filmler açısından ele alındığında trafik kazaları ile ilgili ilk filmler, T.C. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı ve TRT işbirliği ile 1985 yılında yayınlanan ‘Bay Yanlış ve Doğru Mehmet’in Serüvenleri’ ile ‘Kaplumbağa ve Tavşan’ adlı filmlerdir. İlgili filmler aracılığı ile kamuoyunu trafik işaret levhalarına uyma, karşıdan karşıya geçiş kuralları gibi bazı trafik kurallarına dikkat çekerek bilgilendirmek amaçlanmıştır. Ülkemizde trafik güvenliği ile ilgili filmlerin trafik eğitiminde kullanılmasına öncülük etmiş bir kurum olan Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, film çalışmalarını belirli aralıklarla sürdürmüş, farklı hedef kitlelere yönelik animasyon, belgesel ve drama olarak yerli ya da yabancı filmlerden oluşan geniş bir arşiv oluşturmuştur. İlgili filmler televizyon kanalları dışında, çeşitli kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği gereği farklı mekanlarda çeşitli etkinlikler kapsamında yapılan gösterimlerde kullanılmaktadır.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı tarafından yaptırılan filmlere, hedef kitlesi sürücüler olan ve özel ya da kamusal televizyon kanallarından yayınlanmış kısa filmler açısından bakıldığında, ilgili filmlerde ele alınan konuların;

alkol, aşırı hız, hatalı sollama, trafik ışıkları ihlali, emniyet kemeri, lastik-yol tutuş, uykusuz yorgun araç kullanma olarak belirlenmiş olduğu görülmektedir. Televizyon kanallarından yayınlanmış olan filmler, 1997, 1998 ve 2004 yapımıdır. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün arşivinde bulunan diğer filmler televizyon dışında yerel kurumlar, kuruluşlar ile işbirliği sonucu yaptıkları etkinliklerde kullanılmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nın yanı sıra Karayolları Genel Müdürlüğü ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu da eğitim çalışmalarına filmler ile destek veren kurumlardır.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 1995 ve 1997 yılları içinde sürücülere yönelik olarak yaptırılan filmlerin konuları; hız, takip mesafesi, kavşaklarda geçiş hakkı, taşıma güvenliği ve yol çizgileri ile ilgilidir.

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu tarafından 1998 yılında yaptırılan ve daha sonraki yıllarda değişen ceza miktarlarına göre yenilenen filmlerde ise sürücüler, hız, taşıt güvenliği, şerit ihlali, kavşaklarda geçiş önceliği gibi konuların yanı sıra araçların satın alınması ve devir işlemleri, okul taşıtları ile ilgili yükümlülükler, ses, müzik görüntü ve haberleşme cihazlarının bulundurulması ve kullanılması gibi trafik kanununun suç saydığı diğer kusurlu davranışlar ve ilgili kusurlu davranışa ilişkin verilecek cezalar hakkında bilgiler sunulmaktadır.

Sürücülere yönelik olarak yapılan filmlerde kusurlu sürücü davranışına neden olan faktörler açıklanarak, kusurlu davranışın hangi kurallara uyularak değişebileceğine ve kurala uymama durumunda karşı karşıya kalınacak sonuçların neler olabileceğine ilişkin bilgiler verilmektedir. Bazı filmler de sadece trafik kuralları iletilmektedir.

'Hız' konulu filmlerde, sürücülerin araçların cinsine, hava, yol ve yerleşim yeri içi-yerleşim yeri dışına göre uymak zorunda oldukları hız sınırı açıklanmaktadır. Araçlar; otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet, motosiklet, arazi taşıtı, tehlikeli madde taşıyan ve özel yük taşıma izin belgesi ile seyreden araçlar, motorlu bisiklet ve bisiklet, iş makineleri, lastik tekerlekli traktör, arızalı araç çekenler, freni arızalı bir aracı çekenler olarak ayrılmaktadır. Bunun dışında hız ile bağlantılı olarak sürücü

intikal mesafesi, fren mesafesi ve durma mesafesi ile ilgili bilgi verilerek, aracın hızına göre kaç metrede duracağı konusunda sürücüler uyarılarak, hız sınırlamaları ile ilgili kurallara uyulmadığı takdirde ölüm veya yaralanma ile karşı karşıya kalınacağı belirtilmektedir.

“*Takip Mesafesi*” ile konulu filmlerde, takip mesafesi tanımı verilmekte ve takip mesafesi kontrolünün nasıl yapılacağı bilgisi iletilerek takip mesafesi kuralının ihlali ile arkadan çarpma kusuru arasındaki ilişki açıklanmaktadır.

‘*Taşıma Güvenliği*’ konulu filmlerde taşıma güvenliğini bozan kusurlu davranışlar:

1. Araçların taşıyabileceğinden fazla yük almak,
2. Yükseklik sınırını aşmak,
3. Genişlik ölçüsünü aşmak,
4. Yüğü araç uzunluğunun aşması gereken mesafeden fazla olmak,
5. Araç dengesini bozacak şekilde yükleme yapmak,
6. Yük üzerinde yolcu taşımak,

olarak sıralanmaktadır. Bu nedenle taşıma güvenliği ile ilgili filmlerde, araç türüne göre taşınacak yükün ağırlığı, yükseklik sınırı, genişlik ölçüsü ile ilgili bilgi verilerek, taşıma güvenliği ile ilgili kurallara uyulmaması durumunda oluşabilecek kazalar gösterilmektedir.

‘*Kavşaklarda geçiş hakkı*’ ile ilgili filmlerde, kusurlu sürücü davranışı;

1. Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara yol vermemek,
2. Yerleşim yeri ve dışında kavşaklara yaklaşırken uygun şeride girmemek,
3. Kavşaklara yaklaşırken görevli kişilerin ya da trafik işaret levhaların ve ya trafik lambalarının komutuna uymamak,
4. Tali yoldan çıkışta ana yoldan geçen araçlara yol vermemek,

5. Döner kavşak içindeki araçlara yol vermemek,

olarak sıralanmaktadır. Bu nedenle, geçiş üstünlüğüne sahip araçların hangileri olduğu, kavşaklara yaklaşılırken uygun şeride geçme mesafeleri, kavşaklardaki trafik işaret levhalarının anlamı ile ilgili bilgiler verilmektedir. Kavşaklarda geçiş hakkı ile ilgili kurallara uyulmadığı takdirde oluşacak kazalar animasyonlar ile belirtilmektedir.

‘*Yol Çizgileri*’ konulu filmlerde, yol çizgileri çeşitleri ve simgeledikleri anlamlar iletilerek şerit değiştirme ve geçme yasağı ile ilgili trafik kuralları hakkında bilgi verilmektedir.

3.3. Sürücülere Yönelik Filmlerde Ele Alınan Konuların Kaza İstatistikleri Açısından Değerlendirilmesi

Trafik eğitimi çalışmaları kapsamında sürücülere yönelik olarak hazırlanan ve televizyon kanallarından yayınlanmış olan filmlerde yer verilen konular, sürücü kusurlarına yönelik trafik istatistiklerine ilişkin veriler değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

1990 ile 2002 yılları arasındaki trafik istatistiklerine göre; sürücü kusurları arasında kazaya sebebiyet vermede en çok etkili olan ilk 10 kusur Çizelge 3.1’de görüldüğü gibi aşağıdaki biçimde sıralanmaktadır:

1. Arkadan çarpmak,
2. Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak,
3. İlk geçiş hakkını vermemek,
4. Aşırı sürat yapmak,
5. Sürücünün uykusuz, yorgun, hasta olması,
6. Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak,
7. Hatalı dönüş yapmak,
8. Hatalı şerit değiştirmek,

9. Alkollü araç kullanmak,

10. Karşı şeride tecavüz etmek.

Televizyondan yayınlanan sürücülere yönelik filmlerde ele alınan konular, yukarıdaki sıralamaya uygun olarak seçilip seçilmediği açısından değerlendirildiklerinde; filmlerde ele alınan konuların sürücü kusurlarına ilişkin istatistik verilerine uygun olarak seçildiği görülmektedir.

Sürücü kusurları ile ilgili filmlerinin yapım ve yayınının gerçekleştirildiği 1995 ile 2002 yılları içinde 1995 yılı öncesine göre, kazaya sebebiyet vermede kapladığı alan açısından yüksek orana sahip 10 sürücü kusurunun bir kısmında azalma, bir kısmında ise yükselme görülmektedir. Bazı sürücü kusurlarında ise azalma ya da yükselme yönünde önemli bir değişme görülmemektedir.

Sürücü kusurlarına yönelik filmlerin yapım yılları olan 1995 ve sonrasında, toplam kusur içinde kapladıkları alan açısından *azalma* görülen kusurlu davranışlar:

1. Aşırı sürat yapmak,
2. Hatalı şerit değiştirmek,
3. Alkollü araç kullanmak,

olmuştur.

1990 ile 1995 yılları arasında kazaya sebebiyet vermede, % 10 ile 16 arasında değişen oranlarda etkili olan '*aşırı sürat yapma*' kusurunun, hız ile ilgili filmlerin yapımının ve yayınının gerçekleştirildiği 1995 ile 2002 yılları içinde % 8.69 ile 0.79 arasında değişen oranlarda ve azaldığı görülmektedir (Bkz. Çizelge 1, 2 ve 3).

Aşırı sürat yapmak kusurunun 1995 ile 2002 yılları içinde toplam kusur içinde kapladığı alan; 1995 yılında % 8.69, 1996 yılında % 5.78, 1997 yılında 3.16, 1998 yılında 5.82, 1999 yılında 4.97, 2000 yılında 1.92, 2001 yılında 8.13, 2002 yılında 0.79 olmuştur.

1990 ile 1995 yılları arasında kazaya sebebiyet vermede, ortalama % 5 oranında etkili olan ‘*hatalı şerit değiştirmek*’ kusurunun, filmlerin yapım ve yayınının gerçekleştirildiği 1995 ile 2002 yılları içinde % 5.24 ile 0.69 arasında değişen oranlarda giderek azaldığı görülmektedir (Bkz.Çizelge 3.1, 3.2 ve 3.3).

‘*Hatalı şerit değiştirmek*’ kusurunun 1995 ile 2002 yılları içinde toplam kusur içinde kapladığı alan; 1995 yılında % 5.24 , 1996 yılında % 4.22, 1997 yılında 3.12, 1998 yılında 4.90, 1999 yılında 4.73, 2000 yılında 0.69 olmuştur.

1990 ile 1995 yılları arasında kazaya sebebiyet vermede, % 3 ile 6 arasında değişen oranlarda etkili olan ‘*alkollü araç kullanmak*’ kusurunun, alkol ile ilgili filmlerin yapımının ve yayınının gerçekleştirildiği 1995 ile 2002 yılları içinde yıllık ortalama % 3 oranının altına düştüğü görülmektedir (Bkz. Çizelge 3.1, 3.2 ve 3.3).

Alkollü araç kullanmak kusurunun 1995 ile 2002 yılları içinde toplam kusur içinde kapladığı alan; 1995 yılında % 2.67, 1996 yılında % 1.69, 1997 yılında 1.12, 1998 yılında 1.74, 1999 yılında 1.77, 2000 yılında 1.50, 2001 yılında 1.32, 2002 yılında 1.30 olmuştur.

Sürücü kusurlarına yönelik filmlerin yapım ve yayın yılları olan 1995 ile 2002 yılları arasında, toplam kusur içinde kapladıkları alan içinde kazaya sebebiyet verme açısından azalma beklentisi ile yapılmalarına rağmen *azalma görülmeyen* kusurlu davranışlar:

1. Arkadan çarpmak,
2. Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak,
3. İlk geçiş hakkını vermemek,
4. Hatalı dönüş yapmak,
5. Karşı şeride tecavüz etmek

olmuştur.

‘Arkadan çarpma’ kusurlu davranışı, kazaya sebep olan toplam sürücü kusurları içinde ilk sırayı almaktadır. Bu nedenle ilgili kusurun kapladığı alanın azaltılması önem taşımaktadır. Fakat, film yapım ve yayın yılları olan 1995 ve sonrasında, 1995 öncesine göre bir azalma olmamıştır. 1995 yılı öncesi verilerine göre, arkadan çarpma kusurlu davranışının yapılma oranı % 13 ile 17 arasında değişirken, 1995 yılı sonrasında % 18 ile 20 arasında değişen oranlarda yükselme gözlenmektedir (1995 sonrasında sadece 1996 yılında % 12.87, 1997 yılında % 10.55’e düşmüştür).

‘Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak’ kusurlu davranışı, kazaya sebep olan toplam sürücü kusurları içinde arkadan çarpmadan sonra ikinci sırayı almaktadır. Bu nedenle kazalara sebebiyet verişteki payı azaltılması gereken bir kusurdur. Fakat, filmlerin yapım ve yayınlandığı 1995 yılı ve sonrasında bir azalma söz konusu olmamıştır.

1995 yılı öncesindeki verilere göre, *‘doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma’* kusurunun yapılma oranı % 5 ile % 7 arasında değişirken, 1995 yılı ve sonrasında, ilgili kusurun yapılma oranı % 8 ile 13 arasında değişen oranlara yükselmiştir.

‘İlk geçiş hakkını vermemek’ kusurlu davranışı, kazaya sebep olan toplam sürücü kusurları içinde *‘arkadan çarpma’* ve *‘doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma’* kusurundan sonra üçüncü sırayı almaktadır.

1995 yılı öncesindeki verilere göre, *‘ilk geçiş hakkını vermemek’* kusurunun yapılma oranı % 9 ile % 11 arasında değişirken, 1995 yılı ve sonrasında, ilgili kusurun yapılma oranı % 12 ile 14 arasında değişen oranlara yükselmiştir (Sadece 2000 yılı içinde % 1 ile önemli bir düşüş sağlanmıştır).

‘Hatalı dönüş yapmak’ kusurlu davranışı, 1990-1995 yılları arasında ortalama % 0.5 seviyesinde iken, 1996’dan 1999’a dek giderek % 7.18’e yükselmiştir (sadece 2000 yılında tekrar % 1’in altına düşmüştür).

‘Karşı şeride tecavüz etmek’ kusurlu davranışının, kazaya sebep olan toplam sürücü kusurları içinde kapladığı alan, 1995 yılı öncesi ve sonrasındaki beşer yıllık

dönemlerde ortalama % 1 seviyesindedir. Fakat bu durum 2000, 2001 ve 2002 yılları içinde değişerek % 5'e yükselmiştir.

'Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak' ve *'yorgun, uykusuz sürüş'* ile ilgili veriler ise ilgili kusurlara yönelik filmlere rağmen, toplam sürücü kusurları içinde kapladıkları alanın azalmadığını göstermektedir. Özellikle yorgun sürüş, % 10'dan 20'lere yükselmiştir.

Filmler ve trafik istatistiklerinin sürücü kusurları açısından değerlendirilmesinden elde edilen sonuçlara göre, arkadan çarpma kusurunun, toplam sürücü kusurları içinde son on iki yıl içinde en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. Bu nedenle, sürücülere yönelik slogan örnekleri, arkadan çarpma kusuruna yönelik olarak oluşturulacaktır.

4. SÜRÜCÜLERE YÖNELİK MESAJLARIN OLUŞTURULMASINDA YARARLANILAN TEORİLER

Bu bölümde, sürücülerin kusurlu davranışlarına yönelik mesaj oluşturmak amacıyla yararlanılacak olan teoriler hakkında bilgi verilecektir. Bu teoriler; Denge Teorisi (Balance Theory), Uygunluk Teorisi (Congruity Theory), Bilişsel Çelişki Teorisi (Cognitive Dissonance Theory), İhtiyaç Teorileri (Needs Theories) Planlanmış Davranış Teorisi (Theory of Planned Behaviour), Korkunun Çekiciliği Modeli (Fear Arousal Model) ve Sağlık Bilinci Modeli (Health Belief Model), Risk teorisi (Risk Theory) ile sınırlandırılmıştır. İlgili teoriler tutum kavramı ile ilişkili olduğundan dolayı, teoriler aktarılmadan önce tutum kavramı açıklanmaktadır.

Tutum Kavramı

Tutum, bir nesne, fikir veya kişiye karşı olumlu ya da olumsuz duyguları içeren, düşünce, inanç ve bilgiler olarak tanımlanır. Bu duygu ve bilgi toplamı belli bir davranışa yol açma eğilimindedir. Tutum üç öğeye ayrılır (28):

1. Bilişsel Öge (Cognitive Component): Tutum objesine ilişkin düşünceler, inançlar ve bilgilerdir.
2. Duygusal Öge (Affective Component): Tutum objesine ilişkin olumlu ve olumsuz değerlendirmelerdir.
3. Davranışsal Öge (Conative Component): Tutum objesine karşı duygu ve bilgiye uygun hareket etme eğilimidir.

‘Sigara, kanser ve kalp hastalıklarına neden olur, tehlikelidir’, ‘Sigara, toplumsal gerginliği azaltmada yardımcı olur, çalışmayı kolaylaştırır’ gibi ifadeler kişinin sigaraya yönelik düşünceleridir-görüşleridir ve tutumun bilişsel ögesini oluşturur.

Kişi, sigarayı sevmez, ondan nefret eder. Sigaranın sevgi veya nefret duygularıyla değerlendirilmesi, kişinin tutumunun ‘duygusal öge’sini oluşturur. Bilgi parçalarından her biri duyguları belli ölçüde etkiler. Kişi genel olarak duygu ve bilgiye uygun olarak hareket etme eğilimindedir. Her öge, tutumun bütünü ve diğer öğeleri üzerinde etkilidir.

Bilişsel ve duygusal öğelerin oluşma sürecinde zihin, objeden gelen sinyallere karşı iki ayrı tepkiyle cevap vermektedir (29).

1. Algılama: Objeyi zihinde ait olduğu kategoriye göre tanıma ve anlamlandırma şeklinde bir tepki,

2. Değerlendirme: Hoşlanma - hoşlanmama şeklinde bir tepki.

Algılama, dış dünya ile ilgili uyarıları duyu organları vasıtasıyla alma ve anlamlandırma yani zihinde ait olduğu kategori içinde yer alan daha önce öğrenilmiş kavramlara, bilgiler göre tanıma işlemlerine verilen addır. Bu tanıma ve anlamlandırma işlemlerini genel olarak dört aşamadan sonra gerçekleşir (29):

1. Seçme: Dış dünya ile ilgili çok sayıda uyarı duyu organlarına ulaşmaktadır. Fakat duyu organlarının kabiliyetinin bu uyarıların hepsiyle ilgilenmeye müsait olmaması, ayrıca bu uyarılardan çoğunun birey için önemli olmaması nedeniyle çok az kısmı seçilmektedir. Uyarı gücü veya şiddeti diğerlerine göre daha yüksek olanlar, algılanmak üzere seçilmektedir. Uyarının gücü ve şiddeti bireyin daha önceki tecrübeleri, ihtiyaçları ve motivasyonlarıyla ilişkisine bağlıdır.

2. Dikkat etme: Bireyin enerjisini, seçilen uyarı veya uyarı kümesi üzerinde yoğunlaştırarak gerekirse daha fazla uyarı almak üzere duyu organlarını yönlendirerek derinlemesine bilgi toplamasıdır. Belirli bir uyarıyı alabilmek için diğer uyarılardan kaçınmak anlamına gelmektedir.

3. Zihinde canlandırma: Seçilen ve dikkat edilen uyarıların, zihinde daha önce öğrenilmiş bilgilerin bulunduğu anlamlı kategorilere göre tanınması demektir. Bu tanıma işlemi, uyarı sonucu dikkat edilen objenin, zihinde daha önce var olan bilgilere benzer özellikler taşıyıp taşımadığına göre yapılmaktadır.

4. Kategoriye koyma: Seçilen ve dikkat edilen uyarılara dayanarak zihinde canlandırılan objenin anlamlandırılmasıdır. Bu adlandırma sonucunda objeyle ilgili yeni bilgiler, eski bilgilere göre uyumlu bir alana yerleştirilir ya da eski bilgiler tamamen değiştirilerek yeni bilgilere ayrı alana yerleştirilir.

Kısaca, üzerinde olumlu ya da olumsuz tutum geliştirilecek bir oje, kavram veya durum hakkında algılama yolu ile bilgi edinilir. İhtiyaç, istek, motivasyon, inanç ve değer sistemlerimizle olumlu ya da olumsuz, iyi-kötü, güzel-çirkin, aktif-pasif, güçlü-zayıf gibi değerlendirmeler yapılır. Algılama ve değerlendirme sonucunda, ihtiyaç, istek ve motivasyonlarımızı en iyi tatmin edecek, inanç ve değer sistemine en uygun düşeceğine karar verilen obje, kavram veya duruma karşı olumlu tutumlar, uygun düşmeyeceğine karar verilenlere karşı olumsuz tutumlar oluşturulur. Fakat, davranış kararı, birtakım öğelerin etkisi ile tutumla uyumlu ya da uyumsuz olabilmektedir.

Olumlu ya da olumsuz tutumların oluşmasını etkileyen faktörler ve tutumlar ile uyumlu ya da uyumsuz davranışların nedenleri üzerine yapılan araştırmalar sonucunda geliştirilen belli başlı teoriler bulunmaktadır. Aşağıda bu teorilerden denge, uygunluk ve bilişsel çelişki teorisi ele alınacaktır.

4.1. Denge Teorisi

Fritz Heider (1946) tarafından geliştirilen Denge Teorisi'ne (Homeostasis Theory) göre kişi (P), diğer bir kişi (O) ve tutum objesi (X) arasındaki ilişkiler dengeli veya dengesiz olabilir. Bu üç ilişkinin üçü de olumlu veya ikisi olumlu biri olumsuz ise, durum dengelidir. Bir kişi diğer kişiyi severse ve her ikisi de aynı bakış açısına sahipse örneğin aynı politik tavır içinde ise sistem dengededir ve aralarındaki ilişkiler olumludur. Fakat iki kişi arasında politik görüş farklılığı varsa, sistem dengede değildir Kişi, tutum değişikliğini diğer kişiye ya da objeye (nesne, fikir, olay vs.) doğru yönelterek dengeyi yeniden oluşturmaya çalışacaktır (30).

Ahmet, arkadaşı Mehmet'i çok sever, beğenir (+ tutum ilişkisi); Ahmet, aynı zamanda yalandan nefret eder. Ahmet ile yalan arasında (-) bir ilişki vardır. Ahmet, Mehmet'in yalan söylediğini öğrenir. Mehmet ve yalan arasında (+) bir ilişki vardır.

Bu durum, Ahmet'i rahatsız edecektir. Çünkü, dengesiz bir durumdur. Ahmet'in bu dengesizlikten kurtulması için ya Mehmet hakkındaki tutumunu değiştirip onu artık beğenmemesi ya da yalan söylemek konusundaki tutumunu değiştirip yalan söylemenin kötü bir şey olmadığına kendini inandırması gerekir. Başka bir örnekte, Ahmet Ali'yi sevmemektedir (-). Ahmet, komünizme de karşıdır (-). Ahmet, Ali'nin komünist olduğunu öğrenir. Ali ile komünizm arasındaki ilişki + değer taşımaktadır. Bu durumda denge vardır. Çünkü sevilmeyen bir kimsenin sevilmeyen bir tutuma sahip olması doğaldır, beklenebilecek bir durumdur ve Ahmet'in her ikisi hakkındaki fikrini de değiştirmesi gerekmez. Fakat Ahmet, Ali'nin komünizme şiddetle karşı olduğunu öğrenirse onu sevmediği halde durum dengede değildir. Çünkü, Ahmet'in düşünceleri 'Eğer Ahmet böyle iyi bir fikre sahipse kötü bir kişi de olmamalıdır' yönünde değiştirme durumuyla karşılaşacak ve Ali hakkındaki tutumunu değiştirmeye doğru bir baskı hissedecektir (31).

Heider, kişiler arasındaki ilişkilerde dengeye simetri, ve dengeli ilişkilere de simetrik ilişkiler adını verir. Simetrik olmayan ilişkiler simetrik olmaya doğru sürekli bir eğilim içerisindedir. Hoşlandığınız bir kimseyle bir konuda aynı fikirde olduğunuz zaman ilişkide simetri var demektir. Örneğin, Hasan'la bir arkadaş toplantısında karşılaştınız ve onunla biraz konuştuktan sonra onun Reşat Nuri Güntekin'in romanlarını okuduğunu öğrendiniz. Güntekin'in kitaplarını siz de severek okuyorsunuz ve şimdiye kadar sizden başka bu kitapları okuyan başka kimseyle tanışmadınız. İkinizde aynı konuya önem verdiğiniz ve hoşlandığınız için Hasan'la ilişkinizi geliştirmek istiyorsunuz. Bu noktada Heider, sizin Hasan'la simetrik bir ilişki geliştireceğinizi bekler, başka bir deyişle Hasan'ı olumlu bir gözle görüp, ondan hoşlanmanız, onu çekici bulmanız büyük bir olasılık içindedir (32).

Dengesiz durumda ise simetrik olmayan bir ilişki söz konusu olduğu için simetrik duruma getirmek yani dengesizliği ortadan kaldırmak için birtakım alternatifler geliştirilir. Örneğin, kadınların, aynı erkekler gibi askere zorunlu olarak alınması konusunda arkadaşınızla anlaşamıyorsunuz. Siz, bir Türk vatandaşı olarak kadınların da erkeklerin sahip olduğu özgürlük ve sorumluluklara sahip olması gerektiğini ve erkekle kadın arasında bir ayrım yapılmamasını savunuyorsunuz. Arkadaşınız,

kadınları askerlik eğitim ve yaşantısına zorlamanın insancıl olmayacağını, hem ordunun savaş gücünün düşeceğini, hem de kadınların ev ekonomisindeki önemli rollerinin aksayacağını savunuyor. Bu fikir farklılığı sizin ilişkinizde bir dengesizlik yaratacaktır. Bu dengesizliği ortadan kaldırmak için şu yollar açıktır (32):

1. Arkadaşınızı sizin gibi düşünmeye ikna edersiniz. İkiniz de aynı şekilde düşüneneğinizden ilişkideki dengesizlik ortadan kalkmış olur.
2. Arkadaşınız sizi kendi görüşüne ikna edip dengesizliği ortadan kaldırır.
3. Kadınların askere alınması konusunda düşünce değişikliği sağlanamazsa, arkadaşınıza karşı tutumunuzda değişiklik yaparak, başka bir deyişle ona karşı olumsuz bir tavır takınarak dengesizliği ortadan kaldırabilirsiniz. Fakat siz ve arkadaşınız arasında hemfikir olmadığınız konuların sayısı fazlaysa, zamanla arkadaşınıza karşı duyduğunuz olumlu duygu, ilgisizliğe ve bir süre sonra belki ondan hoşlanmamaya dönüşür.

Dengesiz durumda kişilerin davranış alternatifleri çoğalmaktadır. Bireyin zihninde oluşan dengesizliğin yarattığı gerilim, onu motive eden güç olarak belirlemektedir. Zihinsel denge durumu lehte davranış doğurmuyorsa, bireyin davranışını istenilen davranış haline getirmek için; onun dengeli durumunu dengesiz hale getirip, istenilen davranışla sonuçlanacak yeni bir dengeli durum oluşturarak bireyi motive etmek bu kurama göre mümkün görünmektedir. Heider'in denge teorisi aracılığı ile bireyin tutumunu pekiştiren dengeli durumunu bozarak, istenilen tutumların oluşmasını sağlayacak biçimde onu yeniden dengeye ulaştırmak ve istenilen davranışları yaratmak için bir yöntem ortaya çıkarılmıştır (33).

4.2. Uygunluk Teorisi

Charles E. Osgood ve Percy Tannenbaum (1955) tarafından Heider'in Denge Teorisi'nden yararlanılarak geliştirilen 'Uygunluk Teorisi'ne (Congruity Theory) göre, uyumsuzluk, iletişim kaynağına verilen değer yönünde değişecektir. Tutumlar arasındaki uyumluluğun yönü iletişim kaynağına verilen önem doğrultusunda değişmektedir. Örneğin, Prof. Jones için Senatör Proxmire değer verdiği bir iletişim

kaynağıdır. Senatör Proxmire hakkında olumlu düşünür (+). Ayrıca, Ulusal Bilim Vakfı'nın değerli bir enstitü olduğuna inanır (+). Senatör'ün enstitü ile ilgili olumlu görüşleri varsa, Prof. Jones'un bilişsel sisteminde tutarlılık oluşur. Fakat, senatör, enstitünün sosyal bilimlerle ilgili desteğini eleştirirse, Prof Jones için uyumsuzluk ortaya çıkar. Pozitif kaynak ve negatif değerlendirme ikilisi, uyumsuzluk yaratır. Bu teoriye göre, uyumsuzluk durumunda, üzerinde fikir yürütülen konu veya iletişim kaynağı ile ilgili tutumlardan birinin değişmesi yönünde baskı vardır. Uyumluluğu, kaynak veya objeye biçilen değerın derecesi belirleyecektir. Prof. Jones için, Senatör, enstitüden daha güçlü bir konumdaysa, Prof. Jones'un bilişsel yapısında, senatörün enstitü ile ilgili eleştirisi Jones'u da etkileyecektir. Jones için enstitünün daha önceki değeri, senatörün enstitüye yönelik tutumu doğrultusunda değişecektir (34).

Osgood ve Tannenbaum'un Heider'den farkı, tutumlar arasında herhangi bir dengesizlik durumunda, diğer tutum objeleri değeri yüksek olan tutum objesine göre d objeleri değerlendirilerek zihinsel bir uygunluk sağlanmaktadır. Örneğin, Osman'ın Fenerbahçe'ye karşı tutumu (+3) değerinde, Galatasaray'a karşı tutumu (-3) olsun. Osman Fenerbahçe ve Galatasaray arasında bir çatışma olduğunu öğrendiğinde çatışmaya karşı tutumu, çatışmayı uygun bulduğu yönünde olacaktır. Yani bu ilişkiler Osman'ın zihninde Fenerbahçe'ye ya da Galatasaray'a karşı tutum değişmesine neden olmayacaktır. Fakat Osman'ın çok sevdiği partisinin başkanı (+3), biraz daha az sevdiği valiyi (+2) övecek olursa iki durum dengelidir fakat uyumlu değildir. Çünkü, aradaki değer farkı zihinsel uygunluk yaratma çabasına neden olacaktır. Uygunluk, Osman'ın zihninde vali +3'e çıkarsa veya parti başkanı +2'ye inerse sağlanabilir. Uygunluk kuramına göre, tutum objelerinden birinin değeri değişecekse, değişme baskısını her iki obje de hissedecektir. Değişiklik, daha düşük sayısal değere sahip olan objeye yönelik olacak, yüksek sayısal tutum değerine sahip tutumların ise daha zor değişecektir. Yüksek sayısal tutum değerine sahip tutum objesi, hiçbir değeri olmayan (0) objenin değerini de olumlu yönde etkilemektedir. Örneğin, Osman, değer verdiği parti başkanının (+3) komşu Mehmet'i öven bir demeç verdiğini öğrenirse Osman'ın komşu Mehmet hakkında olumlu ya da olumsuz

tutumu yoksa (0), parti başkanı değerli olduğu için komşu Mehmet'in değeri yükselecektir (31).

4.3. Bilişsel Çelişki Teorisi

Leon Festinger (1957) tarafından geliştirilen Bilişsel Çelişki Teorisi (Cognitive Dissonance Theory), tutum-davranış uyumsuzluğuna odaklanmıştır. Kişinin iki seçenektan birini tercih etmesi gerektiğinde, seçilen nesnenin bazı kötü özellikleri, reddedilenin ise bazı iyi özellikleri vardır. Bu durum, çelişkidir. Kişi, çelişkiden uzaklaşmak amacıyla, tercih ettiği seçeneğin olumlu, reddettiği seçeneğin olumsuz yönlerine sahip olduğunu düşünür. Verdiği kararlar ilgili tutumunu, davranışı ile uyumlu bir duruma getirerek çelişkiyi ortadan kaldırır (28).

Belli bir durumda, tutumla tutarsızlık gösteren davranışı gerçekleştirme yönünde baskı uygulayan her şeye, davranışla uyumlu öge denir. Davranış ile uyumlu öge, tutumla tutarsız olan davranışı haklı göstermeye yarayacak bir ödül, bir ceza gibi haklı gösterici koşulların varlığını gerektirir. Bu nedenle tutum ile davranış birbirine bağımlıdır ya da birbirlerini etkilemektedir (29).

Çelişkiyi azaltma amacıyla yapılacak olan değişimin oluşturduğu baskı, stres veya gerilim yaratarak, varolan çelişkiye eklenir. Çelişkinin büyüklüğü, uyumu bozan ilişkilerin miktarına ve bilişsel öğelere (tutumlar, değerler, davranışlar) verilen öneme bağlı olarak değişir. Bir kişi, alışveriş yapacağı arkadaşıyla buluşmak için vaktinde uyanamazsa, kahvaltı etme ve buluşmaya zamanında gitme arasında kalmanın yaratacağı çelişki küçük olabilir. Çelişkinin küçük olması, kahvaltı etmenin ve buluşma yerine zamanında ulaşmanın çok önem taşımasından kaynaklanır. Bu öğelerden biri önem taşıdığında, çelişki de büyür. Büyüyen çelişkiyi azaltmak için bazı yöntemler uygulanır. 1. Tutum veya davranış yani bilişsel unsurlardan herhangi

biri değiştirilir. 2. Yeni bir bilişsel öge eklenir. 3. Önemli olan unsur, daha az önemli konumuna getirilir. 4. Uyumu sağlayacak bir bilgi aranır. 5. Bilgi, yanlış yorumlanır. Sigara içen biri, sigaranın sağlığa zararlı olduğuna dair pek çok bilgi alır. Bu bilgilerin bilişsel çelişki yaratması, sigara alışkanlığı ile hayat ve sağlığa verilen önemine bağlıdır. Sigara tiryakisi, bilişsel elemanları değiştirerek sigarayı bırakır veya sigaranın sağlığa zararlı olduğu inancını değiştirir. Sigaraya filtre ile içmek gerektiği gibi yeni bir bilişsel eleman ekler. Dengesizliği yaratan önemli elemanlardan birinden kaçır. Uzun yaşamanın önemli olmadığını kısa fakat iyi bir yaşamın önemli olduğunu söyler. Sigaranın belirtildiği kadar kötü olmadığı bakış açısını destekleyen bir bilgi arar. Son olarak, sigaranın olumsuzluklarına dair aldığı bilgileri çarpıtarak, sadece bir hastalığı olan insanlar için zararlı olduğunu söyleyebilir (30).

Davranışa neden bulma gereği olarak açıklanan bu durum gereği, yapmış olduğu davranışına bir iç neden yaratacak, ‘aslında öyle düşündüğüm için öyle yaptım’ diyerek bilişsel çelişkiden kurtulma yönüne gidecektir. Gerçek tutumuna ters düşen bir şeyi söylemesi ya da yapması sağlandığında kişi bu davranışını, baskı, zorlama, durumun gerekleri, yeterli bir ödül gibi makul bir nedenle kendi kendine açıklayamadığında, gerçek tutumunu davranışı doğrultusunda değiştirme eğilimi göstermektedir. Davranışının nedeni ile ilgili tutumu dış zorlama ile açıklayacaktır. Fakat araştırmalar, tutumu farklı olsa da cezalandırılma korkusuyla bir davranış yapıyorsa, davranış doğrultusunda bir tutum değişimi oluşmadığını göstermektedir. Ceza baskısı kalktığında tekrar eski tutumları doğrultusunda davrandıkları görülmektedir. Bu nedenle fazla zorlanmadan kişi isteği ile bir şeyi yapmaktan vazgeçerse, bu davranışını dış zorlamaya bağlayamadığından, tutumun değiştirerek o şeyi o kadar da sevmediğine kendini inandırma olasılığı vardır (31).

Tutum ile davranış arasındaki tutarsızlık bir çok nedene bağlanmaktadır. Campbell (1963) gerekçe olarak bireyin içinde bulunduğu şartlardan kaynaklanan engelleri, örneğin algılanan toplamsal baskıları, ödülleri, cezalar, haklı gerekçeleri, eldeki kaynakları, riskleri vb. gösterirken, Rokeach (1968) ve Rokeach ile Kliejanus (1972) tutarsızlığı tutumun yetersiz değerlendirilmesine bağlarlar. Sebep ne olursa olsun

tutumlar ile davranış arasında fark varsa tutumla davranış arasında algılanan uyumsuzluk derecesi bir sonraki davranışı belirlemektedir. Bir kişi siyahları sevmiyorsa ama madenlerde birlikte çalışırken onlara eşitlik tanıyorsa, davranış tutumla tutarsızlık gösterdiği için belli bir derecede uyumsuzluk ortaya çıkmaktadır. Ancak bu kişinin siyahları sevmeme tutumu muhtemelen aynı kişinin siyahları madende başarıyla iş görme bakımından eşit görmesi gerektiğini düşünerek, onlara karşı oluşan olumlu tutumdan daha az önemli olduğu için uyumsuzluk derecesi pek önemli olmayabilir. Yani kişi bu durumda tutarsızlığı tolere edebilir. Fakat kişinin siyahlarla ilgilenmek ya da işbirliği yapmak zorunda olmadığı kasaba ortamında durum farklı olabilir. Tutumla davranışın uyumlu olabilmesi ya da tolere edilebilmesi için, yeni duruma ilişkin öğrenilen bir bilgi, ödül, ceza gibi davranışı haklı göstermeye yarayacak koşulların varlığı gerekmektedir (29).

Denge, uyumluluk ve bilişsel çelişki sistemde bir tutarsızlık olduğunda, daha tutarlı bir yapı yönünde değişme eğilimi vardır. Birbirleri ile tutarsız bir çok inanç ve değere sahip olan bir birey bunları daha tutarlı hale getirmeye çalışır. Dengesizlik, dengeli bir duruma dönüşme doğrultusunda değişim için kişi üzerinde baskıya yol açar. Eğer tutumu oluşturan öğeler birbiri içinde tutarlı ise tutarsızlığa yol açacak yeni bir bilişle karşılaşmışsa, tutarsızlığı en aza indirmeye çabalar. Uyumu sağlama çabası sadece tutumun duygusal, bilişsel ve davranışsal öğeleri arasında olmaz, tutum ve davranış arasındaki tutarsızlıkları da birbirine uyumlu biçime dönüştürmeyi de kapsar (28).

4.4. İhtiyaç Teorileri

İhtiyaç teorileri, davranış ve güdüler arasındaki ilişkileri açıklamak için geliştirilmiştir. ‘Güdü’ sözcüğünün İngilizce karşılığı olan ‘motive’, ‘hareket etmek’ anlamındaki Latince sözcükten gelmektedir. İnsanları harekete geçiren güdüler, fizyolojik ve sosyal olarak iki ana gruba ayrılır. Açlık, susuzluk, cinsellik gibi fizyolojik güdüler, dürtü (drive); başarı, sevgi, sosyal onay, statü gibi sosyal güdüler ise ihtiyaç (need) olarak adlandırılır (30).

İhtiyaç ve davranışlar arasındaki ilişkiyi açıklayan teorilerden biri Abraham Maslow (1954) tarafından geliştirilen ‘İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisi’dir. Maslow’un teorisine göre, kişi, alt sıralardaki ihtiyacını gidermeden, üst sıralardaki ihtiyaçları için bir davranışta bulunamaz. İhtiyaçların kişiyi davranışa sevk etme özelliği bunların tatmin edilme derecesine bağlıdır (35).

İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisi’ne göre, insanların ihtiyaçları 5 ana grupta toplanır (36):

1. Fizyolojik (açlık, susuzluk, uyku, cinsellik gibi biyolojik güdüler),
2. Güvenlik (çevresel tehlikelerden korunma, tehdit ve baskı altında olmama isteği),
3. Sevgi-ait olma (mensubiyet, başka insanlarla bir arada olma, şefkat görme, sevmek, sevilme, bir gruba-topluma-kültüre vs. ait olma isteği)
4. Saygılık (güçlü olma, başarı elde etme, farkına varılma, önemsenme, atak-girişken-becerikli-yetenekli olma, kendini değerli-yetenekli görme isteği),
5. Kendini gerçekleştirme-başarı (insanın yeteneklerini kullanma istek ve eğilimleri) ihtiyacı.

Alderfer (1969, 1972) ise ihtiyaçlar üzerine yaptığı çalışmaları ERG ‘Existence, relatedness, growth) teorisi olarak adlandırılarak, ihtiyaçları üç başlık altında toplar (37):

1. Varolma ihtiyacı (yiyecek, su gibi varolmayı sağlayan ihtiyaçlar ve çalışma koşulları, sosyal güvence gibi çevresel faktörlerin tatmini),
2. İlişki ihtiyacı (diğer insanlarla bir arada olma, aile kurma, arkadaşlık etme, birlikte çalışma gibi),
3. Gelişme ihtiyacı (yeteneklerini kullanarak kendisi ve çevresi için üretici ve yaratıcı olmak).

Başarı ihtiyacının öne çıkarıldığı, Murray’in ‘İhtiyaçlar Göstergesi Teorisi’ (1930), Mc Clelland ve Atkinson’un ‘Başarı İhtiyacı Teorisi’(1960)ne göre, başarı ihtiyacını

tatmine yönelmiş birey, lider olma, üstünlük sağlama gibi bu ihtiyacın göstergelerini taşıyan davranışlar ortaya koyacaktır (38).

Değerli ve zor bir işin başarılmasına yönelme durumunda başarı ihtiyacı varlığını göstermektedir. Başarı ihtiyacı en özlü bir tanımla, ‘mükemmelliği tutturmak için yarışma’ olarak tanımlanmakta ve şöyle nitelendirilmektedir:

- a) Sorunları çözmek için bireysel sorumluluğu arzulamak,
- b) Başarılması güç işleri hedefleme ve risk göğüsleme,
- c) İş performansına ilişkin yoğun geri beslemeyi arzulama ve
- d) Zihnini tümüyle iş başarısına odaklama (33).

Sevgi, saygı, başarı olarak adlandırılan ve sosyal güdüler kapsamında yer alan ihtiyaçlar birbirleri ile iç içe olmaları nedeniyle birbirinden ayırt edilmeleri güç özellikler gösterirler. Saygı ihtiyacı başarı yoluyla doyum bulabilir ya da başarı saygı gereksinimi gereği yapılanlar sonucunda giderilebilir. Bir kişinin diğer kişilere göre durumuyla ilişkili olan sosyal güdülerin kişi için taşıdığı önem çeşitli testler yardımıyla ölçülebilmektedir. Örneğin başarı güdüsünün ölçülmesi amacıyla, başarıyla ilgili temaları işleyen bir seri resim kullanılarak bu resimlerde görülen karakterler ve durumlar hakkında öykü anlatılması istenir. Öyküler, başarı güdüsünü içeren temaların sayısına göre puanlanır. Elde edilen puan, zekâ bölümü ya da herhangi başka bir test puanı gibidir ve başarı güdüsü ile ilgili araştırmalarda kullanılır. Yüksek başarı gereksinimi olanlar, verilen işlemleri düşük gereksinimi olanlardan daha iyi yapmışlardır. Sosyal onay güdüsü ile ilgili olarak geliştirilen bir test Marlowe Crownee Sosyal İstenilirlik Ölçeği’dir. Bu ölçekteki puanların başka testler ve deneysel koşullardaki davranışlarla korelasyonuna bakıldığında onay-bağımlı (approval dependent) kişinin özellikleri açıkça saptanır. Saygınlık güdüsü, kişinin kendi hakkında olumlu düşünme ihtiyacı olarak, başkalarıyla kıyaslandığında kendini daha iyi konumda görme yani sosyal onay gereksinimi ile bağlantılıdır. Fakat aynı zamanda, başkalarının ne düşündüğünü dikkate almaksızın kendine saygı duyma gereksinimini de belirtir (28).

Davranışları başlatan ve sürdürülmesini sağlayan güdüler (motiv), kişiyi bazı objeler, durumlar ya da hedeflere iter, bazı objeler, durumlar ya da hedeflerden uzaklaştırır. Kişiyi hedeflerine iten objeler, ‘yaklaşma objeleri’; kişiyi hedeflerinden uzaklaştıran objeler ise ‘sakınma objeleri’ olarak adlandırılır. Gıda arayan bir kişi için gıda yaklaşma objesidir. Sıcak yerden uzaklaşmak isteyen bir kişi için sıcak yer ise sakınma objesidir (39).

Aradığımız-yaklaşmak istediğimiz hedef veya kaçınmak-uzaklaşmak istediğimiz hedefler; doğuştan gelen veya öğrenilmemiş hedefler ve öğrenilmiş hedefler olarak da ayrılabilir. Örneğin, bebekken korkmadığımız pek çok şeyden yetişkinlikte korkabiliriz. Öğrenme yoluyla oluşan bu korkular giderek bizi, öğrenilmiş olumsuz hedeflerden kaçınmamızı sağlayacak başka alışkanlıklar öğrenmemiz için güdüler. Ya da başarı, sosyal onay gibi ihtiyaçların giderilmesi parayla ödüllendirilen çeşitli beceriler öğreniriz (28).

4.5. Planlanmış Davranış Teorisi

Planlanmış Davranış Teorisi’nin (Theory of Planned Behaviour) temeli, Mantıksal Eylem Teorisi’ne (Theory of Reasoned Action) dayanmaktadır. Mantıksal Eylem Teorisi ilk kez Icek Ajzen tarafından 1967 yılında geliştirilmiştir. 1970 yılların başlarında Ajzen ve Martin Fishbein tarafından yeniden gözden geçirilerek genişletilmiştir. 1980lerde ise insan davranışı ile ilgili çalışmalarda kullanılmıştır. 1988 yılında fark edilen davranışsal kontrol kavramı eklenerek Planlanmış Davranış Teorisi adını almıştır (40).

Mantıksal Eylem Teorisi’ne göre davranış; kişinin davranışı yapmaya veya yapmamaya yönelik niyeti tarafından belirlenir. Davranışa yönelik niyeti etkileyen faktörler, tutum (attitude) ve öznel normlardır (subjectif norms). Tutum, kişinin tutum objesi ile ilgili düşünce ve duygularından oluşmaktadır. Öznel normlar ise kişinin yapmaya niyet edeceği davranışı hakkında sosyal çevresinin yani diğerlerinin ne düşündüğü ve bu düşüncelerin kişi için taşıdığı önemden oluşur (41).

Mantıksal eylem teorisini kısaca aşağıdaki örnekle açıklamak mümkündür (41):

Tutum : İçki içmenin sağlığını için kötü olduğunu düşünüyorum.
 Özel norm : Kız arkadaşımın içkiyi bırakmamı istediğine eminim.
 Niyet : İçkiyi bırakmak istiyorum.
 Davranış : Alkolikler birliğine gidiyorum.

Mantıksal Eylem Teorisi'ne göre, tutumları yönlendiren değerlerin (düşünce ve duyguların) ortaya çıkarılabilmesi için, kişilere; çok iyi, iyi, fikrim yok, kötü, çok kötü; tamamen katılıyorum, katılıyorum, fark etmez, katılmıyorum, hiç katılmıyorum ya da çok önemli, önemli, fark etmez, önemli değil, hiç önemli değil gibi yanıtlarla değerlendirilmesi istenen durumlar sunulur. Yanıtlar, olumlu ve olumsuz yönde, +1, +2, +3, 0, -1, -2, -3 olarak değerlendirilir. Örneğin, doğum kontrol hapı kullanmaya yönelik olarak kendini suçlu hissetme, kilo aldırma, ailesinin genişlemesi ile ilgili kontrolü elimde tutma gibi durumlara kişi için ne kadar önem taşıdığı belirlenir. Eksi ve artı değerlerin hesaplanması sonucunda önem derecesi pozitif (+) yönde ağırlık taşıyorsa ise kişinin doğum kontrol hapı kullanma ile ilgili olumlu bir tutum içinde bulunduğu söylenir. Tutumu etkileyen özel normları ortaya çıkarabilmek amacıyla da aynı yöntem uygulanır. Örneğin; çocuk aldırma konusundaki özel normların ortaya çıkması amaçlanıyorsa, kişinin mensup olduğu kilisenin, kocasının, erkek kardeşinin, annesinin veya doktorunun çocuk aldırma konusundaki düşüncelerinin kişi için ne kadar önem taşıdığı belirlenir. Önem derecesi pozitif yönde ise kişinin özel normlarının çocuk aldirmaya ilişkin tutumu üzerinde etkili olduğu söylenir (41).

Ajzen ve Fishbein, tutum, özel normlar ve davranışsal niyet arasındaki ilişkileri, işbirliği ve rekabet (yarışma) davranışı açısından test ettiklerinde, rekabet söz konusu olduğunda, tutumunun-davranışıyla elde etmek istediğim sonucu alabilecek miyim ile ilgili düşüncelerin etkisi, özel normların-başkaları davranışım hakkında ne düşünüyor ve bu benim için ne kadar önemli ile ilgili düşüncelerin etkisinden fazla olmuştur. İşbirliği gerektiren durumlarda ise, özel normların baskısı davranışa niyetlenmede daha etkili olmuştur (42).

Mantıksal Eylem Teorisi, 1985 yılında ‘Fark edilen Davranışsal Kontrol’ kavramı eklenerek geliştirilmiş ve Planlanan Davranış Teorisi (Theory of Planned Behavior) adını almıştır. Fark edilen davranışsal kontrol, kişinin davranışı yapabileceği beklentisi ve davranışı gerçekleştirebilecek becerilere sahip olup olmadığı ile ilgili olarak farkına vardığı sonuçlardan oluşmaktadır. Davranışı yapmaya niyetlenme, tutum ve öznel normların yanı sıra para, fırsat gibi dış faktörler ve yetenek (davranış gerçekleştirmeye yönelik) gibi iç faktörler tarafından etkilenmektedir (43).

Kısaca, mantıksal eylem teorisine ve planlanmış davranış teorisine göre, davranışsal niyet;

‘Yapacağım eylemle elde etmek istediğim sonucu gerçekleştirebilecek miyim?’

‘Yapacağım eylem ile elde edeceğim sonuca başkalarının ne diyeceği ne kadar önemli?’

‘Eylemi yapmayı başarabilecek miyim?’

sorularının yanıtına göre olumlu ya da olumsuz olacaktır.

Planlanmış Davranış Teorisi; aids, sigara, uyuşturucu, kan bağışı, aile planlaması, bebek bakımı, diş bakımı, işçi güvenliği gibi halk sağlığı ile ilgili konularda, reklamcılık sektöründe, tutuklu hakları, kiliseye yardım, seçim kampanyaları gibi kamuoyunda tutum ve davranış değişikliğinin amaçlandığı her alanda uygulanmaktadır (44).

Karayolu güvenliği kampanyalarında da yararlanılan planlanmış davranış teorisi, temel olarak yaya ve sürücülerin tutum ve davranışlarını belirlemede çok önemli olan sosyal etkileri ortaya çıkarmak, davranış değişikliğini sağlamak için hangi inançların ve değerlendirmelerin değişmesi gerektiğini belirlemek için kullanılmaktadır (45).

Aşağıda insanları yeni bir toplu taşıma aracını kullanma kararı vermeye iten nedenlerin (davranışta bulunmaya niyet edilmesini sağlayan nedenlerin) ortaya çıkarılması için Planlanmış Davranış Teorisi’ne göre oluşturulmuş sorular, bu soruların değerlendirilmesinde kullanılan ölçme tekniği ile elde edilen veriler

sunulmaktadır. Şehir içi ulaşımı rahatlatması amaçlanan raylı sistem toplu taşıma aracını halkın tercih edip etmeyeceği ile ilgili İrlanda’da yapılan bu araştırmada; tutum, öznel normlar ve davranışsal kontrol faktörlerinin insanların raylı sistemi kullanma kararlarını ne yönde (kullanma ya da kullanmama) etkili olduğu ile ilgili veriler elde edilmiştir (46).

Raylı sistem toplum taşıma aracını kullanmaya ilişkin davranışsal niyetlenmeyi ortaya çıkarmak amacıyla Planlanmış Davranış Teorisi doğrultusunda hazırlanmış soru örnekleri aşağıdaki gibidir (46):

1. Tutumlar

a. Davranışla elde edilecek sonuç

‘Yeni raylı sistemin işe giderken zaman kazandıracağına inanıyorum’

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Tamamen katılıyorum,....., -3 Kesinlikle katılmıyorum.

b. Sonucun değeri

İşe giderken zaman kazanmak;

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Çok önemli,....., -3 Hiç önemli değil

(Tutumlar: Davranışla Elde Edilecek Sonuç x Sonucun Değeri)

2. Öznel Normlar

a. Normlar

Ailem, yeni raylı sistemi bütün kısa seyahatlerimde kullanabileceğimi düşünür.

Çünkü, yeni sistem şehrin trafik sıkışıklığından kurtaracak.

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Tamamen katılıyorum,....., -3 = Kesinlikle katılmıyorum

b. Normlara verilen önem

Genel olarak ailenin istediklerini yapmak ister misiniz?

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Tamamen katılıyorum,....., -3 = Kesinlikle katılmıyorum

(Öznel Normlar: Normlar x Normlara Verilen Önem)

3. Planlanan Davranışsal Kontrol

a. Kontrol Değerleri

Taşıyacağım çok şey olduğunda, yürüyüş;

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Çok Kolay,....., -3 = Çok Güç

b. Uygulanabilirlik Etkisi

Taşıyacağım çok şey vardır

+3, +2, +1, 0, -1, -2, -3

+3 = Her zaman,....., -3 = Hiçbir zaman

(Planlanmış Davranışsal Kontrol : Kontrol Değerleri x Uygulanabilirlik Etkisi)

Yukarıdaki değerlerin ölçümü sonucunda, yol kullanıcılarının yeni raylı sistemi kullanma niyeti pozitif çıkmıştır.

Planlanmış Davranış Teorisi; aşırı hız (Forward 1997; Manstead ve Parker, 1996; Parker, Manstead, Stradling, Reason ve Baxter), içkili sürüş (Aberg, 1993; Beck, 1981; Parker ve Diğerleri, 1992); emniyet kemeri takmama (Budd, North ve Spencer, 1984; Stasson ve Fishbein, 1990; Trafimow ve Fishbein, 1994) gibi hatalı davranışlar üzerinde uygulanmıştır. Farklı sürüş davranışlarının nedenlerinin anlaşılması, davranışa yönelik niyetleri etkileyen inançlar, tutumlar ve kararların neler olduğunun ortaya çıkarılması açısından önemli katkılar sağlamıştır (7).

Avustralya’da hız ile ilgili bir kampanya öncesinde sürücülerin tutumları üzerine yapılan araştırmaya göre, sürücülerin çoğu hız limitlerini 5, 10 veya 20 km. aşmanın tehlike yaratmayacağını düşünmektedirler. Sürücülerin yaptıkları bu

değerlendirmeler, güvenli sürüşü engelleyecek bir tutumdur. Çünkü, 60 km hızla giden bir aracın çarpışma durumunda karşı karşıya kalacağı ölüm ve yaralanma riski, durma mesafesinin hıza bağlı olarak artması nedeni ile oldukça fazladır. Bu nedenle, hız temalı televizyon filminin mesajı, farklı hızlarla seyahat eden araçların beklenmedik bir tehlike ile karşılaştıklarında durabilecekleri mesafe ile ilgili bilgilerden oluşturulmuştur. Kampanyanın sloganı, ‘Lütfen yavaş sür (Please Slow down)’ olarak belirlenmiştir (47).

RTA tarafından emniyet kemeri kullanımını arttırmaya yönelik başka bir kampanya öncesinde yapılan tutum araştırmasına göre sürücülerin emniyet kemeri takma davranışına niyetlenmesini etkileyen tutumların; ‘Emniyet kemeri takmadığım için sadece kendimi yaralarım’, ‘Kısa mesafeler güvenli ve kaza olasılığı çok az’, ‘Arka koltukta oturuyor olmak önde oturmaktan daha güvenli’, ‘Ben iyi bir sürücüyüm’, ‘Ara yollar güvenlidir’, ‘Yolları iyi bilirim’, ‘Yakalanma olasılığım az’ olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle televizyon filmi kısa seyahat yapan sürücülere ve arka koltukta oturan yolcuların tehlikede olabileceği yönünde planlanmıştır. ‘Baba (Father)’ adlı filmde, sadece kendisinin yaralanabileceği düşüncesini etkilemek amacıyla, şehir içi sürüş sırasında kendisi emniyet kemeri takmış bir biçimde aracını süren fakat emniyet kemeri takması için uyarmadığı oğlunun ciddi biçimde yaralanmasına neden olan baba karakteri kullanılmıştır (47).

İskoçya’da planlanmış davranış teorisinden yararlanılarak kampanya öncesi ve sonrasında, tutumlar, öznel normlar ve planlanmış davranış kontrolünün hız karşıtı davranış üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Yapılan araştırmanın kısa bir özeti aşağıda sunulmaktadır (48).

1998 yılında başlatılan ve 5 yıllık bir kampanya olarak düzenlenen ve billboard, broşür, çıkartma gibi diğer materyaller ile desteklenen kampanyada davranışsal niyetlenmeyi etkileyen öğelere yönelik üç televizyon filmi hazırlanmıştır. Mirror (40 saniye: 1999) adlı filmde tutumlar; Friends ve Family (40 saniye: 2000) adlı filmde öznel normlar; Simon Says (40 saniye: 2001) planlanmış davranış kontrolü hedef alınmıştır.

Kampanya öncesinde Ekim 1998’de temel araştırma; 1999, 2000 ve 2001 yılında, film gösterimlerinden sonra 4-8 hafta içinde ise takip araştırmaları yapılmıştır. Gösterim öncesi yapılan ölçümler ile gösterim sonrası yapılan ölçümler; tutum, öznel norm, niyet, fark edilen davranışsal kontrol ve davranış değişimi açısından karşılaştırılmıştır. Bu amaçla, aşağıda sunulan senaryodan hareket edilerek oluşturulan durumlara ilişkin sürücü görüşleri, olumlu ve olumsuz yönde (-3,-2,-1,0,+1, +2, +3) değerlendirilmiştir:

‘Bir kasabada, yokuş aşağı araba kullanıyorsun. Yolun iki yanında dükkanlar ve park etmiş araçlar var. Saat 2 civarında. Havanın açık olduğu güzel bir akşamüstü. Yolda başka araç yok. Hız limiti, 30 mph’.

Yukarıdaki senaryo kullanılarak, davranışsal inançların ortaya çıkarılması amacıyla; hız limitini aşarak araba kullanmanın olası sonuçları ile ilgili durumlar oluşturulmuştur. Tutumların ortaya çıkarılması için; yayalar için tehlikeli olma, zaman kazanma, acil bir durumda durma gücüğü, güvenli hız gibi durumlara ilişkin olumlu ya da olumsuz görüşler negatif ve pozitif yönde (-3,-2,-1,0,+1, +2, +3) değerlendirilmiştir. Örneğin, ‘Yokuş aşağı 40 mph ile gidersem, acil bir durumda durmam güç olur’ durumuna ilişkin olarak; ‘tamamen katılıyorum’, ‘katılıyorum’, ‘fikrim yok’, ‘katılmıyorum’, ‘kesinlikle katılmıyorum’ biçiminde yanıtlanabilen seçenekler sunulmuştur. Öznel normlar; aile, çocuklar ve yolcuların güvenliğini tehdit eden hızlı sürüş ile ilgili düşünce ve duygularını ortaya çıkarabilecek biçimde oluşturulmuştur. Fark edilen davranışsal kontrol ise hız sınırını aşma ya da aşmama kararı verilmesine etkili olacak baskılara ilişkin görüşleri ortaya çıkarmıştır. Bu amaçla, ‘İşe yetişmen gerekiyorsa ya da yapman gereken bir iş varsa ve geç kalmışsan’ gibi durumlar oluşturulmuştur. Yanıtlar değerlendirilerek davranışsal niyete olumlu ve olumsuz yönde yapacağı etki ölçülmüştür.

Film öncesi ve film sonrasında yürütülen araştırma sonuçlarına göre sürücülerin;

- a) Sürücünün iki tutumu; ‘Acil bir durumda kolaylıkla durma’ ve ‘Hız limitini aşan bir sürüşün uygun bir hız olduğu’ ile ilgili görüşlerde önemli bir değişim ortaya

çıkıştır. Değişim, hız sınırını aşmadan sürüş kararı alınmasına pozitif yönde bir katkı getirmiştir.

- b) Özne normlar ve fark edilen davranış kontrolü ile ilgili görüşlerde, aşırı hız yapmayı engelleme yönünde önemli bir değişim oluşmamıştır.

Planlanmış Davranış Teorisi, karayolu güvenliği ile ilgili kampanyalarda kullanılan sloganların içeriğini de etkilemektedir. Sloganlar aracılığı ile iletilen mesajlar, tutum ve davranışlara yönelik olup olmadıklarına göre sınıflandırılmaktadırlar (49):

- a) Tutuma yönelik mesajlar,
- b) Davranışa yönelik mesajlar,
- c) Tutum ve davranışa yönelik mesajlar.

Tutuma yönelik mesajlarda bir düşünce ifade edilmektedir. Örneğin, Sigara, hastalık nedenidir' gibi. Davranışa yönelik mesajlarda bir davranış önerilmektedir. 'Ne yaparsan yap. Fakat, sigara içme' gibi. Tutum ve davranışa yönelik mesajlarda ise insanlara ne düşünmesi ve ne yapması gerektiğini gösterilmektedir. Örneğin, 'Sigara akciğer kanserine neden olur. Yaşamak için bırak' gibi.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1999 yılında emniyet kemeri kullanımının artırılmasına yönelik yapılan kampanyanın sloganı 'Tak, şimdi' 'Buckle up NOW' davranışa yönelik bir mesajdır (4). 2003 yılında İngiltere'de gerçekleştirilen başka bir kampanyanın sloganı olan 'Emniyet kemeri tak... İkinci bir şansın olmaz' (Wear a seatbelt... You don't get a second change) tutum ve davranışa yönelik bir mesajdır. 1997 yılında yine İngiltere'de yayınlanan bir filmde kullanılan 'Emniyet kemeriniz onların güvenliği içindir (Your Seatbelt is their security)' sloganı ise tutuma yönelik bir mesajdır (50).

Kampanyaların tutum ve davranış değişikliğine yol açması için mesajlarda, duygu ve bilgi öğelerinin (emotive and informative material) bir arada kullanılması önerilmektedir. Örneğin, Avustralya'da 2001 yılında RTA tarafından yorgun sürüş ile ilgili bir televizyon filminde kullanılan 'Az bir uyku anında öldürür (Microsleep can kill in seconds)' sloganının bilgi iletirken endişe duygusu uyandıran bir işlevi vardır (51). Duygulara yönelik mesajlar, korku, üzüntü, suçluluk duygusu uyandıran

mesajlar olarak daha çok televizyon filmlerinde kullanılmaktadır. Radyo reklamlarında ise mantıklı mesajlar tercih edilmektedir. Örneğin, kural ihlalleri sonucunda ödenecek cezalar, sürücü belgesinin geri alındığı durumlar ya da okul gibi sürücülerin dikkatli olması gereken yol güzergahları ile ilgili bilgiler iletilmektedir (47).

Hız ve içkili sürüş karşıtı mesajların genç sürücüler üzerindeki etkilerini araştıran Glendon ve Cernacca'nın (2003) çalışmasında, çeşitli kampanyalarda kullanılan 30 mesaj, tutum ve davranışa yönelik olarak sınıflandırılmış ve bu sınıflandırma açısından mesajların etki seviyesi ölçülmüştür. Araştırmanın sonuçlarına göre, hıza yönelik davranışsal niyetin değiştirilmesi ile tutum ve davranışa yönelik mesajlar arasında önemli bir fark görülmemiştir. Gerek hız gerekse içkili sürüş mesajlarında denetimi içerikli mesajlar, denetim içermeyen mesajlardan daha fazla etkili olmuştur. Ayrıca bütün mesajların etki seviyesinin yükselmesi denetim faaliyetleri ile bir arada uygulandığı zaman artmaktadır.

Bireyin tutumu ile davranışı arasında bir tutarlılık olduğunda yani tutum değiştiğinde davranışın da değişeceği yönündeki araştırmalara göre, mesajlar tutum geliştirilecek objeye yönelik yeni bilgiler içermelidir. Bu bilgiler aracılığı ile tutum objesinin algılanışının değiştirilmesi gerekir (29).

Tutum değişikliğinin davranış değişikliğinden sonra oluştuğunu iddia eden bazı araştırmacılara göre öncül tutum değişimi olmaksızın davranış değişebilir. Emir ifadeleri sürücüyü harekete geçirme ve davranış değişimine yönlendirme potansiyeli taşır (49).

Davranış önerisi sunan mesajlarda, yapılması istenen davranışın ne olduğu açık ve anlaşılır biçimde iletilmelidir. Kazaya neden olan örneğin hızlı veya içkili sürüşten 'ne yaparak' vazgeçileceği belirtildiğinde açık ve doğrudan bir tavsiye ifade edilmiş olur. Örneğin, 'Aptal olma, hız öldürür (don't fool yourself, speed kill)' sloganı bu nedenle açık bir ifade içermemektedir (49).

‘Önce güvenlik (Safety first)’, ‘Sağlıklı yaşa (Live a health life)’, veya ‘Alkol yavaş yavaş öldürür (Alcohol kills slowly)’ gibi mesajların etkili olma olasılığı oldukça düşüktür. Mesaj, belirli bir davranışın taraftarı olmalıdır. ‘Birkaç bardak içtiysen, aracına bin (Had a few drinks? Get a ride!)’ gibi (63). Örneğin, ‘Kendini kandırma hız öldürür (Don’t fool yourself... speed kills)’ gibi bir slogan hız ve içkili sürüş davranışına yönelik açık bir tavsiye içermemektedir. ‘Şu anda ne kadar hızla gidiyorsun? (How fast are you going now?)’ sloganı hız davranışının farkına varılmasını sağlar fakat hızlı gitmemeyi etkileyecek olan bilgi-öneri içermez; ‘Gerçek dostlar içkili araba kullanmanızı istemez’ (Mates don’t let mates drink drive)’ sloganı ise içkili araba kullanmaya ilişkin sosyal norm ve davranış önerisi sunmaktadır (49).

4.6. Korkunun Çekiciliği Modeli

Korku uyandırıcı mesajla tutum değişimi arasındaki ilk çalışma Janis ve Feshbach (1953) tarafından gerçekleştirilmiştir. Araştırmacılar, diş sağlığı ile ilgili korku seviyesi farklı üç metin hazırlamışlardır. Yüksek korku seviyesi taşıyan ilk metin, güçlü olumsuz duygular uyandıracak biçimde hazırlanmış; kanser, ağız enfeksiyonu, sararmış dişler, dolgu, şişmiş yanak gibi acı ve hastalıkla ilgili 71 durum yer almıştır. İkinci metinde orta seviyede korku içerecek biçimde acı veya hastalıkla ilişkili 49 durumdan oluşturulmuştur. Az seviyede korku içeren üçüncü metinde ise acı veya hastalık ile ilgili hiçbir imada bulunulmamış; sadece diş çürüğü çeşitleri ve dişin çürümemesi için yapılacak diş bakımı anlatılmıştır. Tutum değişimi ve davranışa etkisine yönelik iletişimin hemen sonrasında yapılan ölçümlerde, yüksek korku içeren mesajlara maruz kalan grupta düşük korku mesajlarına maruz kalan gruba göre daha fazla olumlu tutum ve bu tutum ile tutarlı davranış (diş bakımı) görülmüştür. Fakat dört hafta sonra yapılan ölçümlerde, bu durum aksi yönde değişti. Bu araştırmanın sonuçlarına göre, yüksek korku içeren mesajların uzun dönemde etkili olmadığı saptanmıştır (52).

Psikologlar, korkuyu, gerçek bir tehlike karşısında hissedilen duygu olarak tanımlamaktadırlar. Örneğin, bir vahşi hayvanın saldırısına uğrayan ya da dağa

tırmanırken dar bir kaya çıkıntısı üzerinde denge sağlamaya çalışan birisi korku hissetmektedir. Çünkü, gerçek bir tehlike içindedir. Gerçek bir tehlike içinde bulunulmadığında hissedilen duygu ise kaygı olarak adlandırılır. Örneğin, yeni insanlarla karşılaşma, yüksek parmaklıkların arkasından uçuruma bakma gibi durumlarda rahatsız olan bir insanın hissettiği duygu kaygıdır. Çünkü, bu durumlarda gerçek bir tehlike yoktur, kişinin zarar görmesi söz konusu değildir. Kaygıların, gerçekçi olması durumunda korku duygusundan söz edilebilir. Bu nedenle, korku, gerçek bir tehlike karşısında hissedilen bir duygu olarak tanımlanır (28).

Korku ile tutum ve davranış değişimi arasındaki ilişkiyi açıklamaya çalışan ilk araştırmalar sonrasında, korku uyandıran mesajlar, olumlu tutum geliştirme ve davranışta bulunma yönünde ikna amacıyla sağlık ve karayolu güvenliği kampanyalarında yoğun olarak kullanılmaktadır. Özellikle, ölüm korkusu içeren ve içermeyen mesajların düşük ve yüksek korku uyandırma üzerindeki etkisi ile ilgili bir çok araştırma yapılmıştır (Leventhal ve diğerleri, 1965; Chu, 1966; Dabs ve Lenthal, 1966; Miller ve Hewgil, 1966; Leventhal ve diğerleri, 1966; Millman, 1968; Griffeth ve Rogers, 1976; Rogers ve Mewborn, 1976; Kirstch ve diğerleri, 1978; Hill, 1988; LaTour and Pitts, 1989; Henley ve Donovan, 1999) (53).

Miller ve Hewgill (1966) tarafından korku üzerine yapılan bir araştırmada, kişinin kendi ölümünden daha fazla, kendisini seven birilerini kaybetme korkusunun önemli olduğu görülmüştür. Henley ve Donovan (1999) tarafından yapılan bir araştırmada ise ölüm; kişinin kendi ölümü ile ilgili olarak ızdırap çekerek ölme, hayatı yaşayamadan ölme, sevdiği birilerini geride bırakarak ölme, ölüme sebep olma, ölümünden kendisini sevenlerin etkilenmesi olarak ayrılmıştır (53).

Araştırmada, bir akciğer hastalığı olan amfizem ile ilgili bilgilerin sunulduğu 8 ayrı mesaj oluşturulmuştur. Kısa metinler olarak iletilen mesajlardan ikisi, ölüm içermeyecek biçimde hazırlanmıştır. Ölüm içermeyen birinci metinde sadece hastalık hakkında bilgi verilmiştir. İkinci metinde ise amfizemin oksijene ve başkalarına bağımlı yaşamaya neden olduğu bilgisi iletilmiştir. Hastalık ve sonuçlarıyla ilgili ölüm içeren diğer altı mesajda ise; ölüm oranı, ızdırap çekerek ölüm, hayatta kalarak

neler yapabileceği, kendisini sevenleri geride bırakarak ölme ile ilgili cümleler oluşturulmuştur. Her metnin sonunda birer slogana yer verilmiştir. Ölüm içermeyen iki metinden birincisinde, ‘Amfizemden *kaçınmanın* en iyi yolu, sigarayı bırakmaktır’, ikincisinde ‘Amfizemin neden olacağı *zararlardan kaçınmanın* en iyi yolu, sigarayı bırakmaktır’ sloganı kullanılmıştır. Ölüm içeren diğer altı metinde ise: ‘Amfizem sonucunda *erken ölümden kaçınmanın* en iyi yolu, sigarayı bırakmaktır’ sloganı kullanılmıştır (53).

16-25 ve 40-50 yaş arasındaki erkek ve kadın sürücülerden oluşan iki farklı gruba yönelik araştırmanın sonuçlarına göre, genç kadın ve erkekler için ölüm içeren ve içermeyen mesajların etkisi açısından önemli bir fark görülmemiştir. 16-25 yaşındakiler üzerinde en çok etkili olan mesaj, oksijene ve başkalarına bağımlı olarak yaşama olmuştur. (Bu mesaj, ölüm içermeyen mesajlardan biridir). 40-50 yaş arası erkeklerde en etkili olan mesajlar, ölüm oranı ve ızdırap çekerek ölüm (Bu mesajlar ölüm içeren mesajlar içinde yer almaktadır); en az etkili olan mesaj ise hastalıkla ilgili bilgilerin sunulduğu mesaj olmuştur. 40-50 yaş grubu kadınları en çok etkileyen mesajlar ise hastalık ile ilgili bilgi, oksijene ve başkalarına bağımlı yaşama ve kendisini sevenleri geride bırakarak ölme; en az etkili olan mesajlar, ızdırap çekerek ölüm ve hayatta kalarak neler yapabileceği ile ilgili mesajlardır. ‘Kendisini sevenleri geride bırakarak ölme’nin, 40-50 yaş arası kadınları, 40-50 yaş arası erkeklere göre daha fazla etkilediği görülmüştür.

Araştırmalar 40 yaş üstü insanlarda ölüm tehdidinin yararlı olabileceğini göstermektedir, fakat ölümü yok sayan duygular taşıyan gençler için ölüm tehdidi yeterince anlam taşımamakta, ölüm tehdidi yerine yaşam becerilerini kaybederek başkalarına bağımlı yaşama tehdidi daha fazla korku uyandırmaktadır. Bu nedenle, korku içeren mesajlarda, başkalarına bağımlı olarak yaşama ve sevilen birinin ölümüne neden olma ile ilgili mesajların kullanılması daha uygun olacaktır (53).

Ölüm tehdidinin sürücüler üzerinde yüksek korku oluşturup oluşturmadığı ile ilgili olarak yapılan araştırmalardan birinde (Taubman-Ben-Ari, 2000) genç sürücülere, ölümlü olma ile ilgili genel sorular sorulmuş veya araba kazaları sonuçlarıyla ilgili

grafikler gösterilerek ölüm görüntülerinin olmadığı fakat ölüm çağrışımlı durumlar sunulmuştur. Araştırma sonucunda, ölüm korkusu uyandırmanın genel olarak etkili olduğu fakat bazı durumlarda tehlikeli sürüşün önlenmesini olumsuz yönde etkilediği görülmüştür (53).

Leventhal'a (1970) göre korku duygusunun tutum ve davranışları etkileyebilmesi üç faktöre bağlıdır (54):

1. Betimlenen olayın zararlarının boyutu,
2. Söz konusu olayın olma olasılığı,
3. Koruyucu eylemin etkililiği.

Her unsur bilişsel bir değerlendirme sürecinin sonucunda gerçekleşecek tutum değişikliğinin miktarını belirlemektedir. Yani alıcılar, bir korku çekiciliği aldıklarında onu bilişsel olarak değerlendirirler. Eğer anlatılan olayın zararları inandırıcı değilse, olayın olmasının mümkün olmadığı düşünülüyor ya da önerilen hareket biçimleri tehdit unsuru ile başa çıkmak için yeterli görülüyor ise tutum değişikliği de olası değildir.

Ölüm tehdidi ve korku arasındaki ilişkiler üzerine yapılan araştırmalar genel olarak bu korkunun insan davranışını etkilediği yönünde bir sonuca ulaştığı için sürücülere yönelik kampanyalarda kullanılmaktadır. Görsel-işitsel materyallerle hazırlanan kampanyalar, 'Uyuşturucu alarak araç kullanırsan, başka bir seyahati göremeyebilirsin' (55), 'Yaşam için araç kullanıyorsun, fakat uyku ölümüne neden oluyor' (You drive for a living - but you'd kill for some sleep) (56), 'Yaşamak için sür, içkili araç kullanma (drive for life - don't drink and drive)' (55), 'Aptal olma, hız öldürür (Don't fool yourself - speed kills)' (49) gibi sloganlarla desteklenmektedir.

Karayolu güvenliği kampanyalarında kullanılan mesajlar, ölüm tehdidi yanı sıra cezalandırılma tehdidini de içermektedir. Cezalandırma tehdidi içeren mesajlarda, polis tarafından yapılan denetimlerin sonucunda ehliyetin geri alınması, para cezası ödeme veya mahkûmiyet kararı sonucu hapse girme ile ilgili uyarılar iletilmektedir.

Aşırı hız davranışına yönelik mesajlar üzerine yapılan bir araştırmada, özellikle cezalandırılma tehdidi ile ilgili endişe yaratmanın, hız karşıtı mesajların algılanmasında etkili olduğu görülmüştür. Örneğin, ‘Yavaş git. Radar yakında’, ‘Hızını kontrol et. Ceza, 240\$’, ‘Hızın görüntüleniyor. Hız limitlerine uy’ gibi sloganlar denetim içermeyen sloganlara göre daha etkili olmaktadır (49).

Denetim sonucunda hukuki yaptırıma maruz kalarak uğranacak kayıplar ya da cezalandırılma tehlikesi içeren mesajların etkili olması, *Deterrence (tehdit-engellenme-caydırma)* teorisi ile açıklanmaktadır. Teorinin iki ana varsayımı vardır. Birincisi, ceza ve yakalanma olasılığının fark edilme seviyesindeki yükseklik davranışın yönünü belirler. İkincisi, hız sonucu cezalandırılan kişilerin olduğunun iletilmesi hızdan kaçınma davranışına neden olur. Bu nedenle yol güvenliği kampanyalarında hız yapan sürücülerin ikna edilmesi için yakalanma algısını arttıran kamera ve radar gibi öğeler ile cezalardan yararlanılmaktadır (49).

Denetim içerikli mesajların etkisi, sosyal etki ile de açıklanabilir. Sosyal etki, bir kişinin inançlarında, tutumlarında, davranışlarında ve duygularında başka bir kişi veya kişiler tarafından meydana getirilen bir değişme olarak tanımlanır. Sosyal etkinin kaynağı olan kişiye, genelde etkileyen (etki ajanı), etkileme çabasının yöneldiği kişiye ise etkilenen (etkinin alıcısı) veya hedef denir. Sosyal güç, potansiyel etki, yani etkileyenlerin, etkilenenleri etkileme yeteneği olarak tanımlanmaktadır (57).

Sosyal etki üzerine yapılan araştırmalar; diğer insanları sosyal uyma davranışına yönlendiren kişi veya grupların, algılanan statü ve saygınlığı yükseldikçe, bireylerde meydana getirdiği uyma davranışının da yükseldiğini göstermektedir. Sosyal uyma davranışını etkileyen faktörlerden biri itaat kavramı ile açıklanır. İtaat etmenin temelinde uyulanın, uyanın üstündeki gücü ya da kontrolü vardır. Trafik polisinden ceza almamak için belli bir hızın altında giden kişinin bu uyma davranışı polisin onun üstündeki kontrolüne dayanır (31).

Korku duygusu uyandıran mesajların bir kısmında bedensel yaralanma endişesi kullanılmaktadır. Özellikle kaza sonucu felç olarak temel ihtiyaçlarını karşılamada

aileye ya da başkalarına bağımlı yaşamak, takma kol ya da bacakla yaşamını sürdürmek, sevdiklerinin yaralanmasına neden olmak gibi durumlar oluşturmaktadır (55).

4.7. Sağlık Bilinci Modeli

Sağlıklı Bilinci modeli (The Health Belief Model), sağlığı koruyucu davranışları açıklayan psikolojik bir model olarak ilk kez 1950 yılında sosyal psikolog Hochbaum, Kegels, Rosenstock ve Leventhal tarafından Birleşik Devletler Halk Sağlığı Servisi'nde tüberküloz ile ilgili çalışmalar sırasında geliştirilmiştir. Sonraki yıllarda sağlıklı yaşama bilinci üzerine yapılan araştırmalar sürdürülerek, Bandura tarafından 1977 yılında geliştirilen self-efficacy (kişinin koruyucu önlemleri gerçekleştirebileceğine duyduğu güven) kavramı Becker ve Rosenstock tarafından 1978 yılında Sağlık Bilinci Modeli kavramları arasına eklenmiştir (58).

Sağlık Bilinci Modeli'ne göre, sağlık davranışını yani koruyucu sağlık önlemi almayı etkileyen belli başlı altı faktör vardır (59):

1. Herhangi bir sağlık sorunun algılanan etkilenme derecesi (perceive susceptibility),
2. Sağlık sorununun zararlı sonuçlarının algılanma derecesi (perceive severity),
3. Koruyucu önlem alınması gerekliliğine ilişkin algılanan inançlar (perceive benefits),
4. Koruyucu önlemlerin alınmamasına neden olan engellerin algılanması (perceived barriers),
5. Koruyucu önlemlere alınmasını teşvik eden eylemlerin belirlenmesi (cues to action),
6. Koruyucu önlemlerin sorunu giderecek biçimde gerçekleştirebileceğine duyulan güven (self-efficacy)

Herhangi bir sağlık sorunu rneğin HIV ve hipertansiyon ile ilgili koruyucu önlem kararı almaya ikna etmek amacıyla, Sağlık Bilinci Modeli kısaca aŗađıdaki biçimde uygulanır (60):

1. Fark edilmesi-kaçınılması istenen bir tehlike-risk sunulur.
2. Tehlikenin oluŗturduđu zarara iliŗkin sonuçlar iletilir.
3. Koruyucu nlem uyarılarına iliŗkin inançlar-duŗunceler belirlenir.
4. Koruyucu önlemlerin uygulanmasına yönelik engeller belirlenir.
5. Koruyucu nlem alma eylemini olumlu yönde etkileyecek stratejiler belirlenir.
6. Koruyucu önlemlerin uygulanabilirliğine olan güveni kazandıracak eylemler tasarlanır.

Örneğin ;

1. Sağlık için kaçınılması gereken tehlike (sorun) : HIV
2. Sorunun zararları : HIV'nin sonuçları
3. Koruyucu nlem inançları : 'Kondom kullanma HIV riskinden korur'.
4. Koruyucu nleme yönelik engeller : Duyguları kısıtlama ya da partner için sıkıntı gibi.
5. Koruyucu nlem almaya teŗvik eden eylemler : Kalem zerine yazılmıŗ 'Koruyucu yok, aŗk yok' mesajı gibi.
6. Koruyucu önlemi yapabileceğine iliŗkin güveni arttırıcı eylemler : Kondom kullananların test sonuçları ile ilgili bilgi gibi (60).

Baŗka bir örnek üzerinde modelin uygulanıŗı ise aŗađıdaki gibidir (60) :

1. Sağlık için kaçınılması gereken tehlike : Yüksek tansiyon
2. Sorunun zararları : Kalp krizi ve felç yapabilir.
3. Koruyucu nlem inançları : 'İlaç almak riski azaltacaktır'
4. Koruyucu nleme yönelik engeller : 'Olumsuz yan etkilere katlanmak zor'.

5. Koruyucu önlem almayı teşvik eden eylemler : Hatırlatıcı pusulalar, hap kullanım takvimleri,
6. Koruyucu önlemi yapabileceğine ilişkin güveni artırıcı eylemler : Bir davranış anlaşması gibi küçük başarılabılır hedefler oluşturma.

Sağlık Bilinci Modelinin etkili bir biçimde uygulanabilmesi için ‘sağlık için tehlikeli olan’ ve ‘tehlikeli olandan kurtulmak için tavsiye edilen öneri’ ile ilgili etkili bir mesaj sunumu için aşağıdaki faktörlerin dikkate alınması gerekmektedir (61):

1) Tehlike Faktörü

- a) Tehlikenin şiddeti- Tehlike ciddi mi? (tehlikenin büyüklüğü)
- b) Algılanan tehlike – Bana ne olabilir? (tehlikeye maruz kalma olasılığı)

2) Öneri Verme

- a) Çözüm önerisi (Koruyucu önlem önerisi) - öneri işe yarar mı?
- b) Yapılabilirlik (Self-efficacy) – Öneriyi yapabilir miyim?
- c) Yapılabilirlik engelleri – Önerileri yapmamı engelleyen ne?

Örneğin, ‘5 milyon Amerikalı Hepatit. Ya sen? Test yaptır’ mesajında hem tehlike faktörü ve hem de tehlikeye ilişkin koruyucu önlem önerisi bir arada sunulmuştur. Tehlike: Hepatit hastalığı/Tehlikenin şiddeti: 5 milyon Amerikalı/ Öneri: Test yaptırmak’ olarak iletilmiştir. Yüzü kabuk tutmuş bir görünümde ve elinde sigara olan genç bir kadın görüntüsünün altına yazılmış olan ‘İçinizde olan dışınızda olsaydı hala sigara içer miydiniz?’ mesajı ise sadece tehlike faktörü içermektedir. Mesaj, sigarayı bırakmak için başarılabılır (kişinin başarabileceğine güven duyacağı) bir eylem önermemektedir (61).

Sağlık Bilinci Modeli çerçevesinde oluşturulacak mesajlar ‘tehlike’ ve ‘önerinin yapılabilirliği’ seviyesi değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır (61):

1. Tehlike düşük olduğunda, yapılabilirlik yüksek olduğunda, insanlar bazı önerileri uygularlar fakat gerçekte yapabileceklerinin hepsini yapmazlar ve tehlikenin saçma ve gerçekleştirilebilir olmadığını düşünürler.

2. Hem tehlike hem önerinin yapılabilirliği yüksek ise, insanlar tehlikeyi kontrol etme gereği hissederler ve sağlıklarını koruyucu eylemlere yönelirler. Korkulanan zarar verici olduğunu düşünürler.
3. Tehlike yüksek, yapılabilirlik düşük ise insanlar korkuyu görmezden gelirler, mesaj yetersizdir.
4. Hem tehlike hem de yapılabilirlik düşük ise korku hissetmez, korkunun farkına varılması gerçekleşmez ve korkulacak bir şey olmadığını düşünürler.

Bu model çerçevesinde trafik kurallarına uymak, hızlı araba kullanmamak, levhalara uymak, emniyet kemeri kullanmak birer koruyucu sağlık eylemi olarak görülebilir. Sağlıklı Yaşama Bilinci Modeli üzerine kurulmuş kampanyalarda sürücülere, sağlıklarını koruyucu önlem almalarının nedenleri ve yararları açıklanmalıdır. Robertson, O'Neill ve Wixon (1972) emniyet kemeri ile ilgili olarak kullandıkları sağlıklı yaşama bilinci modelinde 'konfor ve kolaylığı' davranışın nedeni olarak ön plana çıkarmışlardır (6).

4.8. Risk Teorileri

Risk Dengeleme Teorisi

Risk dengeleme teorisi (Risk Homeostatis Theory), G.J.S. Wilde tarafından 1982 yılında geliştirilmiştir. Teori, hedef risk miktarı düşürülmedikçe kaza kayıplarının azalmayacağını iddia eder (62).

Sürücü, kişinin yaşı, cinsiyeti, yetiştirme biçimi, sürücülük geçmişi, deneyimleri v.b. gibi değişkenlerle belirlenen, almak istediği risk miktarı (hedef risk) ile ortamda algıladığı risk miktarını (algılanan risk) karşılaştırır. Bu karşılaştırma sonucunda ya daha fazla dikkatine yana ya da riskten yana bir uyum yapar. Bu uyum ise kaza oranını belirler. Kaza oranı ise kişinin bir sonraki kararında algıladığı risk düzeyini etkiler (45).

Wilde; risk almak (to take risk), hedef risk (target risk), fark edilen risk (perceived risk), homeostasis (denge) kavramlarını tanımlayarak, Risk Dengeleme Teorisi'nin şöyle açıklamaktadır (63).

İlk kez 1929 yılında Amerikalı psikolog Walter Cannon, 1970'li yılların başında ise Fransız fizikçi Claude Bernard tarafından kullanılan Homeostasis, herhangi bir eylemden umulan yararı elde etmeyi engelleyecek faktörlerin düzenlendiği bir süreçtir. Örneğin, insan vücudunun sıcaklığının, havadaki sıcaklığın etkisine göre düzenlenerek muhafaza edilmesi gibi. Homeostasis bir sonuç değil, süreçtir (63).

Risk almak, herhangi bir kayba maruz kalmayı göze almaktır. Etimolojik açıdan, Latince kayalıkların arasında yol almak anlamına gelen *risicare* kelimesinden gelmektedir(63).

Hedef risk, herhangi bir eylem sonucunda elde edilmesi umulan yarara ulaşabilmek amacıyla tercih edilen risk seviyesidir. Hedef risk; arzu edilen, kabul edilen, üstlenmek istenilen risktir (63).

Fark edilen risk ise gerçek kaza riskinin fark edilme seviyesidir (63).

Risk Dengeleme Teorisi'ne göre, insanlar herhangi bir eylem (seyahat ederken, yemek yerken, uyuşturucu kullanırken, spor yaparken vs) yaparak bazı yararlar elde etme beklentisi içinde birtakım risk tahminlerinde bulunarak risk kontrolü yaparlar. Risk almayı yani hedef risk seviyesini etkileyen faktörler (63):

1. Riskli davranış alternatiflerinin karşılaştırılması sonucunda elde edileceği düşünülen avantajlar-faydalar: hız yaparak zaman kazanma, sıkıcı bir durumdan kurtulmak için riskli bir manevra yapmak gibi.
2. Riskli davranış alternatiflerinin karşılaştırılmasının sonucunda ödeneceği düşünülen bedel: otomobilin tamir masrafları, kaza kusuruna göre sigortadan alınacak paranın fazla miktarda olması.

3. Güvenli davranış alternatiflerinin karşılaştırılması sonucunda umulan faydalar: kazaya karışmamış bir sürücü için sigorta indirimi elde etmek.
4. Güvenli davranış alternatiflerinin karşılaştırılması sonucunda ödeneceği düşünülen bedel: rahatsız edici olduğu düşünülen bir emniyet kemerini kullanmak, başkaları tarafından aptalca bir davranış olarak görülmesi.

Riskli davranış ve güvenli davranıştan umulan faydanın değeri yüksek ise, hedef risk yani kabul edilen risk yüksek olacaktır. Riskli davranış ve güvenli davranış için ödenecek bedelin değeri düşük ise, hedef risk miktarı düşük olacaktır. Belli seviyede risk almayı kabul etmek-hedef risk miktarı her zaman kişinin isteyerek tercih ettiği bir risk olarak anlaşılmamalıdır. Tıpkı, ateşin, hastalık karşısında vücudun savaşması için yararlı olması gibi. Fakat, ateşi gerçekten istediğiniz anlamına gelmez (63).

Trafik kazası riskinin fark edilme seviyesi; denetim faaliyetleri, hukuki yaptırımlara ilişkin bilgiler ve kitle iletişim araçlarında sunulan trafik kaza istatistiklerine ilişkin bilgiler, başka insanların kazalarına şahit olmak ya da bir kazadan ucuz kurtulmak gibi kişinin trafik ortamındaki tecrübelerine bağlıdır. Yeterince tecrübesi olmayan sürücülerin bu faktörlerin etkisi ile gerçek riski algılama seviyesi düşüktür (63).

Karar verme davranışı ve risk dengeleme teorisi arasındaki ilişkiyi yorumlayan Oppe'ye göre, kaza riski kontrol edilmek isteniyorsa, bireyin risk algısı riskli davranışa giden karar verme süreci doğrultusunda yükseltilmelidir (64):

1. Risk tahmini için gerekli bilgi,
2. Olası eylem seçimi için tahminler,
3. Her alternatif eyleme yönelik bir kayıp geliştirme,
4. Davranış alternatiflerinin kabul edilebilirliği, uygulanabilirliği,
5. En az risk-tehlike içerdiği düşünülen farklı stratejiler,

Risk Kaçınma Modeli

Fuller'in Risk Kaçınma Modeli (Risk Avoidance Model), 1984 yılında Fuller tarafından geliştirilmiştir. Bu modele göre, tehlikeden kaçınma davranışını geciktirecek durumların sürücü tarafından fark edilmesi gerçek kaza riskini azaltacaktır. İnsanlar ve hayvanlar üzerine yapılan araştırmalar, zamanında iletilen kaçınma uyarılarının olayların yönlendirilmesinde etkili olduğunu göstermektedir (65).

Eğer sürücüler bir tehlike karşısında kaçınma davranışlarını öğrenirlerse, nadiren öznel bir kaza geçirmek riskiyle karşı karşıya kalırlar. Kaçınma davranışı için süre uzadıkça, yani sürücü kaçınma davranışını yerine getirmek için geciktikçe, gerçek kaza riski artar. Kaçınma davranışı, tehlikenin gerçekleşme olasılığını ortadan kaldıracak olan davranıştır (6).

Risk kaçınma modeline göre sürücü, ne yapması gerektiğine zamanında karar vererek, riskleri belirlemeyi ve davranışlarını ona göre ayarlamayı öğrenir. Örneğin, ilerisi görülmeyen virajın kendisi bir tehlike uyarısıdır. Karşı yönden gelen ve görülmeyen bir araç olabilir. Sürücü, bu uyarıya karşı kaçınma davranışı göstererek yavaşlaması gerektiğine (tehlikeden kaçınma davranışı) karar veren bir sürücü, zamanında yavaşlamazsa, sert bir fren yapması gerekecektir (gecikmiş kaçınma davranışı), bu da tehlikeli bir durum yaratacaktır. Böylece, tehlikeden kaçınma davranışının gecikmesi, gerçek kaza riskini arttıracaktır (6).

Risk Eşiği Modeli

Risk Eşiği Modeli (Risk Threshold Model) 1976 yılında Naatanen ve Summala tarafından geliştirilmiştir. Modele göre gerçek risk ile algılanan risk arasında kalıcı bir denge kurma teşebbüsü vardır (45).

Summala'nın daha sonra Sıfır-risk (The Zero-Risk Theory) modeli olarak adlandırdığı modelinde, sürücülerin algıladıkları risk ile gerçek risk arasındaki farkın kaza ile ilişkisi incelenmiştir. Bu modele göre, sürücüler, sanki hiç risk yokmuş gibi

hissederler ve davranırlar. Eğer bu ‘sıfır risk algısı eşiği’ geçilirse, ‘risk dengeleme mekanizmaları’, düşük risk düzeyini denemek için aktive olur (45).

Risk yokmuş duygusunun hissedilmesini engelleyen durum, trafikte arabanın kontrolünü kaybetme, herhangi bir çarpışmaya maruz kalma olasılığı ile ilgili algıları ve tecrübeleridir. Tehlike ve korku içeren bu algıların arttırılması sürücüyü riskin kontrol edilmesini sağlayacak olan tehlikeden kaçınma davranışına yönlendirir (66).

Risk kavramından yola çıkarak, sürücünün hedef risk miktarını belirleyen faktörleri farklı değişkenlerle ilişkilendiren pek çok araştırma yapılmıştır. Örneğin;

1. Kullanılan aracın güvenli oluşu ve teknik donanımının yeterliliğinin hedef risk miktarını arttırdığı (67),
2. Yaşlı sürücülerin kazaya yol açacak riskli davranışları algılama seviyelerinin genç sürücülere göre daha fazla olduğu (68),
3. Sürücülerin genel olarak fiziksel riskten kaçındıkları (69),
4. Algılanan yakalanma riskinin arttırılmasının (herhangi bir trafik kuralına uyulmaması nedeniyle polis tarafından yakalanma olasılığının kurala uyma davranışını arttığı (6),

gibi sonuçlar risk teorilerini trafik sorununa uygulayan araştırma sonuçlarından bazıları olarak sıralanabilir.

Sürücülerin risk algısını arttıracak tutumlar oluşturularak bu tutumlar ile tutarlı davranışsal niyetlenmenin sağlanması amacıyla yürütölen kampanyaların bazıları ile ilgili örnekler aşağıda sunulmaktadır:

Avustralya’da 2001 yılında yorgun sürüş ile ilgili bir kampanyada, yorgun araç kullanma riskini üstlenen sürücüler için uykuya dalarak araç kontrolünü kaybetme riskini yaratan belirtiler ele alınmıştır (47).

Yorgun sürüş ile ilgili kampanyada, esneme, göz ovuşturma ve kırpma, yavaşlamış direksiyon yönetimi, çizgi içinde kalma güçlüğü, yol sinyallerini kaçırma gibi yorgunluğun öncül belirtileri bir profesörün açıklamalarıyla birlikte sunulmuştur. Kampanyanın sloganı ‘Az bir uyku saniyeler içinde öldürür (Microsleep can kills in seconds)’ olarak belirlenmiştir (47).

Yorgun sürüş ile ilgili Avustralya’da yapılan başka bir kampanyada ise uykuya dalma riskini yaratan belirtilerin yanı sıra riskten kaçınma davranışı için iki öneri sunulmuştur: ‘Dinlenmek için durma’ ve ‘Sürücü değiştirme’. Televizyon filmi, broşür, afiş gibi farklı araçlarla desteklenen kampanyanın sloganı, ‘Yorgun sürüş öldürür’ olarak belirlenmiştir (70).

Kampanya uygulanması sırasında yürütülen kampanya izleme ölçümlerine göre, yorgun sürüşün kaza riskine olan etkisinin farkına varılması ile ilgili olumlu sonuçlar alınmış; dinlenmek için durma ve sürücü değiştirme oranı artmıştır 2002’de yapılan bir kampanyada yorgun sürüş riskini yol açan koşullar ön plana çıkarılmıştır. Kampanyanın sloganı ‘Bu nedenle yorgundu (So Tired)’ olmuştur (70).

İngiltere’de arka koltukta oturanların emniyet kemeri takmama riskini üstlenen sürücüler için yönelik olarak yapılan televizyon filminin sloganı, ‘Onları korumak için arkada oturanların emniyet kemerini tak (Belt up in the back. For everyone’s sake)’ olmuştur (56).

Emniyet kemeri kampanyaları, sadece ön koltukta oturanlar ile ilgili kampanyaların yanı sıra arka koltuktakilerin emniyetine yönelik olarak da düzenlenmiştir. Arka koltuktakilerin emniyet kemeri takması ile ilgili yapılan bir kampanyanın sloganı, ‘Başka bir şansın olsaydı, neyi farklı yapardın? (If you had another change, what would you do differently) olarak belirlenmiştir (56).

Arka koltukta oturanlar için ‘Başka bir şansın olsaydı, neyi farklı yapardın?’ sloganının kullanıldığı televizyon filminde, şehir içinde alışveriş yaptıktan sonra araca binen dört genç düşük hızda aniden fren yapmak zorunda kaldıkları bir

durumla karşılaşırlar. Sürücünün aniden fren yapışı ile birlikte arka koltuktakilerin öne fırlayarak cama çarpmaları ağır çekimle sunulduktan sonra kazadan önceki duruma tekrar dönülür. Alışveriş yapmış gençler, araca tekrar binerek emniyet kemerlerini takarlar. Sürücünün fren yapmasını gerektiren durumda, emniyet kemerleri takılı olduğu için fiziksel bir yaralanmaya maruz kalmazlar (56).

İskoçya’da 2006 yılında uygulanacak olan içkili sürüş kampanyasının sloganında, içkili araba kullanma riskini üstlenmenin sürücü için hangi kayıplara sebep olacağı iletilmiştir. Riskli davranış sonucunda maruz kalınacak kayıplar; iş, bedensel güç, sigorta, yaşam olarak sıralanmıştır (55).

İçkili sürüş ile ilgili Avustralya’da yürütülen başka bir kampanyada ise içkili araba kullanma riskini üstlenen sürücülerin sürüş becerilerinin azalacağı bilgisi iletilmiştir. Kampanyanın sloganı, ‘İçki, sürüş becerilerini öldürür (Drinking kills driving skill)’ olarak belirlenmiş, animasyon aracılığı ile içkinin beyindeki algı merkezlerini nasıl etkilediği gösterilmiştir (47).

5. SÜRÜCÜ KUSURLARINA YÖNELİK MESAJ ÖRNEKLERİ

Bu bölümde, önceki bölümde anlatılan teoriler dikkate alınarak mesaj örnekleri oluşturulmaktadır. Oluşturulan mesajlar slogan biçiminde tasarlanmıştır. Ülkemizde kazaya sebebiyet vermede en yüksek paya sahip arkadan çarpma kusuruna yöneliktir. Oluşturulan mesajlar, teoriler doğrultusunda yorumlanacaktır. Daha sonra sürücülerin bu sloganlardan etkilenme seviyesini ölçmek amacıyla uygulanan anket hakkında bilgi verilerek, anket sonucu elde edilen bulgular sunularak değerlendirilecektir.

5.1. ‘Arkadan Çarpma’ Sürücü Kusuruna Yönelik Olarak Teoriler Çerçevesinde Slogan Biçiminde Oluşturulan Mesaj Örnekleri

Sürücü kusurlarına yönelik mesajların, slogan biçiminde yazılmış örnekleri aşağıda sunulmaktadır.

Slogan 1:

Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor.

Takip mesafesi bırakınız.

Slogan 2:

Usta şoför takip mesafesi bırakıyor? Ya sen?

Slogan 3:

Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz.

Takip mesafesi bırak.

Slogan 4:

Öndeki araç durduğunda çarpmamak için sadece 2 saniyen var.

Takip mesafesi bırak.

Slogan 5:

90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır.

Takip mesafesi bırak.

Slogan 6:

Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor.

Takip mesafesi bırak.

Slogan 7:

Ya öl ya da takip mesafesi bırak.

Slogan 8:

2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?

Takip mesafesi bırak.

Slogan 9:

Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.

Slogan 10:

Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür.

Slogan 11:

Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma.

Slogan 12:

Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma.

Takip mesafesi bırak.

Slogan 13:

Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.

Slogan 14:

Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak.

Slogan 15:

Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak.

Slogan 16:

Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak.

Slogan 17:

Ya tutuklan ya takip mesafesi bırak.

5.2. Slogan Örneklerinin Teoriler Açısından Değerlendirilmesi

5.2.1. Slogan örneklerinin “İhtiyaç Teorileri” açısından değerlendirilmesi

‘*Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor*’ ve ‘*Çocuğunu sensiz bırakma*’ sloganı ile insanları davranışa geçmeye yönlendirecek ihtiyaçlardan biri olan ‘sevgi (mensubiyet, başka insanlarla bir arada olma, bir gruba-topluma-kültüre vs ait olma) ihtiyacı’nın uyarılması amaçlanmıştır.

Trafik ortamına çıkan kişinin bu ihtiyacını tatmin edebilmesi için, kazaya sebep olmayı engelleyecek öneriler ‘takip mesafesi bırakmak’ olarak sunulmuştur. Yaratıcılık doğrultusunda daha başka cümleler de aynı işlevi görür. Önemli olan, sloganın sevgi ihtiyacının uyarılması yönünde oluşturulmasıdır.

‘*Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya Sen?*’ sloganı ile ‘kişinin başkaları tarafından kabul edilmek ve saygı görmek’ ihtiyacının uyarılması amaçlanmıştır. Bu ihtiyaç aynı zamanda, kişinin kendine güven duygusunu pekiştirerek, ait olduğu sosyal grupta prestij kazanmasını sağlamaktadır.

‘*Ya öl ya da takip mesafesi bırak*’ ve ‘*Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak*’, ‘*2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?*’ sloganı ile, ‘can güvenliği açısından tehdit ve tehlike altında olmama’ ihtiyacının uyarılması amaçlanmıştır.

‘Ya Takip Mesafesi Bırak ya da Bir İnsan Öldür’ sloganı ile, bireyin saygı görme ihtiyacının tatmin edilmesini engelleyecek bir durum yaratılmıştır. Kişinin, trafik ortamında yaptığı kusurlu bir davranış sonucunda bir insanın ölümüne sebep olması yakın çevresi, ait olduğu toplumsal sınıf veya toplumun değerlerine göre saygınlığını azaltacak bir durum içinde kalmasına neden olacaktır.

Bu nedenle, takip mesafesi bırakmadığı için arkadan çarpma ile sonuçlanan kazaya yol açan sürücüye, bir insanın ölümüne neden olma durumu ile karşı karşıya kalabileceği hatırlatılarak saygınlık ihtiyacı engellenmektedir. Aynı zamanda bir insanın ölümüne sebep olan bir sürücü olarak tutuklanma olasılığı sonucunda sevdiklerinden ayrı kalması ve işsizlik durumu ile karşı karşıya kalma tehlikesi de uyarılmıştır.

5.2.2. Slogan örneklerinin “Denge”, “Uygunluk” ve “Bilişsel Çelişki” teorileri açısından değerlendirilmesi

Denge, uyumluluk ve bilişsel çelişki teorilerine göre, eğer tutumun bilişsel, duygusal ve davranışsal öğeleri birbirleri ile tutarlı ise tutarsızlığa yol açacak yeni bir bilgi tutumun öğeleri arasında dengesizlik, uyumsuzluk ve tutarsızlık oluşturur. Bu nedenle kişi, tutarsızlıkları birbirine uyumlu biçime dönüştürme çabası içine girer.

Sürücünün takip mesafesi bırakmama davranışına yol açan tutumları:

‘Takip mesafesi bırakmasam da bir kazaya maruz kalmam’,

‘Takip mesafesi bırakmamak, bir kaza olsa bile ölmeme sebep olmaz’,

‘Takip mesafesi bırakmamak bir çocuğun ölümüne sebep olmaz’,

‘Takip mesafesi bırakmamak felçli olarak yaşamama sebep olmaz’.

yönünde ise bu tutumların aksi yönde görüşler içeren mesajlar iletilerek tutarsızlık yaratılmalıdır. Böylece tutumun bilişsel, duygusal ve davranışsal ögesi, uyum sağlama yönünde harekete geçirilmiş olur.

Bu nedenle, aşağıdaki sloganlar aracılığı ile sürücünün takip mesafesi bırakmama davranışına yol açan tutumları üzerinde tutarsızlık yaratmak amaçlanmıştır:

Ya öl ya takip mesafesi bırak

Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür.

Çocuğunu sensiz bırakma.

Ya felçli kal ya da takip mesafesi bırak

Çocuğunun felçli kalmasına sebep ol ya da takip mesafesi bırak

Denge, Uyumluluk ve Bilişsel Çelişki teorilerine göre, kişiye sunulan seçenek onun çelişki içinde kalmasına neden olursa ya da kişi iki seçenekten birini tercih etme durumunda kalır ise, gerilim içerisinde olan kişi bu gerilimi giderme amacıyla tutum değişikliğine gidecektir.

Bu nedenle slogan örneklerinde, kusurlu davranışları ile kendi güvenliğini ve trafik güvenliğini tehdit eden sürücü, iki farklı seçenek arasında bırakılmaktadır:

Eve dönmek ya da arkadan çarpma kusuruna sebep olacak yakın takibi tercih etmek,
Usta şoför olmak ya da arkadan çarpma kusuruna sebep olacak yakın takibi tercih etmek,

Ölmek ya da takip mesafesi bırakmak,

Bir insanın ölümüne sebep olmak ya da takip mesafesi bırakmak,

Çocuğunun babasız-annesiz kalmasına sebep olmak ya da takip mesafesi bırakmak,

Yaşamını felçli olarak sürdürmek ya da takip mesafesi bırakmak,

Ulaşmak istenilen yere geç varmak ya da hiç ulaşamamak,

Ayrıca, kişinin ihtiyaçlarına ulaşmada engellenmeyi hissetmesi de dengesizlik, uyumsuzluk ve tutarsızlık yaratır. Sloganlar aracılığı ile ait olma, sevgi, saygı, yaşama, gibi ihtiyaçların giderilmesini engelleyecek durumların varlığı ima edilmiştir.

Böylece takip mesafesi bırakmadan araç kullanmanın, ihtiyaçlara ulaşmada olumsuz bir etkisi olamayacağı yönündeki tutumlar, tutarsızlığa yol açacak yeni bir bilişle karşı karşıya bırakılmış olur.

5.2.3. Slogan örneklerinin ‘Sağlık Bilinci Modeli’ ve ‘Korkunun Çekiciliği Modeli’ açısından değerlendirilmesi

Sağlık bilinci modeli genel olarak, sağlık için tehlikeli olanın ve tehlikeli olandan kurtulmayı sağlayan öneri/önerilerin sunulmasını gerektirir. Tehlikenin algılanabilmesi, kişinin sağlığına verebileceği zararların iletilmesine bağlıdır. Sloganlara göre sürücünün sağlığı için tehlikeli olan; takip mesafesi bırakmamak / arkadan çarpma olarak belirlenmiştir.

Sürücünün tehlikenin büyüklüğünü algılaması için sağlığına verebileceği zararlara ilişkin aşağıdaki bilgiler iletilmiştir:

1. Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor.
2. Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 8’i ölüyor.

Tehlikeli olandan kurtulmak için tavsiye edilen öneri ise, ‘*takip mesafesi bırakmak*’ olarak sunulmuştur.

‘Korkunun Çekiciliği Modeli’ ise kişilerin korku uyandıran mesajlara maruz bırakılmasının tutum ve davranış değişikliğinde etkili olduğunu söyler. Sloganların oluşturulmasında ölüm korkusuna ilişkin araştırma verilerinin sonuçlarından yararlanılarak:

1. Kişinin kendi ölümü,
2. Ölümünden dolayı sevdiklerini geride bırakma,

3. Kaza sonucunda felç olarak, hayatını başkalarına bağımlı olarak sürdürme,
 4. Çocuğunun hayatını felçli olarak yaşamasına sebep olma,
 5. Bir insanın ölümüne sebep olma,
- korkusu uyarılmıştır.

Yukarıdaki korkuların hissedilmesi amacıyla;

1. ‘Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma’
2. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’
3. ‘2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?’
4. ‘Ya öl ya da takip mesafesi bırak’
5. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma’
6. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’

sloganları oluşturulmuştur.

5.2.4. Slogan örneklerinin “Planlanmış Davranış Teorisi” açısından değerlendirilmesi

Bu teoriye göre; tutumlar, öznel normlar ve davranışsal kontrol, davranışı yapmaya yönelik niyeti etkiler. Niyet; davranışı yapma ya da yapmama kararını almaktır. Bu teorinin trafik ortamına uygulanması, sürücünün kurala uyma davranışına leyhte niyetlenme göstermesini engelleyen tutumlar, öznel normlar ve davranışsal kontrole etki eden faktörlerin neler olduğunun belirlenmesi anlamına gelmektedir.

Bu teoriye uygun olarak önerilen sloganlar aracılığı ile sürücünün;

- a) Güvenli sürüşü engelleyen bir davranışa niyet etmesine yol açan tutumlarını değiştirmek,
- b) Güvenli sürüşü engelleyen tutumların oluşmasına ve davranışların teşvik edilmesine yol açan öznel normların etkisini azaltmak

c) Davranış ve elde edilmek istenen sonuç arasındaki ilişkiye yönelik yapılan değerlendirmelerin, güvenli sürüşü engelleyen değerlendirmeler içerdiğini göstermek, amaçlanmalıdır.

Yukarıdaki amaçlar doğrultusunda arkadan çarpma kusuruna yönelik olarak oluşturulan sloganlar, takip mesafesi bırakmadan araç kullanma davranışını aşağıdaki tutumların etkilediği varsayılarak oluşturulmuştur:

1. Yakın takip kazaya neden olmaz’,
2. ‘Yakın takip sonucu ölme olasılığı yok ya da çok düşük’
3. ‘Yakın takip sırasında usta bir manevra, kaza ihtimalinden kurtulmamı sağlar’,
4. ‘Arabamın fren sistemi ve lastiklerim zamanında durmamı sağlar’

Yukarıdaki tutumları nedeniyle arkadan çarpma kusuruna yol açacak davranışta bulunan yani yakın takip eden sürücüler için aşağıdaki sloganlar oluşturulmuştur:

1. ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 sürücüde 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’
2. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’
3. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için sadece 2 saniyeniz var’
4. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır’

Yukarıdaki bilgiler, ihtiyaç teorileri doğrultusunda hazırlanan sloganların altında yer alacak biçimde tasarlanmıştır. Fakat aynı bilgiler aşağıdaki örneklerde olduğu gibi başa alınabilir.

Her 100 kişiden 8’i arkadan çarpma sonucu ölüyor.

Takip mesafesi bırakınız.

Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor.

Her 100 kişiden 10'u arkadan çarpma sonucu yaralanıyor

Takip mesafesi bırakınız.

Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor.

100 km ile giden araç 20 metre içinde duramaz.

Takip mesafesi bırakınız.

Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor.

Öznel normların davranışa niyetlenmesini etkilemedeki önemi nedeniyle ise 'Arkadaşın takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?' gibi bir slogan da oluşturulabilir. Bu slogan kapsamında, sürücünün öznel normları içinde arkadaşlarının sürüş davranışlarına değer verdiği varsayılmış olur. Ayrıca, araç sürücüsü konumda olan kişinin aile fertleri içinde ağabey rolünü üstlenen kişilerden oluşma olasılığı nedeniyle, aile sevgisi ve aile fertlerinden birinin diğerine vereceği zarara ilişkin öznel normların gereği 'Kardeşin sağlığını geri istiyor' sloganı da oluşturulabilir. Aynı şekilde, bir arkadaşın ölümüne ya da sakatlanmasına neden olmaya ilişkin öznel normların etkisi nedeniyle 'Arkadaşının ölümüne neden olma. Takip mesafesi bırak' sloganı da planlanmış davranış teorisine göre oluşturulabilecek diğer sloganlardır. Fakat, öznel normlar ile ilgili sloganların test edilmesi araştırmanın amacı dışında tutulmuştur.

Planlanmış davranış teorisine göre oluşturulan sloganlar, sadece tutum veya sadece davranışa yönelik olarak tasarlanmamış, tutum ve davranışa ilişkin önerilerin bir arada sunulması amaçlanmıştır. Arkadan çarpma kusuruna yol açmaması için sürücüye sunulan davranış önerisi, takip mesafesi bırakmasıdır. Sürücünün takip mesafesi bırakmasını engelleyen tutumlarını değiştirmek amacıyla da, aracına ve kendi sürücülük becerilerine duyduğu güveni azaltacak bilgiler sunulmuştur.

5.2.5. Slogan örneklerinin "Risk Teorileri" açısından değerlendirilmesi

'Arkadan çarpma' kusuruna yol açarak güvenli trafik ortamını bozacak bütün davranışlar gerçek kaza riski oluşturmaktadır. Fakat sürücü için, gerçek kaza riski

taşıyan bu davranışlar kaçınmak istediği bir risk değil almak istediği (hedef risk) bir risktir ve ortamdan fark edilen risk seviyesi, hedef riske göre düşüktür.

Bu nedenle, risk teorilerine göre, sloganların aşağıdaki amaçlar doğrultusunda oluşturulması gerekmektedir:

1. Sürücünün riskli davranış sonucunda elde edeceğini düşündüğü faydaları-avantajları elde edemeyeceğini iletmek,
2. Sürücünün gerçek kaza riskine neden olacak sürüş davranışını güvenli olarak algılamasını engellemek,

Yukarıdaki amaçlar doğrultusunda, sürücünün hedef risk olarak kabul ettiği davranışların neler olduğu saptanır. Bu davranışlar aynı zamanda gerçek kaza riskine yol açacak davranışlar olmalıdır. Örneğin:

1. Takip mesafesi bırakmamak,
2. Fren lambası kullanmamak,
3. Sisli havalarda sis lambalarını kullanmamak,
4. Islak ve buzlu yola uygun lastik kullanmamak,
5. Uykusuz araç kullanmak,
6. Uyuşturucu alarak araç kullanmak,
7. Alkol alarak araç kullanmak,
8. Hız

Sürücünün yukarıdaki riskleri kabul etme miktarını (hedef risk) azaltmak için ortamdan algılanması gereken risklerin neler olduğu bilgisi iletilmelidir. Böylece, kabullenilen riskli davranış sonucunda elde edilmesi planlanan yararlarla ulaşamayacağı ve riskli davranışın güvenli olamayacağı iletilmiş olur. Bu amaçlar gereği, aşağıdaki sloganlar oluşturulmuştur:

1. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracın 10 metre içinde durmasını sağlayamaz.’

2. ‘90 km hızla giden aracın lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır.’
3. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için sadece 2 saniyen var.’

Risk teorilerine göre, ortamdan algılanan risklerden biri de polis tarafından yakalanma veya hukuki yaptırıma maruz kalma riskidir. Fakat sürücünün algıladığı yakalanma ve hukuki yaptırıma maruz kalma riski, gerçek yakalanma ve hukuki yaptırıma maruz kalma riskinden farklı olabilir. Algılanan yakalanma riskinin düşük olması durumunda sürücünün kuralı ihlal etme yönünde davranma olasılığı artmaktadır. Bu nedenle, aşağıdaki sloganlar oluşturulmuştur:

1. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’
2. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’
3. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’
4. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’

Bu sloganlar aracılığı ile takip mesafesi kuralına uymayan sürücüler, yakalanma olasılığı ile ilgili uyarılara maruz bırakılmaktadır. Polis denetimi ve ceza puanı, sürücü için tehlike uyarısıdır. Tehlike uyarısının şiddetini arttırmak amacıyla, ceza puanı alan sürücü sayısı veya kesilen ceza miktarı da açıklanabilir. Ayrıca, hangi davranış gerçekleştirilerek yakalanma riskinin azaltılabileceği önerisi de ‘takip mesafesi bırakmak’ olarak sunulmuştur.

Sloganlar aracılığı ile trafik ortamında sürücünün algılaması istenilen gerçek kaza riskine neden veya yakalanma riskine dikkat çeken bilgiler iletilerek:

1. Risk Dengeleme Teorisi’ne göre, sürücünün ortamdan algılaması gereken riskler,
2. Risk Kaçınma Modeli’ne göre, kaçınılması gereken tehlikeli durumlar,
3. Risk Algısı Modeli’ne göre, ‘risk algısı eşiği’ni yükselten durumlar, sunulmuş olur.

6. TEORİLER ÇERÇEVESİNDE OLUŞTURULAN SLOGANLARIN ETKİSİ İLE İLGİLİ ALAN ARAŞTIRMASI VE SONUÇLARI

6.1. Araştırmanın Amacı ve Hipotezler

Bu araştırmanın amacı aşağıda açıklandığı gibidir:

Sürücülerin, kazalara yol açan tutum ve davranışlarını değiştirmelerine yardımcı olmak amacıyla teoriler (denge, uygunluk, bilişsel çelişki, planlanmış davranış, sağlık bilinci, ihtiyaç, risk, korkunun çekiciliği)çerçevesinde oluşturulan sloganların *ilk hatırlanan olarak seçilmesi* ve *sloganlara verilen önem* ile sosyo-demografik özellikler, trafik tecrübesi ve sürücü türü (kullandıkları araç tipine göre; otobüs, kamyon, otomobil, taksi) arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmaktır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda aşağıdaki hipotezler oluşturulmuştur:

1. Sürücülere yönelik mesajların etki seviyesi, ‘mesajı hatırlama’ ve ‘mesaja önem verme’ açısından, mesajların oluşturulmasında kullanılan tutum ve davranış teorilerine göre değişmektedir.
2. Sürücülere yönelik mesajların etki seviyesi, ‘mesajı hatırlama’ ve ‘mesaja önem verme’ açısından, sürücülerin cinsiyet, yaş, eğitim seviyesi, çocuk sayısı gibi farklı sosyo-demografik özelliklerine göre değişmektedir.
3. Sürücülere yönelik mesajların etki seviyesi, ‘mesajı hatırlama’ ve ‘mesaja önem verme’ açısından, sürücülerin trafik ortamında farklı tecrübeler (kaza yapma ya da yapmama, kaza yapma sıklığı, ölümlü kazaya sebep olma ya da olmama, denetime maruz kalarak para cezası ödeme ya da ödememe,

herhangi bir trafik kazasına rastlama ya da rastlamama gibi) sahip olmalarına göre değişmektedir.

4. Sürücülere yönelik mesajların etki seviyesi, ‘mesajı hatırlama’ ve ‘mesaja önem verme’ açısından, sürücü türlerine göre değişmektedir.

6.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın amacı ve hipotezleri doğrultusunda veri elde etmek amacı ile Ek 2’de verilen anket oluşturulmuş ve uygulanmıştır.

Araştırmanın örneklemini Ankara’da otomobil, otobüs, kamyon ve taksi sürücüsü olan toplam 600 kişi (N=600) oluşturmaktadır. Her sürücü grubu 150’şer kişiden oluşmaktadır. Örneklem seçiminde her sürücü grubunun temsil oranı farklı olacağı için basit tesadüfi örnekleme eşit sayıda sürücü alınamayacağından sürücüler kota örnekleme ile tespit edilmiştir. Sürücülerin 68’i kadın, 532’si erkektir. Kadın sürücüler sadece otomobil sürücüleri grubunun içinde bulunmaktadır.

Anket formunda 16 soru yer almaktadır. Yüz yüze görüşme tekniği ile iletilen sorular, 3 ana gruba ayrılmaktadır. Birinci grup sorular sürücünün yaş, cinsiyet, eğitim durumu, çocuk sayısı gibi sosyo –demografik özelliklerine yöneliktir. İkinci grup sorular, sürücü belgesinin aldığı yıl, kazaya karışma durumu, denetime maruz kalma ile ilgili sorulardan oluşmaktadır. Üçüncü soru grubunda ise, etkisini ölçmek amacıyla oluşturulan 17 slogan yer almıştır. Sürücülerden okudukları sloganları 10 puan üzerinden değerlendirmeleri istenmiştir. Sürücünün en çok etkilendiği slogan ya da sloganlara vereceği en yüksek puan, 10 olarak tespit edilmiştir. Etkilenme seviyesi düştükçe 10 puandan 0 puana doğru daha az puan vermesi istenmiştir. Sürücü, her bir puanı sadece bir slogana vermek zorunda olmadığı, eşit ölçüde etkilendiği sloganların her birine eşit puan verebileceği konusunda uyarılmıştır. Bunun nedeni, sürücünün etkilendiği ya da etkilenmediği slogan sayısının birden fazla olma olasılığıdır. Anket sonucunda veriler SPSS programına girilirken, yanında puan olmayan sloganlar değerlendirme kapsamına alınmamıştır. Yanında puan olmayan sloganların değeri sıfırdır.

Ankette yüz yüze görüşme tekniği uygulanmıştır. Toplanan verilerin istatistiksel analizi, bilgisayarda SPSS (Statistical Package for the Social Science; Sosyal Bil. için İstatistik Paketi) for Windows 10.00 paketi ile yapılmıştır. Çapraz tablolama (crosstabs) ile değişkenler arasındaki ilişkinin sonuçları aynı tablo üzerinde

gösterilmiştir. Tablolarda yer alan bilgiler, satır ve sütun yüzdesi alınarak sunulmuştur. Ayrıca çapraz ilişkinin kurulduğu değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığı yani hipotezlerin doğrulanıp doğrulanmadığı Ki-kare analiz tekniği ile elde edilmiştir.

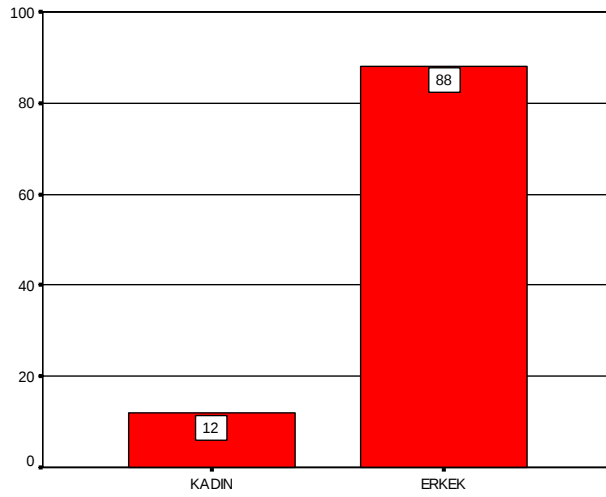
Ki-kare (Pearson Chi-square) analiz tekniğine göre iki değişken arasındaki ilişkinin sonucunda elde edilen Pearson Chi-square değeri %5'den küçük ($p < 0.05$) ise iki değişken arasında anlamlı bir ilişki vardır, % 5'den büyük ($p > 0.05$) ise anlamlı bir ilişki yoktur. Değişkenlerin arasında anlamlı bir ilişki olabilmesi için %95 güven aralığında kalınması gerekmektedir.

6.3. Bulgular

6.3.1. Sürücü profili ile ilgili sonuçlar

Çizelge 6.1. Sürücülerin cinsiyete göre dağılımı

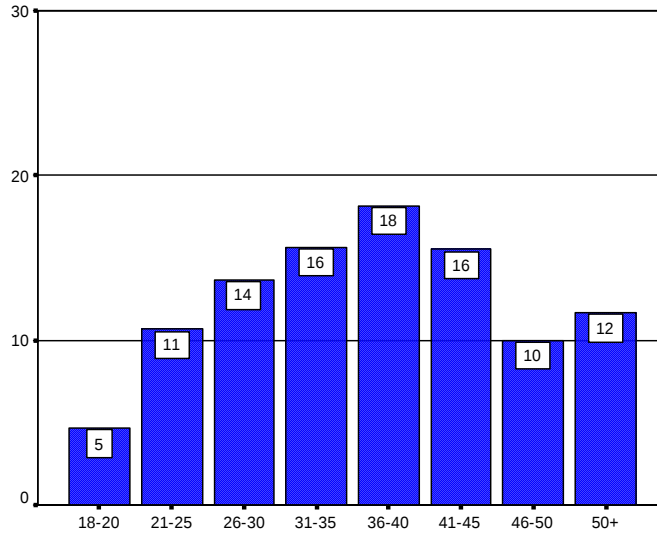
	SAYI	YÜZDE %
KADIN	68	11,3
ERKEK	532	88,7
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.1. Sürücülerin cinsiyete göre dağılımı

Çizelge 6.2. Sürücülerin yaşa göre dağılımı

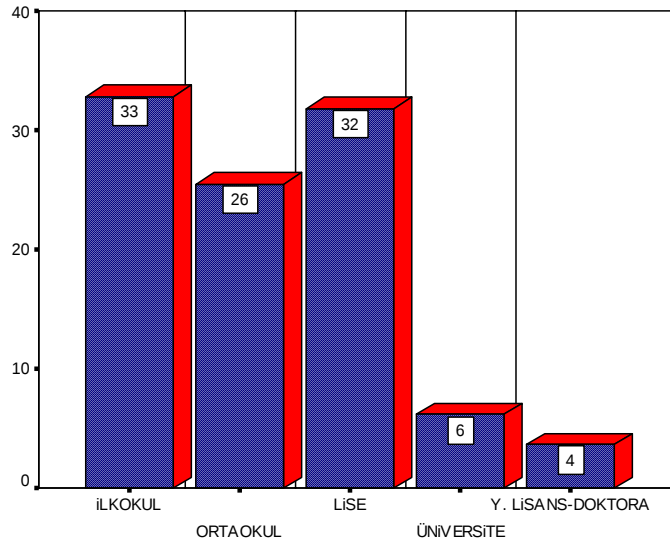
	SAYI	YÜZDE %
18-20	28	4.7
21-25	64	10.7
26-30	82	13.7
31-35	94	15.7
36-40	109	18.7
41-45	93	15.5
46-50	60	10.0
50+	70	11.7
TOPLAM	600	100.0



Şekil 6.2. Sürücülerin yaşa göre dağılımı

Çizelge 6.3. Sürücülerin eğitim seviyesine göre dağılımı

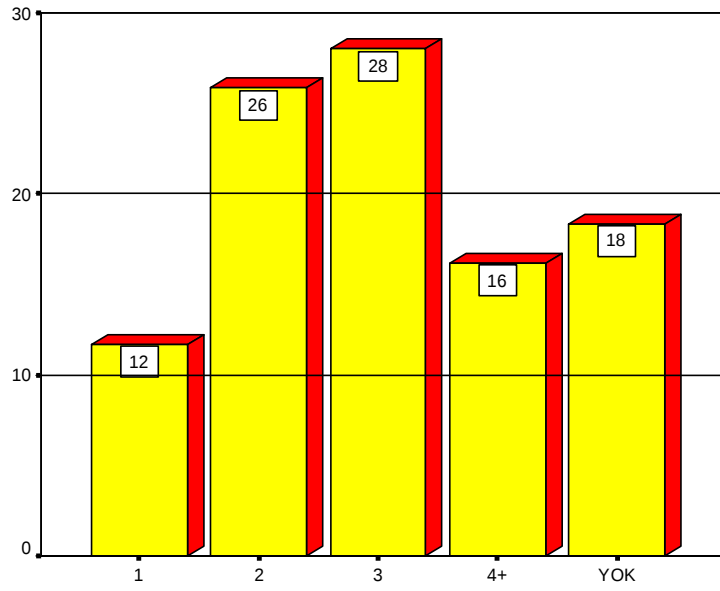
	SAYI	YÜZDE %
İLKOKUL	197	32,8
ORTAOKUL	153	25,5
LİSE	191	31,8
ÜNİVERSİTE	37	6,2
YÜKSEK LİSANS- DOKTORA	22	3,7
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.3. Sürücülerin eğitim seviyesine göre dağılımı

Çizelge 6.4. Sürücülerin çocuk sayısına göre dağılımı

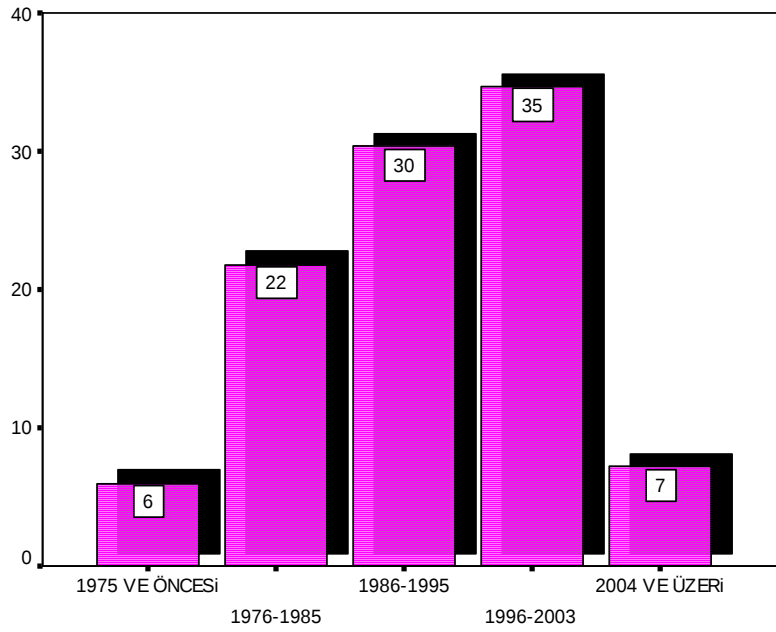
	SAYI	YÜZDE %
1	70	11,7
2	155	25,8
3	168	28,0
4+	97	16,2
YOK	110	18,3
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.4. Sürücülerin çocuk sayısına göre dağılımı

Çizelge 6.5. Sürücülerin sürücü belgesini aldıkları yıla göre dağılımı

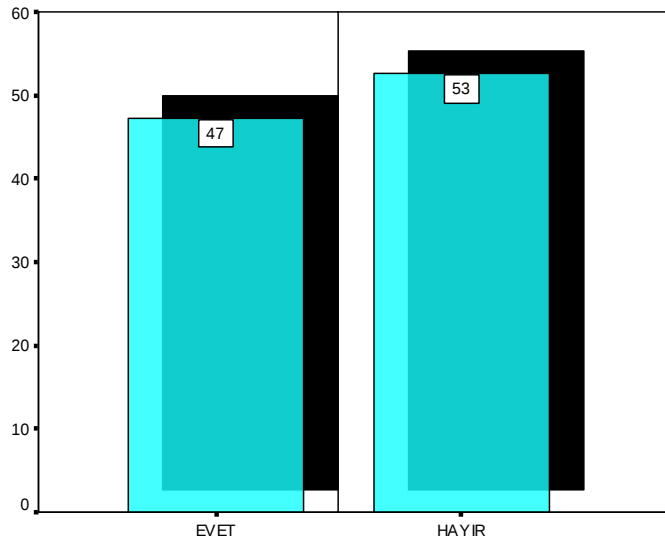
	SAYI	YÜZDE %
1975 ve öncesi	36	6,0
1976-1985	131	21,8
1986-1995	182	30,3
1996-2003	208	34,7
2004 ve üzeri	43	7,2
TOPLAM	600	100,0



Çizelge 6.5. Sürücülerin sürücü belgesinin aldıkları yıla göre dağılımı

Çizelge 6.6. Sürücülerin kendilerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı

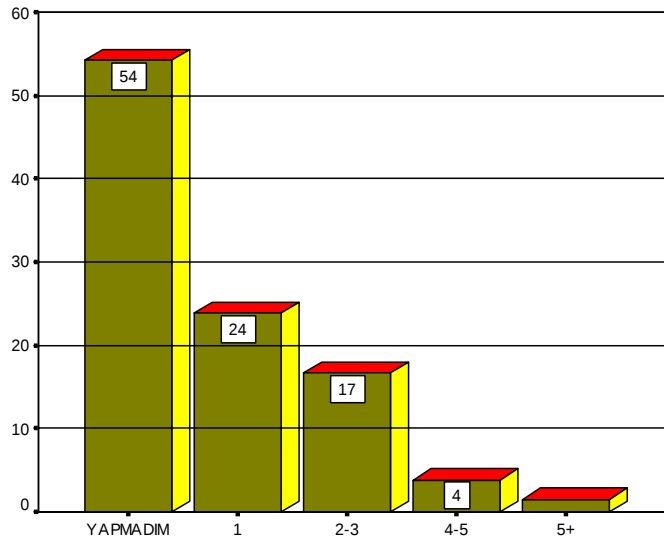
	SAYI	YÜZDE %
1975 ve öncesi	36	6,0
1976-1985	131	21,8
1986-1995	182	30,3
1996-2003	208	34,7
2004 ve üzeri	43	7,2
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.6. Sürücülerin kendilerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı

Çizelge 6.7. Sürücülerin kaza yapma sıklığına göre dağılımı

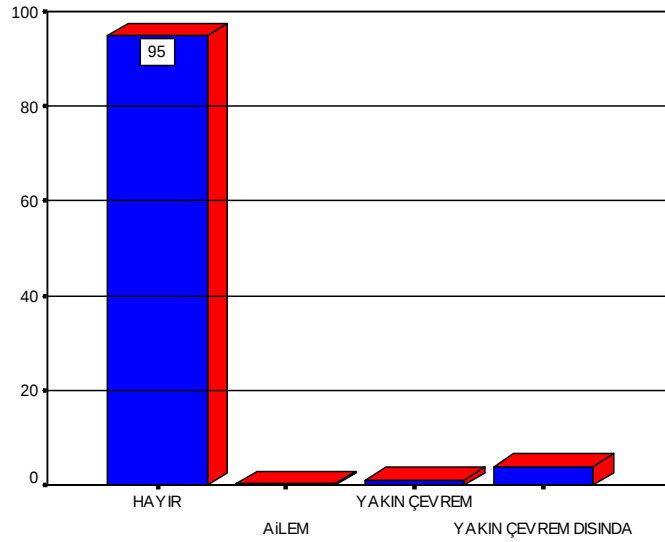
	SAYI	YÜZDE %
1	143	23,8
2-3	100	16,7
4-5	23	3,8
5+	9	1,5
ARA TOPLAM	275	45,8
HAYIR	325	54,2
	600	100,0



Şekil 6.7. Sürücülerin kaza yapma sıklığına göre dağılımı

Çizelge 6.8. Ölümlü kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı

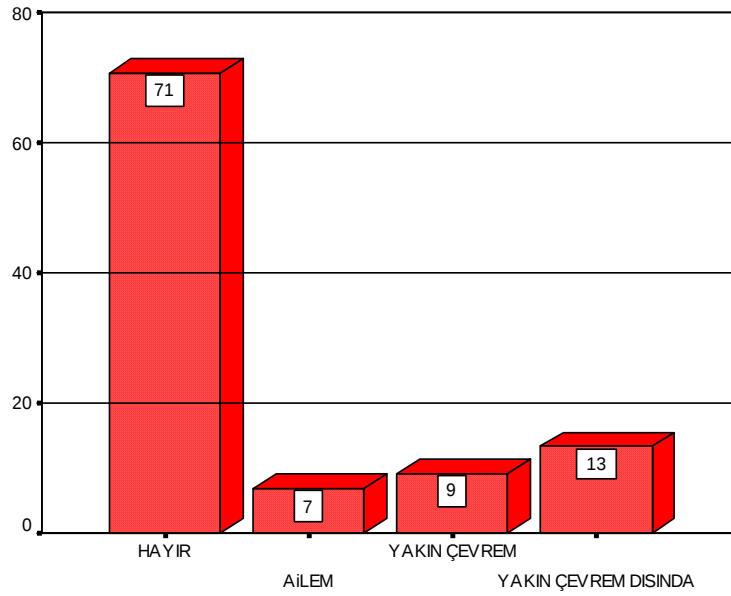
	SAYI	YÜZDE %
AİLEM	2	0,3
YAKIN ÇEVREM	6	1,0
AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	23	3,8
ARA TOPLAM	31	5,2
HAYIR	569	94,8
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.8. Ölümlü kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının ölümüne sebep olmalarına göre dağılımı

Çizelge 6.9. Yaralanmalı bir kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının yaralanmasına sebep olmalarına göre dağılımı

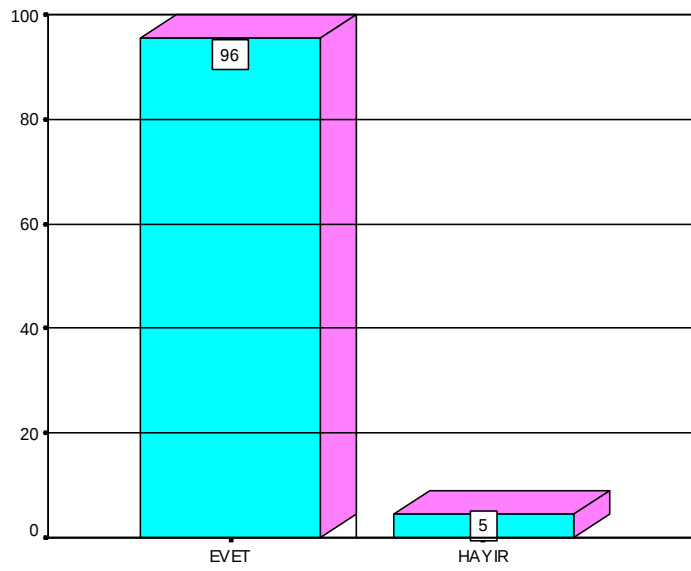
	SAYI	YÜZDE %
AİLEM	41	6,8
YAKIN ÇEVREM	55	9,2
AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	80	13,3
ARA TOPLAM	176	29,3
HAYIR	424	70,7
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.9. Yaralanmalı bir kazaya sebebiyet veren sürücülerin ailesi, yakın çevresi ve başkalarının yaralanmasına sebep olmalarına göre dağılımı

Çizelge 6.10. Ölümlü-yaralanmalı olmayan herhangi trafik kazasına rastlama durumuna göre sürücülerin dağılımı

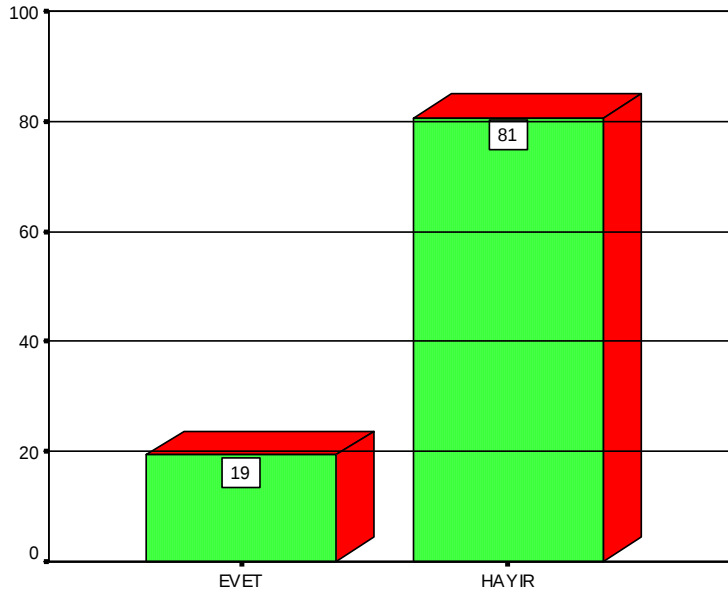
	SAYI	YÜZDE %
EVET	573	95,5
HAYIR	27	4,5
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.10. Ölümlü-yaralanmalı olmayan herhangi bir trafik kazasına rastlama durumuna göre sürücülerin dağılımı

Çizelge 6.11. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu
nedeni ile ceza puanı almalarına göre dağılımı

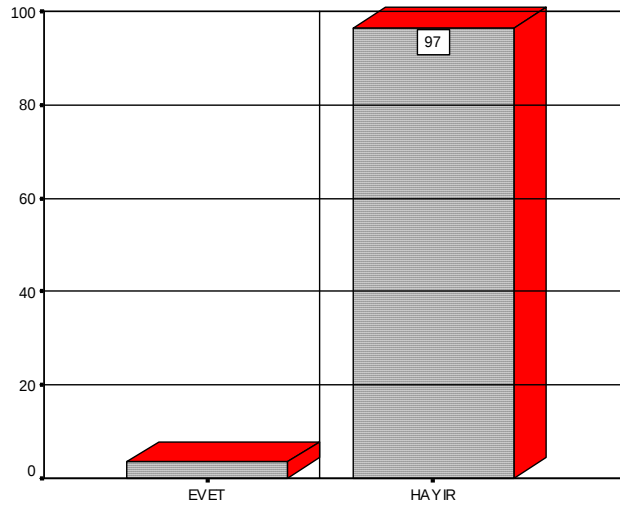
	SAYI	YÜZDE %
EVET	116	19,3
HAYIR	484	80,7
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.11. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu
nedeni ile ceza puanı almalarına göre dağılımı

Çizelge 6.12. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile sürücü belgesine el konulmasına göre dağılımı

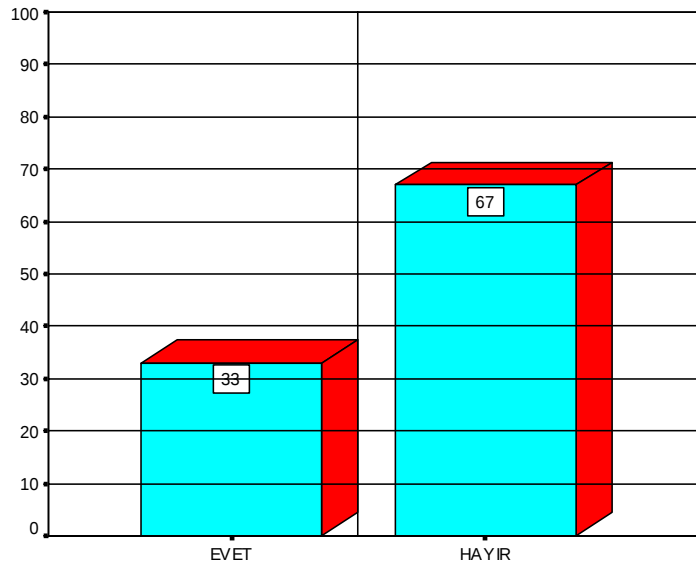
	SAYI	YÜZDE %
EVET	21	3,5
HAYIR	579	96,5
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.12. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile sürücü belgesine el konulmasına göre dağılımı

Çizelge 6.13. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

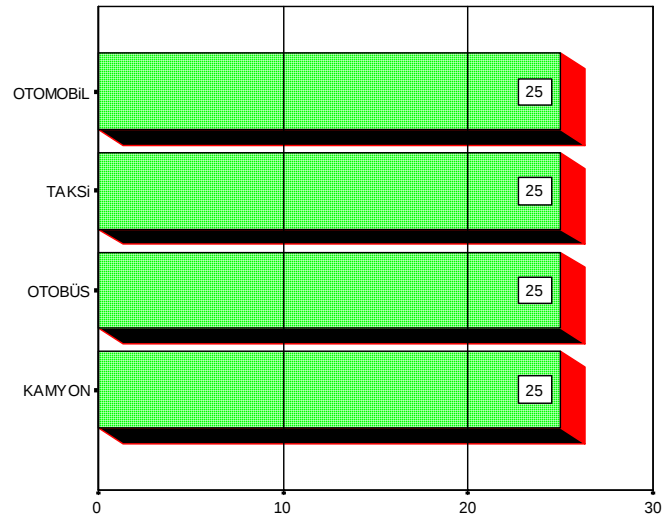
	SAYI	YÜZDE %
EVET	198	33,0
HAYIR	402	67,0
TOPLAM	600	100,0



Şekil 6.13. Sürücülerin son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

Çizelge 6.14. Sürücülerin kullandıkları araç tipine göre dağılımı

	SAYI	YÜZDE
OTOMOBİL	150	25,5
TAKSİ	150	25,5
OTOBÜS	150	25,5
KAMYON	150	25,5
	600	100,0



Şekil 6.14. Sürücülerin kullandıkları araç tipine göre dağılımı

6.3.2. İlk hatırlanan slogan sıralamalarına ilişkin sonuçlar ve değerlendirme

Toplam 600 sürücü üzerinde uygulanan anket sonuçlarına göre, sürücülerin ilk hatırladıkları sloganlar ile ilgili sonuçlar Çizelge 6.15’de sunulmaktadır.

Çizelge 6.15. 600 sürücüye göre ilk hatırlanan slogan tercihi sıralaması

SLOGANLAR	SÜRÜCÜ SAYISI	YÜZDE %
Sevdikleriniz Eve Dönüşünüzü Bekliyor. Takip Mesafesi Bırakınız	129	21,5
Ya öl ya takip mesafesi bırak	107	17.8
İki dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı? Takip mesafesi bırak	82	13.7
Ya Takip Mesafesi Bırak Ya da Bir İnsan Öldür	57	9.5
Usta Şoför Takip Mesafesi Bırakıyor. Ya Sen?	39	6.5
Ya Tutuklan ya da Takip Mesafesi Bırak	35	5.8
Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniye var. Takip Mesafesi Bırak.	25	4.2
Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.	25	4.2
Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak	23	3.8
Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma	18	3.0
Arkadan Çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor	16	2.7
Ya Felçli Olarak Yaşa ya da Takip Mesafesi Bırak	16	2.7
Ya Ehliyetini ver ya da Takip mesafesi Bırak.	9	1.5
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak	7	1.2
90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip Mesafesi Bırak.	6	1.0
Ya Ceza Puanı Al ya da Takip Mesafesi Bırak	4	0.6
Ya Para Cezası Öde ya da Takip Mesafesi Bırak	2	0.3
Toplam	600	100

Sürücülerin İlk Hatırladıkları Sloganlar ile İlgili Sonuçların Teoriler Açısından Değerlendirilmesi

Toplam 600 sürücü tarafından % 21.5 ile ilk hatırlanan slogan; 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' olmuştur. 100 sürücüde ortalama 21 sürücünün ilk hatırladığı slogandır. İhtiyaç teorileri çerçevesinde sürücüde ait olma ve sevgi ihtiyacının uyarılmasının amaçlandığı bir slogandır. Ölüm korkusu dolaylı olarak ima edilmiştir. Daha önceki bölümlerde korkunun çekiciliği modeli ile ilgili açıklamalarda da belirtildiği gibi, korkunun seviyesini arttırmak metinsel olarak ölüm kelimesinin kullanılması ile ilişkilidir. Bu sloganda düşük seviyede korku fakat yüksek seviyede sevgi ve ait olma ihtiyacının uyarılması amaçlanmıştır.

Bu sonuç, ilk hatırlanan slogan olmaya etkisi açısından ihtiyaç teorilerine göre oluşturulan sloganların; korkunun çekiciliği ve sağlık bilinci modellerine göre ölüm, yaralanma ve denetim korkusu içeren sloganlar ile risk teorileri ve planlanmış davranış teorisine göre oluşturulan bilgi içerikli sloganlardan daha etkili olduğunu göstermektedir.

İhtiyaç teorilerine göre oluşturulan 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' ve 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen?' sloganları birbirleri ile kıyaslandığında, sevgi ve ait olma ihtiyacının saygı ihtiyacına göre ilk hatırlanan slogan olma açısından etkisinin daha fazla olduğu görülmektedir. Ayrıca saygı ihtiyacı; kişinin çocuğunun yaralanmasına sebep olma, kendisinin yaralanması ve ölümlü çocuğunu geride annesiz ya da babasız bırakma korkusundan daha etkili olmuştur. Korku içerikli sloganlardan sadece bir insanın ölümüne neden olma korkusu, sloganın hatırlanmasındaki etki açısından saygı ihtiyacından , saygı ihtiyacı da denetimden daha yüksektir.

Korkunun çekiciliği ve sağlık bilinci modeline göre oluşturulan sloganlar kendi aralarında kıyaslandığında ilk hatırlanan slogan kişinin kendisinin ölümünden duyacağı korku içerikli 'Ya Öl Ya Takip Mesafesi Bırak' sloganı olmuştur. İlk

hatırlanan slogan olmayı etkileme açısından kişinin kendi ölümünden duyacağı korku, başka bir insanın ölümüne sebep olma ve ölerek çocuğunun yalnız kalması, kendisinin yaralanması veya çocuğunun yaralanmasına sebep olma korkusundan daha etkili olduğu görülmektedir.

Denetim korkusunun bir sloganın ilk kez hatırlanan olmasında etkisi diğer korkulara göre daha düşüktür. Denetim korkusu içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak tercih edilmesinde para ve ceza puanı yaptırımından sürücü belgesine el konma ve tutuklanma etkili olmuştur.

Risk teorileri ve planlanmış davranış teorilerine göre oluşturulan ve sunulan bilgi aracılığı ile sürücüyü kusurlu davranışa niyetlendiren düşüncelerini ve risk algısını yükseltmeyi amaçlayan sloganların, sloganı hatırlamada etkili olmadığı görülmektedir. Bu sloganlar; ‘90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak’, ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’, Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak’, ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniye var. Takip mesafesi bırak’ olarak sunulmuştur. Planlanmış davranış teorisine göre, daha önceki bilgileri ile çelişki yaratan ve kurallara uymanın gerekliliği yönünde yeni bir bilgi ileten sloganların, hatırlanan slogan olma üzerinde etkisi görülmemektedir.

İlk hatırlanan sloganların teoriler açısından değerlendirilmesinden sonra sunulacak çizelgelerdeki sloganların her biri rakamla verilecektir. Hangi rakamın hangi sloganı belirttiği aşağıda sunulmakta ve ayrıca Ek 1’de de verilmektedir:

1. Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız.
2. Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen?
3. Hiçbir fren sistemi 100 km ile giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz.
4. Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniye var. Takip mesafesi bırak.
5. 90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır.
6. Ya öl ya takip mesafesi bırak

7. 2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?
8. Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor. Takip mesafesi bırak
9. Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.
10. Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür.
11. Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma
12. Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak.
13. Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.
14. Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak.
15. Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak.
16. Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak.
17. Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak.

Ayrıca, çizelgelerde yer alan iki farklı yüzdelik dilimine aşağıdaki biçimde değerlendirme yapmak amacıyla yer verilmiştir:

1. Her bir çizelgede üstte ve en sağdaki toplam yazısının bulunduğu sütunda rakamların altında bulunan ilk yüzdelik dilimi, ilgili sloganı ilk hatırlanan olarak seçen sürücü sayısının toplamını temsil etmektedir. Örneğin, Çizelge 6.16'da 1 numaralı slogan, yaşları farklı toplam 129 sürücü tarafından ilk hatırlanan olarak seçilmiştir. 129 rakamı, % 100 ile temsil edilmektedir. 129 kişiden 1 numaralı sloganı ilk hatırlanan olarak seçen 18-20 yaş arasındaki sürücü sayısı ise 7'dir. % 100'ü 129 kişi olan toplam sürücü içinde 18-20 yaş arasındaki 7 sürücünün kapladığı alan % 5.4'tür.
2. Her bir çizelgede en altta ve ilk sütunda yer alan toplam yazısının karşısında bulunan % 100 ifadesi ise sadece belirlenmiş kategorinin sınırları içinde kalan toplam sürücü sayısının tamamını temsil etmektedir. Örneğin, 18-20 yaş grubu toplam sürücü sayısı 28 kişidir. 28 kişinin tamamı % 100 ile temsil edilmektedir. 28 kişinin 1 numaralı sloganı seçen 18-20 yaş arasındaki sürücü sayısı 7'dir. Fakat % 100'ü 28 kişi olan 18-20 yaş sürücü grubu içinde 7 kişinin kapladığı alan % 25.0'dır.

İlk Hatırlanan Sloganlar ile İlgili Sıralama Sonuçlarının Sosyo-Demografik Faktörler Açısından Değerlendirilmesi

Çizelge 6.16. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin cinsiyete göre dağılımı

	SLOGAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLA M
		KADIN	ERKEK	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI YAZINIZ	1	17	112	129
		13,2%	86,8%	100,0%
		25,0%	21,1%	21,5%
	2	2	37	39
		5,1%	94,9%	100,0%
		2,9%	7,0%	6,5%
	3		7	7
			100,0%	100,0%
			1,3%	1,2%
	4	2	23	25
		8,0%	92,0%	100,0%
		2,9%	4,3%	4,2%
	5	2	4	6
		33,3%	66,7%	100,0%
		2,9%	,8%	1,0%
	6	10	97	107
		9,3%	90,7%	100,0%
		14,7%	18,2%	17,8%
	7	11	71	82
		13,4%	86,6%	100,0%
		16,2%	13,3%	13,7%
	8	2	14	16
		12,5%	87,5%	100,0%
		2,9%	2,6%	2,7%
	9	5	11	16
		31,3%	68,8%	100,0%
		7,4%	2,1%	2,7%
	10	6	51	57
		10,5%	89,5%	100,0%
		8,8%	9,6%	9,5%
	11	2	16	18
		11,1%	88,9%	100,0%
		2,9%	3,0%	3,0%
	12	6	17	23
		26,1%	73,9%	100,0%
		8,8%	3,2%	3,8%
	13	1	24	25

		4,0%	96,0%	100,0%
		1,5%	4,5%	4,2%
	14		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	15	1	8	9
		11,1%	88,9%	100,0%
		1,5%	1,5%	1,5%
	16	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,5%	,2%	,3%
	17		35	35
			100,0%	100,0%
			6,6%	5,8%
TOPLAM		68	532	600
		11,3%	88,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin cinsiyete göre dağılımı ile ilgili çizelgenin ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,037'dir. $p < 0,05$ olduğu için cinsiyet ile ilk hatırlanan sloganlar arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Bu durum, ilk hatırlanan slogan seçiminin cinsiyete göre değiştiğini göstermektedir

68 kadın ve 532 erkek sürücünün ortalama % 50'sinin, ilk hatırladıkları sloganlar ölüm korkusu içeriklidir ve kendi ölümleri ile ilgilidir. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganı, kadınların % 25'i, erkeklerin ise 21.1'i tarafından ilk hatırlanan olarak seçilmiştir.

Erkekler ve kadınlar üzerinde başka bir insanın ölümüne sebep olma korkusunun ilk hatırlanan slogan seçimindeki etkisi azdır. Fakat, bir insanın ölümüne sebep olma, ölecek çocuğunu yalnız bırakma korkusundan % 6 daha fazla etkilidir.

Trafik kazası sonucunda ölecek çocuğunu geride yalnız bırakma korkusunun uyarıldığı sloganı ilk hatırlanan olarak seçen kadın ve erkeklerin oranı % 3 ile birbirine eşittir.

Bedensel yaralanma sonucu felçli kalma korkusunun uyarıldığı sloganı ilk hatırlanan olarak seçen kadınlar erkeklerden daha fazladır. Fakat bir sloganın ilk hatırlanan olarak seçilmesinde, çocuklarının felçli kalmaları, kendilerinin felçli kalmalarından daha fazla etkilemiştir, ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak’ sloganını ilk hatırlanan olarak seçen kadınlar aynı sloganı ilk hatırlanan olarak seçen erkeklerden % 4 daha fazladır.

Kısaca, bir sloganın hatırlanmasında, ölüm ve yaralanma korkusu ile cinsiyet ilişkisi karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

1. ‘Ölmekten korkma’, kadın ve erkek sürücüler üzerinde birbirine yakın oranlarda ve öncelikle etkilidir.
2. ‘Bir insanın ölümüne sebep olma’ korkusu, kadın ve erkek sürücüler üzerinde birbirine yakın oranlarda fakat kendi ölüm korkuları kadar etkili değildir.
3. ‘Çocuklarının felçli kalmalarına sebep olma’ korkusu, kadın ve erkekler üzerinde, ‘ölmekten’ ve ‘başka bir insanın ölümüne sebep olmaktan’ duyacakları korku kadar etkili değildir. Fakat kendilerinin felçli kalmalarından daha fazla etkilidir.
4. Çocuklarının felçli kalmalarına sebep olma’ korkusu kadınlarda erkeklerden daha fazla etkilidir.
5. Ölerек çocuklarını geride anne ya da babasız bırakma korkusu, kadın ve erkekler üzerinde birbirine eşit oranda fakat yukarıdaki korkular ile karşılaştırıldığında en az etkili olan korkudur.

Saygı ihtiyacının uyarıldığı ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor Ya sen?’ sloganını ilk hatırlanan olarak seçen kadınların oranı, erkeklerden % 5 daha azdır. Fakat, bilgi içerikli sloganlar kadınlar tarafından erkeklerden daha fazla bir oranda ilk hatırlanan olarak seçilmiştir.

Denetim korkusunun bir sloganın hatırlanmasında cinsiyete göre farklılık gösterip göstermediği incelendiğinde, erkekler üzerinde kadınlardan daha fazla etkili olduğu

görülmektedir. Örneğin, ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganı, erkek sürücülerin % 6.6’sı tarafından ilk hatırlanan slogan olarak seçilirken, kadın sürücülerin hiç biri tarafından seçilmemiştir. Aynı şekilde ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganı, erkek sürücülerin % 4.5’u tarafından ilk hatırlanan slogan olarak seçilirken, kadın sürücülerin % 1.5’u tarafından seçilmiştir. Dikkat çekici olan, denetim korkusunun erkekler üzerindeki etkisinin çocuğunun felçli ve babasız kalması korkusundan daha fazla etkili olduğudur. Fakat, genel olarak denetim, ölme ve bir insan öldürme korkusundan daha az etkilidir.

Çizelge 6.17. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin yaşa göre dağılımı

	SLOGA N	YAŞ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI YAZINIZ	1	7	16	19	21	21	18	12	15	129
		5,4%	12,4%	14,7%	16,3%	16,3%	14,0%	9,3%	11,6%	100,0%
		25,0%	25,0%	23,2%	22,3%	19,3%	19,4%	20,0%	21,4%	21,5%
	2	2	7	4	5	8	6	3	4	39
		5,1%	17,9%	10,3%	12,8%	20,5%	15,4%	7,7%	10,3%	100,0%
		7,1%	10,9%	4,9%	5,3%	7,3%	6,5%	5,0%	5,7%	6,5%
	3			1	4		2			7
				14,3%	57,1%		28,6%			100,0%
				1,2%	4,3%		2,2%			1,2%
	4	2	2	3	3	4	4	4	3	25
		8,0%	8,0%	12,0%	12,0%	16,0%	16,0%	16,0%	12,0%	100,0%
		7,1%	3,1%	3,7%	3,2%	3,7%	4,3%	6,7%	4,3%	4,2%
	5					3	1	1	1	6
						50,0%	16,7%	16,7%	16,7%	100,0%
						2,8%	1,1%	1,7%	1,4%	1,0%
	6	4	10	14	21	15	14	14	15	107
		3,7%	9,3%	13,1%	19,6%	14,0%	13,1%	13,1%	14,0%	100,0%
		14,3%	15,6%	17,1%	22,3%	13,8%	15,1%	23,3%	21,4%	17,8%
	7	2	7	16	13	20	12	5	7	82
		2,4%	8,5%	19,5%	15,9%	24,4%	14,6%	6,1%	8,5%	100,0%
		7,1%	10,9%	19,5%	13,8%	18,3%	12,9%	8,3%	10,0%	13,7%
	8		4	1	3	5	2		1	16
			25,0%	6,3%	18,8%	31,3%	12,5%		6,3%	100,0%
			6,3%	1,2%	3,2%	4,6%	2,2%		1,4%	2,7%
	9	1	1	1	4	2	2	2	3	16
		6,3%	6,3%	6,3%	25,0%	12,5%	12,5%	12,5%	18,8%	100,0%
		3,6%	1,6%	1,2%	4,3%	1,8%	2,2%	3,3%	4,3%	2,7%
	10	4	8	10	5	12	11	5	2	57
		7,0%	14,0%	17,5%	8,8%	21,1%	19,3%	8,8%	3,5%	100,0%
		14,3%	12,5%	12,2%	5,3%	11,0%	11,8%	8,3%	2,9%	9,5%
	11		1	4	3	3	3	2	2	18
			5,6%	22,2%	16,7%	16,7%	16,7%	11,1%	11,1%	100,0%
			1,6%	4,9%	3,2%	2,8%	3,2%	3,3%	2,9%	3,0%
	12		3	2	3	6	4	1	4	23
			13,0%	8,7%	13,0%	26,1%	17,4%	4,3%	17,4%	100,0%
			4,7%	2,4%	3,2%	5,5%	4,3%	1,7%	5,7%	3,8%
	13	4		1	4	2	5	4	5	25
		16,0%		4,0%	16,0%	8,0%	20,0%	16,0%	20,0%	100,0%
		14,3%		1,2%	4,3%	1,8%	5,4%	6,7%	7,1%	4,2%
	14			1	1			1	1	4
				25,0%	25,0%			25,0%	25,0%	100,0%

				1,2%	1,1%			1,7%	1,4%	,7%
	15	1	3			2		1	2	9
		11,1%	33,3%			22,2%		11,1%	22,2%	100,0%
		3,6%	4,7%			1,8%		1,7%	2,9%	1,5%
	16			1	1					2
				50,0%	50,0%					100,0%
				1,2%	1,1%					,3%
	17	1	2	4	3	6	9	5	5	35
		2,9%	5,7%	11,4%	8,6%	17,1%	25,7%	14,3%	14,3%	100,0%
		3,6%	3,1%	4,9%	3,2%	5,5%	9,7%	8,3%	7,1%	5,8%
TOPLAM		28	64	82	94	109	93	60	70	600
		4,7%	10,7%	13,7%	15,7%	18,2%	15,5%	10,0%	11,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin yaşa göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,753'dir. $p > 0,05$ olduğu için yaş ile ilk hatırlanan slogan arasında anlamlı bir ilişki yoktur. İlk hatırlanan slogan tercihlerinde yaşa göre anlamlı bir değişiklik görülmemektedir.

Çizelge 6.18. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin eğitim seviyesine göre dağılımı

	SLOGAN	EĞİTİM SEVİYESİ					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINI ZI YAZINIZ	1	44	37	31	11	6	129
		34,1%	28,7%	24,0%	8,5%	4,7%	100,0%
		22,3%	24,2%	16,2%	29,7%	27,3%	21,5%
	2	13	10	14	2		39
		33,3%	25,6%	35,9%	5,1%		100,0%
		6,6%	6,5%	7,3%	5,4%		6,5%
	3	1	5	1			7
		14,3%	71,4%	14,3%			100,0%
		,5%	3,3%	,5%			1,2%
	4	13	3	8	1		25
		52,0%	12,0%	32,0%	4,0%		100,0%
		6,6%	2,0%	4,2%	2,7%		4,2%
	5	2	2	1	1		6

		33,3%	33,3%	16,7%	16,7%		100,0 %
		1,0%	1,3%	,5%	2,7%		1,0%
6		25	28	44	3	7	107
		23,4%	26,2%	41,1%	2,8%	6,5%	100,0 %
		12,7%	18,3%	23,0%	8,1%	31,8%	17,8%
7		40	18	14	6	4	82
		48,8%	22,0%	17,1%	7,3%	4,9%	100,0 %
		20,3%	11,8%	7,3%	16,2%	18,2%	13,7%
8		2	9	4	1		16
		12,5%	56,3%	25,0%	6,3%		100,0 %
		1,0%	5,9%	2,1%	2,7%		2,7%
9		7	2	4	1	2	16
		43,8%	12,5%	25,0%	6,3%	12,5%	100,0 %
		3,6%	1,3%	2,1%	2,7%	9,1%	2,7%
10		15	13	22	5	2	57
		26,3%	22,8%	38,6%	8,8%	3,5%	100,0 %
		7,6%	8,5%	11,5%	13,5%	9,1%	9,5%
11		5	6	5	2		18
		27,8%	33,3%	27,8%	11,1%		100,0 %
		2,5%	3,9%	2,6%	5,4%		3,0%
12		7	4	10	1	1	23
		30,4%	17,4%	43,5%	4,3%	4,3%	100,0 %
		3,6%	2,6%	5,2%	2,7%	4,5%	3,8%
13		9	5	11			25
		36,0%	20,0%	44,0%			100,0 %
		4,6%	3,3%	5,8%			4,2%
14		1	1	2			4
		25,0%	25,0%	50,0%			100,0 %
		,5%	,7%	1,0%			,7%
15		1	1	6	1		9
		11,1%	11,1%	66,7%	11,1%		100,0 %
		,5%	,7%	3,1%	2,7%		1,5%
16				1	1		2

			50,0%	50,0%		100,0 %
			,5%	2,7%		,3%
	17	12	9	13	1	35
		34,3%	25,7%	37,1%	2,9%	100,0 %
		6,1%	5,9%	6,8%	2,7%	5,8%
		197	153	191	37	22
		32,8%	25,5%	31,8%	6,2%	3,7%
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0 %
TOPLAM						
		197	153	191	37	22
		32,8%	25,5%	31,8%	6,2%	3,7%
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0 %

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,035’dir. $p < 0,05$ olduğu için eğitim seviyesi ile ilk hatırlanan sloganlar arasında anlamlı ilişki bir olduğu görülmektedir. Bu durum, ilk hatırlanan slogan seçiminin eğitim seviyesine göre değiştiğini göstermektedir.

Farklı eğitim seviyelerindeki sürücülerin bir sloganı hatırlamalarında en çok etkili olan korku, kendilerinin ölümüdür. Fakat eğitim seviyesi yükseldikçe kendi ölümlerinin yanı sıra bir başkasının ölümüne sebep olma korkusu, bir sloganın ilk hatırlanan olarak seçilmesinde etkili olmaktadır. Denetim korkusunun etkisi ise özellikle ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ ve ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganları için genel olarak her eğitim seviyesi üzerinde etkilidir. Bu etki aynı zamanda çocuğunu annesiz-babasız bırakarak ölme ve çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusundan daha fazla olmuştur.

İlkokul mezunu sürücülerin % 22.3’ü ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’, % 20.3’ü ‘2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?’, % 12.7’si ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganını ilk hatırlanan olarak seçmişlerdir. İlkokul mezunu sürücülerin diğer sloganlara dağılımı % 12 altındadır. İlk okul mezunlarının % 1’den düşük oranda yer aldıkları sloganlar; ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz’, ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ olmuştur. Bu sonuca göre, bilgi içerikli

mesajlar ile denetim korkusuna yönelik mesajlar ilkokul mezunları için bir sloganın hatırlanmasında etkili olmamaktadır.

Ortaokul mezunu sürücülerin % 24.2'si 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor', % 18.3'ü 'Ya Öl ya takip mesafesi bırak', % 11.8'i '2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?' sloganını ilk hatırlanan olarak seçmişlerdir. Ortaokul mezunlarının % 1'den düşük oranda yer aldıkları sloganlar 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak ve 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganı olmuştur. Bu sonuca göre, ceza puanı ve ehliyete el koyma içerikli denetim korkusuna yönelik mesajlar ortaokul mezunları için bir sloganın hatırlanmasında etkili olmamaktadır.

Lise mezunu sürücülerin % 23'ü 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', % 16'sı 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor', % 11.5'u 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganını ilk hatırlanan slogan olarak seçmişlerdir. Bu sonuca göre, lise mezunu sürücülerin bir sloganı hatırlamalarında kendi ölümlerinin yanı sıra bir başkasının ölümüne sebep olmaktan duydukları korku etkili olmaktadır. Lise mezunlarının % 1'den düşük oranda yer aldıkları sloganlar; 'Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz, 90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır.', 'Ya para cezası öde ya takip mesafesi bırak' sloganları olmuştur. Bu sonuca göre, bilgi içerikli mesajlar ile denetim korkusu uyandırmaya yönelik mesajlar lise mezunu sürücüler için bir sloganın hatırlanmasında etkili olmamaktadır.

Üniversite mezunu sürücülerin % 29'u 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor', % 16.2'si '2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?', % 13.5'i 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganını ilk hatırlanan slogan olarak seçmişlerdir. Bu sonuca göre, üniversite mezunu sürücülerin bir sloganı hatırlamalarında kendi ölümlerinin yanı sıra bir başkasının ölümüne sebep olmaktan duydukları korku da etkili olmaktadır.

Üniversite üstü eğitim almış sürücülerin % 31.8'i 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', % 29'u 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor', % 18.2'si '2 dakika gecikmek mi

yoksa hiç varamamak mı?’ sloganı ilk hatırlanan slogan olarak seçilmiştir. Bu sonuca göre üniversite üstü eğitim almış olan sürücülerin bir sloganı hatırlamalarında kendi ölümlerinden duyacakları korku etkili olmaktadır.

Çizelge 6.19. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin çocuk sayısına göre dağılımı

	SLOGA N	ÇOCUK SAYISI					TOPLA M
		1	2	3	4+	YOK	
	1	19	34	28	21	27	129
		14,7%	26,4%	21,7%	16,3%	20,9%	100,0%
		27,1%	21,9%	16,7%	21,6%	24,5%	21,5%
	2	4	7	14	6	8	39
		10,3%	17,9%	35,9%	15,4%	20,5%	100,0%
		5,7%	4,5%	8,3%	6,2%	7,3%	6,5%
	3	2	2		3		7
		28,6%	28,6%		42,9%		100,0%
		2,9%	1,3%		3,1%		1,2%
	4	3	6	6	6	4	25
		12,0%	24,0%	24,0%	24,0%	16,0%	100,0%
		4,3%	3,9%	3,6%	6,2%	3,6%	4,2%
	5	1	1	3	1		6
		16,7%	16,7%	50,0%	16,7%		100,0%
		1,4%	,6%	1,8%	1,0%		1,0%
	6	10	22	28	25	22	107
		9,3%	20,6%	26,2%	23,4%	20,6%	100,0%
		14,3%	14,2%	16,7%	25,8%	20,0%	17,8%
	7	11	29	23	8	11	82
		13,4%	35,4%	28,0%	9,8%	13,4%	100,0%
		15,7%	18,7%	13,7%	8,2%	10,0%	13,7%
	8		5	5	2	4	16
			31,3%	31,3%	12,5%	25,0%	100,0%
			3,2%	3,0%	2,1%	3,6%	2,7%
	9	1	1	6	4	4	16
		6,3%	6,3%	37,5%	25,0%	25,0%	100,0%
		1,4%	,6%	3,6%	4,1%	3,6%	2,7%
	10	7	19	16	3	12	57
		12,3%	33,3%	28,1%	5,3%	21,1%	100,0%
		10,0%	12,3%	9,5%	3,1%	10,9%	9,5%
	11	2	7	3	3	3	18
		11,1%	38,9%	16,7%	16,7%	16,7%	100,0%
		2,9%	4,5%	1,8%	3,1%	2,7%	3,0%
	12	6	8	3	4	2	23
		26,1%	34,8%	13,0%	17,4%	8,7%	100,0%
		8,6%	5,2%	1,8%	4,1%	1,8%	3,8%
	13	1	5	12	3	4	25
		4,0%	20,0%	48,0%	12,0%	16,0%	100,0%
		1,4%	3,2%	7,1%	3,1%	3,6%	4,2%
	14		1	3			4
			25,0%	75,0%			100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün sahip olduğu çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,114'tür. $p > 0,05$ olduğu için çocuk sayısı ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı ilişki bir olmadığı görülmektedir. İlk hatırlanan sloganın seçimi sürücünün sahip olduğu çocuk sayısına göre değişiklik arz etmemektedir.

İlk Hatırlanan Slogan Sonuçların Trafik Tecrübesi Açısından Değerlendirilmesi

Tablo 6.20. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı

	SLOGAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİN ALINDIĞI YIL					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI YAZINIZ	1	9	25	38	46	11	129
		7,0%	19,4%	29,5%	35,7%	8,5%	100,0%
		25,0%	19,1%	20,9%	22,1%	25,6%	21,5%
	2	2	8	12	15	2	39
		5,1%	20,5%	30,8%	38,5%	5,1%	100,0%
		5,6%	6,1%	6,6%	7,2%	4,7%	6,5%
	3			2	5		7
				28,6%	71,4%		100,0%
				1,1%	2,4%		1,2%
	4	2	8	6	7	2	25
		8,0%	32,0%	24,0%	28,0%	8,0%	100,0%
		5,6%	6,1%	3,3%	3,4%	4,7%	4,2%
	5		3	3			6
			50,0%	50,0%			100,0%
			2,3%	1,6%			1,0%
	6	9	25	32	36	5	107
		8,4%	23,4%	29,9%	33,6%	4,7%	100,0%
		25,0%	19,1%	17,6%	17,3%	11,6%	17,8%
	7	3	15	22	40	2	82
		3,7%	18,3%	26,8%	48,8%	2,4%	100,0%
		8,3%	11,5%	12,1%	19,2%	4,7%	13,7%
	8	1	3	5	5	2	16
		6,3%	18,8%	31,3%	31,3%	12,5%	100,0%
		2,8%	2,3%	2,7%	2,4%	4,7%	2,7%
	9	1	3	6	5	1	16

		6,3%	18,8%	37,5%	31,3%	6,3%	100,0%
		2,8%	2,3%	3,3%	2,4%	2,3%	2,7%
10	2	9	18	20	8	57	
		3,5%	15,8%	31,6%	35,1%	14,0%	100,0%
		5,6%	6,9%	9,9%	9,6%	18,6%	9,5%
11		4	7	7		18	
		22,2%	38,9%	38,9%		100,0%	
		3,1%	3,8%	3,4%		3,0%	
12	1	5	10	5	2	23	
		4,3%	21,7%	43,5%	21,7%	8,7%	100,0%
		2,8%	3,8%	5,5%	2,4%	4,7%	3,8%
13	3	7	7	5	3	25	
		12,0%	28,0%	28,0%	20,0%	12,0%	100,0%
		8,3%	5,3%	3,8%	2,4%	7,0%	4,2%
14		2	1	1		4	
		50,0%	25,0%	25,0%		100,0%	
		1,5%	,5%	,5%		,7%	
15	1	1	3	2	2	9	
		11,1%	11,1%	33,3%	22,2%	22,2%	100,0%
		2,8%	,8%	1,6%	1,0%	4,7%	1,5%
16				2		2	
				100,0%		100,0%	
				1,0%		,3%	
17	2	13	10	7	3	35	
		5,7%	37,1%	28,6%	20,0%	8,6%	100,0%
		5,6%	9,9%	5,5%	3,4%	7,0%	5,8%
TOPLAM		36	131	182	208	43	600
		6,0%	21,8%	30,3%	34,7%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,692'dir. $p > 0,05$ olduğu için sürücü belgesinin alındığı yıl ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı ilişki bir olmadığı görülmektedir. İlk hatırlanan sloganın seçimi sürücünün ehliyet aldığı yıla göre değişiklik arz etmemektedir.

Farklı yıllarda sürücü belgesine sahip olmuş sürücülerin bir sloganı hatırlamalarında en çok etkili olan korku ölüm korkusu olmuştur. Fakat, genel olarak, sürücü belgesine sahip olunan yıl arttıkça ölüm korkusunun sloganı hatırlamadaki etkisi

artmaktadır. Fakat bir başkasının ölümüne sebep olma korkusunun sloganı hatırlamaya olan etkisi, sürücü belgesine sahip olunan yıl yükseldikçe azalmaktadır. Denetim korkusu ise yeni sürücü belgesi almış olanlarda yüksek, 10 ve 20 yıllık sürücülerde düşmekte, 30 yıllık sürücülerde tekrar yükselmekte ve 30 yıldan daha fazla sürücü belgesine sahip olanlarda tekrar düşmektedir.

‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganını, 2004 yılından sonra sürücü belgesi almış olanların % 25’i ve 1975 ve öncesinde sürücü belgesi almış en az 30 yıllık sürücülerin % 25’inin ilk hatırlanan slogan olarak seçtikleri görülmektedir. Diğer yıllarda sürücü belgesi almış olanlarda ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganının ilk hatırlanan olarak seçilme oranı azalmaktadır.

‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganı için sürücü belgesine sahip olma süresi yükseldikçe, bu sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranının da yükseldiği görülmektedir. Örneğin, 2004 ve sonrasında sürücü belgesi almış olanlar içinde bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçenler % 11.6 iken, 1975 ve öncesinde sürücü belgesi alanların içinde bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçenler % 25’dir.

‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganı, 2004 ve sonrasında sürücü belgesi almış yeni sürücülerin % 18.6’sı tarafından ilk hatırlanan olarak seçilmiştir. Sürücü belgesine sahip olunan yıl arttıkça, başka bir insanın ölümüne sebep olma korkusu içeren bu sloganın ilk olarak hatırlanan olma oranı düşmektedir. Örneğin, 1996 ve 2003 yıllarında sürücü belgesi almış olanlar içinde sloganı ilk hatırlanan olarak seçenlerin oranı % 9.6, 1986-1995 için % 9.9, 1976-1985 için 6.9, 1975 ve öncesi için % 5.6 dır.

Denetim içerikli sloganlar her farklı kategori içinde yer alan sürücüler tarafından birbirine yakın oranlarda ilk hatırlanan slogan olarak seçilmiştir. Fakat, 2004 ve sonrasında sürücü belgesi almış yeni sürücüler içinde bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçenlerin oranı, diğerlerine göre fazladır. Dikkat çekici olan 1986 ve 2003 yılları arasında sürücü belgesine sahip olanlarda düşen oranın 1976 ve 1985 yılları arasında

sürücü belgesi almış olanlarda yeniden yükselmesi ve 1975 öncesinde alanlarda tekrar düşmesidir.

Çizelge 6.21. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin kaza yapma durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	KAZA YAPMA DURUMU		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI YAZINIZ	1	55	74	129
		42,6%	57,4%	100,0%
		19,4%	23,4%	21,5%
	2	17	22	39
		43,6%	56,4%	100,0%
		6,0%	7,0%	6,5%
	3	3	4	7
		42,9%	57,1%	100,0%
		1,1%	1,3%	1,2%
	4	11	14	25
		44,0%	56,0%	100,0%
		3,9%	4,4%	4,2%
	5	3	3	6
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,1%	,9%	1,0%
	6	66	41	107
		61,7%	38,3%	100,0%
		23,2%	13,0%	17,8%
	7	29	53	82
		35,4%	64,6%	100,0%
		10,2%	16,8%	13,7%
	8	6	10	16
		37,5%	62,5%	100,0%
		2,1%	3,2%	2,7%
	9	4	12	16
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,4%	3,8%	2,7%
	10	32	25	57
		56,1%	43,9%	100,0%
		11,3%	7,9%	9,5%
	11	7	11	18
		38,9%	61,1%	100,0%
		2,5%	3,5%	3,0%
	12	13	10	23
		56,5%	43,5%	100,0%
		4,6%	3,2%	3,8%
	13	14	11	25
		56,0%	44,0%	100,0%
		4,9%	3,5%	4,2%
	14	2	2	4

		50,0%	50,0%	100,0%
		,7%	,6%	,7%
	15	5	4	9
		55,6%	44,4%	100,0%
		1,8%	1,3%	1,5%
	16		2	2
			100,0%	100,0%
			,6%	,3%
	17	17	18	35
		48,6%	51,4%	100,0%
		6,0%	5,7%	5,8%
TOPLAM		284	316	600
		47,3%	52,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün kendisinin kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili çizelgenin p değeri 0,073'dür. $p > 0,05$ olduğu için sürücünün kendisinin kaza yapması ya da yapmaması ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. İlk hatırlanan sloganın seçimi sürücünün kendisinin kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişiklik arz etmemektedir.

Çizelge 6.22. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	SLOGAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞI NIZI YAZINIZ	1	31	19	2	1	53
		58,5%	35,8%	3,8%	1,9%	100,0%
		21,7%	19,0%	8,7%	11,1%	19,3%
	2	10	6	1		17
		58,8%	35,3%	5,9%		100,0%
		7,0%	6,0%	4,3%		6,2%
	3	1		2		3
		33,3%		66,7%		100,0%
		,7%		8,7%		1,1%
	4	4	6			10
		40,0%	60,0%			100,0%
		2,8%	6,0%			3,6%
	5	2	1			3

		66,7%	33,3%			100,0%
		1,4%	1,0%			1,1%
6		28	28	6	2	64
		43,8%	43,8%	9,4%	3,1%	100,0%
		19,6%	28,0%	26,1%	22,2%	23,3%
7		14	10	2	1	27
		51,9%	37,0%	7,4%	3,7%	100,0%
		9,8%	10,0%	8,7%	11,1%	9,8%
8			3	1	2	6
			50,0%	16,7%	33,3%	100,0%
			3,0%	4,3%	22,2%	2,2%
9		1	2	1		4
		25,0%	50,0%	25,0%		100,0%
		,7%	2,0%	4,3%		1,5%
10		20	10	1		31
		64,5%	32,3%	3,2%		100,0%
		14,0%	10,0%	4,3%		11,3%
11		6		1	1	8
		75,0%		12,5%	12,5%	100,0%
		4,2%		4,3%	11,1%	2,9%
12		6	4	2		12
		50,0%	33,3%	16,7%		100,0%
		4,2%	4,0%	8,7%		4,4%
13		9	4			13
		69,2%	30,8%			100,0%
		6,3%	4,0%			4,7%
14					2	2
					100,0%	100,0%
					22,2%	,7%
15		3	1	1		5
		60,0%	20,0%	20,0%		100,0%
		2,1%	1,0%	4,3%		1,8%
17		8	6	3		17
		47,1%	35,3%	17,6%		100,0%
		5,6%	6,0%	13,0%		6,2%
TOPLAM		143	100	23	9	275
		52,0%	36,4%	8,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün kendisinin kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,000'dır. $p < 0,05$ olduğu için sürücünün kendisinin kaza yapması ya da yapmaması ile bir

sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. İlk hatırlanan sloganın seçimi sürücünün kaza yapma sıklığına göre değişmektedir.

Kaza yapma sıklığı ve ilk hatırlanan slogan arasındaki ilişkiye göre, kaza yapma sıklığı arttıkça ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen?’ sloganının ilk hatırlanan slogan olarak seçilme oranı artmıştır. 4-5 kez kaza yapan sürücülerin içinde bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçenlerin oranı % 8’dir. Fakat, kaza yapma sıklığı azaldıkça, sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı % 1’in altına düşmüştür. Aynı sonuç 5’den fazla kaza yapan sürücüler içinde geçerlidir.

Kaza yapan sürücüler içinde, bilgi içerikli sloganların ilk hatırlanan olma seviyesi, ölüm korkusu içerikli sloganlardan düşük bazı denetim içerikli sloganlardan ise yüksektir. Örneğin, 4-5 kez kaza yapan sürücülerin içinde Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz sloganını ilk hatırlanan olarak seçenlerin oranı % 8’dir. Fakat 5’den fazla kaza yapanlar arasında hiçbir sürücü bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçmemiştir.

‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganı, kaza yapma sıklığı azaldıkça daha çok ilk hatırlanan slogan olarak seçilmiştir. Örneğin, 4-5 kez kaza yapan sürücülerin içinde bu sloganı ilk hatırlanan olarak seçme oranı % 4 iken, 1 kez kaza yapmış olanlarda % 14’tür.

Sürücünün çocuklarının maruz kalacağı tehlikeleri içeren sloganları, ilk hatırlanan olarak daha fazla sürücü tarafından seçilmesi kaza sayısının artması ile doğru orantılıdır. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganı 5’den fazla kaza yapanların % 11’i tarafından seçilirken, 1 kez kaza yapanların % 4’ü tarafından ilk hatırlanan olarak seçilmiştir.

Denetim içerikli mesajlar içinde ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganı, kaza sayısı arttıkça ilk hatırlanan olarak seçilme oranı da artmaktadır. Örneğin, 1 kez kaza yapan sürücülerin % 5’i, 2-3 kez kaza yapanların % 6’sı, 4-5 kez kaza yapanların % 13’ü bu sloganı ilk hatırlanan slogan olarak seçmişlerdir. Fakat, 5’ten fazla kaza yapan sürücüler içinde hiçbiri ilk hatırlanan olarak seçmemiştir.

Çizelge 6.23. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINI ZI YAZINIZ	1			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	2			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	3		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	4			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	6		1	5	6
			16,7%	83,3%	100,0%
			16,7%	21,7%	19,4%
	7			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	8			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	9		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	10	2	2	2	6
		33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
		100,0%	33,3%	8,7%	19,4%
	11			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	12			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	13			2	2
				100,0%	100,0%

				8,7%	6,5%
	14			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	15			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	17		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	8,7%	9,7%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelgenin p değeri, 0,739'dur. $p > 0,05$ olduğu için, hatırlanan sloganlar yakınların ya da çevrenin ölümüne göre değişmemektedir.

Çizelge 6.24. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DİŞİNDAKİLER	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞI NIZI YAZINIZ	1	11	5	11	27
		40,7%	18,5%	40,7%	100,0%
		26,8%	9,1%	13,8%	15,3%
	2		5	4	9
			55,6%	44,4%	100,0%
			9,1%	5,0%	5,1%
	3		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			1,8%	1,3%	1,1%
	4	3	2	4	9
		33,3%	22,2%	44,4%	100,0%
		7,3%	3,6%	5,0%	5,1%
	5		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			1,8%	1,3%	1,1%
	6	7	15	21	43
		16,3%	34,9%	48,8%	100,0%

		17,1%	27,3%	26,3%	24,4%
	7	7	6	7	20
		35,0%	30,0%	35,0%	100,0%
		17,1%	10,9%	8,8%	11,4%
	8	1	2	1	4
		25,0%	50,0%	25,0%	100,0%
		2,4%	3,6%	1,3%	2,3%
	9	2	1		3
		66,7%	33,3%		100,0%
		4,9%	1,8%		1,7%
	10	5	9	7	21
		23,8%	42,9%	33,3%	100,0%
		12,2%	16,4%	8,8%	11,9%
	11	1	2	3	6
		16,7%	33,3%	50,0%	100,0%
		2,4%	3,6%	3,8%	3,4%
	12		2	3	5
			40,0%	60,0%	100,0%
			3,6%	3,8%	2,8%
	13	1		6	7
		14,3%		85,7%	100,0%
		2,4%		7,5%	4,0%
	14			2	2
				100,0%	100,0%
				2,5%	1,1%
	15	1		1	2
		50,0%		50,0%	100,0%
		2,4%		1,3%	1,1%
	17	2	4	8	14
		14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		4,9%	7,3%	10,0%	8,0%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelgede, p değeri 0,409'dur. $p > 0,05$ olduğu için ilk hatırlanan sloganlar, yaralanmalı bir kazaya sebebiyet vermesine göre değişmemektedir.

Çizelge 6.25. İlk hatırlanan sloganların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLAMA	TOPLA M
--	--------	--	------------

		EVET	HAYIR	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINI Zİ YAZINIZ	1	122	7	129
		94,6%	5,4%	100,0%
		21,3%	25,9%	21,5%
	2	39		39
		100,0%		100,0%
		6,8%		6,5%
	3	7		7
		100,0%		100,0%
		1,2%		1,2%
	4	25		25
		100,0%		100,0%
		4,4%		4,2%
	5	6		6
		100,0%		100,0%
		1,0%		1,0%
	6	106	1	107
		99,1%	,9%	100,0%
		18,5%	3,7%	17,8%
	7	78	4	82
		95,1%	4,9%	100,0%
		13,6%	14,8%	13,7%
	8	15	1	16
		93,8%	6,3%	100,0%
		2,6%	3,7%	2,7%
	9	13	3	16
		81,3%	18,8%	100,0%
		2,3%	11,1%	2,7%
	10	53	4	57
		93,0%	7,0%	100,0%
		9,2%	14,8%	9,5%
	11	16	2	18
		88,9%	11,1%	100,0%
		2,8%	7,4%	3,0%
	12	22	1	23
		95,7%	4,3%	100,0%
		3,8%	3,7%	3,8%
	13	24	1	25
		96,0%	4,0%	100,0%
		4,2%	3,7%	4,2%
	14	4		4
		100,0%		100,0%
		,7%		,7%
	15	7	2	9

		77,8%	22,2%	100,0%
		1,2%	7,4%	1,5%
	16	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
		,2%	3,7%	,3%
	17	35		35
		100,0%		100,0%
		6,1%		5,8%
TOPLAM		573	27	600
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün herhangi bir kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,003'dur. $p < 0,05$ olduğu için sürücünün herhangi bir trafik kazasına rastlama durumu ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. İlk hatırlanan slogan tercihleri sürücünün herhangi bir kazaya rastlama durumuna göre değişmektedir.

Kazaya rastlayan sürücülerin büyük çoğunluğu için ilk hatırladıkları slogan, 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' olmuştur. Bu slogan, kazaya rastlayan sürücülerin % 21.3 tarafından seçilmiştir. Fakat kazaya rastlamayan sürücülerin bu sloganı ilk hatırlanan slogan olarak seçme oranı % 4 daha yüksektir.

Kaza yapanların % 18.5 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', % 13.6'sı '2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?' sloganını ilk hatırlanan olarak seçmişlerdir. 'Ya öl ya takip mesafesi bırak' sloganının seçilme oranı kazaya rastlamayanlarda % 15 daha düşüktür. Fakat, '2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?' sloganının ilk hatırlanan olarak seçilme oranı, kazaya rastlayanlar sürücülerden sadece % 1 daha düşüktür.

Bu sonuca göre korkusu, kazaya rastlayan sürücüler için bir sloganın ilk hatırlanan olarak seçilmesinde kazaya rastlamayanlara göre daha etkilidir.

Denetim korkusunun ilk hatırlanan slogan seçimindeki etkisi açısından ilgi çeken bir durum, kazaya rastlamayanların ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganını kazaya rastlayanlardan daha yüksek oranda seçmiş olmalarıdır. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganı, kazaya rastlayan sürücülerin % 1’i tarafından ilk hatırlanan olarak seçilirken, kazaya rastlamayanlarda bu oran % 7.4 olmuştur. Kazaya rastlayanlar ve rastlamayan gruplarda, çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusu içeren sloganı ilk hatırlanan olarak seçme oranları % 3 ile birbirine eşittir. Fakat, kazaya rastlamayanlar felçli kalmaları ile ilgili slogan, çocuklarının felçli kalmalarından daha fazla etkili olmuştur.

Çizelge 6.26. İlk hatırlanan sloganların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALMA		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINI ZI YAZINIZ	1	18	111	129
		14,0%	86,0%	100,0%
		15,5%	22,9%	21,5%
	2	5	34	39
		12,8%	87,2%	100,0%
		4,3%	7,0%	6,5%
	3	1	6	7
		14,3%	85,7%	100,0%
		,9%	1,2%	1,2%
	4	4	21	25
		16,0%	84,0%	100,0%
		3,4%	4,3%	4,2%
	5	1	5	6
		16,7%	83,3%	100,0%
		,9%	1,0%	1,0%
	6	31	76	107
		29,0%	71,0%	100,0%
		26,7%	15,7%	17,8%
	7	12	70	82
		14,6%	85,4%	100,0%
		10,3%	14,5%	13,7%
	8	4	12	16
		25,0%	75,0%	100,0%
		3,4%	2,5%	2,7%
	9	2	14	16

		12,5%	87,5%	100,0%
		1,7%	2,9%	2,7%
	10	13	44	57
		22,8%	77,2%	100,0%
		11,2%	9,1%	9,5%
	11	5	13	18
		27,8%	72,2%	100,0%
		4,3%	2,7%	3,0%
	12	3	20	23
		13,0%	87,0%	100,0%
		2,6%	4,1%	3,8%
	13	7	18	25
		28,0%	72,0%	100,0%
		6,0%	3,7%	4,2%
	14		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	15	1	8	9
		11,1%	88,9%	100,0%
		,9%	1,7%	1,5%
	16	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
		,9%	,2%	,3%
	17	8	27	35
		22,9%	77,1%	100,0%
		6,9%	5,6%	5,8%
TOPLAM		116	484	600
		19,3%	80,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Ceza puanı alma durumuna göre dağılımının p değeri 0,324'tür. $p > 0,05$ olduğu için sürücünün ceza puanı alma ile hatırlanma arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

Çizelge 6.27. İlk hatırlanan sloganların para cezası durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINI	1	3,638	91	129
		29,5%	70,5%	100,0%
		19,2%	22,6%	21,5%
	2	11	28	39

Zİ YAZINIZ		28,2%	71,8%	100,0%
		5,6%	7,0%	6,5%
	3	1	6	7
		14,3%	85,7%	100,0%
		,5%	1,5%	1,2%
	4	6	19	25
		24,0%	76,0%	100,0%
		3,0%	4,7%	4,2%
	5	2	4	6
		33,3%	66,7%	100,0%
		1,0%	1,0%	1,0%
	6	43	64	107
		40,2%	59,8%	100,0%
		21,7%	15,9%	17,8%
	7	25	57	82
		30,5%	69,5%	100,0%
		12,6%	14,2%	13,7%
	8	7	9	16
		43,8%	56,3%	100,0%
		3,5%	2,2%	2,7%
	9	2	14	16
		12,5%	87,5%	100,0%
		1,0%	3,5%	2,7%
	10	24	33	57
		42,1%	57,9%	100,0%
		12,1%	8,2%	9,5%
	11	6	12	18
		33,3%	66,7%	100,0%
		3,0%	3,0%	3,0%
	12	7	16	23
		30,4%	69,6%	100,0%
		3,5%	4,0%	3,8%
	13	11	14	25
		44,0%	56,0%	100,0%
		5,6%	3,5%	4,2%
	14		4	4
			100,0%	100,0%
			1,0%	,7%
	15	3	6	9
		33,3%	66,7%	100,0%
		1,5%	1,5%	1,5%
	16		2	2
			100,0%	100,0%
			,5%	,3%

	17	12	23	35
		34,3%	65,7%	100,0%
		6,1%	5,7%	5,8%
TOPLAM		198	402	600
		33,0%	67,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,430'dür. $p > 0,05$ olduğu için sürücünün para cezası ödeme durumu ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. İlk hatırlanan slogan tercihleri sürücünün para cezası ödeme durumuna göre değişiklik arz etmemektedir.

Çizelge 6.28. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin ehliyet el konma durumuna göre dağılımı

	SLOGAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI YAZINIZ	1	1	128	129
		,8%	99,2%	100,0%
		4,8%	22,1%	21,5%
	2	2	37	39
		5,1%	94,9%	100,0%
		9,5%	6,4%	6,5%
	3		7	7
			100,0%	100,0%
			1,2%	1,2%
	4		25	25
			100,0%	100,0%
			4,3%	4,2%
	5		6	6
			100,0%	100,0%
			1,0%	1,0%
	6	6	101	107
		5,6%	94,4%	100,0%
		28,6%	17,4%	17,8%
	7	1	81	82
		1,2%	98,8%	100,0%
		4,8%	14,0%	13,7%
	8	2	14	16
		12,5%	87,5%	100,0%
		9,5%	2,4%	2,7%
	9	1	15	16
		6,3%	93,8%	100,0%
		4,8%	2,6%	2,7%
	10	2	55	57
		3,5%	96,5%	100,0%
		9,5%	9,5%	9,5%
	11		18	18
			100,0%	100,0%
			3,1%	3,0%
	12	2	21	23
		8,7%	91,3%	100,0%
		9,5%	3,6%	3,8%
	13	1	24	25

		4,0%	96,0%	100,0%
		4,8%	4,1%	4,2%
	14		4	4
			100,0%	100,0%
			,7%	,7%
	15		9	9
			100,0%	100,0%
			1,6%	1,5%
	16		2	2
			100,0%	100,0%
			,3%	,3%
	17	3	32	35
		8,6%	91,4%	100,0%
		14,3%	5,5%	5,8%
TOPLAM		21	579	600
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücünün ehliyetine el konması durumuna göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,379'dur. $p > 0,05$ olduğu için sürücünün ehliyetine el konma durumu ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. İlk hatırlanan slogan tercihleri sürücünün ehliyetine el konması durumuna göre değişiklik arz etmemektedir.

Sürücülerin İlk Hatırladıkları Sloganlara İlişkin Sonuçların Sürücü Türleri Açısından Değerlendirilmesi

Çizelge 6.29. İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü türlerine göre dağılımı

	SLOGAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
OKUDUĞUNUZ SLOGANLAR İÇİNDE İLK HATIRLADIĞINIZI	1	35	30	24	40	129
		27,1%	23,3%	18,6%	31,0%	100,0%
		23,3%	20,0%	16,0%	26,7%	21,5%
	2	6	11	11	11	39
		15,4%	28,2%	28,2%	28,2%	100,0%
		4,0%	7,3%	7,3%	7,3%	6,5%
	3			1	6	7

YAZINIZ				14,3%	85,7%	100,0%
				,7%	4,0%	1,2%
	4	5	9	3	8	25
		20,0%	36,0%	12,0%	32,0%	100,0%
		3,3%	6,0%	2,0%	5,3%	4,2%
	5	3		1	2	6
		50,0%		16,7%	33,3%	100,0%
		2,0%		,7%	1,3%	1,0%
	6	25	21	37	24	107
		23,4%	19,6%	34,6%	22,4%	100,0%
		16,7%	14,0%	24,7%	16,0%	17,8%
	7	18	39	11	14	82
		22,0%	47,6%	13,4%	17,1%	100,0%
		12,0%	26,0%	7,3%	9,3%	13,7%
	8	5	2	8	1	16
		31,3%	12,5%	50,0%	6,3%	100,0%
		3,3%	1,3%	5,3%	,7%	2,7%
	9	6	3	2	5	16
		37,5%	18,8%	12,5%	31,3%	100,0%
		4,0%	2,0%	1,3%	3,3%	2,7%
	10	17	21	9	10	57
		29,8%	36,8%	15,8%	17,5%	100,0%
		11,3%	14,0%	6,0%	6,7%	9,5%
	11	5	3	6	4	18
		27,8%	16,7%	33,3%	22,2%	100,0%
		3,3%	2,0%	4,0%	2,7%	3,0%
	12	9	2	6	6	23
		39,1%	8,7%	26,1%	26,1%	100,0%
		6,0%	1,3%	4,0%	4,0%	3,8%
	13	5	2	15	3	25
		20,0%	8,0%	60,0%	12,0%	100,0%
		3,3%	1,3%	10,0%	2,0%	4,2%
	14	2		2		4
		50,0%		50,0%		100,0%
		1,3%		1,3%		,7%
	15	5	1	3		9
		55,6%	11,1%	33,3%		100,0%
		3,3%	,7%	2,0%		1,5%
	16	2				2
		100,0%				100,0%
		1,3%				,3%
	17	2	6	11	16	35
		5,7%	17,1%	31,4%	45,7%	100,0%
		1,3%	4,0%	7,3%	10,7%	5,8%
TOPLAM		150	150	150	150	600

		25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

İlk hatırlanan slogan tercihlerinin sürücü türlerine göre dağılımı ile ilgili tablonun ki-kare (chi-square) testine göre p değeri 0,000'dır. $p < 0,05$ olduğu için sürücü türleri ile bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçme arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. İlk hatırlanan slogan tercihleri sürücü türüne göre değişmektedir.

Otomobil sürücülerine göre ilk hatırlanan slogan tercihlerinin dağılımı değerlendirildiğinde sonuçların genel olarak sürücülerin tamamından elde edilen verilere uygun olduğu görülmektedir. Otomobil sürücülerin üzerinde bir sloganın hatırlanmasında öncelikle ölüm korkusu içerikli sloganlar etkili olmuştur. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız' sloganı en yüksek seviyede hatırlanan slogan olmuştur. Bu sloganı, sırasıyla kişinin kendi ölümünden duyacağı korkunun uyarıldığı 'Ya Öl Ya Takip mesafesi Bırak' ve '2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?' sloganı izlemektedir. Başka bir insanın ölümüne sebep olma korkusunun bir sloganı hatırlamaya olan etkisi, ölerək çocuğunu geride annesiz-babasız bırakma korkusundan daha fazladır. Denetim korkusu ile ölerək çocuğunu yalnız bırakma korkusundan etkilenme seviyesi aynıdır. Fakat, denetim korkusu içinde en etkili olan 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' ve algılanan yakalanma riskini arttırmaya yönelik 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganlarıdır. Para cezası ve ceza puanı otomobil sürücülerini üzerinde bir sloganı hatırlamadaki etkisi % 1 civarındadır.

Otomobil sürücülerini için bir sloganın hatırlanmasında çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusu, kendisinin felçli kalma korkusundan % 5 daha etkilidir. Fakat, kendi ölümünden ve bir insanın ölümüne sebep olmaktan duyacakları korku kadar etkili olmamıştır. Bu duruma göre, yaralanarak sakat kalma korkusu ölüm korkusundan daha az etkilidir.

Otomobil sürücülerini için, saygınlık ihtiyacının uyarıldığı 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya Sen?' sloganı, kendisinin felçli kalma korkusu, denetim korkusu ve bilgi içerikli sloganlardan daha etkili olmuştur. Fakat, usta şoför olmak ile ilgili

sloganı ilk hatırlanan olarak seçen otomobil sürücülerinin sayısı, çocuğunun felçli kalmasına sebep olma ile ilgili sloganı seçen otomobil sürücülerinden daha fazladır.

Bilgi içerikli mesajların, bir sloganın ilk hatırlanan olarak seçilmesine etkisi ise ölüm, yaralanma, başka bir insanı öldürme, çocuğunu ölümüne ve yaralanarak sakat kalmasına sebep olma korkusundan daha az etkilidir. Fakat denetim korkusu ile eşit oranda etkili olmaktadır.

Otobüs sürücülerinin ilk hatırladıkları sloganın ‘Ya Öl Ya Takip Mesafesi Bırak’ olduğu görülmektedir. Otobüs sürücüleri için kendilerinin ölümü, sloganların hatırlanmasında en etkili olan korkudur. İkinci etkili olan korku, denetim olmuştur. Denetim korkusu, bir sloganın hatırlanmasında; başka bir insanın ölümüne sebep olma, ölerek çocuklarını yalnız bırakma, felçli kalma ya da çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusundan daha etkilidir.

Denetim korkusu açısından para cezası ve ceza puanının etkisi düşüktür. Tutuklanma ve algılanan yakalanma riskini yükseltmesi amacıyla oluşturulan ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganının, ilk hatırlanan slogan olarak seçilme oranı daha yüksektir. Ayrıca, denetim korkusu da toplam sürücü verilerine ve otomobil sürücülerine göre yüksek çıkmıştır.

Saygınlık ihtiyacının uyarıldığı ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?’ sloganının ilk hatırlanan slogan olma seviyesi de kendisinin ve çocuğunun yaralanma sonucunda felçli kalma korkusu ve bilgi içerikli sloganlardan daha etkilidir. Otomobil şoförlerine ve toplam sürücü verilerine göre daha yüksektir.

Taksi şoförleri için bir sloganın hatırlanmasında en etkili olan korku, ölmek ve başka bir insanın ölümüne sebep olmaktır. Denetim sonucu tutuklanmak, ikinci en etkili korku olmuştur. Çocuklarını ölerek yalnız bırakma, kendisinin felç kalması ya da çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusunun bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçmesinde tutuklanma korkusundan daha az etkilidir.

Taksi sürücülerini ölmek ve başka bir insanın ölümüne sebep olmaktan sonra en çok etkileyen üçüncü slogan usta bir şoför olarak nitelendirilmek yani saygınlık ihtiyacının uyarılmak ile ilgidir. Denetimden daha fazla etkili olmuştur.

Bilgi içerikli mesajlar ise bir sloganın hatırlanmasında en az etkili olmuştur. Fakat, bilgi ileten sloganların etkisi karşılaştırıldığında istatistiksel verilerden yararlanılarak oluşturulan sloganların etki seviyesi diğerlerine göre daha fazladır.

Kamyon sürücülerinin ilk hatırladıkları slogan için en dikkat çekici durum ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’sloganının, genel ortalamadan daha yüksek çıkmış olmasıdır. Kendi ölüm korkusu ise ortalamalarla uyumludur.

Otobüs sürücülerinin bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçmelerinde ikinci etkilendikleri korku, tutuklanmadır. Tutuklanma, bir insanın ölümüne sebep olma, kaza sonucu kendisinin ölerək çocuklarının babasız kalması, kendisinin ve çocuklarının felçli kalması korkularından daha fazla etkili olmuştur.

Bilgi içerikli sloganların, bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçmelerinde etkisi, tutuklanma dışındaki denetim içerikli mesajlar, kendi ölümüyle çocuğunun yalnız kalması ve felçli kalma korkusundan daha etkilidir. Bilgi içerikli sloganlar kendi aralarında kıyaslandığında ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak’ ve ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak’ sloganları istatistiksel verilerden oluşan sloganlardan daha fazla etkili olmuştur.

6.3.3. Sloganlara verilen puanlara göre önem sıralamalarına ilişkin sonuçlar ve değerlendirme

Genel Değerlendirme

Toplam 600 sürücü üzerinde uygulanan anket sonuçlarına göre, sürücülerin verdikleri puanlara göre, en önem verilen slogandan en az önem verilen slogana doğru yapılan sıralama aşağıdaki çizelgelerde sunulmaktadır. Önem seviyesi aynı zamanda sürücülerin slogandan etkilenme seviyesini göstermektedir. Toplam 17

sloganın her biri, 0 ile 10 puan arasında değerlendirilmiştir. Hiçbir puan verilmeyen sloganların değeri sıfır olarak kabul edilmiştir. 600 sürücü tarafından her slogana verilen puanlar toplanmış ve ilgili slogana puan veren sürücü sayısına bölünerek aritmetik ortalama elde edilmiştir.

Çizelge 6.30. Sürücülerin verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması

SLOGANLAR	Verilen Puan	Sürücü Sayısı	Aritmetik Ortalama
2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?	4844	597	8.1
Ya öl ya takip mesafesi bırak	4792	595	8.0
Ya takip mesafesi bırak. Ya da bir insan öldür.	4724	597	7.9
Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırak.	4729	600	7.8
Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor.	4662	597	7.8
Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma.	4653	600	7.7
Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak.	4622	597	7.7
Ya Felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.	4382	596	7.3
Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak.	4291	592	7.2
Usta şoför takip mesafesi bırakıyor? Ya sen?	3936	596	6.6
90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak	3612	574	6.2
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak	3588	584	6.1
Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.	3346	563	5.9
Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak.	3065	539	5.6
Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak	2883	533	5.4
Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak	2815	537	5.2
Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak	2667	522	5.1

Yukarıdaki tabloya göre, sürücülerin sloganlara verdikleri puanların aritmetik ortalamaları dikkate alındığında sloganlara verilen önemin ya da sloganların sürücülerde bıraktığı etki seviyesinin birbirine yakın olduğu gözlenmektedir.

Sevgi-ait olma ihtiyacının uyarıldığı ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor.Takip mesafesi bırakınız’ sloganı 8.1 ile en yüksek ortalamaya sahiptir. Bu sloganı, ölüm korkusu içerikli sloganlar ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’, ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, , ‘2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?’, ‘Takip mesafesi bırak, çocuğunu sensiz bırakma’ ve bedensel yaralanma korkusu içerikli ‘Ya felçli yaşa ya da takip mesafesi bırak’, ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak’, sloganları izlemektedir.

Saygı ihtiyacının uyarıldığı ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen? Sloganı ise sevgi-ait olma ihtiyacı içerikli slogan ve ölüm korkusunun uyarıldığı sloganlardan daha az, bilgi içerikli sloganlardan ise daha fazla etki düzeyine sahiptir.

Bilgi içeriklik sloganlar; ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’, ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır’, ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor 8’i ölüyor’ sloganları sevgi-ait olma ve ölüm korkusu içerikli sloganlardan daha az puan ile değerlendirilmiştir. Bilgi içerikli sloganlardan sadece ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor 8’i ölüyor’ diğer bilgi içerikli sloganlardan daha yüksek puanla değerlendirilmiştir.

Denetim korkusu içerikli sloganlar; ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’, ‘Ya tutuklan, ya takip mesafesi bırak’, ‘Ya ehliyetini ver, ya takip mesafesi bırak’, ‘Ya ceza puanı al, ya takip mesafesi bırak’, ‘Ya para cezası öde, ya takip mesafesi bırak’, sürücü üzerindeki etkisi açısından değerlendirildiğinde denetim korkusu içeren mesajların 10 üzerinden ortalama 5 ile değerlendirilmiştir.

Bu sonuç, denetim korkusunun etki seviyesinin diğer korkulara göre daha düşük olduğunu göstermektedir. Fakat, denetim içerikli sloganların kendi içindeki önem sırasına göre, algılanan yakalanma riskini arttırmaya yönelik ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganının en yüksek değeri aldığı görülmektedir. Denetim içerikli sloganlarda, ikinci önem verilen slogan ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi

bırak' olmuştur. Para cezası, ehliyete el koyma ya da ceza puanı en düşük öneme sahip denetim korkusu içerikli mesajlar olmuştur.

Kısaca, korku içerikli sloganlar yüksek etki seviyesinden alçağa doğru aşağıdaki gruplara ayrılmaktadır:

- 1.Kendi ölümünden duyacağı korku,
- 2.Başka bir insanın ölümüne sebep olmaktan duyacağı korku,
- 3.Ölerek çocuğunu yalnız bırakma korkusu,
- 4.Kendisinin yaralanarak hayatını başkalarına bağımlı sürdüreceği korkusu,
- 5.Çocuğunun yaralanarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürmesine sebep olma korkusu.
- 6.Denetime maruz kalma korkusu
- 7.Denetime maruz kalma sonucunda hukuki yaptırıma uğrama korkusu

Çizelge 6.31. Kadın sürücülerin verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması

SLOGANLAR	Verilen Puan	Sürücü Sayısı	Aritmetik Ortalama
2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?	590	66	8.9
Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız.	609	68	8.9
Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma.	599	68	8.8
Ya Takip mesafesi bırak. Ya da bir insan öldür.	580	68	8.5
Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi Bırak.	578	68	8.5
Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 19'u yaralanıyor, 8'i ölüyor.	574	68	8.4
Ya öl ya da takip mesafesi bırak	574	66	8.6
Ya Felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.	553	66	8.3
Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak.	490	67	7.3
Usta şoför takip mesafesi bırakıyor? Ya sen?	475	68	6.9
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak	468	68	6.8
90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak	454	68	6.6

Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak.	417	59	7.0
Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz	418	68	6.1
Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak	393	61	6.4
Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak	387	65	5.9
Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak	380	64	5.9

Çizelge 6.32. Erkek sürücülerin verdikleri puanlara göre sloganların önem sıralaması

SLOGANLAR	Verilen Puan	Sürücü Sayısı	Aritmetik ortalama
2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?	4254	531	8.0
Ya öl ya takip mesafesi bırak	4218	529	7.9
Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür	4144	529	7.8
Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız	4120	532	7.7
Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor.	4088	529	7.7
Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma.	4054	532	7.6
Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak.	4044	529	7.6
Ya Felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.	3829	536	7.1
Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak.	3801	525	7.2
Usta şoför takip mesafesi bırakıyor? Ya sen?	3461	528	6.5
90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak	3158	506	6.2
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak	3120	516	6.0
Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.	2928	495	5.9
Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak.	2648	480	5.5
Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak	2490	472	5.2
Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak	2428	472	5.1
Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak	2287	458	4.9

Kadın sürücüler, sloganlara verdikleri önem ya da sloganlardan etkilenme açısından genel olarak erkeklerden daha fazla etkilenmektedirler. Her iki grup için kendi ölümlerinden duydukları korku öncelikle etkili olmuştur. Kendi ölümlerinden

duydukları korkudan sonra erkekler bir başkasının ölümüne sebebiyet vermekten, kadınlar ise ölümlerini çocuklarını annesiz bırakmaktan daha fazla etkilenmektedirler.

Bedensel yaralanma sonucu kendisinin ya da çocuklarının başkalarına bağımlı olarak yaşamasına sebep olma korkusu açısından, her iki grupta da kendilerinden daha çok çocukları ile ilgili sloganlar etkili olmuştur. Fakat bu etki, kadınlarda erkeklerden daha fazladır.

Usta şoför olarak tanımlanmanın uyarılması amacıyla oluşturulan slogan ise erkekler ve kadınlar üzerinde eşit etkiye ya da öneme sahiptir. Fakat ölüm ve yaralanma ya da ölüme ve yaralanmaya sebebiyet vermeden daha az önemli olmuştur.

Bilgi içerikli sloganlar ise istatistik verilerin sunulduğu sloganın dışında kalanlar açısından etki seviyesi kadın ve erkeklerde birbirine çok yakındır. Denetim korkusu içerikli sloganlardan daha yüksektir. Fakat ölüm ve yaralanma korkusu ile ölüme ya da yaralanmaya sebebiyet vermeden daha az etkilidir.

Denetim korkusu içerikli sloganlar, kadınlar üzerinde erkeklerden daha fazla etkili olmuştur. Fakat genel olarak, algılanan yakalanma riskini yükselten ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ ve ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganları her iki grupta da ceza puanı, para cezası ve ehliyet el koyma durumu ifade eden sloganlardan daha etkilidir. Tutuklanma ile ilgili slogana kadınlar için erkeklere göre daha fazla önem taşımaktadır.

Yukarıda sunulan genel sonuçlar dışında, sloganlara verilen önem ya da sloganlardan etkilenme seviyesi ile teoriler, sürücünün sosyo-demografik özellikleri, trafik ortamında karşı karşıya kaldığı tecrübeler ve sürücü türü arasındaki ilişki aşağıda her slogan için ayrı ayrı açıklanmaktadır.

Sloganları Teoriler, Sosyo-demografik Faktörler, Trafik Tecrübesi ve Sürücü Türü Açısından Ayrı Ayrı Değerlendirme

‘2 Dakika Gecikmek mi Yoksa Hiç Varamamak mı?’

Teoriler Açısından

2 Dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı? sloganı, korkunun çekiciliği modeline göre oluşturulmuş bir slogandır. Sürücünün kendi ölümünden duyacağı korku uyarılmıştır. En fazla puan verilen bir slogandır. Bu sebeple, sürücülerin bir slogandan etkilenmelerine yol açan en önemli faktörün ölmekten duydukları korku olduğu sonucuna varılmaktadır.

Bu sonuca göre, ölüm korkusu içereklili mesajların iletildiği sloganlar; çocuğunu geride bırakarak ölme, kendisinin ve çocuğunun yaralanma sonucu başkalarına bağımlı olarak yaşamını sürdürme, denetim korkusu ve bilgi içerikli mesajların iletildiği sloganlardan daha etkili olmaktadır.

Sosyo-Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.33. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYET		TOPLAM
		KADIN SÜRÜCÜ SAYISI	ERKEK SÜRÜCÜ SAYISI	
2 DAKİKA GECİKMEK MI? YOKSA HIÇ VARAMAMAK MI?	1		3	3
			100,0%	100,0%
			,6%	,5%
	2		9	9
			100,0%	100,0%
			1,7%	1,5%
	3		8	8
			100,0%	100,0%
			1,5%	1,3%
	4		24	24
			100,0%	100,0%

			4,5%	4,0%
	5	2	19	21
		9,5%	90,5%	100,0%
		3,0%	3,6%	3,5%
	6	1	47	48
		2,1%	97,9%	100,0%
		1,5%	8,9%	8,0%
	7	8	46	54
		14,8%	85,2%	100,0%
		12,1%	8,7%	9,0%
	8	6	113	119
		5,0%	95,0%	100,0%
		9,1%	21,3%	19,9%
	9	17	103	120
		14,2%	85,8%	100,0%
		25,8%	19,4%	20,1%
	10	32	159	191
		16,8%	83,2%	100,0%
		48,5%	29,9%	32,0%
TOPLAM		66	531	597
		11,1%	88,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.009'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

'2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?'sloganına anket uygulanan 68 kadın sürücünün 66'sı, 532 erkek sürücünün 531'i tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kadınlarda % 100, erkeklerde % 92'dir.

'2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?' sloganına sadece 10 puan veren sürücüler cinsiyet farklılığı açısından karşılaştırıldıklarında, toplam 66 kadın sürücünün % 48.5'u, erkek sürücünün % 29.9'u tarafından 10 puan verdiği görülmektedir.

Bu sonuçlara göre, kadın sürücülerin erkeklere göre daha fazla etkilendiği görülmektedir. '2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı?'sloganına 5 ile 10

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.012'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, farklı yaş gruplarından oluşan sürücülerin hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana hiçbir puan vermeyen üç kişiden biri 26-30, diğerleri 46-50 yaş grubu içinde yer almaktadırlar.

Slogana 1 ile 10 arasında puan veren toplam 537 sürücü içinde, sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirenlerin oranı, % 92.5'tur. 18-20 yaş grubu içindeki sürücülerin tamamı slogana 5 ile 10 arasında puan vermişlerdir. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı % 86 ile 46-50 yaş arasındakiler oluşturmuştur.

Farklı yaş grupları arasında slogana 10 puan verenler açısından yapılan karşılaştırmaya göre, genel olarak yaş ilerledikçe slogana 10 puan verme oranı düşmektedir. Örneğin, 18-20 yaş grubu içindeki sürücülerin % 57.1'i, 20-25 yaş grubu içindeki sürücülerin % 43.8'i sloganı 10 puan ile değerlendirirken, bu oran 26-30 yaş grubunda % 24.7'ye, 31-35 yaş grubunda 24.5'a düşmektedir.

Farklı yaş grupları arasında slogana 1 ile 4 arasında puan verenler açısından yapılan karşılaştırılmaya göre, 46-50 yaş grubu en az puan verenler içinde çoğunluğu oluşturmaktadır.

Çizelge 6.35. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına sloganı verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİ					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1			1	1	1	3
				33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
				,5%	2,7%	5,0%	,5%
	2	1	5	2	1		9
		11,1%	55,6%	22,2%	11,1%		100,0%
		,5%	3,3%	1,0%	2,7%		1,5%
	3	2	3	3			8
		25,0%	37,5%	37,5%			100,0%
		1,0%	2,0%	1,6%			1,3%
	4	1	5	17		1	24
		4,2%	20,8%	70,8%		4,2%	100,0%
		,5%	3,3%	8,9%		5,0%	4,0%
	5	5	7	8	1		21
		23,8%	33,3%	38,1%	4,8%		100,0%
		2,5%	4,6%	4,2%	2,7%		3,5%
	6	12	17	18	1		48
		25,0%	35,4%	37,5%	2,1%		100,0%
		6,1%	11,2%	9,4%	2,7%		8,0%
	7	20	17	13	2	2	54
		37,0%	31,5%	24,1%	3,7%	3,7%	100,0%
		10,2%	11,2%	6,8%	5,4%	10,0%	9,0%
	8	52	30	30	4	3	119
		43,7%	25,2%	25,2%	3,4%	2,5%	100,0%
		26,4%	19,7%	15,7%	10,8%	15,0%	19,9%
	9	39	32	38	5	6	120
		32,5%	26,7%	31,7%	4,2%	5,0%	100,0%
		19,8%	21,1%	19,9%	13,5%	30,0%	20,1%
	10	65	36	61	22	7	191
		34,0%	18,8%	31,9%	11,5%	3,7%	100,0%
		33,0%	23,7%	31,9%	59,5%	35,0%	32,0%
TOPLAM		197	152	191	37	20	597
		33,0%	25,5%	32,0%	6,2%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir. Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 puan verme oranı; ilk okul mezunlarında % 98, üniversite mezunlarında % 95'dir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilkokul ve üniversite mezunlarına göre slogana daha az puanla değerlendirmişlerdir.

Çizelge 6.36. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUK SAYISI					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
2 DAKİKA GECİKMEK MI? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1		2			1	3
			66,7%			33,3%	100,0%
			1,3%			,9%	,5%
	2	1	1	2	4	1	9
		11,1%	11,1%	22,2%	44,4%	11,1%	100,0%
		1,4%	,6%	1,2%	4,2%	,9%	1,5%
	3	1	1	2	4		8
		12,5%	12,5%	25,0%	50,0%		100,0%
		1,4%	,6%	1,2%	4,2%		1,3%
	4	5	2	7	8	2	24
		20,8%	8,3%	29,2%	33,3%	8,3%	100,0%
		7,1%	1,3%	4,2%	8,3%	1,9%	4,0%
	5	5	3	6	6	1	21
		23,8%	14,3%	28,6%	28,6%	4,8%	100,0%
		7,1%	1,9%	3,6%	6,3%	,9%	3,5%
	6	2	17	20	4	5	48
		4,2%	35,4%	41,7%	8,3%	10,4%	100,0%
		2,9%	11,0%	11,9%	4,2%	4,6%	8,0%
	7	7	14	16	11	6	54
		13,0%	25,9%	29,6%	20,4%	11,1%	100,0%
		10,0%	9,0%	9,5%	11,5%	5,6%	9,0%
	8	13	36	33	19	18	119
		10,9%	30,3%	27,7%	16,0%	15,1%	100,0%
		18,6%	23,2%	19,6%	19,8%	16,7%	19,9%
	9	11	28	30	21	30	120

		9,2%	23,3%	25,0%	17,5%	25,0%	100,0%
		15,7%	18,1%	17,9%	21,9%	27,8%	20,1%
	10	25	51	52	19	44	191
		13,1%	26,7%	27,2%	9,9%	23,0%	100,0%
		35,7%	32,9%	31,0%	19,8%	40,7%	32,0%
		70	155	168	96	108	597
TOPLAM		11,7%	26,0%	28,1%	16,1%	18,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.005’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogana 1 ile 10 arasında puan veren toplam 597 sürücünün içinde, sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirenlerin oranı, % 92.5’tur. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup, % 96 ile iki çocuğu olanlar ve hiç çocuğu olmayanlardır. En düşük oran ise % 83 ile 4 ve daha fazla çocuğu olanlara aittir.

Farklı çocuk sayısına sahip sürücüler arasında slogana 10 puan verenler açısından yapılan karşılaştırmaya göre, genel olarak çocuk sayısı arttıkça slogana 10 puan verme oranı düşmektedir. Örneğin, çocuğu olmayan sürücülerin % 40.7’si, 1 çocuğu olanların % 35.7’si sloganı 10 puan ile değerlendirirken, bu oran 4 ve daha fazla çocuğa sahip sürücülerde % 19.8’e düşmektedir.

Farklı yaş grupları arasında slogana 1 ile 4 arasında puan verenler açısından yapılan karşılaştırılmaya göre, 4 ve daha fazla çocuğa sahip sürücüler en az puan verenler içinde çoğunluğu oluşturmaktadır.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.37. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıllara göre dağılımı

		SÜRÜCÜ BELGESİNİN ALDIĞINIZ YIL	
--	--	---------------------------------	--

	PUAN	1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	TOPLAM
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1			2	1		3
				66,7%	33,3%		100,0%
				1,1%	,5%		,5%
	2		2	2	4	1	9
			22,2%	22,2%	44,4%	11,1%	100,0%
			1,6%	1,1%	1,9%	2,3%	1,5%
	3		3	3	2		8
			37,5%	37,5%	25,0%		100,0%
			2,3%	1,6%	1,0%		1,3%
	4	1	2	10	10	1	24
		4,2%	8,3%	41,7%	41,7%	4,2%	100,0%
		2,8%	1,6%	5,5%	4,8%	2,3%	4,0%
	5	1	5	6	7	2	21
		4,8%	23,8%	28,6%	33,3%	9,5%	100,0%
		2,8%	3,9%	3,3%	3,4%	4,7%	3,5%
	6	5	14	14	13	2	48
		10,4%	29,2%	29,2%	27,1%	4,2%	100,0%
		13,9%	10,9%	7,7%	6,3%	4,7%	8,0%
	7	1	10	25	16	2	54
		1,9%	18,5%	46,3%	29,6%	3,7%	100,0%
		2,8%	7,8%	13,7%	7,7%	4,7%	9,0%
	8	7	29	35	46	2	119
		5,9%	24,4%	29,4%	38,7%	1,7%	100,0%
		19,4%	22,5%	19,2%	22,2%	4,7%	19,9%
	9	6	28	33	41	12	120
		5,0%	23,3%	27,5%	34,2%	10,0%	100,0%
		16,7%	21,7%	18,1%	19,8%	27,9%	20,1%
	10	15	36	52	67	21	191
		7,9%	18,8%	27,2%	35,1%	11,0%	100,0%
		41,7%	27,9%	28,6%	32,4%	48,8%	32,0%
TOPLAM		36	129	182	207	43	597
		6,0%	21,6%	30,5%	34,7%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.470'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Çizelge 6.38. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KAZA YAPMA DURUMU		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	2	1	3
		66,7%	33,3%	100,0%
		,7%	,3%	,5%
	2	5	4	9
		55,6%	44,4%	100,0%
		1,8%	1,3%	1,5%
	3	5	3	8
		62,5%	37,5%	100,0%
		1,8%	1,0%	1,3%
	4	19	5	24
		79,2%	20,8%	100,0%
		6,7%	1,6%	4,0%
	5	12	9	21
		57,1%	42,9%	100,0%
		4,2%	2,9%	3,5%
	6	30	18	48
		62,5%	37,5%	100,0%
		10,6%	5,7%	8,0%
	7	27	27	54
		50,0%	50,0%	100,0%
		9,5%	8,6%	9,0%
	8	48	71	119
		40,3%	59,7%	100,0%
		17,0%	22,6%	19,9%
	9	53	67	120
		44,2%	55,8%	100,0%
		18,7%	21,3%	20,1%
	10	82	109	191
		42,9%	57,1%	100,0%
		29,0%	34,7%	32,0%
TOPLAM		283	314	597
		47,4%	52,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
sürücünün kaza
yapma
durumuna göre
dağılımı ile
ilgili ki kare

testi sonucuna göre p değeri 0.013'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.39. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	KAZAYA YAPMA SIKLIĞI				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
2 DAKİKA GECİKMEK MI? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	1		1		2
		50,0%		50,0%		100,0%
		,7%		4,3%		,7%
	2	1	3	1		5
		20,0%	60,0%	20,0%		100,0%
		,7%	3,0%	4,3%		1,8%
	3	3	1	1		5
		60,0%	20,0%	20,0%		100,0%
		2,1%	1,0%	4,3%		1,8%
	4	6	8	2	1	17
		35,3%	47,1%	11,8%	5,9%	100,0%
		4,2%	8,1%	8,7%	11,1%	6,2%
	5	4	6		2	12
		33,3%	50,0%		16,7%	100,0%
		2,8%	6,1%		22,2%	4,4%
	6	10	10	8		28
		35,7%	35,7%	28,6%		100,0%
		7,0%	10,1%	34,8%		10,2%
	7	13	9	4	2	28
		46,4%	32,1%	14,3%	7,1%	100,0%
		9,1%	9,1%	17,4%	22,2%	10,2%
	8	27	16	1		44
		61,4%	36,4%	2,3%		100,0%
		18,9%	16,2%	4,3%		16,1%
	9	31	18	2	1	52
		59,6%	34,6%	3,8%	1,9%	100,0%
		21,7%	18,2%	8,7%	11,1%	19,0%
	10	47	28	3	3	81
		58,0%	34,6%	3,7%	3,7%	100,0%
		32,9%	28,3%	13,0%	33,3%	29,6%
TOPLAM		143	99	23	9	274
		52,2%	36,1%	8,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.008’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için sloganı puan verme ile kazaya

karişma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu gör÷lmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karişma sıklığına göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 89, kaza yapmayanlar da ise % 94'tür. Kaza yapanların kazaya karişma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı bir kez kaza yapan sürücülerde % 92'dir En düşük oran ise % 78 ile 4-5 kez kaza yapanlardır.

Çizelge 6.40. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIşINDAKİLER	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	3			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	4			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	5		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%
	6			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	7		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%
	8		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%

	9			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	10	2	3	5	10
		20,0%	30,0%	50,0%	100,0%
		100,0%	50,0%	21,7%	32,3%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.973'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.41. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK Mİ?	1			2	2
				100,0%	100,0%
				2,5%	1,1%
	2			3	3
				100,0%	100,0%
				3,8%	1,7%
	3		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			1,8%	3,8%	2,3%
	4	2	5	7	14
		14,3%	35,7%	50,0%	100,0%
		4,9%	9,1%	8,8%	8,0%
	5	1	1	6	8
		12,5%	12,5%	75,0%	100,0%
		2,4%	1,8%	7,5%	4,5%
	6		3	13	16
			18,8%	81,3%	100,0%

			5,5%	16,3%	9,1%
	7	4	8	8	20
		20,0%	40,0%	40,0%	100,0%
		9,8%	14,5%	10,0%	11,4%
	8	7	10	12	29
		24,1%	34,5%	41,4%	100,0%
		17,1%	18,2%	15,0%	16,5%
	9	8	14	12	34
		23,5%	41,2%	35,3%	100,0%
		19,5%	25,5%	15,0%	19,3%
	10	19	13	14	46
		41,3%	28,3%	30,4%	100,0%
		46,3%	23,6%	17,5%	26,1%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.023'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Kaza yaparak ölüme sebep olan sürücüler ile puan verme arasındaki ilişkiye göre, ailesi ve yakınları dışında başkalarının yaralanmasına sebep olanlarda slogana puan verme oranı giderek düşmektedir.

Çizelge 6.42. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların trafik kazasına rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLAMA		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	3		3
		100,0%		100,0%
		,5%		,5%
	2	9		9

		100,0%		100,0%
		1,6%		1,5%
	3	8		8
		100,0%		100,0%
		1,4%		1,3%
	4	24		24
		100,0%		100,0%
		4,2%		4,0%
	5	21		21
		100,0%		100,0%
		3,7%		3,5%
	6	46	2	48
		95,8%	4,2%	100,0%
		8,1%	7,4%	8,0%
	7	50	4	54
		92,6%	7,4%	100,0%
		8,8%	14,8%	9,0%
	8	118	1	119
		99,2%	,8%	100,0%
		20,7%	3,7%	19,9%
	9	120		120
		100,0%		100,0%
		21,1%		20,1%
	10	171	20	191
		89,5%	10,5%	100,0%
		30,0%	74,1%	32,0%
TOPLAM		570	27	597
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.43. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına slogana verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALMA		TOPLAM
		EVET	HAYIR	

2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	2	1	3
		66,7%	33,3%	100,0%
		1,7%	,2%	,5%
	2	4	5	9
		44,4%	55,6%	100,0%
		3,5%	1,0%	1,5%
	3	3	5	8
		37,5%	62,5%	100,0%
		2,6%	1,0%	1,3%
	4	11	13	24
		45,8%	54,2%	100,0%
		9,6%	2,7%	4,0%
	5	7	14	21
		33,3%	66,7%	100,0%
		6,1%	2,9%	3,5%
	6	12	36	48
		25,0%	75,0%	100,0%
		10,4%	7,5%	8,0%
	7	12	42	54
		22,2%	77,8%	100,0%
		10,4%	8,7%	9,0%
	8	15	104	119
		12,6%	87,4%	100,0%
		13,0%	21,6%	19,9%
	9	18	102	120
		15,0%	85,0%	100,0%
		15,7%	21,2%	20,1%
	10	31	160	191
		16,2%	83,8%	100,0%
		27,0%	33,2%	32,0%
TOPLAM		115	482	597
		19,3%	80,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.44. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına sloganı verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEME		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	2	1	3
		66,7%	33,3%	100,0%
		1,0%	,2%	,5%
	2	4	5	9
		44,4%	55,6%	100,0%
		2,1%	1,2%	1,5%
	3	3	5	8
		37,5%	62,5%	100,0%
		1,5%	1,2%	1,3%
	4	10	14	24
		41,7%	58,3%	100,0%
		5,1%	3,5%	4,0%
	5	8	13	21
		38,1%	61,9%	100,0%
		4,1%	3,2%	3,5%
	6	18	30	48
		37,5%	62,5%	100,0%
		9,2%	7,5%	8,0%
	7	18	36	54
		33,3%	66,7%	100,0%
		9,2%	9,0%	9,0%
	8	37	82	119
		31,1%	68,9%	100,0%
		19,0%	20,4%	19,9%
	9	42	78	120
		35,0%	65,0%	100,0%
		21,5%	19,4%	20,1%
	10	53	138	191
		27,7%	72,3%	100,0%
		27,2%	34,3%	32,0%
TOPLAM		195	402	597
		32,7%	67,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.694’dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için sloganı puan verme ile

para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.45. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına sloganı verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONMA		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
2 DAKİKA GECİKMEK Mİ? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		4,8%	,3%	,5%
	2		9	9
			100,0%	100,0%
			1,6%	1,5%
	3	1	7	8
		12,5%	87,5%	100,0%
		4,8%	1,2%	1,3%
	4	2	22	24
		8,3%	91,7%	100,0%
		9,5%	3,8%	4,0%
	5	3	18	21
		14,3%	85,7%	100,0%
		14,3%	3,1%	3,5%
	6	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		14,3%	7,8%	8,0%
	7		54	54
			100,0%	100,0%
			9,4%	9,0%
	8	1	118	119
		,8%	99,2%	100,0%
		4,8%	20,5%	19,9%
	9	2	118	120
		1,7%	98,3%	100,0%
		9,5%	20,5%	20,1%
	10	8	183	191
		4,2%	95,8%	100,0%
		38,1%	31,8%	32,0%
TOPLAM		21	576	597
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyeteye el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyeteye el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyeteye el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.46. “2 dakika gecikmek mi ? yoksa hiç varamamak mı?” sloganına sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
2 DAKİKA GECİKMEK MI? YOKSA HİÇ VARAMAMAK MI?	1	1		2		3
		33,3%		66,7%		100,0%
		,7%		1,3%		,5%
	2			5	4	9
				55,6%	44,4%	100,0%
				3,4%	2,7%	1,5%
	3			1	7	8
				12,5%	87,5%	100,0%
				,7%	4,7%	1,3%
	4	2		8	14	24
		8,3%		33,3%	58,3%	100,0%
		1,4%		5,4%	9,3%	4,0%
	5	4		11	6	21
		19,0%		52,4%	28,6%	100,0%
		2,7%		7,4%	4,0%	3,5%
	6	9	2	16	21	48
		18,8%	4,2%	33,3%	43,8%	100,0%
		6,1%	1,3%	10,7%	14,0%	8,0%
	7	11	10	20	13	54
		20,4%	18,5%	37,0%	24,1%	100,0%
		7,4%	6,7%	13,4%	8,7%	9,0%
	8	21	29	27	42	119
		17,6%	24,4%	22,7%	35,3%	100,0%
		14,2%	19,3%	18,1%	28,0%	19,9%
	9	27	52	18	23	120
		22,5%	43,3%	15,0%	19,2%	100,0%
		18,2%	34,7%	12,1%	15,3%	20,1%
	10	73	57	41	20	191
		38,2%	29,8%	21,5%	10,5%	100,0%
		49,3%	38,0%	27,5%	13,3%	32,0%
TOPLAM		148	150	149	150	597
		24,8%	25,1%	25,0%	25,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı % 100 ile taksi şoförlerine aittir. Taksi şoförlerini sırasıyla otomobil, otobüs ve kayon şoförleri takip etmektedir. En düşük oran, % 83 ile kamyon şoförlerine aittir.

‘Ya Öl Ya Takip Mesafesi Bırak’

Teoriler Açısından

‘Ya Öl Ya Takip Mesafesi Bırak’ sloganı en fazla puan verilen ikinci slogan olmuştur. Korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. En fazla puan verilen ilk slogan gibi, kişinin kendi ölümünden duyacağı korku içerik bir mesaj iletir. En çok puan alan ikinci sloganın da sürücünün kendi ölümünden duyduğu korku ile ilgili olması, sürücülere yönelik mesajlarda korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulması yönünde istatistiksel bir veri oluşturmaktadır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.47. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYET		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,5%	,6%	,7%
	2	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		1,5%	,4%	,5%
	3	2	15	17
		11,8%	88,2%	100,0%
		3,0%	2,8%	2,9%
	4		13	13
			100,0%	100,0%
			2,5%	2,2%
	5	1	28	29
		3,4%	96,6%	100,0%
		1,5%	5,3%	4,9%
	6	2	36	38
		5,3%	94,7%	100,0%
		3,0%	6,8%	6,4%
	7	3	82	85
		3,5%	96,5%	100,0%
		4,5%	15,5%	14,3%
	8	10	107	117
		8,5%	91,5%	100,0%
		15,2%	20,2%	19,7%
	9	13	102	115
		11,3%	88,7%	100,0%
		19,7%	19,3%	19,3%
	10	33	141	174
		19,0%	81,0%	100,0%
		50,0%	26,7%	29,2%
TOPLAM		66	529	595
		11,1%	88,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
cinsiyete
göre
dağılımı
ile ilgili
ki kare
testi

sonucuna göre p değeri 0.005'tir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Çizelge 6.48. 'Ya öl ya takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
YA ÖL YA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1			1	2				1	4
				25,0%	50,0%				25,0%	100,0%
				1,2%	2,2%				1,4%	,7%
	2					2	1			3
						66,7%	33,3%			100,0%
						1,8%	1,1%			,5%
	3		4	1	1	7		1	3	17
			23,5%	5,9%	5,9%	41,2%		5,9%	17,6%	100,0%
			6,3%	1,2%	1,1%	6,4%		1,7%	4,3%	2,9%
	4		1	5	2	1	1	1	2	13
			7,7%	38,5%	15,4%	7,7%	7,7%	7,7%	15,4%	100,0%
			1,6%	6,2%	2,2%	,9%	1,1%	1,7%	2,9%	2,2%
	5		3	4	5	5	5	4	3	29
			10,3%	13,8%	17,2%	17,2%	17,2%	13,8%	10,3%	100,0%
			4,7%	4,9%	5,4%	4,6%	5,4%	6,7%	4,3%	4,9%
	6		1	6	12	9	3	2	5	38
			2,6%	15,8%	31,6%	23,7%	7,9%	5,3%	13,2%	100,0%
			1,6%	7,4%	13,0%	8,3%	3,2%	3,3%	7,2%	6,4%
	7		7	8	14	17	21	5	13	85
			8,2%	9,4%	16,5%	20,0%	24,7%	5,9%	15,3%	100,0%
			10,9%	9,9%	15,2%	15,6%	22,6%	8,3%	18,8%	14,3%
	8	2	9	12	20	24	27	9	14	117
		1,7%	7,7%	10,3%	17,1%	20,5%	23,1%	7,7%	12,0%	100,0%
		7,4%	14,1%	14,8%	21,7%	22,0%	29,0%	15,0%	20,3%	19,7%
	9	10	9	25	19	12	16	16	8	115
		8,7%	7,8%	21,7%	16,5%	10,4%	13,9%	13,9%	7,0%	100,0%
		37,0%	14,1%	30,9%	20,7%	11,0%	17,2%	26,7%	11,6%	19,3%
	10	15	30	19	17	32	19	22	20	174
		8,6%	17,2%	10,9%	9,8%	18,4%	10,9%	12,6%	11,5%	100,0%
		55,6%	46,9%	23,5%	18,5%	29,4%	20,4%	36,7%	29,0%	29,2%
TOPLAM		27	64	81	92	109	93	60	69	595
		4,5%	10,8%	13,6%	15,5%	18,3%	15,6%	10,1%	11,6%	100,0%
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

‘Ya Öl Ya Takip Mesafesi Bırak’ sloganı, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. 18-20 yaş sürücülerin tamamı slogana ile 10 arasında puan vermişlerdir. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı % 91 ile 26-30 ve 36-40 yaş arası sürücüler oluşturmıştır.

Çizelge 6.49. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYESİ					TOPLA M
		İLKOKU L	ORTAOKU L	LİSE	ÜNİVERSİT E	YÜKSEK LİSANS- DOKTOR A	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1			1	2	4
		25,0%			25,0%	50,0%	100,0%
		,5%			2,7%	10,0%	,7%
	2	1		1	1		3
		33,3%		33,3%	33,3%		100,0%
		,5%		,5%	2,7%		,5%
	3	6	4	6	1		17
		35,3%	23,5%	35,3%	5,9%		100,0%
		3,0%	2,6%	3,2%	2,7%		2,9%
	4	4	3	4	1	1	13
		30,8%	23,1%	30,8%	7,7%	7,7%	100,0%
		2,0%	2,0%	2,1%	2,7%	5,0%	2,2%
	5	8	10	10	1		29
		27,6%	34,5%	34,5%	3,4%		100,0%
		4,1%	6,5%	5,3%	2,7%		4,9%
	6	12	12	12		2	38
		31,6%	31,6%	31,6%		5,3%	100,0%
		6,1%	7,8%	6,4%		10,0%	6,4%
	7	35	28	17	2	3	85
		41,2%	32,9%	20,0%	2,4%	3,5%	100,0%
		17,8%	18,3%	9,0%	5,4%	15,0%	14,3%
	8	42	33	30	7	5	117
		35,9%	28,2%	25,6%	6,0%	4,3%	100,0%
		21,3%	21,6%	16,0%	18,9%	25,0%	19,7%
	9	39	32	39	3	2	115
		33,9%	27,8%	33,9%	2,6%	1,7%	100,0%
		19,8%	20,9%	20,7%	8,1%	10,0%	19,3%
	10	49	31	69	20	5	174
		28,2%	17,8%	39,7%	11,5%	2,9%	100,0%
		24,9%	20,3%	36,7%	54,1%	25,0%	29,2%
TOPLAM		197	153	188	37	20	595

		33,1%	25,7%	31,6%	6,2%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olduğu grup % 95 ile ortaokul mezunlarıdır. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilköğretim mezunlarına göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 85 ile üniversite üstü eğitim almış olan sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.50. 'Ya öl ya takip mesafesi bırak' slogana verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		3		1		4
			75,0%		25,0%		100,0%
			1,9%		1,0%		,7%
	2		2		1		3
			66,7%		33,3%		100,0%
			1,3%		1,0%		,5%
	3	4	4	3	3	3	17
		23,5%	23,5%	17,6%	17,6%	17,6%	100,0%
		5,9%	2,6%	1,8%	3,1%	2,8%	2,9%
	4	3	4	3	3		13
		23,1%	30,8%	23,1%	23,1%		100,0%
		4,4%	2,6%	1,8%	3,1%		2,2%
	5	5	5	12	2	5	29
		17,2%	17,2%	41,4%	6,9%	17,2%	100,0%
		7,4%	3,2%	7,2%	2,1%	4,6%	4,9%
	6	3	14	11	6	4	38
		7,9%	36,8%	28,9%	15,8%	10,5%	100,0%
		4,4%	9,1%	6,6%	6,2%	3,7%	6,4%
	7	10	18	39	14	4	85
		11,8%	21,2%	45,9%	16,5%	4,7%	100,0%

		14,7%	11,7%	23,4%	14,4%	3,7%	14,3%
	8	9	39	31	18	20	117
		7,7%	33,3%	26,5%	15,4%	17,1%	100,0%
		13,2%	25,3%	18,6%	18,6%	18,3%	19,7%
	9	11	29	28	20	27	115
		9,6%	25,2%	24,3%	17,4%	23,5%	100,0%
		16,2%	18,8%	16,8%	20,6%	24,8%	19,3%
	10	23	36	40	29	46	174
		13,2%	20,7%	23,0%	16,7%	26,4%	100,0%
		33,8%	23,4%	24,0%	29,9%	42,2%	29,2%
TOPLAM		68	154	167	97	109	595
		11,4%	25,9%	28,1%	16,3%	18,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup, % 97 ile çocuğu olmayanlardır. En düşük oran ise bir çocuğu olanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.51. 'Ya öl ya takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİN ALINDIĞI YIL					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1		3		4
			25,0%		75,0%		100,0%
			,8%		1,4%		,7%
	2		1	1	1		3
			33,3%	33,3%	33,3%		100,0%
			,8%	,6%	,5%		,5%
	3		3	7	3	4	17
			17,6%	41,2%	17,6%	23,5%	100,0%
			2,3%	3,9%	1,4%	9,5%	2,9%

	4	1	1	4	6	1	13
		7,7%	7,7%	30,8%	46,2%	7,7%	100,0%
		2,8%	,8%	2,2%	2,9%	2,4%	2,2%
	5	2	7	9	9	2	29
		6,9%	24,1%	31,0%	31,0%	6,9%	100,0%
		5,6%	5,4%	5,0%	4,3%	4,8%	4,9%
	6	2	6	14	16		38
		5,3%	15,8%	36,8%	42,1%		100,0%
		5,6%	4,6%	7,8%	7,7%		6,4%
	7	6	18	33	28		85
		7,1%	21,2%	38,8%	32,9%		100,0%
		16,7%	13,8%	18,3%	13,5%		14,3%
	8	4	33	37	38	5	117
		3,4%	28,2%	31,6%	32,5%	4,3%	100,0%
		11,1%	25,4%	20,6%	18,4%	11,9%	19,7%
	9	7	23	34	42	9	115
		6,1%	20,0%	29,6%	36,5%	7,8%	100,0%
		19,4%	17,7%	18,9%	20,3%	21,4%	19,3%
	10	14	37	41	61	21	174
		8,0%	21,3%	23,6%	35,1%	12,1%	100,0%
		38,9%	28,5%	22,8%	29,5%	50,0%	29,2%
TOPLAM		36	130	180	207	42	595
		6,1%	21,8%	30,3%	34,8%	7,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.165’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki yoktur. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Çizelge 6.52. “Ya öl ya takip mesafesi bırak” sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		,4%	1,0%	,7%
	2	3		3
		100,0%		100,0%
		1,1%		,5%

	3	6	11	17
		35,3%	64,7%	100,0%
		2,1%	3,5%	2,9%
	4	9	4	13
		69,2%	30,8%	100,0%
		3,2%	1,3%	2,2%
	5	13	16	29
		44,8%	55,2%	100,0%
		4,6%	5,1%	4,9%
	6	20	18	38
		52,6%	47,4%	100,0%
		7,1%	5,7%	6,4%
	7	44	41	85
		51,8%	48,2%	100,0%
		15,7%	13,1%	14,3%
	8	49	68	117
		41,9%	58,1%	100,0%
		17,4%	21,7%	19,7%
	9	56	59	115
		48,7%	51,3%	100,0%
		19,9%	18,8%	19,3%
	10	80	94	174
		46,0%	54,0%	100,0%
		28,5%	29,9%	29,2%
TOPLAM		281	314	595
		47,2%	52,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.319'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.53. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	KAZA YAPMA SIKLIĞI				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1			1
			100,0%			100,0%
			1,0%			,4%
	2	2	1			3
		66,7%	33,3%			100,0%
		1,4%	1,0%			1,1%
	3	4	1	1		6
		66,7%	16,7%	16,7%		100,0%
		2,8%	1,0%	4,3%		2,2%
	4	4	3	2		9
		44,4%	33,3%	22,2%		100,0%
		2,8%	3,1%	8,7%		3,3%
	5	6	6	1		13
		46,2%	46,2%	7,7%		100,0%
		4,2%	6,2%	4,3%		4,8%
	6	12	4	3	1	20
		60,0%	20,0%	15,0%	5,0%	100,0%
		8,4%	4,1%	13,0%	11,1%	7,4%
	7	23	13	6		42
		54,8%	31,0%	14,3%		100,0%
		16,1%	13,4%	26,1%		15,4%
	8	19	18	3	3	43
		44,2%	41,9%	7,0%	7,0%	100,0%
		13,3%	18,6%	13,0%	33,3%	15,8%
	9	34	16	4	2	56
		60,7%	28,6%	7,1%	3,6%	100,0%
		23,8%	16,5%	17,4%	22,2%	20,6%
	10	39	34	3	3	79
		49,4%	43,0%	3,8%	3,8%	100,0%
		27,3%	35,1%	13,0%	33,3%	29,0%
TOPLAM		143	97	23	9	272
		52,6%	35,7%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.773’tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya

karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.54. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	2		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	3			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	4			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	5			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	6		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	7			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	8			6	6
				100,0%	100,0%
				26,1%	19,4%
	9			4	4
				100,0%	100,0%
				17,4%	12,9%
	10	2	4	7	13
		15,4%	30,8%	53,8%	100,0%
		100,0%	66,7%	30,4%	41,9%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.379’dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan

verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.55. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA ÖL YA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	2			1	1
				100,0%	100,0%
				1,3%	,6%
	3			2	2
				100,0%	100,0%
				2,5%	1,1%
	4	1		4	5
		20,0%		80,0%	100,0%
		2,4%		5,0%	2,8%
	5		2	6	8
			25,0%	75,0%	100,0%
			3,6%	7,5%	4,5%
	6	1	3	4	8
		12,5%	37,5%	50,0%	100,0%
		2,4%	5,5%	5,0%	4,5%
	7	9	8	14	31
		29,0%	25,8%	45,2%	100,0%
		22,0%	14,5%	17,5%	17,6%
	8	7	11	14	32
		21,9%	34,4%	43,8%	100,0%
		17,1%	20,0%	17,5%	18,2%
	9	9	14	13	36
		25,0%	38,9%	36,1%	100,0%
		22,0%	25,5%	16,3%	20,5%
	10	14	17	22	53
		26,4%	32,1%	41,5%	100,0%
		34,1%	30,9%	27,5%	30,1%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,655'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.56. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların trafik kazasına rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLAMA		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	1	4
		75,0%	25,0%	100,0%
		,5%	3,7%	,7%
	2	2	1	3
		66,7%	33,3%	100,0%
		,4%	3,7%	,5%
	3	17		17
		100,0%		100,0%
		3,0%		2,9%
	4	13		13
		100,0%		100,0%
		2,3%		2,2%
	5	28	1	29
		96,6%	3,4%	100,0%
		4,9%	3,7%	4,9%
	6	36	2	38
		94,7%	5,3%	100,0%
		6,3%	7,4%	6,4%
	7	82	3	85
		96,5%	3,5%	100,0%
		14,4%	11,1%	14,3%
	8	114	3	117
		97,4%	2,6%	100,0%
		20,1%	11,1%	19,7%
	9	113	2	115
		98,3%	1,7%	100,0%
		19,9%	7,4%	19,3%
	10	160	14	174
		92,0%	8,0%	100,0%
		28,2%	51,9%	29,2%
TOPLAM		568	27	595
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.022’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir. Kazaya rastlamayanlarda yüksek puan verme oranı daha fazladır.

Çizelge 6.57. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	2	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		,9%	,4%	,5%
	3	5	12	17
		29,4%	70,6%	100,0%
		4,3%	2,5%	2,9%
	4	5	8	13
		38,5%	61,5%	100,0%
		4,3%	1,7%	2,2%
	5	7	22	29
		24,1%	75,9%	100,0%
		6,0%	4,6%	4,9%
	6	6	32	38
		15,8%	84,2%	100,0%
		5,2%	6,7%	6,4%
	7	22	63	85
		25,9%	74,1%	100,0%
		19,0%	13,2%	14,3%
	8	15	102	117
		12,8%	87,2%	100,0%
		12,9%	21,3%	19,7%
	9	19	96	115
		16,5%	83,5%	100,0%
		16,4%	20,0%	19,3%
	10	36	138	174

		20,7%	79,3%	100,0%
		31,0%	28,8%	29,2%
TOPLAM		116	479	595
		19,5%	80,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.189'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.58 ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUA N	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		4	4
			100,0%	100,0%
			1,0%	,7%
	2	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		,5%	,5%	,5%
	3	5	12	17
		29,4%	70,6%	100,0%
		2,5%	3,0%	2,9%
	4	5	8	13
		38,5%	61,5%	100,0%
		2,5%	2,0%	2,2%
	5	10	19	29
		34,5%	65,5%	100,0%
		5,1%	4,8%	4,9%
	6	9	29	38
		23,7%	76,3%	100,0%
		4,6%	7,3%	6,4%
	7	35	50	85
		41,2%	58,8%	100,0%
		17,8%	12,6%	14,3%
	8	38	79	117
		32,5%	67,5%	100,0%
		19,3%	19,8%	19,7%
	9	39	76	115
		33,9%	66,1%	100,0%
		19,8%	19,1%	19,3%
	10	55	119	174
		31,6%	68,4%	100,0%
		27,9%	29,9%	29,2%
TOPLAM		197	398	595
		33,1%	66,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.686'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 59. 'Ya öl ya takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		4	4
			100,0%	100,0%
			,7%	,7%
	2		3	3
			100,0%	100,0%
			,5%	,5%
	3	1	16	17
		5,9%	94,1%	100,0%
		4,8%	2,8%	2,9%
	4	1	12	13
		7,7%	92,3%	100,0%
		4,8%	2,1%	2,2%
	5	1	28	29
		3,4%	96,6%	100,0%
		4,8%	4,9%	4,9%
	6		38	38
			100,0%	100,0%
			6,6%	6,4%
	7	4	81	85
		4,7%	95,3%	100,0%
		19,0%	14,1%	14,3%
	8	1	116	117
		,9%	99,1%	100,0%
		4,8%	20,2%	19,7%
	9	3	112	115
		2,6%	97,4%	100,0%
		14,3%	19,5%	19,3%
	10	10	164	174

		5,7%	94,3%	100,0%
		47,6%	28,6%	29,2%
TOPLAM		21	574	595
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.515'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.60. ‘Ya öl ya takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA ÖL YA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3			1	4
		75,0%			25,0%	100,0%
		2,1%			,7%	,7%
	2	1		1	1	3
		33,3%		33,3%	33,3%	100,0%
		,7%		,7%	,7%	,5%
	3	4	1	6	6	17
		23,5%	5,9%	35,3%	35,3%	100,0%
		2,7%	,7%	4,0%	4,0%	2,9%
	4	3	1	5	4	13
		23,1%	7,7%	38,5%	30,8%	100,0%
		2,1%	,7%	3,4%	2,7%	2,2%
	5	1	3	11	14	29
		3,4%	10,3%	37,9%	48,3%	100,0%
		,7%	2,0%	7,4%	9,3%	4,9%
	6	8	8	12	10	38
		21,1%	21,1%	31,6%	26,3%	100,0%
		5,5%	5,3%	8,1%	6,7%	6,4%
	7	10	17	25	33	85
		11,8%	20,0%	29,4%	38,8%	100,0%
		6,8%	11,3%	16,8%	22,0%	14,3%
	8	27	30	24	36	117
		23,1%	25,6%	20,5%	30,8%	100,0%
		18,5%	20,0%	16,1%	24,0%	19,7%
	9	21	49	18	27	115
		18,3%	42,6%	15,7%	23,5%	100,0%
		14,4%	32,7%	12,1%	18,0%	19,3%
	10	68	41	47	18	174
		39,1%	23,6%	27,0%	10,3%	100,0%
		46,6%	27,3%	31,5%	12,0%	29,2%
TOPLAM		146	150	149	150	595
		24,5%	25,2%	25,0%	25,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler, % 99 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; birbirine yakın oranlarda otomobil (% 93), otobüs (% 92), kamyon (% 92) sürücüleridir.

‘Ya Takip Mesafesi Bırak ya da Bir İnsan Öldür’

Teoriler Açısından

‘Ya Takip Mesafesi Bırak ya da Bir İnsan Öldür’ en fazla puan verilen üçüncü slogan olmuştur. Korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. En fazla puan verilen ilk slogandan farklı olarak kişinin bir başkasının ölümüne sebep olma korkusu içermektedir. Bu slogana verilen puan doğrultusunda, kişinin kendi ölümü sonucunda çocuğunu yalnız bırakmasından duyacağı korkudan ve kendisinin veya çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusundan daha fazla etkili olduğu görülmektedir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.61. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYET		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	2		8	8
			100,0%	100,0%
			1,5%	1,3%
	3	2	17	19
		10,5%	89,5%	100,0%
		2,9%	3,2%	3,2%
	4	2	26	28

		7,1%	92,9%	100,0%
		2,9%	4,9%	4,7%
5	2	26	28	
		7,1%	92,9%	100,0%
		2,9%	4,9%	4,7%
6	7	43	50	
		14,0%	86,0%	100,0%
		10,3%	8,1%	8,4%
7	4	67	71	
		5,6%	94,4%	100,0%
		5,9%	12,7%	11,9%
8	7	91	98	
		7,1%	92,9%	100,0%
		10,3%	17,2%	16,4%
9	10	113	123	
		8,1%	91,9%	100,0%
		14,7%	21,4%	20,6%
10	34	137	171	
		19,9%	80,1%	100,0%
		50,0%	25,9%	28,6%
TOPLAM		68	529	597
		11,4%	88,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.017'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Çizelge 6.62. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
YA TAKİP MESA FESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1				1					1
					100,0 %					100,0%
					1,1%					,2%
	2			2		2	1		3	8
				25,0 %		25,0 %	12,5 %		37,5 %	100,0%
				2,5%		1,9%	1,1%		4,3%	1,3%
	3		1	2	3		4	4	5	19

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.109'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.63. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganının eğitim seviyesine göre dağılım

	PUA N	EĞİTİM SEVİYESİ					TOPLA M
		İLKOKU L	ORTAOKU L	LİSE	ÜNİVERSİT E	YÜKSEK LİSANS DOKTOR A	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1			1			1
				100,0 %			100,0%
				,5%			,2%
	2	1	4	3			8
		12,5%	50,0%	37,5%			100,0%
		,5%	2,6%	1,6%			1,3%
	3	4	5	7	1	2	19
		21,1%	26,3%	36,8%	5,3%	10,5%	100,0%
		2,0%	3,3%	3,7%	2,7%	10,0%	3,2%
	4	3	12	11	1	1	28
		10,7%	42,9%	39,3%	3,6%	3,6%	100,0%
		1,5%	7,9%	5,8%	2,7%	5,0%	4,7%
	5	3	6	16	1	2	28
		10,7%	21,4%	57,1%	3,6%	7,1%	100,0%
		1,5%	3,9%	8,4%	2,7%	10,0%	4,7%
	6	7	17	20	3	3	50
		14,0%	34,0%	40,0%	6,0%	6,0%	100,0%
		3,6%	11,2%	10,5%	8,1%	15,0%	8,4%
	7	30	11	24	3	3	71
		42,3%	15,5%	33,8%	4,2%	4,2%	100,0%
		15,2%	7,2%	12,6%	8,1%	15,0%	11,9%
	8	41	28	23	5	1	98
		41,8%	28,6%	23,5%	5,1%	1,0%	100,0%
		20,8%	18,4%	12,0%	13,5%	5,0%	16,4%
	9	50	34	30	7	2	123
		40,7%	27,6%	24,4%	5,7%	1,6%	100,0%
		25,4%	22,4%	15,7%	18,9%	10,0%	20,6%
	10	58	35	56	16	6	171
		33,9%	20,5%	32,7%	9,4%	3,5%	100,0%
		29,4%	23,0%	29,3%	43,2%	30,0%	28,6%
TOPLAM		197	152	191	37	20	597
		33,0%	25,5%	32,0%	6,2%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.006'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 95 ile üniversite mezunlarıdır. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite mezunlarına göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 85 ile üniversite üstü eğitim almış olan sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.64 . ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların sahip olunan çocuk sayısına dağılımı

	PUAN	ÇOCUK SAYISI					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1		1				1
			100,0%				100,0%
			,7%				,2%
	2		1	3	3	1	8
			12,5%	37,5%	37,5%	12,5%	100,0%
			,7%	1,8%	3,1%	,9%	1,3%
	3	3	1	6	4	5	19
		15,8%	5,3%	31,6%	21,1%	26,3%	100,0%
		4,3%	,7%	3,6%	4,2%	4,5%	3,2%
	4	5	6	7	8	2	28
		17,9%	21,4%	25,0%	28,6%	7,1%	100,0%
		7,1%	3,9%	4,2%	8,3%	1,8%	4,7%
	5	4	4	9	9	2	28
		14,3%	14,3%	32,1%	32,1%	7,1%	100,0%
		5,7%	2,6%	5,4%	9,4%	1,8%	4,7%
	6	9	12	10	10	9	50
		18,0%	24,0%	20,0%	20,0%	18,0%	100,0%
		12,9%	7,8%	6,0%	10,4%	8,2%	8,4%
	7	4	18	19	15	15	71
		5,6%	25,4%	26,8%	21,1%	21,1%	100,0%
		5,7%	11,8%	11,3%	15,6%	13,6%	11,9%
	8	8	32	33	12	13	98
		8,2%	32,7%	33,7%	12,2%	13,3%	100,0%
		11,4%	20,9%	19,6%	12,5%	11,8%	16,4%
	9	15	31	39	15	23	123
		12,2%	25,2%	31,7%	12,2%	18,7%	100,0%
		21,4%	20,3%	23,2%	15,6%	20,9%	20,6%
	10	22	47	42	20	40	171
		12,9%	27,5%	24,6%	11,7%	23,4%	100,0%
		31,4%	30,7%	25,0%	20,8%	36,4%	28,6%
TOPLAM		70	153	168	96	110	597
		11,7%	25,6%	28,1%	16,1%	18,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.121'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmemektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.65. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLA M
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR.	1				1		1
					100,0 %		100,0%
					,5%		,2%
	2		2	3	2	1	8
			25,0%	37,5%	25,0%	12,5%	100,0%
			1,5%	1,7%	1,0%	2,3%	1,3%
	3	4	3	7	4	1	19
		21,1%	15,8%	36,8%	21,1%	5,3%	100,0%
		11,1%	2,3%	3,9%	1,9%	2,3%	3,2%
	4	1	6	9	10	2	28
		3,6%	21,4%	32,1%	35,7%	7,1%	100,0%
		2,8%	4,6%	5,0%	4,9%	4,7%	4,7%
	5	2	6	13	7		28
		7,1%	21,4%	46,4%	25,0%		100,0%
		5,6%	4,6%	7,2%	3,4%		4,7%
	6		11	13	24	2	50
			22,0%	26,0%	48,0%	4,0%	100,0%
			8,4%	7,2%	11,7%	4,7%	8,4%
	7	1	17	24	25	4	71
		1,4%	23,9%	33,8%	35,2%	5,6%	100,0%
		2,8%	13,0%	13,3%	12,1%	9,3%	11,9%
	8	8	24	32	33	1	98
		8,2%	24,5%	32,7%	33,7%	1,0%	100,0%
		22,2%	18,3%	17,7%	16,0%	2,3%	16,4%
	9	9	30	35	40	9	123
		7,3%	24,4%	28,5%	32,5%	7,3%	100,0%
		25,0%	22,9%	19,3%	19,4%	20,9%	20,6%
	10	11	32	45	60	23	171
		6,4%	18,7%	26,3%	35,1%	13,5%	100,0%
		30,6%	24,4%	24,9%	29,1%	53,5%	28,6%
TOPLAM		36	131	181	206	43	597
		6,0%	21,9%	30,3%	34,5%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.129'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Tablo 6.66. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KAZA YAPMA DURUMU		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,4%		,2%
	2	4	4	8
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,4%	1,3%	1,3%
	3	12	7	19
		63,2%	36,8%	100,0%
		4,3%	2,2%	3,2%
	4	17	11	28
		60,7%	39,3%	100,0%
		6,0%	3,5%	4,7%
	5	22	6	28
		78,6%	21,4%	100,0%
		7,8%	1,9%	4,7%
	6	27	23	50
		54,0%	46,0%	100,0%
		9,6%	7,3%	8,4%
	7	31	40	71
		43,7%	56,3%	100,0%
		11,0%	12,7%	11,9%
	8	35	63	98
		35,7%	64,3%	100,0%
		12,4%	20,0%	16,4%
	9	62	61	123
		50,4%	49,6%	100,0%
		22,0%	19,4%	20,6%
	10	71	100	171
		41,5%	58,5%	100,0%
		25,2%	31,7%	28,6%
TOPLAM		282	315	597
		47,2%	52,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.003'dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Çizelge 6.67. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	KAZAYA YAPMA SIKLIĞI				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1	1				1
		100,0%				100,0%
		,7%				,4%
	2	1	1	1	1	4
		25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	100,0%
		,7%	1,0%	4,3%	11,1%	1,5%
	3	2	7		1	10
		20,0%	70,0%		10,0%	100,0%
		1,4%	7,1%		11,1%	3,7%
	4	4	5	7	1	17
		23,5%	29,4%	41,2%	5,9%	100,0%
		2,8%	5,1%	30,4%	11,1%	6,2%
	5	7	10	4		21
		33,3%	47,6%	19,0%		100,0%
		4,9%	10,2%	17,4%		7,7%
	6	12	10	4		26
		46,2%	38,5%	15,4%		100,0%
		8,4%	10,2%	17,4%		9,5%
	7	19	9		2	30
		63,3%	30,0%		6,7%	100,0%
		13,3%	9,2%		22,2%	11,0%
	8	17	12	4		33
		51,5%	36,4%	12,1%		100,0%
		11,9%	12,2%	17,4%		12,1%
	9	36	20	3	3	62
		58,1%	32,3%	4,8%	4,8%	100,0%
		25,2%	20,4%	13,0%	33,3%	22,7%
	10	44	24		1	69
		63,8%	34,8%		1,4%	100,0%
		30,8%	24,5%		11,1%	25,3%
TOPLAM		143	98	23	9	273

		52,4%	35,9%	8,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 88, kaza yapmayanlar da ise % 93'tür. Kaza yapanların kazaya karışma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 94 ile bir kez kaza yapmış sürücülerdir. En düşük oran ise % 66 ile 4-5 kez kaza yapanlardır.

Çizelge 6.68. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERME			TOPLAM
		AİLE	YAKIN ÇEVRE	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DIŞINDAKİLER	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	2			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	3			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	4		2	1	3
			66,7%	33,3%	100,0%
			33,3%	4,3%	9,7%
	5			4	4
				100,0%	100,0%
				17,4%	12,9%
	6		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			16,7%	4,3%	6,5%
	7			3	3

				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	8			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	9			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	10	2	3	4	9
		22,2%	33,3%	44,4%	100,0%
		100,0%	50,0%	17,4%	29,0%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.388'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.69. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların yaralanmalı bir kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	2	1	1	1	3
		33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
		2,4%	1,8%	1,3%	1,7%
	3		2	6	8
			25,0%	75,0%	100,0%
			3,6%	7,6%	4,6%
	4	2	7	7	16

		12,5%	43,8%	43,8%	100,0%
		4,9%	12,7%	8,9%	9,1%
	5	4	3	12	19
		21,1%	15,8%	63,2%	100,0%
		9,8%	5,5%	15,2%	10,9%
	6	2	8	6	16
		12,5%	50,0%	37,5%	100,0%
		4,9%	14,5%	7,6%	9,1%
	7	1	3	14	18
		5,6%	16,7%	77,8%	100,0%
		2,4%	5,5%	17,7%	10,3%
	8	6	5	7	18
		33,3%	27,8%	38,9%	100,0%
		14,6%	9,1%	8,9%	10,3%
	9	9	9	15	33
		27,3%	27,3%	45,5%	100,0%
		22,0%	16,4%	19,0%	18,9%
	10	16	17	11	44
		36,4%	38,6%	25,0%	100,0%
		39,0%	30,9%	13,9%	25,1%
TOPLAM		41	55	79	175
		23,4%	31,4%	45,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.030'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Kaza yaparak yaralanmaya sebep olan sürücüler ile puan verme arasındaki ilişkiye göre, Ailesi ve yakınları dışında başkalarının yaralanmasına sebep olanlarda slogana puan verme oranı giderek düşmektedir. Aynı sonuç, kaza sonucunda yaralanmaya sebep olan sürücüler için de geçerlidir.

Çizelge 6.70. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların trafik kazası rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLAMA		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,2%		,2%
	2	8		8
		100,0%		100,0%
		1,4%		1,3%
	3	19		19
		100,0%		100,0%
		3,3%		3,2%
	4	26	2	28
		92,9%	7,1%	100,0%
		4,6%	7,4%	4,7%
	5	27	1	28
		96,4%	3,6%	100,0%
		4,7%	3,7%	4,7%
	6	47	3	50
		94,0%	6,0%	100,0%
		8,2%	11,1%	8,4%
	7	70	1	71
		98,6%	1,4%	100,0%
		12,3%	3,7%	11,9%
	8	96	2	98
		98,0%	2,0%	100,0%
		16,8%	7,4%	16,4%
	9	120	3	123
		97,6%	2,4%	100,0%
		21,1%	11,1%	20,6%
	10	156	15	171
		91,2%	8,8%	100,0%
		27,4%	55,6%	28,6%
TOPLAM		570	27	597
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.143'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.71. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALMA DURUMU		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR.	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	2	2	6	8
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,7%	1,2%	1,3%
	3	6	13	19
		31,6%	68,4%	100,0%
		5,2%	2,7%	3,2%
	4	10	18	28
		35,7%	64,3%	100,0%
		8,7%	3,7%	4,7%
	5	14	14	28
		50,0%	50,0%	100,0%
		12,2%	2,9%	4,7%
	6	15	35	50
		30,0%	70,0%	100,0%
		13,0%	7,3%	8,4%
	7	12	59	71
		16,9%	83,1%	100,0%
		10,4%	12,2%	11,9%
	8	15	83	98
		15,3%	84,7%	100,0%
		13,0%	17,2%	16,4%
	9	18	105	123
		14,6%	85,4%	100,0%
		15,7%	21,8%	20,6%
	10	23	148	171
		13,5%	86,5%	100,0%
		20,0%	30,7%	28,6%
TOPLAM		115	482	597
		19,3%	80,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.72. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEME DURUMU		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR.	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,3%	,2%
	2	2	6	8
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,0%	1,5%	1,3%
	3	6	13	19
		31,6%	68,4%	100,0%
		3,0%	3,3%	3,2%
	4	12	16	28
		42,9%	57,1%	100,0%
		6,1%	4,0%	4,7%
	5	14	14	28
		50,0%	50,0%	100,0%
		7,1%	3,5%	4,7%
	6	19	31	50
		38,0%	62,0%	100,0%
		9,6%	7,8%	8,4%
	7	19	52	71
		26,8%	73,2%	100,0%
		9,6%	13,0%	11,9%
	8	33	65	98
		33,7%	66,3%	100,0%
		16,8%	16,3%	16,4%

	9	42	81	123
		34,1%	65,9%	100,0%
		21,3%	20,3%	20,6%
	10	50	121	171
		29,2%	70,8%	100,0%
		25,4%	30,3%	28,6%
TOPLAM		197	400	597
		33,0%	67,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.472'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.73. 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür' sloganına verilen puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONMA DURUMU		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	2	1	7	8
		12,5%	87,5%	100,0%
		4,8%	1,2%	1,3%
	3	1	18	19
		5,3%	94,7%	100,0%
		4,8%	3,1%	3,2%
	4	2	26	28
		7,1%	92,9%	100,0%
		9,5%	4,5%	4,7%
	5	6	22	28
		21,4%	78,6%	100,0%
		28,6%	3,8%	4,7%
	6	4	46	50
		8,0%	92,0%	100,0%

		19,0%	8,0%	8,4%
	7	2	69	71
		2,8%	97,2%	100,0%
		9,5%	12,0%	11,9%
	8	1	97	98
		1,0%	99,0%	100,0%
		4,8%	16,8%	16,4%
	9	1	122	123
		,8%	99,2%	100,0%
		4,8%	21,2%	20,6%
	10	3	168	171
		1,8%	98,2%	100,0%
		14,3%	29,2%	28,6%
TOPLAM		21	576	597
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.74. ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA TAKİP MESAFESİ BIRAK YA DA BİR İNSAN ÖLDÜR.	1	1				1
		100,0%				100,0%
		,7%				,2%
	2	2		2	4	8
		25,0%		25,0%	50,0%	100,0%
		1,4%		1,3%	2,7%	1,3%
	3	2		9	8	19
		10,5%		47,4%	42,1%	100,0%
		1,4%		6,0%	5,3%	3,2%
	4	8		7	13	28
		28,6%		25,0%	46,4%	100,0%
		5,4%		4,7%	8,7%	4,7%
	5	6	1	10	11	28
		21,4%	3,6%	35,7%	39,3%	100,0%
		4,1%	,7%	6,7%	7,3%	4,7%
	6	14	7	17	12	50
		28,0%	14,0%	34,0%	24,0%	100,0%
		9,5%	4,7%	11,4%	8,0%	8,4%
	7	14	11	23	23	71
		19,7%	15,5%	32,4%	32,4%	100,0%
		9,5%	7,3%	15,4%	15,3%	11,9%
	8	11	24	28	35	98
		11,2%	24,5%	28,6%	35,7%	100,0%
		7,4%	16,0%	18,8%	23,3%	16,4%
	9	22	49	26	26	123
		17,9%	39,8%	21,1%	21,1%	100,0%
		14,9%	32,7%	17,4%	17,3%	20,6%
	10	68	58	27	18	171
		39,8%	33,9%	15,8%	10,5%	100,0%
		45,9%	38,7%	18,1%	12,0%	28,6%
TOPLAM		148	150	149	150	597
		24,8%	25,1%	25,0%	25,1%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------	--------	--------

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler, % 100 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla, otomobil (% 91), otobüs (%88), kamyon sürücüler (%83) olmuştur.

“Sevdikleriniz Eve Dönüşünüzü Bekliyor”

Teoriler Açısından

‘Sevdikleriniz Eve Dönüşünüzü Bekliyor’ sloganı en fazla puan verilen dördüncü slogan olmuştur. İhtiyaç teorilerine göre sevgi ve ait olma ihtiyacının uyarıldığı bir slogandır. Düşük seviyede korku içerir. Korkunun çekiciliği modeline göre, korku seviyesinin düşük olması mesajın içeriğinde ölüm kelimesinin kullanılmamasına bağlıdır. En fazla puan verilen ilk üç slogandan farklı olarak yüksek seviyede korku içeren mesajlardan sonra, ihtiyaç teorilerine göre oluşturulan sloganın etkili olduğu görülmektedir. İhtiyaç teorilerine göre oluşturulan sloganlar kendi aralarında karşılaştırıldığında, saygınlık ihtiyacına sevgi ihtiyacından daha fazla puan verilmiştir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.75. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	1		3	3
			100,0%	100,0%
			,6%	,5%
	2	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,5%	,2%	,3%
	3		2	2

			100,0%	100,0%
			,4%	,3%
4	1	33	34	
	2,9%	97,1%	100,0%	
	1,5%	6,2%	5,7%	
5	2	43	45	
	4,4%	95,6%	100,0%	
	2,9%	8,1%	7,5%	
6	3	64	67	
	4,5%	95,5%	100,0%	
	4,4%	12,0%	11,2%	
7	9	79	88	
	10,2%	89,8%	100,0%	
	13,2%	14,8%	14,7%	
8	4	89	93	
	4,3%	95,7%	100,0%	
	5,9%	16,7%	15,5%	
9	7	60	67	
	10,4%	89,6%	100,0%	
	10,3%	11,3%	11,2%	
10	41	158	199	
	20,6%	79,4%	100,0%	
	60,3%	29,7%	33,2%	
TOPLAM		68	532	600
		11,3%	88,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 90, erkek sürücülerde % 96'dır. 'Sevdikleriniz geri dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız' sloganı, yukarıdaki dört slogan ile karşılaştırıldığında ilk kez erkeklerin bir sloganı 5 ile 10 arasında verdikleri puan toplamı, kadın sürücülerden % 6'lık bir oranla daha fazla çıkmıştır.

Çizelge 6.76. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

[illegible]

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.048'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.77. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	64	45	63	21	7	200
		31,7%	22,6%	31,7%	10,6%	3,5%	100,0%
	9	13	16	36	2	0	67
		19,4%	23,9%	53,7%	3,0%	0	100,0%
	8	30	30	26	2	5	93
		32,3%	32,3%	28,0%	2,2%	5,4%	100,0%
	7	28	23	27	4	6	88
		31,8%	26,1%	30,7%	4,5%	6,8%	100,0%
	6	33	15	15	2	2	67
		49,3%	22,4%	22,4%	3,0%	3,0%	100,0%
	5	20	15	5	2	2	44
		45,5%	34,1%	11,4%	4,5%	4,5%	100,0%
	4	7	9	15	3	0	34
		20,6%	26,5%	44,1%	8,8%	0	100,0%

	3	0	0	2	0	0	2
		0	0	100,0%	0	0	100,0%
	2	1	0	0	1	0	2
		50,0%	0	0	50,0%	0	100,0%
	1	1	0	2	0	0	3
		33,3%	0	66,7%	0	0	100,0%
TOPLAM		197	153	191	37	22	600
		32,7%	25,5%	31,9%	6,2%	3,7%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 100 ile üniversite üstü eğitim gören sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite üstü eğitim almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 90 ile lise mezunları oluşturmuştur.

Çizelge 6.78. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ	10	29	51	46	22	52	200
		14,1%	25,6%	23,1%	11,1%	26,1%	100,0%
	9	10	21	15	11	10	67
		14,9%	31,3%	22,4%	16,4%	14,9%	100,0%
	8	6	30	24	14	19	93
		6,5%	32,3%	25,8%	15,1%	20,4%	100,0%
	7	12	17	28	18	13	88
		13,6%	19,3%	31,8%	20,5%	14,8%	100,0%
	6	8	17	21	15	6	67

BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ		11,9%	25,4%	31,3%	22,4%	9,0%	100,0%
	5	4	13	19	5	3	44
		9,1%	29,5%	43,2%	11,4%	6,8%	100,0%
	4	1	4	11	11	7	34
		2,9%	11,8%	32,4%	32,4%	20,6%	100,0%
	3	1	0	1	0	0	2
		50,0%	0	50,0%	0	0	100,0%
	2	0	1	1	0	0	2
		0	50,0%	50,0%	0	0	100,0%
	1	0	0	2	1	0	3
		0	0	66,7%	33,3%	0	100,0%
TOPLAM		71	154	168	97	110	600
		11,7%	25,7%	28,0%	16,2%	18,4%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.016'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup, bir çocuğa sahip olan sürücülerdir.. En düşük oran ise dört ve üzerinde çocuğu olanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.79. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların sürücü belgesine göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	1	1	2				3
		33,3%	66,7%				100,0%
		2,8%	1,5%				,5%
	2			1	1		2
				50,0%	50,0%		100,0%
				,5%	,5%		,3%
	3			1	1		2
				50,0%	50,0%		100,0%
				,5%	,5%		,3%
	4	3	10	11	10		34
		8,8%	29,4%	32,4%	29,4%		100,0%
		8,3%	7,6%	6,0%	4,8%		5,7%
	5	3	18	14	10		45
		6,7%	40,0%	31,1%	22,2%		100,0%
		8,3%	13,7%	7,7%	4,8%		7,5%
	6	3	21	24	19		67
		4,5%	31,3%	35,8%	28,4%		100,0%
		8,3%	16,0%	13,2%	9,1%		11,2%
	7	5	17	27	36	3	88
		5,7%	19,3%	30,7%	40,9%	3,4%	100,0%
		13,9%	13,0%	14,8%	17,3%	7,0%	14,7%
	8	4	21	29	31	8	93
		4,3%	22,6%	31,2%	33,3%	8,6%	100,0%
		11,1%	16,0%	15,9%	14,9%	18,6%	15,5%
	9	4	10	22	21	10	67
		6,0%	14,9%	32,8%	31,3%	14,9%	100,0%
		11,1%	7,6%	12,1%	10,1%	23,3%	11,2%
	10	13	32	53	79	22	199
		6,5%	16,1%	26,6%	39,7%	11,1%	100,0%
		36,1%	24,4%	29,1%	38,0%	51,2%	33,2%
TOPLAM		36	131	182	208	43	600
		6,0%	21,8%	30,3%	34,7%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.014'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 89 ile, 1975 ve öncesinde sürücü belgesi almış olan en az 30 yıllık sürücülere aittir.

Çizelge 6.80. 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
SEVDİKLERİNİ Z EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	1	3		3
		100,0%		100,0%
		1,1%		,5%
	2		2	2
			100,0%	100,0%
			,6%	,3%
	3	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
		,4%	,3%	,3%
	4	24	10	34
		70,6%	29,4%	100,0%
		8,5%	3,2%	5,7%
	5	18	27	45
		40,0%	60,0%	100,0%
		6,3%	8,5%	7,5%
	6	34	33	67
		50,7%	49,3%	100,0%
		12,0%	10,4%	11,2%
	7	48	40	88
		54,5%	45,5%	100,0%
		16,9%	12,7%	14,7%
	8	44	49	93
		47,3%	52,7%	100,0%
		15,5%	15,5%	15,5%
	9	33	34	67
		49,3%	50,7%	100,0%
		11,6%	10,8%	11,2%
	10	79	120	199
		39,7%	60,3%	100,0%
		27,8%	38,0%	33,2%
TOPLAM		284	316	600
		47,3%	52,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanla
rın
sürücü
nün
kaza

yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.016'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.81. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	48	24	3	2	77
		62,3%	31,2%	3,9%	2,6%	100,0%
		33,6%	24,0%	13,0%	22,2%	28,0%
	9	14	14	3	2	33
		42,4%	42,4%	9,1%	6,1%	100,0%
		9,8%	14,0%	13,0%	22,2%	12,0%
	8	19	16	5	2	42
		45,2%	38,1%	11,9%	4,8%	100,0%
		13,3%	16,0%	21,7%	22,2%	15,3%
	7	24	21	2	1	48
		50,0%	43,8%	4,2%	2,1%	100,0%
		16,8%	21,0%	8,7%	11,1%	17,5%
	6	16	10	4	1	31
		51,6%	32,3%	12,9%	3,2%	100,0%
		11,2%	10,0%	17,4%	11,1%	11,3%
	5	8	6	2		16
		50,0%	37,5%	12,5%		100,0%
		5,6%	6,0%	8,7%		5,8%
	4	12	8	3	1	24
		50,0%	33,3%	12,5%	4,2%	100,0%
		8,4%	8,0%	13,0%	11,1%	8,7%
	3	1				1
		100,0%				100,0%
		,7%				,4%
	1	1	1	1		3
		33,3%	33,3%	33,3%		100,0%
		,7%	1,0%	4,3%		1,1%
TOPLAM		143	100	23	9	275
		52,0%	36,4%	8,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.921’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.82. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	1	3	4	8
		12,5%	37,5%	50,0%	100,0%
		50,0%	50,0%	17,4%	25,8%
	9		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%
	8			5	5
				100,0%	100,0%
				21,7%	16,1%
	7			5	5
				100,0%	100,0%
				21,7%	16,1%
	6		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%
	5	1		1	2
		50,0%		50,0%	100,0%
		50,0%		4,3%	6,5%
	4			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	1		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.213’tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan

verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.83. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	13	15	15	43
		30,2%	34,9%	34,9%	100,0%
		31,7%	27,3%	18,8%	24,4%
	9	4	4	15	23
		17,4%	17,4%	65,2%	100,0%
		9,8%	7,3%	18,8%	13,1%
	8	8	10	13	31
		25,8%	32,3%	41,9%	100,0%
		19,5%	18,2%	16,3%	17,6%
	7	5	10	15	30
		16,7%	33,3%	50,0%	100,0%
		12,2%	18,2%	18,8%	17,0%
	6	5	5	8	18
		27,8%	27,8%	44,4%	100,0%
		12,2%	9,1%	10,0%	10,2%
	5	2	3	2	7
		28,6%	42,9%	28,6%	100,0%
		4,9%	5,5%	2,5%	4,0%
	4	4	7	12	23
		17,4%	30,4%	52,2%	100,0%
		9,8%	12,7%	15,0%	13,1%
	3		1		1
			100,0%		100,0%
			1,8%		,6%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.716’tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana

puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.84. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	1	3		3
		100,0%		100,0%
	2	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
	3	2		2
		100,0%		100,0%
	4	34		34
		100,0%		100,0%
	5	45		45
		100,0%		100,0%
	6	65	2	67
		97,0%	3,0%	100,0%
	7	86	2	88
		97,7%	2,3%	100,0%
	8	92	1	93
		98,9%	1,1%	100,0%
	9	65	2	67
		97,0%	3,0%	100,0%
	10	180	19	199
		90,5%	9,5%	100,0%
TOPLAM		573	27	600
		95,5%	4,5%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için sloganı puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Sloganı puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.85. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	30	170	200
		14,6%	85,4%	100,0%
	9	21	46	67
		31,3%	68,7%	100,0%
	8	16	77	93
		17,2%	82,8%	100,0%
	7	21	67	88
		23,9%	76,1%	100,0%
	6	9	58	67
		13,4%	86,6%	100,0%
	5	5	39	44
		11,4%	88,6%	100,0%
	4	14	20	34
		41,2%	58,8%	100,0%
	3	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
	2	0	2	2
		0	100,0%	100,0%
	1	0	3	3
		0	100,0%	100,0%
TOPLAM		117	483	600
		19,4%	80,6%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.86. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	56	143	199
		28,1%	71,9%	100,0%
	9	25	42	67
		37,3%	62,7%	100,0%
	8	35	58	93
		37,6%	62,4%	100,0%
	7	33	55	88
		37,5%	62,5%	100,0%
	6	16	51	67
		23,9%	76,1%	100,0%
	5	13	32	45
		28,9%	71,1%	100,0%
	4	18	16	34
		52,9%	47,1%	100,0%
	3	1	1	2
		50,0%	50,0%	100,0%
	2	0	2	2
		0	100,0%	100,0%
	1	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
TOPLAM		198	402	600
		33,0%	67,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.102'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.87. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların ehliyet el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONU MU?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	10	3	196	199
		1,5%	98,5%	100,0%
	9	4	63	67
		6,0%	94,0%	100,0%
	8	3	90	93
		3,2%	96,8%	100,0%
	7	2	86	88
		2,3%	97,7%	100,0%
	6	2	65	67
		3,0%	97,0%	100,0%
	5	2	43	45
		4,4%	95,6%	100,0%
	4	5	29	34
		14,7%	85,3%	100,0%
	3	0	2	2
		0	100,0%	100,0%
	2	0	2	2
		0	100,0%	100,0%
	1	0	3	3
		0	100,0%	100,0%
TOPLAM		21	579	600
		3,5%	96,5%	100,0%

Puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.048’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyete el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyete el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Her iki grupta yer alan sürücülerin sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirme oranı birbirine yakındır. Fakat, denetime maruz kalmayanların verdikleri puan,

denetime maruz kalanlara göre en az % 5 oranında daha fazladır. Oysa ki denetime maruz kalanların daha fazla puan vermeleri beklenmiştir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.88. ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’ sloganına verilen puanların sürücü tipine göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
SEVDİKLERİNİZ EVE DÖNÜŞÜNÜZÜ BEKLİYOR. TAKİP MESAFESİ BIRAKINIZ	1			2	1	3
				66,7%	33,3%	100,0%
				1,3%	,7%	,5%
	2	1		1		2
		50,0%		50,0%		100,0%
		,7%		,7%		,3%
	3	1			1	2
		50,0%			50,0%	100,0%
		,7%			,7%	,3%
	4	5	2	11	16	34
		14,7%	5,9%	32,4%	47,1%	100,0%
		3,3%	1,3%	7,3%	10,7%	5,7%
	5	6	14	9	16	45
		13,3%	31,1%	20,0%	35,6%	100,0%
		4,0%	9,3%	6,0%	10,7%	7,5%
	6	7	25	10	25	67
		10,4%	37,3%	14,9%	37,3%	100,0%
		4,7%	16,7%	6,7%	16,7%	11,2%
	7	18	29	21	20	88
		20,5%	33,0%	23,9%	22,7%	100,0%
		12,0%	19,3%	14,0%	13,3%	14,7%
	8	16	28	30	19	93
		17,2%	30,1%	32,3%	20,4%	100,0%
		10,7%	18,7%	20,0%	12,7%	15,5%
	9	17	4	32	14	67
		25,4%	6,0%	47,8%	20,9%	100,0%
		11,3%	2,7%	21,3%	9,3%	11,2%
	10	79	48	34	38	199
		39,7%	24,1%	17,1%	19,1%	100,0%
		52,7%	32,0%	22,7%	25,3%	33,2%
TOPLAM		150	150	150	150	600
		25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000’dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü

arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 99 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla, % 95 ile otomobil, % 91 ile otobüs ve % 88 ile kamyon sürücüleridir.

‘Arkadan Çarpma Sonucu Her 100 Kişiden 10’u Yaralanıyor, 8’i Ölüyor’

Teoriler Açısından

‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganı planlanmış davranış teorisine göre oluşturulmuş bir slogandır. Bu teoriye göre, sürücülerin yakın takip etme davranışına niyetlenmesini etkileyerek bilişsel çelişki yaratılmaya çalışılmıştır. Sürücünün ‘Yakın takip etmek ölümle ya da yaralanma ile sonuçlanacak bir kazaya sebep olmaz’ biçiminde düşündüğü varsayılmıştır. Bu düşüncesinin aksi yönde bir bilgi iletilerek, kusurlu davranışa niyetlenmeyi etkilemek amaçlanmıştır.

Aynı zamanda korkunun çekiciliği teorisine göre, ölüm ve bedensel sakatlanma sonucunda başkalarına bağımlı yaşama korkusu içermektedir. Bilgi içerikli diğer sloganlar; 90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır’, ‘Öndeki araç aniden durduğunda, çarpmamak için sadece 2 saniyen var’ ve ‘Hiçbir fren sistemi 90 km. hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz’ ile karşılaştırıldığında en çok puan verilen slogandır. Fakat, istatistiki veriler ile bir arada sunulmayan ölüm korkusu içerikli sloganlardan daha az puan verilmiştir. Bu nedenle bilgi içerikli sloganların etkisinin daha az olduğu fakat bilgi içerikli mesajlar açısından istatistiki bilgilendirmenin diğerlerinden daha etkili olduğu söylenebilir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.89. Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor sloganına verilen puanların sürücü cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR.	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	2		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	3		12	12
			100,0%	100,0%
			2,3%	2,0%
	4		23	23
			100,0%	100,0%
			4,3%	3,9%
	5	5	42	47
		10,6%	89,4%	100,0%
		7,4%	7,9%	7,9%
	6	6	42	48
		12,5%	87,5%	100,0%
		8,8%	7,9%	8,0%
	7	6	66	72
		8,3%	91,7%	100,0%
		8,8%	12,5%	12,1%
	8	10	128	138
		7,2%	92,8%	100,0%
		14,7%	24,2%	23,1%
	9	15	111	126
		11,9%	88,1%	100,0%
		22,1%	21,0%	21,1%
	10	26	100	126
		20,6%	79,4%	100,0%
		38,2%	18,9%	21,1%
TOPLAM		68	529	597
		11,4%	88,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.026'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet

arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 100, erkek sürücülerde % 92'dir. 'Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor. Takip mesafesi bırakınız' sloganı yukarıdaki dört slogan ile karşılaştırıldığında kadınların tamamının bir sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirdiği ikinci slogan olmuştur.

Çizelge 6.90. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIY OR, 8'İ ÖLÜYOR	1					1				1
						100,0 %				100,0%
						,9%				,2%
	2				1	3				4
					25,0%	75,0%				100,0%
					1,1%	2,8%				,7%
	3		1	3		4	1	2	1	12
			8,3%	25,0%		33,3%	8,3%	16,7%	8,3%	100,0%
			1,6%	3,8%		3,7%	1,1%	3,3%	1,4%	2,0%
	4		3	2	2	4	2	4	6	23
			13,0%	8,7%	8,7%	17,4%	8,7%	17,4%	26,1%	100,0%
			4,7%	2,5%	2,1%	3,7%	2,2%	6,7%	8,6%	3,9%
	5	1	4	9	7	6	10	6	4	47
		2,1%	8,5%	19,1%	14,9%	12,8%	21,3%	12,8%	8,5%	100,0%
		3,7%	6,3%	11,3%	7,4%	5,5%	10,8%	10,0%	5,7%	7,9%
	6		4	3	9	8	9	6	9	48
			8,3%	6,3%	18,8%	16,7%	18,8%	12,5%	18,8%	100,0%
			6,3%	3,8%	9,6%	7,3%	9,7%	10,0%	12,9%	8,0%
	7	4	7	9	11	15	10	9	7	72
		5,6%	9,7%	12,5%	15,3%	20,8%	13,9%	12,5%	9,7%	100,0%
		14,8%	10,9%	11,3%	11,7%	13,8%	10,8%	15,0%	10,0%	12,1%
	8	7	11	22	22	27	24	9	16	138

		5,1%	8,0%	15,9%	15,9%	19,6%	17,4%	6,5%	11,6%	100,0%
		25,9%	17,2%	27,5%	23,4%	24,8%	25,8%	15,0%	22,9%	23,1%
	9	1	11	21	25	15	25	14	14	126
		,8%	8,7%	16,7%	19,8%	11,9%	19,8%	11,1%	11,1%	100,0%
		3,7%	17,2%	26,3%	26,6%	13,8%	26,9%	23,3%	20,0%	21,1%
	10	14	23	11	17	26	12	10	13	126
		11,1%	18,3%	8,7%	13,5%	20,6%	9,5%	7,9%	10,3%	100,0%
		51,9%	35,9%	13,8%	18,1%	23,9%	12,9%	16,7%	18,6%	21,1%
TOPLAM		27	64	80	94	109	93	60	70	597
		4,5%	10,7%	13,4%	15,7%	18,3%	15,6%	10,1%	11,7%	100,0%
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.052'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.91. ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLA M
		İLKOKU L	ORTAOK UL	LİSE	ÜNİVERSİ TE	YÜKSEK LİSANS- DOKTOR A	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10’U YARALANIYO R, 8’i ÖLÜYOR	1		1				1
			100,0%				100,0%
			,7%				,2%
	2	1	2	1			4
		25,0%	50,0%	25,0%			100,0%
		,5%	1,3%	,5%			,7%
	3	2	3	4	2	1	12
		16,7%	25,0%	33,3%	16,7%	8,3%	100,0%
		1,0%	2,0%	2,1%	5,6%	4,5%	2,0%
	4	2	9	12			23
		8,7%	39,1%	52,2%			100,0%
		1,0%	5,9%	6,3%			3,9%
	5	10	12	20	3	2	47
		21,3%	25,5%	42,6%	6,4%	4,3%	100,0%
		5,1%	7,9%	10,5%	8,3%	9,1%	7,9%
	6	10	14	20	2	2	48
		20,8%	29,2%	41,7%	4,2%	4,2%	100,0%
		5,1%	9,2%	10,5%	5,6%	9,1%	8,0%
	7	23	26	18	3	2	72
		31,9%	36,1%	25,0%	4,2%	2,8%	100,0%
		11,7%	17,1%	9,5%	8,3%	9,1%	12,1%
	8	51	31	46	2	8	138
		37,0%	22,5%	33,3%	1,4%	5,8%	100,0%
		25,9%	20,4%	24,2%	5,6%	36,4%	23,1%
	9	63	27	22	7	7	126
		50,0%	21,4%	17,5%	5,6%	5,6%	100,0%
		32,0%	17,8%	11,6%	19,4%	31,8%	21,1%
	10	35	27	47	17		126
		27,8%	21,4%	37,3%	13,5%		100,0%
		17,8%	17,8%	24,7%	47,2%		21,1%
TOPLAM		197	152	190	36	22	597
		33,0%	25,5%	31,8%	6,0%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 100 ile üniversite üstü eğitim gören sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite üstü eğitim almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 90 ile lise mezunları oluşturmuştur.

Çizelge 6.92. Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanları çocuk sayısı göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	1				1		1
					100,0%		100,0%
					1,0%		,2%
	2			1	3		4
				25,0%	75,0%		100,0%
				,6%	3,1%		,7%
	3	3	4	4	1		12
		25,0%	33,3%	33,3%	8,3%		100,0%
		4,3%	2,6%	2,4%	1,0%		2,0%
	4	2	3	6	8	4	23
		8,7%	13,0%	26,1%	34,8%	17,4%	100,0%
		2,9%	1,9%	3,6%	8,3%	3,7%	3,9%
	5	8	10	13	9	7	47
		17,0%	21,3%	27,7%	19,1%	14,9%	100,0%
		11,6%	6,5%	7,7%	9,4%	6,4%	7,9%
	6	3	13	16	9	7	48
		6,3%	27,1%	33,3%	18,8%	14,6%	100,0%
		4,3%	8,4%	9,5%	9,4%	6,4%	8,0%
	7	10	13	22	14	13	72
		13,9%	18,1%	30,6%	19,4%	18,1%	100,0%
		14,5%	8,4%	13,1%	14,6%	11,9%	12,1%
	8	17	37	36	24	24	138
		12,3%	26,8%	26,1%	17,4%	17,4%	100,0%
		24,6%	23,9%	21,4%	25,0%	22,0%	23,1%
	9	8	45	37	16	20	126
		6,3%	35,7%	29,4%	12,7%	15,9%	100,0%
		11,6%	29,0%	22,0%	16,7%	18,3%	21,1%
	10	18	30	33	11	34	126
		14,3%	23,8%	26,2%	8,7%	27,0%	100,0%
		26,1%	19,4%	19,6%	11,5%	31,2%	21,1%
TOPLAM		69	155	168	96	109	597
		11,6%	26,0%	28,1%	16,1%	18,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.022'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup, bir çocuğa sahip olan sürücülerdir. En düşük oran ise dört ve üzerinde çocuğu olanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.93. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA	1			1			1
				100,0%			100,0%
				,5%			,2%

HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	2			3	1		4
				75,0%	25,0%		100,0%
				1,6%	,5%		,7%
	3	1	2	5	3	1	12
		8,3%	16,7%	41,7%	25,0%	8,3%	100,0%
		2,8%	1,5%	2,7%	1,5%	2,4%	2,0%
	4	1	4	13	5		23
		4,3%	17,4%	56,5%	21,7%		100,0%
		2,8%	3,1%	7,1%	2,4%		3,9%
	5	2	8	16	18	3	47
		4,3%	17,0%	34,0%	38,3%	6,4%	100,0%
		5,6%	6,1%	8,8%	8,7%	7,1%	7,9%
	6	4	10	20	13	1	48
		8,3%	20,8%	41,7%	27,1%	2,1%	100,0%
		11,1%	7,6%	11,0%	6,3%	2,4%	8,0%
	7	2	18	20	27	5	72
		2,8%	25,0%	27,8%	37,5%	6,9%	100,0%
		5,6%	13,7%	11,0%	13,1%	11,9%	12,1%
	8	8	32	44	47	7	138
		5,8%	23,2%	31,9%	34,1%	5,1%	100,0%
		22,2%	24,4%	24,2%	22,8%	16,7%	23,1%
	9	7	39	29	46	5	126
		5,6%	31,0%	23,0%	36,5%	4,0%	100,0%
		19,4%	29,8%	15,9%	22,3%	11,9%	21,1%
	10	11	18	31	46	20	126
		8,7%	14,3%	24,6%	36,5%	15,9%	100,0%
		30,6%	13,7%	17,0%	22,3%	47,6%	21,1%
TOPLAM		36	131	182	206	42	597
		6,0%	21,9%	30,5%	34,5%	7,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.028'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 98 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 88 ile, 1986-1995 ve 1996-2003 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.94. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,4%		,2%
	2	3	1	4
		75,0%	25,0%	100,0%
		1,1%	,3%	,7%
	3	9	3	12
		75,0%	25,0%	100,0%
		3,2%	,9%	2,0%
	4	17	6	23
		73,9%	26,1%	100,0%
		6,0%	1,9%	3,9%
	5	29	18	47
		61,7%	38,3%	100,0%
		10,3%	5,7%	7,9%
	6	29	19	48
		60,4%	39,6%	100,0%
		10,3%	6,0%	8,0%
	7	35	37	72
		48,6%	51,4%	100,0%
		12,5%	11,7%	12,1%
	8	62	76	138
		44,9%	55,1%	100,0%
		22,1%	24,1%	23,1%
	9	47	79	126
		37,3%	62,7%	100,0%
		16,7%	25,0%	21,1%
	10	49	77	126
		38,9%	61,1%	100,0%
		17,4%	24,4%	21,1%
TOPLAM		281	316	597
		47,1%	52,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.95. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	1	1				1
		100,0%				100,0%
		,7%				,4%
	2		2		1	3
			66,7%		33,3%	100,0%
			2,0%		11,1%	1,1%
	3	4	2	1		7
		57,1%	28,6%	14,3%		100,0%
		2,8%	2,0%	4,3%		2,6%
	4	6	8	2	1	17
		35,3%	47,1%	11,8%	5,9%	100,0%
		4,2%	8,2%	8,7%	11,1%	6,3%
	5	15	8	2	1	26
		57,7%	30,8%	7,7%	3,8%	100,0%
		10,6%	8,2%	8,7%	11,1%	9,6%
	6	10	11	7	1	29
		34,5%	37,9%	24,1%	3,4%	100,0%
		7,0%	11,2%	30,4%	11,1%	10,7%
	7	17	14	4	1	36
		47,2%	38,9%	11,1%	2,8%	100,0%
		12,0%	14,3%	17,4%	11,1%	13,2%
	8	34	20	3	1	58
		58,6%	34,5%	5,2%	1,7%	100,0%
		23,9%	20,4%	13,0%	11,1%	21,3%
	9	24	19	2	1	46
		52,2%	41,3%	4,3%	2,2%	100,0%
		16,9%	19,4%	8,7%	11,1%	16,9%
	10	31	14	2	2	49
		63,3%	28,6%	4,1%	4,1%	100,0%
		21,8%	14,3%	8,7%	22,2%	18,0%

TOPLAM		142	98	23	9	272
		52,2%	36,0%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.239'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 89, kaza yapmayanlar da ise % 97'dir. Kaza yapanların kazaya karışma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 92 ile bir kez kaza yapmış sürücülerdir. En düşük oran ise % 78 ile 5'den fazla kaza yapan sürücülerdir.

Çizelge 6.96. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	1			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	2			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	4			5	5
				100,0%	100,0%
				21,7%	16,1%
	5			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	6			3	3

				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	7		1	5	6
			16,7%	83,3%	100,0%
			16,7%	21,7%	19,4%
	8		2	5	7
			28,6%	71,4%	100,0%
			33,3%	21,7%	22,6%
	9		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	10	2	2	1	5
		40,0%	40,0%	20,0%	100,0%
		100,0%	33,3%	4,3%	16,1%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.164'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.97. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUA N	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLA M
		AİLE M	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUN DA HER 100 KİŞİDEN	2	1		2	3
		33,3 %		66,7%	100,0%
		2,4%		2,5%	1,7%
	3		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%

10'U YARALANI YOR, 8'i ÖLÜYOR			1,8%	3,8%	2,3%
	4	2	3	10	15
		13,3 %	20,0%	66,7%	100,0%
		4,9%	5,5%	12,7%	8,6%
	5	2	4	10	16
		12,5 %	25,0%	62,5%	100,0%
		4,9%	7,3%	12,7%	9,1%
	6	3	6	12	21
		14,3 %	28,6%	57,1%	100,0%
		7,3%	10,9%	15,2%	12,0%
	7	2	12	13	27
		7,4%	44,4%	48,1%	100,0%
		4,9%	21,8%	16,5%	15,4%
	8	11	12	14	37
		29,7 %	32,4%	37,8%	100,0%
		26,8 %	21,8%	17,7%	21,1%
	9	10	11	6	27
		37,0 %	40,7%	22,2%	100,0%
		24,4 %	20,0%	7,6%	15,4%
	10	10	6	9	25
		40,0 %	24,0%	36,0%	100,0%
		24,4 %	10,9%	11,4%	14,3%
TOPLAM		41	55	79	175
		23,4 %	31,4%	45,1%	100,0%
		100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili p değeri 0.071'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir.

Çizelge 6.98. ‘Arkadan Çarpma Sonucu Her 100 Kişiden 10’u Yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10’U YARALANIYOR, 8’i ÖLÜYOR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,2%		,2%
	2	4		4
		100,0%		100,0%
		,7%		,7%
	3	11	1	12
		91,7%	8,3%	100,0%
		1,9%	3,7%	2,0%
	4	23		23
		100,0%		100,0%
		4,0%		3,9%
	5	46	1	47
		97,9%	2,1%	100,0%
		8,1%	3,7%	7,9%
	6	47	1	48
		97,9%	2,1%	100,0%
		8,2%	3,7%	8,0%
	7	70	2	72
		97,2%	2,8%	100,0%
		12,3%	7,4%	12,1%
	8	133	5	138
		96,4%	3,6%	100,0%
		23,3%	18,5%	23,1%
	9	124	2	126
		98,4%	1,6%	100,0%
		21,8%	7,4%	21,1%
	10	111	15	126
		88,1%	11,9%	100,0%
		19,5%	55,6%	21,1%
TOPLAM		570	27	597
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama

durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,008’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu

arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir. Kazaya rastlamayanlarda yüksek puan verme oranı daha fazladır.

Çizelge 6.99. ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUA N	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPL AM
		EVET	HAYIR	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10’U YARALANIY OR, 8’i ÖLÜYOR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,9%		,2%
	2	3	1	4
		75,0%	25,0%	100,0%
		2,6%	,2%	,7%
	3	6	6	12
		50,0%	50,0%	100,0%
		5,3%	1,2%	2,0%
	4	11	12	23
		47,8%	52,2%	100,0%
		9,6%	2,5%	3,9%
	5	10	37	47
		21,3%	78,7%	100,0%
		8,8%	7,7%	7,9%
	6	15	33	48
		31,3%	68,8%	100,0%
		13,2%	6,8%	8,0%
	7	12	60	72
		16,7%	83,3%	100,0%
		10,5%	12,4%	12,1%
	8	25	113	138
		18,1%	81,9%	100,0%
		21,9%	23,4%	23,1%
	9	12	114	126
		9,5%	90,5%	100,0%
		10,5%	23,6%	21,1%
	10	19	107	126
		15,1%	84,9%	100,0%
		16,7%	22,2%	21,1%
TOPLAMI		114	483	597
		19,1%	80,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.100. ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10’U YARALANIYOR, 8’İ ÖLÜYOR	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,5%		,2%
	2	3	1	4
		75,0%	25,0%	100,0%
		1,5%	,2%	,7%
	3	7	5	12
		58,3%	41,7%	100,0%
		3,6%	1,2%	2,0%
	4	11	12	23
		47,8%	52,2%	100,0%
		5,6%	3,0%	3,9%
	5	12	35	47
		25,5%	74,5%	100,0%
		6,1%	8,7%	7,9%
	6	18	30	48
		37,5%	62,5%	100,0%
		9,2%	7,5%	8,0%
	7	25	47	72
		34,7%	65,3%	100,0%
		12,8%	11,7%	12,1%
	8	54	84	138
		39,1%	60,9%	100,0%
		27,6%	20,9%	23,1%
	9	33	93	126
		26,2%	73,8%	100,0%
		16,8%	23,2%	21,1%
	10	32	94	126
		25,4%	74,6%	100,0%

		16,3%	23,4%	21,1%
TOPLAM		196	401	597
		32,8%	67,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.012'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.101. 'Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor', sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10'U YARALANIYOR, 8'i ÖLÜYOR	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	2	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		4,8%	,5%	,7%
	3	1	11	12
		8,3%	91,7%	100,0%
		4,8%	1,9%	2,0%
	4	3	20	23
		13,0%	87,0%	100,0%
		14,3%	3,5%	3,9%
	5	1	46	47
		2,1%	97,9%	100,0%
		4,8%	8,0%	7,9%
	6	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		14,3%	7,8%	8,0%
	7	3	69	72
		4,2%	95,8%	100,0%

		14,3%	12,0%	12,1%
	8	5	133	138
		3,6%	96,4%	100,0%
		23,8%	23,1%	23,1%
	9	1	125	126
		,8%	99,2%	100,0%
		4,8%	21,7%	21,1%
	10	3	123	126
		2,4%	97,6%	100,0%
		14,3%	21,4%	21,1%
TOPLAM		21	576	597
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.047’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Sürücü türü açısından

Çizelge 6.102. ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
ARKADAN ÇARPMA SONUCUNDA HER 100 KİŞİDEN 10’U YARALANIYOR, 8’İ ÖLÜYOR	1			1		1
				100,0%		100,0%
				,7%		,2%
	2			3	1	4
				75,0%	25,0%	100,0%
				2,0%	,7%	,7%
	3	3		6	3	12
		25,0%		50,0%	25,0%	100,0%
		2,0%		4,1%	2,0%	2,0%
	4		1	11	11	23
			4,3%	47,8%	47,8%	100,0%
			,7%	7,4%	7,3%	3,9%
	5	12	3	16	16	47

		25,5%	6,4%	34,0%	34,0%	100,0%
		8,1%	2,0%	10,8%	10,7%	7,9%
	6	12	3	15	18	48
		25,0%	6,3%	31,3%	37,5%	100,0%
		8,1%	2,0%	10,1%	12,0%	8,0%
	7	13	11	26	22	72
		18,1%	15,3%	36,1%	30,6%	100,0%
		8,7%	7,3%	17,6%	14,7%	12,1%
	8	26	37	36	39	138
		18,8%	26,8%	26,1%	28,3%	100,0%
		17,4%	24,7%	24,3%	26,0%	23,1%
	9	29	56	7	34	126
		23,0%	44,4%	5,6%	27,0%	100,0%
		19,5%	37,3%	4,7%	22,7%	21,1%
	10	54	39	27	6	126
		42,9%	31,0%	21,4%	4,8%	100,0%
		36,2%	26,0%	18,2%	4,0%	21,1%
TOPLAM		149	150	148	150	597
		25,0%	25,1%	24,8%	25,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 99 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla, % 90 ile kamyon, % 86 ile otobüs ve % 79 ile otomobil sürücüleridir. Bu sonuç yukarıdaki diğer sloganlar ile kıyaslandığında kamyon şoförlerinin ilk kez bir slogana 5 ile 10 arasında verdikleri puanların toplamı otobüs ve otomobil sürücülerinden yüksek çıkmıştır. Buna göre, düşük hız sınırı ve yük sebebiyle, karayollarında araçlarını yakın takip eden sürücüler bulunması ve sloganlardan etkilenme arasında olumlu bir ilişki olduğu söylenebilir.

'Takip Mesafesi Bırak. Çocuğunu Sensiz Bırakma'

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmama sonucunda uğrayacağı bir kaza sonrasında ölmesi durumunda çocuğunun anne ya da babasız kalmasından duyacağı korkunun uyarılması amaçlanmıştır. Fakat

bu korku içerikli slogan, kişinin kendi ölümünden duyacağı korkudan daha az puan almıştır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.103. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	1		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	2		12	12
			100,0%	100,0%
			2,3%	2,0%
	3	1	12	13
		7,7%	92,3%	100,0%
		1,5%	2,3%	2,2%
	4		15	15
			100,0%	100,0%
			2,8%	2,5%
	5		38	38
			100,0%	100,0%
			7,1%	6,3%
	6	6	50	56
		10,7%	89,3%	100,0%
		8,8%	9,4%	9,3%
	7	8	85	93
		8,6%	91,4%	100,0%
		11,8%	16,0%	15,5%
	8	6	106	112
		5,4%	94,6%	100,0%
		8,8%	19,9%	18,7%
	9	14	103	117
		12,0%	88,0%	100,0%
		20,6%	19,4%	19,5%
	10	33	107	140
		23,6%	76,4%	100,0%
		48,5%	20,1%	23,3%
TOPLAM		68	532	600
		11,3%	88,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 99, erkek sürücülerde % 92'dir. Sloganı yukarıdaki beş slogan ile karşılaştırıldığında kadınların tamamına yakın bir kısmı tarafından, 5 ile 10 puan arasında değerlendirilen üçüncü slogan olmuştur.

Çizelge 6.104. 'Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞU NU SENSİZ BIRAKMA	1			1			1		2	4
				25,0%			25,0%		50,0%	100,0%
				1,2%			1,1%		2,9%	,7%
	2			2	3	3		3	1	12
				16,7%	25,0%	25,0%		25,0%	8,3%	100,0%
				2,4%	3,2%	2,8%		5,0%	1,4%	2,0%
	3		2	2	2	3		3	1	13
			15,4%	15,4%	15,4%	23,1%		23,1%	7,7%	100,0%
			3,1%	2,4%	2,1%	2,8%		5,0%	1,4%	2,2%
	4		1	2	1		6	3	2	15
			6,7%	13,3%	6,7%		40,0%	20,0%	13,3%	100,0%
			1,6%	2,4%	1,1%		6,5%	5,0%	2,9%	2,5%
	5	1	4	10	6	6	7	1	3	38
		2,6%	10,5%	26,3%	15,8%	15,8%	18,4%	2,6%	7,9%	100,0%
		3,6%	6,3%	12,2%	6,4%	5,5%	7,5%	1,7%	4,3%	6,3%
	6		4	6	15	9	5	9	8	56
			7,1%	10,7%	26,8%	16,1%	8,9%	16,1%	14,3%	100,0%
			6,3%	7,3%	16,0%	8,3%	5,4%	15,0%	11,4%	9,3%
	7	4	7	11	20	11	18	6	16	93
		4,3%	7,5%	11,8%	21,5%	11,8%	19,4%	6,5%	17,2%	100,0%
		14,3%	10,9%	13,4%	21,3%	10,1%	19,4%	10,0%	22,9%	15,5%
	8	3	10	13	12	29	21	13	11	112
		2,7%	8,9%	11,6%	10,7%	25,9%	18,8%	11,6%	9,8%	100,0%
		10,7%	15,6%	15,9%	12,8%	26,6%	22,6%	21,7%	15,7%	18,7%

	9	8	11	11	18	24	21	8	16	117
		6,8%	9,4%	9,4%	15,4%	20,5%	17,9%	6,8%	13,7%	100,0%
		28,6%	17,2%	13,4%	19,1%	22,0%	22,6%	13,3%	22,9%	19,5%
	10	12	25	24	17	24	14	14	10	140
		8,6%	17,9%	17,1%	12,1%	17,1%	10,0%	10,0%	7,1%	100,0%
		42,9%	39,1%	29,3%	18,1%	22,0%	15,1%	23,3%	14,3%	23,3%
TOPLAM		28	64	82	94	109	93	60	70	600
		4,7%	10,7%	13,7%	15,7%	18,2%	15,5%	10,0%	11,7%	100,0%
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.006'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 100 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler olmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 85 ile 50 yaş üzerindeki sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.105. 'Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYENİZ?					TOPLA M
		İLKOKU L	ORTAOKU L	LİSE	ÜNİVERSİT E	YÜKSEK LİSANS- DOKTOR A	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUN U SENSİZ BIRAKMA	1		2	2			4
			50,0%	50,0%			100,0%
			1,3%	1,0%			,7%
	2	3	4	4	1		12
		25,0%	33,3%	33,3%	8,3%		100,0%
		1,5%	2,6%	2,1%	2,7%		2,0%
	3		7	5	1		13
			53,8%	38,5%	7,7%		100,0%
			4,6%	2,6%	2,7%		2,2%
	4	1	7	7			15
		6,7%	46,7%	46,7%			100,0%
		,5%	4,6%	3,7%			2,5%
	5	7	12	13	3	3	38
		18,4%	31,6%	34,2%	7,9%	7,9%	100,0%
		3,6%	7,8%	6,8%	8,1%	13,6%	6,3%
	6	19	12	18	5	2	56

		33,9%	21,4%	32,1%	8,9%	3,6%	100,0%
		9,6%	7,8%	9,4%	13,5%	9,1%	9,3%
	7	35	15	37	1	5	93
		37,6%	16,1%	39,8%	1,1%	5,4%	100,0%
		17,8%	9,8%	19,4%	2,7%	22,7%	15,5%
	8	45	41	20	4	2	112
		40,2%	36,6%	17,9%	3,6%	1,8%	100,0%
		22,8%	26,8%	10,5%	10,8%	9,1%	18,7%
	9	48	27	34	6	2	117
		41,0%	23,1%	29,1%	5,1%	1,7%	100,0%
		24,4%	17,6%	17,8%	16,2%	9,1%	19,5%
	10	39	26	51	16	8	140
		27,9%	18,6%	36,4%	11,4%	5,7%	100,0%
		19,8%	17,0%	26,7%	43,2%	36,4%	23,3%
TOPLAM		197	153	191	37	22	600
		32,8%	25,5%	31,8%	6,2%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 100 ile üniversite üstü eğitim gören sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite üstü eğitim almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 86 ile ortaokul mezunları oluşturmuştur.

Çizelge 6.106. 'Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	1			2	1	1	4
				50,0%	25,0%	25,0%	100,0%
				1,2%	1,0%	,9%	,7%
	2		3	2	6	1	12
			25,0%	16,7%	50,0%	8,3%	100,0%
			1,9%	1,2%	6,2%	,9%	2,0%

	3	4	2	4	3		13
		30,8%	15,4%	30,8%	23,1%		100,0%
		5,7%	1,3%	2,4%	3,1%		2,2%
	4	1	3	4	6	1	15
		6,7%	20,0%	26,7%	40,0%	6,7%	100,0%
		1,4%	1,9%	2,4%	6,2%	,9%	2,5%
	5	7	6	12	9	4	38
		18,4%	15,8%	31,6%	23,7%	10,5%	100,0%
		10,0%	3,9%	7,1%	9,3%	3,6%	6,3%
	6	7	13	13	11	12	56
		12,5%	23,2%	23,2%	19,6%	21,4%	100,0%
		10,0%	8,4%	7,7%	11,3%	10,9%	9,3%
	7	7	26	25	18	17	93
		7,5%	28,0%	26,9%	19,4%	18,3%	100,0%
		10,0%	16,8%	14,9%	18,6%	15,5%	15,5%
	8	17	26	39	13	17	112
		15,2%	23,2%	34,8%	11,6%	15,2%	100,0%
		24,3%	16,8%	23,2%	13,4%	15,5%	18,7%
	9	8	36	36	17	20	117
		6,8%	30,8%	30,8%	14,5%	17,1%	100,0%
		11,4%	23,2%	21,4%	17,5%	18,2%	19,5%
	10	19	40	31	13	37	140
		13,6%	28,6%	22,1%	9,3%	26,4%	100,0%
		27,1%	25,8%	18,5%	13,4%	33,6%	23,3%
TOPLAM		70	155	168	97	110	600
		11,7%	25,8%	28,0%	16,2%	18,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.011'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 97 ile çocuğu olmayan sürücülerdir. En düşük oran ise % 78 ile iki çocuğu olanlara aittir. Oysa ki çocuk sayısı arttıkça, slogana daha fazla puan verilmesi beklenmiştir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.107. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					Topla m
		1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUN U SENSİZ BIRAKMA	1		2	1	1		4
			50,0%	25,0%	25,0%		100,0 %
			1,5%	,5%	,5%		,7%
	2	1	4	4	3		12
		8,3%	33,3%	33,3%	25,0%		100,0 %
		2,8%	3,1%	2,2%	1,4%		2,0%
	3		4	4	4	1	13
			30,8%	30,8%	30,8%	7,7%	100,0 %
			3,1%	2,2%	1,9%	2,3%	2,2%
	4	2	2	4	7		15
		13,3%	13,3%	26,7%	46,7%		100,0 %
		5,6%	1,5%	2,2%	3,4%		2,5%
	5	2	2	12	19	3	38
		5,3%	5,3%	31,6%	50,0%	7,9%	100,0 %
		5,6%	1,5%	6,6%	9,1%	7,0%	6,3%
	6	2	14	20	20		56
		3,6%	25,0%	35,7%	35,7%		100,0 %
		5,6%	10,7%	11,0%	9,6%		9,3%
	7	7	19	30	32	5	93
		7,5%	20,4%	32,3%	34,4%	5,4%	100,0 %
		19,4%	14,5%	16,5%	15,4%	11,6%	15,5 %
	8	3	36	33	37	3	112
		2,7%	32,1%	29,5%	33,0%	2,7%	100,0 %
		8,3%	27,5%	18,1%	17,8%	7,0%	18,7 %
	9	13	27	38	29	10	117
		11,1%	23,1%	32,5%	24,8%	8,5%	100,0 %

		36,1%	20,6%	20,9%	13,9%	23,3%	19,5%
	10	6	21	36	56	21	140
		4,3%	15,0%	25,7%	40,0%	15,0%	100,0%
		16,7%	16,0%	19,8%	26,9%	48,8%	23,3%
TOPLAM		36	131	182	208	43	600
		6,0%	21,8%	30,3%	34,7%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Çizelgenin, p değeri 0.007'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki yoktur. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Çizelge 6.108. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUN U SENSİZ BIRAKMA	1	4		4
		100,0%		100,0%
		,7%		,7%
	2	12		12
		100,0%		100,0%
		2,1%		2,0%
	3	12	1	13
		92,3%	7,7%	100,0%
		2,1%	3,7%	2,2%
	4	15		15
		100,0%		100,0%
		2,6%		2,5%
	5	38		38
		100,0%		100,0%
		6,6%		6,3%
	6	53	3	56
		94,6%	5,4%	100,0%
		9,2%	11,1%	9,3%
	7	91	2	93
		97,8%	2,2%	100,0%
		15,9%	7,4%	15,5%
	8	111	1	112
		99,1%	,9%	100,0%
		19,4%	3,7%	18,7%
	9	114	3	117
		97,4%	2,6%	100,0%
		19,9%	11,1%	19,5%
	10	123	17	140
		87,9%	12,1%	100,0%
		21,5%	63,0%	23,3%
TOPLAM		573	27	600
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.005'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.109. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	SAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞU NU SENSİZ BIRAKMA	1	1	1	1		3
		33,3%	33,3%	33,3%		100,0%
		,7%	1,0%	4,3%		1,1%
	2	6	2	1	1	10
		60,0%	20,0%	10,0%	10,0%	100,0%
		4,2%	2,0%	4,3%	11,1%	3,6%
	3	2	6	2		10
		20,0%	60,0%	20,0%		100,0%
		1,4%	6,0%	8,7%		3,6%
	4	2	4	1		7
		28,6%	57,1%	14,3%		100,0%
		1,4%	4,0%	4,3%		2,5%
	5	8	10	4	1	23
		34,8%	43,5%	17,4%	4,3%	100,0%
		5,6%	10,0%	17,4%	11,1%	8,4%
	6	18	8	3	1	30
		60,0%	26,7%	10,0%	3,3%	100,0%
		12,6%	8,0%	13,0%	11,1%	10,9%
	7	21	16	5	1	43
		48,8%	37,2%	11,6%	2,3%	100,0%
		14,7%	16,0%	21,7%	11,1%	15,6%
	8	26	16	1	3	46
		56,5%	34,8%	2,2%	6,5%	100,0%
		18,2%	16,0%	4,3%	33,3%	16,7%
	9	27	22	3	1	53
		50,9%	41,5%	5,7%	1,9%	100,0%
		18,9%	22,0%	13,0%	11,1%	19,3%
	10	32	15	2	1	50
		64,0%	30,0%	4,0%	2,0%	100,0%
		22,4%	15,0%	8,7%	11,1%	18,2%
TOPLAM		143	100	23	9	275
		52,0%	36,4%	8,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanla
rın
kazaya
yapma

sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.485’dir. Bu

sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.110. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	2		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	8,7%	9,7%
	3			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	5			5	5
				100,0%	100,0%
				21,7%	16,1%
	6			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	7		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	8,7%	9,7%
	8	1		6	7
		14,3%		85,7%	100,0%
		50,0%		26,1%	22,6%
	9	1	2	2	5
		20,0%	40,0%	40,0%	100,0%
		50,0%	33,3%	8,7%	16,1%
	10		2	2	4
			50,0%	50,0%	100,0%
			33,3%	8,7%	12,9%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.595’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan

verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.111. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞU NU SENSİZ BIRAKMA	1		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			1,8%	2,5%	1,7%
	2		1	7	8
			12,5%	87,5%	100,0%
			1,8%	8,8%	4,5%
	3		3	5	8
			37,5%	62,5%	100,0%
			5,5%	6,3%	4,5%
	4		3	4	7
			42,9%	57,1%	100,0%
			5,5%	5,0%	4,0%
	5	2	3	8	13
		15,4%	23,1%	61,5%	100,0%
		4,9%	5,5%	10,0%	7,4%
	6	2	7	9	18
		11,1%	38,9%	50,0%	100,0%
		4,9%	12,7%	11,3%	10,2%
	7	4	8	16	28
		14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		9,8%	14,5%	20,0%	15,9%
	8	9	8	14	31
		29,0%	25,8%	45,2%	100,0%
		22,0%	14,5%	17,5%	17,6%
	9	12	11	9	32
		37,5%	34,4%	28,1%	100,0%
		29,3%	20,0%	11,3%	18,2%
	10	12	10	6	28
		42,9%	35,7%	21,4%	100,0%
		29,3%	18,2%	7,5%	15,9%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.034'dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Kaza yaparak ölüme sebep olan sürücüler ile puan verme arasındaki ilişkiye göre, ailesi ve yakın çevresinde ölüme sebep olan sürücülerin tamamı, sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirmiştir. Ailesi ve yakınları dışında başkalarının ölümüne sebep olanlarda slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı giderek düşmektedir. Aynı sonuç, kaza sonucunda yaralanmaya sebep olan sürücüler için de geçerlidir.

Çizelge 6.112. 'Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma' sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	1	4		4
		100,0%		100,0%
		,7%		,7%
	2	12		12
		100,0%		100,0%
		2,1%		2,0%
	3	12	1	13
		92,3%	7,7%	100,0%
		2,1%	3,7%	2,2%
	4	15		15
		100,0%		100,0%
		2,6%		2,5%
	5	38		38
		100,0%		100,0%
		6,6%		6,3%
	6	53	3	56
		94,6%	5,4%	100,0%
		9,2%	11,1%	9,3%
	7	91	2	93
		97,8%	2,2%	100,0%

		15,9%	7,4%	15,5%
	8	111	1	112
		99,1%	,9%	100,0%
		19,4%	3,7%	18,7%
	9	114	3	117
		97,4%	2,6%	100,0%
		19,9%	11,1%	19,5%
	10	123	17	140
		87,9%	12,1%	100,0%
		21,5%	63,0%	23,3%
TOPLAM		573	27	600
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme açısından kazaya rastlamayanlar, rastlayanlara göre % 4 daha fazla puan vermişlerdir. Oysa ki, ölümlü ya da yaralanmalı kazaya rastlayanların slogandan etkilenerek daha fazla puan vermesi beklenmiştir.

Çizelge 6.113. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞU NU SENSİZ BIRAKMA	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		,9%	,6%	,7%
	2	7	5	12
		58,3%	41,7%	100,0%
		6,0%	1,0%	2,0%
	3	9	4	13
		69,2%	30,8%	100,0%
		7,8%	,8%	2,2%
	4	5	10	15
		33,3%	66,7%	100,0%
		4,3%	2,1%	2,5%
	5	15	23	38
		39,5%	60,5%	100,0%
		12,9%	4,8%	6,3%
	6	11	45	56
		19,6%	80,4%	100,0%
		9,5%	9,3%	9,3%
	7	14	79	93
		15,1%	84,9%	100,0%
		12,1%	16,3%	15,5%
	8	15	97	112
		13,4%	86,6%	100,0%
		12,9%	20,0%	18,7%
	9	17	100	117
		14,5%	85,5%	100,0%
		14,7%	20,7%	19,5%
	10	22	118	140
		15,7%	84,3%	100,0%
		19,0%	24,4%	23,3%
TOPLAM		116	484	600
		19,3%	80,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna

göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.114. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		,5%	,7%	,7%
	2	7	5	12
		58,3%	41,7%	100,0%
		3,5%	1,2%	2,0%
	3	9	4	13
		69,2%	30,8%	100,0%
		4,5%	1,0%	2,2%
	4	5	10	15
		33,3%	66,7%	100,0%
		2,5%	2,5%	2,5%
	5	17	21	38
		44,7%	55,3%	100,0%
		8,6%	5,2%	6,3%
	6	14	42	56
		25,0%	75,0%	100,0%
		7,1%	10,4%	9,3%
	7	26	67	93
		28,0%	72,0%	100,0%
		13,1%	16,7%	15,5%
	8	38	74	112
		33,9%	66,1%	100,0%
		19,2%	18,4%	18,7%
	9	39	78	117
		33,3%	66,7%	100,0%
		19,7%	19,4%	19,5%
	10	42	98	140
		30,0%	70,0%	100,0%
		21,2%	24,4%	23,3%
TOPLAM		198	402	600
		33,0%	67,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,049'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.115. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAK ÇOCUĞUNU SENSİZ BIRAKMA	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		4,8%	,5%	,7%
	2	1	11	12
		8,3%	91,7%	100,0%
		4,8%	1,9%	2,0%
	3	2	11	13
		15,4%	84,6%	100,0%
		9,5%	1,9%	2,2%
	4	1	14	15
		6,7%	93,3%	100,0%
		4,8%	2,4%	2,5%
	5	4	34	38
		10,5%	89,5%	100,0%
		19,0%	5,9%	6,3%
	6		56	56
			100,0%	100,0%
			9,7%	9,3%
	7	3	90	93
		3,2%	96,8%	100,0%
		14,3%	15,5%	15,5%
	8	3	109	112
		2,7%	97,3%	100,0%
		14,3%	18,8%	18,7%
	9	2	115	117
		1,7%	98,3%	100,0%
		9,5%	19,9%	19,5%
	10	4	136	140
		2,9%	97,1%	100,0%
		19,0%	23,5%	23,3%
TOPLAM		21	579	600
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
ehliyete el
konma
durumuna
göre
dağılımı ile
ilgili ki

kare testi sonucuna göre p değeri 0.011'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.116. ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYO N	
TAKİP MESAFE Sİ BIRAK ÇOCUĞ UNU SENSİZ BIRAKMA	1			1	3	4
				25,0%	75,0%	100,0%
				,7%	2,0%	,7%
	2	1		10	1	12
		8,3%		83,3%	8,3%	100,0%
		,7%		6,7%	,7%	2,0%
	3	1		8	4	13
		7,7%		61,5%	30,8%	100,0%
		,7%		5,3%	2,7%	2,2%
	4			3	12	15
				20,0%	80,0%	100,0%
				2,0%	8,0%	2,5%
	5	9	1	12	16	38
		23,7%	2,6%	31,6%	42,1%	100,0%
		6,0%	,7%	8,0%	10,7%	6,3%
	6	11	16	16	13	56
		19,6%	28,6%	28,6%	23,2%	100,0%
		7,3%	10,7%	10,7%	8,7%	9,3%
	7	20	23	23	27	93
		21,5%	24,7%	24,7%	29,0%	100,0%
		13,3%	15,3%	15,3%	18,0%	15,5%
	8	12	33	29	38	112
		10,7%	29,5%	25,9%	33,9%	100,0%
		8,0%	22,0%	19,3%	25,3%	18,7%
	9	29	47	18	23	117
		24,8%	40,2%	15,4%	19,7%	100,0%
		19,3%	31,3%	12,0%	15,3%	19,5%
	10	67	30	30	13	140
		47,9%	21,4%	21,4%	9,3%	100,0%
		44,7%	20,0%	20,0%	8,7%	23,3%
		150	150	150	150	600
TOPLAM		25,0%	25,0%	25,0%	25,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 100 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla, % 99 ile otomobil, % 87 ile kamyon ve % 85 ile otobüs sürücüleri olmuştur. Bu sonuç, ölerek çocuğunu geride yalnız bırakma mesajına kamyon şoförlerinin otobüs şoförlerinden daha fazla duyarlı olduğunu göstermektedir.

‘Çocuğunun Felçli Olarak Yaşamaya Sebep Olma. Takip Mesafesi Bırak’

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmama sonucunda yapacağı bir kaza sonrasında çocuğunun hayatını felçli olarak sürdürmesine sebep olma korkunun uyarılması amaçlanmıştır. Kişinin kendi ölümünden duyacağı korkudan daha az, kendisinin felçli kalmasından daha fazla puan verilmiş bir slogandır. Aynı zamanda bilgi içerikli sloganlardan ve denetim korkusu içerikli sloganlardan da daha fazla puan verilmiş bir slogan olmuştur.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.117. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamaya sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP	1	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		1,5%	,4%	,5%
	2		7	7
			100,0%	100,0%
			1,3%	1,2%

MESAFESİ BIRAK	3	1	14	15
		6,7%	93,3%	100,0%
		1,5%	2,6%	2,5%
	4	2	21	23
		8,7%	91,3%	100,0%
		2,9%	4,0%	3,9%
	5	2	29	31
		6,5%	93,5%	100,0%
		2,9%	5,5%	5,2%
	6	4	49	53
		7,5%	92,5%	100,0%
		5,9%	9,3%	8,9%
	7	6	96	102
		5,9%	94,1%	100,0%
		8,8%	18,1%	17,1%
	8	7	111	118
		5,9%	94,1%	100,0%
		10,3%	21,0%	19,8%
	9	14	99	113
		12,4%	87,6%	100,0%
		20,6%	18,7%	18,9%
	10	31	101	132
		23,5%	76,5%	100,0%
		45,6%	19,1%	22,1%
TOPLAM		68	529	597
		11,4%	88,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 85, erkek sürücülerde % 92'dir. 'Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak' sloganını yukarıdaki sloganlar ile karşılaştırıldığında erkeklerin ilk kez kadınlardan daha fazla puan verdikleri görülmektedir. Slogana 5 ile 10 arasında verilen puanların toplamı açısından erkekler, kadınlardan % 7 oranda daha fazla puan vermişlerdir.

Çizelge 6.118. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
ÇOCUĞUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASI NA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			1			1	1		3
				33,3%			33,3%	33,3%		100,0%
				1,2%			1,1%	1,7%		,5%
	2	1		2	2	1	1			7
		14,3%		28,6%	28,6%	14,3%	14,3%			100,0%
		3,7%		2,4%	2,2%	,9%	1,1%			1,2%
	3			1	2	2	5	1	4	15
				6,7%	13,3%	13,3%	33,3%	6,7%	26,7%	100,0%
				1,2%	2,2%	1,8%	5,4%	1,7%	5,7%	2,5%
	4		2	1	5	2	3	5	5	23
			8,7%	4,3%	21,7%	8,7%	13,0%	21,7%	21,7%	100,0%
			3,1%	1,2%	5,4%	1,8%	3,2%	8,3%	7,1%	3,9%
	5		2	8	7	5	4	3	2	31
			6,5%	25,8%	22,6%	16,1%	12,9%	9,7%	6,5%	100,0%
			3,1%	9,8%	7,6%	4,6%	4,3%	5,0%	2,9%	5,2%
	6		8	8	12	5	6	7	7	53
			15,1%	15,1%	22,6%	9,4%	11,3%	13,2%	13,2%	100,0%
			12,5%	9,8%	13,0%	4,6%	6,5%	11,7%	10,0%	8,9%
	7	4	9	16	21	18	16	9	9	102
		3,9%	8,8%	15,7%	20,6%	17,6%	15,7%	8,8%	8,8%	100,0%
		14,8%	14,1%	19,5%	22,8%	16,5%	17,2%	15,0%	12,9%	17,1%
	8	3	9	15	13	26	25	11	16	118
		2,5%	7,6%	12,7%	11,0%	22,0%	21,2%	9,3%	13,6%	100,0%
		11,1%	14,1%	18,3%	14,1%	23,9%	26,9%	18,3%	22,9%	19,8%
	9	8	10	10	16	24	22	9	14	113
		7,1%	8,8%	8,8%	14,2%	21,2%	19,5%	8,0%	12,4%	100,0%
		29,6%	15,6%	12,2%	17,4%	22,0%	23,7%	15,0%	20,0%	18,9%
	10	11	24	20	14	26	10	14	13	132
		8,3%	18,2%	15,2%	10,6%	19,7%	7,6%	10,6%	9,8%	100,0%
		40,7%	37,5%	24,4%	15,2%	23,9%	10,8%	23,3%	18,6%	22,1%
TOPLAM		27	64	82	92	109	93	60	70	597
		4,5%	10,7%	13,7%	15,4%	18,3%	15,6%	10,1%	11,7%	100,0%
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.059'dur.

Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.119. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
ÇOCUĞUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1		1	1		3
		33,3%		33,3%	33,3%		100,0%
		,5%		,5%	2,8%		,5%
	2		1	4		2	7
			14,3%	57,1%		28,6%	100,0%
			,7%	2,1%		9,1%	1,2%
	3	2	7	5		1	15
		13,3%	46,7%	33,3%		6,7%	100,0%
		1,0%	4,6%	2,6%		4,5%	2,5%
	4	6	5	11		1	23
		26,1%	21,7%	47,8%		4,3%	100,0%
		3,0%	3,3%	5,8%		4,5%	3,9%
	5	4	14	8	3	2	31
		12,9%	45,2%	25,8%	9,7%	6,5%	100,0%
		2,0%	9,2%	4,2%	8,3%	9,1%	5,2%
	6	19	11	20	1	2	53
		35,8%	20,8%	37,7%	1,9%	3,8%	100,0%
		9,6%	7,2%	10,5%	2,8%	9,1%	8,9%
	7	36	24	35	3	4	102
		35,3%	23,5%	34,3%	2,9%	3,9%	100,0%
		18,3%	15,8%	18,4%	8,3%	18,2%	17,1%
	8	44	40	24	8	2	118
		37,3%	33,9%	20,3%	6,8%	1,7%	100,0%
		22,3%	26,3%	12,6%	22,2%	9,1%	19,8%
	9	48	23	34	5	3	113
		42,5%	20,4%	30,1%	4,4%	2,7%	100,0%
		24,4%	15,1%	17,9%	13,9%	13,6%	18,9%
	10	37	27	48	15	5	132

		28,0%	20,5%	36,4%	11,4%	3,8%	100,0%
		18,8%	17,8%	25,3%	41,7%	22,7%	22,1%
TOPLAM		197	152	190	36	22	597
		33,0%	25,5%	31,8%	6,0%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 100 ile üniversite üstü eğitim gören sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite üstü eğitim almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 87 ile ortaokul mezunları oluşturmuştur.

Çizelge 6.120. 'Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
ÇOCUĞUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			1	1	1	3
				33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
				,6%	1,0%	,9%	,5%
	2		4	1	1	1	7
			57,1%	14,3%	14,3%	14,3%	100,0%
			2,6%	,6%	1,0%	,9%	1,2%
	3		3	5	7		15
			20,0%	33,3%	46,7%		100,0%
			1,9%	3,0%	7,3%		2,5%
	4	3	4	4	10	2	23
		13,0%	17,4%	17,4%	43,5%	8,7%	100,0%
		4,3%	2,6%	2,4%	10,4%	1,9%	3,9%
	5	8	8	8	5	2	31
		25,8%	25,8%	25,8%	16,1%	6,5%	100,0%
		11,4%	5,2%	4,8%	5,2%	1,9%	5,2%

	6	6	10	12	11	14	53
		11,3%	18,9%	22,6%	20,8%	26,4%	100,0%
		8,6%	6,5%	7,1%	11,5%	13,0%	8,9%
	7	7	26	31	15	23	102
		6,9%	25,5%	30,4%	14,7%	22,5%	100,0%
		10,0%	16,8%	18,5%	15,6%	21,3%	17,1%
	8	16	30	40	17	15	118
		13,6%	25,4%	33,9%	14,4%	12,7%	100,0%
		22,9%	19,4%	23,8%	17,7%	13,9%	19,8%
	9	10	36	34	15	18	113
		8,8%	31,9%	30,1%	13,3%	15,9%	100,0%
		14,3%	23,2%	20,2%	15,6%	16,7%	18,9%
	10	20	34	32	14	32	132
		15,2%	25,8%	24,2%	10,6%	24,2%	100,0%
		28,6%	21,9%	19,0%	14,6%	29,6%	22,1%
TOPLAM		70	155	168	96	108	597
		11,7%	26,0%	28,1%	16,1%	18,1%	100,0%
		100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 97 ile çocuğu olmayan sürücülerdir. En düşük oran ise % 83 ile 4 ve daha fazla çocuğu olanlara aittir. Oysa ki çocuk sayısı arttıkça, slogana daha fazla puan verilmesi beklenmiştir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.121. 'Çocuğunun Felçli Olarak Yaşamaya Sebep Olma. Takip Mesafesi bırak' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	

ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YASAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1	1		3
			33,3%	33,3%	33,3%		100,0%
			,8%	,6%	,5%		,5%
	2			2	4	1	7
				28,6%	57,1%	14,3%	100,0%
				1,1%	1,9%	2,4%	1,2%
	3	4	1	5	5		15
		26,7%	6,7%	33,3%	33,3%		100,0%
		11,1%	,8%	2,8%	2,4%		2,5%
	4	1	8	10	3	1	23
		4,3%	34,8%	43,5%	13,0%	4,3%	100,0%
		2,8%	6,1%	5,6%	1,4%	2,4%	3,9%
	5		7	7	16	1	31
			22,6%	22,6%	51,6%	3,2%	100,0%
			5,3%	3,9%	7,7%	2,4%	5,2%
	6	4	9	14	25	1	53
		7,5%	17,0%	26,4%	47,2%	1,9%	100,0%
		11,1%	6,9%	7,8%	12,0%	2,4%	8,9%
	7	3	23	31	39	6	102
		2,9%	22,5%	30,4%	38,2%	5,9%	100,0%
		8,3%	17,6%	17,2%	18,8%	14,3%	17,1%
	8	5	35	37	38	3	118
		4,2%	29,7%	31,4%	32,2%	2,5%	100,0%
		13,9%	26,7%	20,6%	18,3%	7,1%	19,8%
	9	10	26	39	30	8	113
		8,8%	23,0%	34,5%	26,5%	7,1%	100,0%
		27,8%	19,8%	21,7%	14,4%	19,0%	18,9%
	10	9	21	34	47	21	132
		6,8%	15,9%	25,8%	35,6%	15,9%	100,0%
		25,0%	16,0%	18,9%	22,6%	50,0%	22,1%
TOPLAM		36	131	180	208	42	597
		6,0%	21,9%	30,2%	34,8%	7,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Çizelge 6.122. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÇOCUGUN UN FELÇLİ OLARAK YASAMASI NA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		,4%	,6%	,5%
	2	4	3	7
		57,1%	42,9%	100,0%
		1,4%	,9%	1,2%
	3	10	5	15
		66,7%	33,3%	100,0%
		3,6%	1,6%	2,5%
	4	14	9	23
		60,9%	39,1%	100,0%
		5,0%	2,8%	3,9%
	5	18	13	31
		58,1%	41,9%	100,0%
		6,4%	4,1%	5,2%
	6	30	23	53
		56,6%	43,4%	100,0%
		10,7%	7,3%	8,9%
	7	47	55	102
		46,1%	53,9%	100,0%
		16,7%	17,4%	17,1%
	8	50	68	118
		42,4%	57,6%	100,0%
		17,8%	21,5%	19,8%
	9	56	57	113
		49,6%	50,4%	100,0%
		19,9%	18,0%	18,9%
	10	51	81	132
		38,6%	61,4%	100,0%
		18,1%	25,6%	22,1%
TOPLAM		281	316	597
		47,1%	52,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
sürücünün
kaza
yapma
durumuna
göre

dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.156'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.123. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	SAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
ÇOCUĞUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			1		1
				100,0%		100,0%
				4,3%		,4%
	2	1	3			4
		25,0%	75,0%			100,0%
		,7%	3,1%			1,5%
	3	1	6	2		9
		11,1%	66,7%	22,2%		100,0%
		,7%	6,1%	8,7%		3,3%
	4	6	6	2		14
		42,9%	42,9%	14,3%		100,0%
		4,2%	6,1%	8,7%		5,1%
	5	8	7	3		18
		44,4%	38,9%	16,7%		100,0%
		5,6%	7,1%	13,0%		6,6%
	6	21	7	3		31
		67,7%	22,6%	9,7%		100,0%
		14,8%	7,1%	13,0%		11,4%
	7	22	15	5	3	45
		48,9%	33,3%	11,1%	6,7%	100,0%
		15,5%	15,3%	21,7%	33,3%	16,5%
	8	25	17	3	1	46
		54,3%	37,0%	6,5%	2,2%	100,0%
		17,6%	17,3%	13,0%	11,1%	16,9%
	9	29	20	2	3	54
		53,7%	37,0%	3,7%	5,6%	100,0%
		20,4%	20,4%	8,7%	33,3%	19,9%
	10	29	17	2	2	50
		58,0%	34,0%	4,0%	4,0%	100,0%
		20,4%	17,3%	8,7%	22,2%	18,4%
TOPLAM		142	98	23	9	272
		52,2%	36,0%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanl
arın
kaza
yapm
a

sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.130’dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı

arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.124. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,5%	3,3%
	4			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	5			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	6		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,6%	13,3%
	7		1	5	6
			16,7%	83,3%	100,0%
			16,7%	22,7%	20,0%
	8	1	1	1	3
		33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
		50,0%	16,7%	4,5%	10,0%
	9	1	1	6	8
		12,5%	12,5%	75,0%	100,0%
		50,0%	16,7%	27,3%	26,7%
	10		2	2	4
			50,0%	50,0%	100,0%
			33,3%	9,1%	13,3%
TOPLAM		2	6	22	30
		6,7%	20,0%	73,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanl
arın
ölüml
ü
kazay
a

sebepl olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,779'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü

kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.125. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUA N	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLA M
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ÇOCUĞUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			1	1
				100,0%	100,0%
				1,3%	,6%
	2			2	2
				100,0%	100,0%
				2,6%	1,1%
	3	1	5	1	7
		14,3%	71,4%	14,3%	100,0%
		2,4%	9,1%	1,3%	4,0%
	4	2	2	6	10
		20,0%	20,0%	60,0%	100,0%
		4,9%	3,6%	7,7%	5,7%
	5	2	1	10	13
		15,4%	7,7%	76,9%	100,0%
		4,9%	1,8%	12,8%	7,5%
	6	1	8	8	17
		5,9%	47,1%	47,1%	100,0%
		2,4%	14,5%	10,3%	9,8%
	7	4	8	18	30
		13,3%	26,7%	60,0%	100,0%
		9,8%	14,5%	23,1%	17,2%
	8	8	11	11	30
		26,7%	36,7%	36,7%	100,0%
		19,5%	20,0%	14,1%	17,2%
	9	11	11	12	34
		32,4%	32,4%	35,3%	100,0%
		26,8%	20,0%	15,4%	19,5%
	10	12	9	9	30
		40,0%	30,0%	30,0%	100,0%
		29,3%	16,4%	11,5%	17,2%
TOPLAM		41	55	78	174
		23,6%	31,6%	44,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puan
ların
yaral
anm
alı
kaza

ya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri

0,039'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.126. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YASAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3		3
		100,0%		100,0%
		,5%		,5%
	2	7		7
		100,0%		100,0%
		1,2%		1,2%
	3	15		15
		100,0%		100,0%
		2,6%		2,5%
	4	21	2	23
		91,3%	8,7%	100,0%
		3,7%	7,4%	3,9%
	5	30	1	31
		96,8%	3,2%	100,0%
		5,3%	3,7%	5,2%
	6	51	2	53
		96,2%	3,8%	100,0%
		8,9%	7,4%	8,9%
	7	100	2	102
		98,0%	2,0%	100,0%
		17,5%	7,4%	17,1%
	8	113	5	118
		95,8%	4,2%	100,0%
		19,8%	18,5%	19,8%
	9	112	1	113
		99,1%	,9%	100,0%
		19,6%	3,7%	18,9%
	10	118	14	132
		89,4%	10,6%	100,0%
		20,7%	51,9%	22,1%
TOPLAM		570	27	597
		95,5%	4,5%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.028'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.127. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	2	3
		33,3%	66,7%	100,0%
		,9%	,4%	,5%
	2	2	5	7
		28,6%	71,4%	100,0%
		1,7%	1,0%	1,2%
	3	3	12	15
		20,0%	80,0%	100,0%
		2,6%	2,5%	2,5%
	4	7	16	23
		30,4%	69,6%	100,0%
		6,1%	3,3%	3,9%
	5	13	18	31
		41,9%	58,1%	100,0%
		11,3%	3,7%	5,2%
	6	11	42	53
		20,8%	79,2%	100,0%
		9,6%	8,7%	8,9%
	7	23	79	102
		22,5%	77,5%	100,0%
		20,0%	16,4%	17,1%
	8	14	104	118
		11,9%	88,1%	100,0%
		12,2%	21,6%	19,8%
	9	18	95	113
		15,9%	84,1%	100,0%
		15,7%	19,7%	18,9%
	10	23	109	132
		17,4%	82,6%	100,0%
		20,0%	22,6%	22,1%
TOPLAM		115	482	597
		19,3%	80,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
ceza puanı
alma
durumuna
göre
dağılımı ile

ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.026'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.128. ‘Çocuğunun Felçli Olarak Yaşamaya Sebep Olma. Takip Mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YASAMASI NA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	2	1	3
		66,7%	33,3%	100,0%
		1,0%	,3%	,5%
	2	3	4	7
		42,9%	57,1%	100,0%
		1,5%	1,0%	1,2%
	3	4	11	15
		26,7%	73,3%	100,0%
		2,0%	2,8%	2,5%
	4	8	15	23
		34,8%	65,2%	100,0%
		4,1%	3,8%	3,9%
	5	16	15	31
		51,6%	48,4%	100,0%
		8,1%	3,8%	5,2%
	6	15	38	53
		28,3%	71,7%	100,0%
		7,6%	9,5%	8,9%
	7	35	67	102
		34,3%	65,7%	100,0%
		17,8%	16,8%	17,1%
	8	36	82	118
		30,5%	69,5%	100,0%
		18,3%	20,5%	19,8%
	9	37	76	113
		32,7%	67,3%	100,0%
		18,8%	19,0%	18,9%
	10	41	91	132
		31,1%	68,9%	100,0%
		20,8%	22,8%	22,1%
TOPLAM		197	400	597
		33,0%	67,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p

değeri 0,516'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.129. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÇOCUGUNUN FELÇLİ OLARAK YASAMASINA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		3	3
			100,0%	100,0%
			,5%	,5%
	2		7	7
			100,0%	100,0%
			1,2%	1,2%
	3	1	14	15
		6,7%	93,3%	100,0%
		4,8%	2,4%	2,5%
	4	3	20	23
		13,0%	87,0%	100,0%
		14,3%	3,5%	3,9%
	5	1	30	31
		3,2%	96,8%	100,0%
		4,8%	5,2%	5,2%
	6	4	49	53
		7,5%	92,5%	100,0%
		19,0%	8,5%	8,9%
	7	6	96	102
		5,9%	94,1%	100,0%
		28,6%	16,7%	17,1%
	8		118	118
			100,0%	100,0%
			20,5%	19,8%
	9	2	111	113
		1,8%	98,2%	100,0%
		9,5%	19,3%	18,9%
	10	4	128	132
		3,0%	97,0%	100,0%
		19,0%	22,2%	22,1%
TOPLAM		21	576	597
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
ehliyete el
konma
durumuna
göre
dağılımı ile
ilgili ki
kare testi

sonucuna göre p değeri 0.056'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.130. ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
ÇOCUĞUN UN FELÇLİ OLARAK YAŞAMASI NA SEBEP OLMA. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1		1	1	3
		33,3%		33,3%	33,3%	100,0%
		,7%		,7%	,7%	,5%
	2	5		2		7
		71,4%		28,6%		100,0%
		3,4%		1,4%		1,2%
	3	1		2	12	15
		6,7%		13,3%	80,0%	100,0%
		,7%		1,4%	8,0%	2,5%
	4	5		9	9	23
		21,7%		39,1%	39,1%	100,0%
		3,4%		6,1%	6,0%	3,9%
	5	8	1	14	8	31
		25,8%	3,2%	45,2%	25,8%	100,0%
		5,4%	,7%	9,5%	5,3%	5,2%
	6	8	16	13	16	53
		15,1%	30,2%	24,5%	30,2%	100,0%
		5,4%	10,7%	8,8%	10,7%	8,9%
	7	20	24	31	27	102
		19,6%	23,5%	30,4%	26,5%	100,0%
		13,4%	16,0%	20,9%	18,0%	17,1%
	8	15	34	28	41	118
		12,7%	28,8%	23,7%	34,7%	100,0%
		10,1%	22,7%	18,9%	27,3%	19,8%
	9	24	46	20	23	113
		21,2%	40,7%	17,7%	20,4%	100,0%
		16,1%	30,7%	13,5%	15,3%	18,9%
	10	62	29	28	13	132
		47,0%	22,0%	21,2%	9,8%	100,0%
		41,6%	19,3%	18,9%	8,7%	22,1%
TOPLAM		149	150	148	150	597
		25,0%	25,1%	24,8%	25,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000’dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü

arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 100 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 92 ile otomobil, % 91 ile otobüs ve % 85 ile kamyon sürücüleridir.

‘Ya Felçli Olarak Yaşa ya da Takip Mesafesi Bırak’

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması sonucunda kendisinin felçli kalarak yaşamını başkalarına bağımlı sürdürme korkusu uyarılmıştır. Slogan, kişinin kendi ölümünden duyacağı korkudan daha az puanla değerlendirilmiştir. Ayrıca, verilen puanlar açısından sürücüler; çocuklarının felçli kalmalarına sebep olma içerikli mesajlara, kendilerinin felçli kalmalarını ileten mesajlardan daha duyarlı oldukları görülmektedir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.131. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		4	4
			100,0%	100,0%
			,8%	,7%
	2	1	18	19
		5,3%	94,7%	100,0%
		1,5%	3,4%	3,2%
	3	1	15	16
		6,3%	93,8%	100,0%
		1,5%	2,8%	2,7%
	4		31	31
			100,0%	100,0%
			5,8%	5,2%

	5	4	32	36
		11,1%	88,9%	100,0%
		6,1%	6,0%	6,0%
	6	6	70	76
		7,9%	92,1%	100,0%
		9,1%	13,2%	12,8%
	7	8	88	96
		8,3%	91,7%	100,0%
		12,1%	16,6%	16,1%
	8	5	106	111
		4,5%	95,5%	100,0%
		7,6%	20,0%	18,6%
	9	11	87	98
		11,2%	88,8%	100,0%
		16,7%	16,4%	16,4%
	10	30	79	109
		27,5%	72,5%	100,0%
		45,5%	14,9%	18,3%
TOPLAM		66	530	596
		11,1%	88,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 97, erkek sürücülerde % 87'dir. 'Erkeklerin bu slogana verdikleri puan daha önceki sloganlara verdikleri puanlar ile karşılaştırıldığında , 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak' sloganına verdikleri puanın düşük olduğu görülmektedir. Kadınların bu slogana verdikleri puan ise, 'Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak' sloganından daha fazladır.

Çizelge 6.132. 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
	1			1	1	2				4

YA FELÇLİ OLARA K YAŞA YA DA TAKİP MESAF ESİ BIRAK	1			1	1	2				4
				25,0%	25,0%	50,0%				100,0%
				1,2%	1,1%	1,9%				,7%
	2		2	4	2	2	2	3	4	19
			10,5%	21,1%	10,5%	10,5%	10,5%	15,8 %	21,1 %	100,0%
			3,1%	4,9%	2,2%	1,9%	2,2%	5,0%	5,7%	3,2%
	3			1		3	4	3	5	16
				6,3%		18,8%	25,0%	18,8 %	31,3 %	100,0%
				1,2%		2,8%	4,3%	5,0%	7,1%	2,7%
	4	1	2	7	4	3	5	5	4	31
		3,2%	6,5%	22,6%	12,9%	9,7%	16,1%	16,1 %	12,9 %	100,0%
		3,6%	3,1%	8,6%	4,3%	2,8%	5,4%	8,3%	5,7%	5,2%
	5		5	5	4	5	7	4	6	36
			13,9%	13,9%	11,1%	13,9%	19,4%	11,1 %	16,7 %	100,0%
			7,8%	6,2%	4,3%	4,6%	7,5%	6,7%	8,6%	6,0%
	6	2	5	8	23	13	13	4	8	76
		2,6%	6,6%	10,5%	30,3%	17,1%	17,1%	5,3%	10,5 %	100,0%
		7,1%	7,8%	9,9%	25,0%	12,0%	14,0%	6,7%	11,4 %	12,8%
	7	1	11	17	12	14	19	8	14	96
		1,0%	11,5%	17,7%	12,5%	14,6%	19,8%	8,3%	14,6 %	100,0%
		3,6%	17,2%	21,0%	13,0%	13,0%	20,4%	13,3 %	20,0 %	16,1%
	8	4	9	15	15	26	18	13	11	111
		3,6%	8,1%	13,5%	13,5%	23,4%	16,2%	11,7 %	9,9%	100,0%
		14,3%	14,1%	18,5%	16,3%	24,1%	19,4%	21,7 %	15,7 %	18,6%
	9	9	8	11	17	21	14	9	9	98
		9,2%	8,2%	11,2%	17,3%	21,4%	14,3%	9,2%	9,2%	100,0%
		32,1%	12,5%	13,6%	18,5%	19,4%	15,1%	15,0 %	12,9 %	16,4%
	10	11	22	12	14	19	11	11	9	109
		10,1%	20,2%	11,0%	12,8%	17,4%	10,1%	10,1 %	8,3%	100,0%
		39,3%	34,4%	14,8%	15,2%	17,6%	11,8%	18,3 %	12,9 %	18,3%
		28	64	81	92	108	93	60	70	596

TOPLAM		28	64	81	92	108	93	60	70	596
		4,7%	10,7%	13,6%	15,4%	18,1%	15,6%	10,1%	11,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.036'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 96 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler olmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 81 ile 50 yaş üzerindeki sürücüler oluşturmıştır.

Çizelge 6.133. 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYENİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		2			2	4
			50,0%			50,0%	100,0%
			1,3%			10,0%	,7%
	2	3	5	10	1		19
		15,8%	26,3%	52,6%	5,3%		100,0%
		1,5%	3,3%	5,2%	2,7%		3,2%
	3	1	6	9			16
		6,3%	37,5%	56,3%			100,0%
		,5%	4,0%	4,7%			2,7%
	4	4	10	14	2	1	31
		12,9%	32,3%	45,2%	6,5%	3,2%	100,0%
		2,0%	6,6%	7,3%	5,4%	5,0%	5,2%
	5	9	4	18	2	3	36
		25,0%	11,1%	50,0%	5,6%	8,3%	100,0%
		4,6%	2,6%	9,4%	5,4%	15,0%	6,0%

	6	31	21	16	6	2	76
		40,8%	27,6%	21,1%	7,9%	2,6%	100,0%
		15,7%	13,9%	8,4%	16,2%	10,0%	12,8%
	7	39	23	29	2	3	96
		40,6%	24,0%	30,2%	2,1%	3,1%	100,0%
		19,8%	15,2%	15,2%	5,4%	15,0%	16,1%
	8	43	40	23	3	2	111
		38,7%	36,0%	20,7%	2,7%	1,8%	100,0%
		21,8%	26,5%	12,0%	8,1%	10,0%	18,6%
	9	37	21	29	7	4	98
		37,8%	21,4%	29,6%	7,1%	4,1%	100,0%
		18,8%	13,9%	15,2%	18,9%	20,0%	16,4%
	10	30	19	43	14	3	109
		27,5%	17,4%	39,4%	12,8%	2,8%	100,0%
		15,2%	12,6%	22,5%	37,8%	15,0%	18,3%
TOPLAM		197	151	191	37	20	596
		33,1%	25,3%	32,0%	6,2%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 96 ile ilkokul mezunu sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilkokul eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 83 ile ortaokul mezunları oluşturmuştur.

Çizelge 6.134. 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA FELÇLİ OLARA K YAŞA YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1		2		2		4
			50,0%		50,0%		100,0%
			1,3%		2,1%		,7%
	2	2	2	3	9	3	19
		10,5%	10,5%	15,8%	47,4%	15,8%	100,0%
		2,9%	1,3%	1,8%	9,5%	2,7%	3,2%
	3		2	6	6	2	16
			12,5%	37,5%	37,5%	12,5%	100,0%
			1,3%	3,6%	6,3%	1,8%	2,7%
	4	4	9	10	3	5	31
		12,9%	29,0%	32,3%	9,7%	16,1%	100,0%
		5,9%	5,8%	6,0%	3,2%	4,5%	5,2%
	5	3	9	9	7	8	36
		8,3%	25,0%	25,0%	19,4%	22,2%	100,0%
		4,4%	5,8%	5,4%	7,4%	7,3%	6,0%
	6	9	17	19	15	16	76
		11,8%	22,4%	25,0%	19,7%	21,1%	100,0%
		13,2%	11,0%	11,3%	15,8%	14,5%	12,8%
	7	9	32	25	15	15	96
		9,4%	33,3%	26,0%	15,6%	15,6%	100,0%
		13,2%	20,6%	14,9%	15,8%	13,6%	16,1%
	8	15	29	39	15	13	111
		13,5%	26,1%	35,1%	13,5%	11,7%	100,0%
		22,1%	18,7%	23,2%	15,8%	11,8%	18,6%
	9	11	28	29	11	19	98
		11,2%	28,6%	29,6%	11,2%	19,4%	100,0%
		16,2%	18,1%	17,3%	11,6%	17,3%	16,4%
	10	15	25	28	12	29	109
		13,8%	22,9%	25,7%	11,0%	26,6%	100,0%
		22,1%	16,1%	16,7%	12,6%	26,4%	18,3%
TOPLAM		68	155	168	95	110	596
		11,4%	26,0%	28,2%	15,9%	18,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.062'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmemektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.135. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			2	2		4
				50,0%	50,0%		100,0%
				1,1%	1,0%		,7%
	2	4	3	4	7	1	19
		21,1%	15,8%	21,1%	36,8%	5,3%	100,0%
		11,1%	2,3%	2,2%	3,4%	2,3%	3,2%
	3	1	2	10	3		16
		6,3%	12,5%	62,5%	18,8%		100,0%
		2,8%	1,5%	5,6%	1,4%		2,7%
	4	1	5	10	11	4	31
		3,2%	16,1%	32,3%	35,5%	12,9%	100,0%
		2,8%	3,8%	5,6%	5,3%	9,3%	5,2%
	5	1	12	11	12		36
		2,8%	33,3%	30,6%	33,3%		100,0%
		2,8%	9,2%	6,1%	5,8%		6,0%
	6	2	15	30	25	4	76
		2,6%	19,7%	39,5%	32,9%	5,3%	100,0%
		5,6%	11,5%	16,8%	12,1%	9,3%	12,8%
	7	8	26	19	41	2	96
		8,3%	27,1%	19,8%	42,7%	2,1%	100,0%
		22,2%	19,8%	10,6%	19,8%	4,7%	16,1%
	8	6	30	34	37	4	111
		5,4%	27,0%	30,6%	33,3%	3,6%	100,0%
		16,7%	22,9%	19,0%	17,9%	9,3%	18,6%
	9	6	22	30	29	11	98
		6,1%	22,4%	30,6%	29,6%	11,2%	100,0%
		16,7%	16,8%	16,8%	14,0%	25,6%	16,4%
	10	7	16	29	40	17	109
		6,4%	14,7%	26,6%	36,7%	15,6%	100,0%
		19,4%	12,2%	16,2%	19,3%	39,5%	18,3%
TOPLAM		36	131	179	207	43	596
		6,0%	22,0%	30,0%	34,7%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.005’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 92 ile 1976-1985 yılları arasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 83 ile, 1975 ve sonrasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.136. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	1	4
		75,0%	25,0%	100,0%
		1,1%	,3%	,7%
	2	13	6	19
		68,4%	31,6%	100,0%
		4,6%	1,9%	3,2%
	3	14	2	16
		87,5%	12,5%	100,0%
		5,0%	,6%	2,7%
	4	17	14	31
		54,8%	45,2%	100,0%
		6,1%	4,4%	5,2%
	5	19	17	36
		52,8%	47,2%	100,0%
		6,8%	5,4%	6,0%
	6	42	34	76
		55,3%	44,7%	100,0%
		15,0%	10,8%	12,8%
	7	34	62	96
		35,4%	64,6%	100,0%
		12,1%	19,6%	16,1%
	8	53	58	111

		47,7%	52,3%	100,0%
		18,9%	18,4%	18,6%
	9	49	49	98
		50,0%	50,0%	100,0%
		17,5%	15,5%	16,4%
	10	36	73	109
		33,0%	67,0%	100,0%
		12,9%	23,1%	18,3%
		280	316	596
TOPLAM		47,0%	53,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.137. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA FELÇLİ OLARA K YAŞA YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1		2		1	3
			66,7%		33,3%	100,0%
			2,1%		11,1%	1,1%
	2	5	5	3		13
		38,5%	38,5%	23,1%		100,0%
		3,5%	5,2%	13,0%		4,8%
	3	3	7	2		12
		25,0%	58,3%	16,7%		100,0%
		2,1%	7,2%	8,7%		4,4%
	4	6	7	3		16
		37,5%	43,8%	18,8%		100,0%
		4,2%	7,2%	13,0%		5,9%
	5	7	7	3	2	19
		36,8%	36,8%	15,8%	10,5%	100,0%
		4,9%	7,2%	13,0%	22,2%	7,0%
	6	23	14	2	2	41
		56,1%	34,1%	4,9%	4,9%	100,0%
		16,2%	14,4%	8,7%	22,2%	15,1%
	7	20	10	3	1	34
		58,8%	29,4%	8,8%	2,9%	100,0%
		14,1%	10,3%	13,0%	11,1%	12,5%
	8	27	18	4	1	50
		54,0%	36,0%	8,0%	2,0%	100,0%
		19,0%	18,6%	17,4%	11,1%	18,5%
	9	25	19	2	1	47
		53,2%	40,4%	4,3%	2,1%	100,0%
		17,6%	19,6%	8,7%	11,1%	17,3%
	10	26	8	1	1	36
		72,2%	22,2%	2,8%	2,8%	100,0%
		18,3%	8,2%	4,3%	11,1%	13,3%
TOPLAM		142	97	23	9	271
		52,4%	35,8%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.082'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.138. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			1	1
				100,0%	100,0%
				4,5%	3,3%
	2			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	3			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	4			1	1
				100,0%	100,0%
				4,5%	3,3%
	5			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	6		1	5	6
			16,7%	83,3%	100,0%
			16,7%	22,7%	20,0%
	7			3	3
				100,0%	100,0%
				13,6%	10,0%
	8		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	9,1%	10,0%
	9	1	1	2	4
		25,0%	25,0%	50,0%	100,0%
		50,0%	16,7%	9,1%	13,3%
	10	1	3	2	6
		16,7%	50,0%	33,3%	100,0%
		50,0%	50,0%	9,1%	20,0%

TOPLAM		2	6	22	30
		6,7%	20,0%	73,3%	100,0%
		100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,833'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.139. 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1		1	2
		50,0%		50,0%	100,0%
		2,4%		1,3%	1,1%
	2	1	4	8	13
		7,7%	30,8%	61,5%	100,0%
		2,4%	7,3%	10,0%	7,4%
	3	2	2	9	13
		15,4%	15,4%	69,2%	100,0%
		4,9%	3,6%	11,3%	7,4%
	4		1	9	10
			10,0%	90,0%	100,0%
			1,8%	11,3%	5,7%
	5	3	3	7	13
		23,1%	23,1%	53,8%	100,0%
		7,3%	5,5%	8,8%	7,4%
	6	6	7	11	24
		25,0%	29,2%	45,8%	100,0%
		14,6%	12,7%	13,8%	13,6%
	7	3	7	7	17
		17,6%	41,2%	41,2%	100,0%
		7,3%	12,7%	8,8%	9,7%
	8	9	11	13	33
		27,3%	33,3%	39,4%	100,0%
		22,0%	20,0%	16,3%	18,8%
	9	8	11	11	30
		26,7%	36,7%	36,7%	100,0%
		19,5%	20,0%	13,8%	17,0%
	10	8	9	4	21
		38,1%	42,9%	19,0%	100,0%
		19,5%	16,4%	5,0%	11,9%
TOPLAM		41	55	80	176
		23,3%	31,3%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanları
n
yaralan
malı
kazaya

sebepe olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.174'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebepe olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebepe olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.140. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	4		4
		100,0%		100,0%
		,7%		,7%
	2	18	1	19
		94,7%	5,3%	100,0%
		3,2%	3,7%	3,2%
	3	15	1	16
		93,8%	6,3%	100,0%
		2,6%	3,7%	2,7%
	4	31		31
		100,0%		100,0%
		5,4%		5,2%
	5	34	2	36
		94,4%	5,6%	100,0%
		6,0%	7,4%	6,0%
	6	75	1	76
		98,7%	1,3%	100,0%
		13,2%	3,7%	12,8%
	7	91	5	96
		94,8%	5,2%	100,0%
		16,0%	18,5%	16,1%
	8	109	2	111
		98,2%	1,8%	100,0%
		19,2%	7,4%	18,6%

	9	97	1	98
		99,0%	1,0%	100,0%
		17,0%	3,7%	16,4%
	10	95	14	109
		87,2%	12,8%	100,0%
		16,7%	51,9%	18,3%
TOPLAM		569	27	596
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.141. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	2	2	4
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,8%	,4%	,7%
	2	10	9	19
		52,6%	47,4%	100,0%
		8,8%	1,9%	3,2%
	3	5	11	16
		31,3%	68,8%	100,0%
		4,4%	2,3%	2,7%
	4	9	22	31
		29,0%	71,0%	100,0%
		7,9%	4,6%	5,2%
	5	12	24	36
		33,3%	66,7%	100,0%
		10,5%	5,0%	6,0%
	6	19	57	76
		25,0%	75,0%	100,0%
		16,7%	11,8%	12,8%
	7	12	84	96
		12,5%	87,5%	100,0%
		10,5%	17,4%	16,1%
	8	12	99	111
		10,8%	89,2%	100,0%
		10,5%	20,5%	18,6%
	9	18	80	98
		18,4%	81,6%	100,0%
		15,8%	16,6%	16,4%
	10	15	94	109
		13,8%	86,2%	100,0%
		13,2%	19,5%	18,3%
TOPLAM		114	482	596
		19,1%	80,9%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.142. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	2	2	4
		50,0%	50,0%	100,0%
		1,0%	,5%	,7%
	2	10	9	19
		52,6%	47,4%	100,0%
		5,1%	2,3%	3,2%
	3	5	11	16
		31,3%	68,8%	100,0%
		2,6%	2,8%	2,7%
	4	9	22	31
		29,0%	71,0%	100,0%
		4,6%	5,5%	5,2%
	5	18	18	36
		50,0%	50,0%	100,0%
		9,2%	4,5%	6,0%
	6	24	52	76
		31,6%	68,4%	100,0%
		12,2%	13,0%	12,8%
	7	30	66	96
		31,3%	68,8%	100,0%
		15,3%	16,5%	16,1%
	8	33	78	111
		29,7%	70,3%	100,0%
		16,8%	19,5%	18,6%
	9	38	60	98
		38,8%	61,2%	100,0%
		19,4%	15,0%	16,4%
	10	27	82	109
		24,8%	75,2%	100,0%
		13,8%	20,5%	18,3%
TOPLAM		196	400	596
		32,9%	67,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.110'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.143. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	3	4
		25,0%	75,0%	100,0%
		4,8%	,5%	,7%
	2	2	17	19
		10,5%	89,5%	100,0%
		9,5%	3,0%	3,2%
	3	3	13	16
		18,8%	81,3%	100,0%
		14,3%	2,3%	2,7%
	4	2	29	31
		6,5%	93,5%	100,0%
		9,5%	5,0%	5,2%
	5	1	35	36
		2,8%	97,2%	100,0%
		4,8%	6,1%	6,0%
	6	5	71	76
		6,6%	93,4%	100,0%
		23,8%	12,3%	12,8%
	7	1	95	96
		1,0%	99,0%	100,0%
		4,8%	16,5%	16,1%
	8	2	109	111
		1,8%	98,2%	100,0%
		9,5%	19,0%	18,6%
	9	1	97	98
		1,0%	99,0%	100,0%
		4,8%	16,9%	16,4%
	10	3	106	109
		2,8%	97,2%	100,0%
		14,3%	18,4%	18,3%
TOPLAM		21	575	596
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

ehliyete el konma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyete el konma ya da konmama durumuna göre değişmektedir.

Her iki grupta yer alan sürücülerin sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirme oranı birbirine yakındır. Fakat, denetime maruz kalmayanların verdikleri puan, denetime maruz kalanlara göre en az % 5 oranında daha fazladır. Oysa ki denetime maruz kalanların daha fazla puan vermeleri beklenmiştir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.144. ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA FELÇLİ OLARAK YAŞA YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	2		2		4
		50,0%		50,0%		100,0%
		1,4%		1,4%		,7%
	2	1		10	8	19
		5,3%		52,6%	42,1%	100,0%
		,7%		6,8%	5,3%	3,2%
	3	1		4	11	16
		6,3%		25,0%	68,8%	100,0%
		,7%		2,7%	7,3%	2,7%
	4	8	1	6	16	31
		25,8%	3,2%	19,4%	51,6%	100,0%
		5,4%	,7%	4,1%	10,7%	5,2%
	5	7	3	16	10	36
		19,4%	8,3%	44,4%	27,8%	100,0%
		4,7%	2,0%	10,8%	6,7%	6,0%
	6	16	15	21	24	76
		21,1%	19,7%	27,6%	31,6%	100,0%
		10,8%	10,0%	14,2%	16,0%	12,8%
	7	17	28	19	32	96
		17,7%	29,2%	19,8%	33,3%	100,0%
		11,5%	18,7%	12,8%	21,3%	16,1%
	8	12	47	28	24	111
		10,8%	42,3%	25,2%	21,6%	100,0%
		8,1%	31,3%	18,9%	16,0%	18,6%
	9	26	36	19	17	98
		26,5%	36,7%	19,4%	17,3%	100,0%
		17,6%	24,0%	12,8%	11,3%	16,4%
	10	58	20	23	8	109
		53,2%	18,3%	21,1%	7,3%	100,0%
		39,2%	13,3%	15,5%	5,3%	18,3%
TOPLAM		148	150	148	150	596
		24,8%	25,2%	24,8%	25,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 99 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 92 ile otomobil, % 77 ile kamyon ve % 53 ile otobüs sürücüleridir.

'Öndeki Araç Aniden Durduğunda Çarpmamak İçin 2 Saniyen Var. Takip Mesafesi Bırak'

Teoriler Açısından

Slogan, planlanmış davranış teorisine göre oluşturulmuştur. Bilgi içerikli bir slogan olması amaçlanmıştır. Sürücülerin kazaya yol açacak kusurlu davranışı (yakın takip etme) yapmasına etki eden düşüncesinin aksi yönde bir bilgi iletmeye çalışılmıştır. Sürücünün, sürüş becerilerine güvenerek olası bir kazadan kurtulabileceğini düşüncesiyle kusurlu davranışa niyetlendiği varsayılmıştır. Yakın takip eden bir araç sürücüsünün, kazaya sebep olacak herhangi bir riskli davranışta iki saniye içinde tehlikeyi fark edip kazadan kurtulacak davranışın yapılması gerektiği bilgisi iletilmiştir. Fakat, verilen puanlar açısından dokuzuncu sırada olması sürücülerin bu bilgiye karşı duyarlı olmadıklarını göstermektedir. Bilgi ve ölüm korkusunun bir arada kullanıldığı 'Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor' sloganına daha fazla puan verilmiştir. Bu nedenle, sloganın, 'Öndeki araç aniden durduğunda *ölmek* için 2 saniyen var' biçiminde bir mesaj içermesi daha fazla puan almasına yol açma olasılığını yüksek olduğunu yorumuna neden olmaktadır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.145. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUNDA ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	1	1	4	5
		20,0%	80,0%	100,0%
		1,5%	,8%	,8%
	2	2	6	8
		25,0%	75,0%	100,0%
		3,0%	1,1%	1,4%
	3	1	25	26
		3,8%	96,2%	100,0%
		1,5%	4,8%	4,4%
	4	3	28	31
		9,7%	90,3%	100,0%
		4,5%	5,3%	5,2%
	5	9	47	56
		16,1%	83,9%	100,0%
		13,4%	9,0%	9,5%
	6	7	46	53
		13,2%	86,8%	100,0%
		10,4%	8,8%	9,0%
	7	10	102	112
		8,9%	91,1%	100,0%
		14,9%	19,4%	18,9%
	8	11	104	115
		9,6%	90,4%	100,0%
		16,4%	19,8%	19,4%
	9	5	79	84
		6,0%	94,0%	100,0%
		7,5%	15,0%	14,2%
	10	18	83	101
		17,8%	82,2%	100,0%
		26,9%	15,8%	17,1%
TOPLAM		67	525	592
		11,3%	88,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
cinsiyete
göre
dağılımı ile
ilgili ki kare
testi

sonucuna göre p değeri 0.245'tir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir.

Çizelge 6.146. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUN DA ÇARPMAMA K İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			2		1	2			5
				40,0%		20,0%	40,0%			100,0%
				2,5%		,9%	2,2%			,8%
	2			1	2	2	1	2		8
				12,5%	25,0%	25,0%	12,5%	25,0%		100,0%
				1,2%	2,1%	1,9%	1,1%	3,4%		1,4%
	3		1	3	4	3	9	2	4	26
			3,8%	11,5%	15,4%	11,5%	34,6%	7,7%	15,4%	100,0%
			1,6%	3,7%	4,3%	2,8%	10,0%	3,4%	5,7%	4,4%
	4			3	6	8	8	4	2	31
				9,7%	19,4%	25,8%	25,8%	12,9%	6,5%	100,0%
				3,7%	6,4%	7,4%	8,9%	6,9%	2,9%	5,2%
	5		4	12	7	12	8	5	8	56
			7,1%	21,4%	12,5%	21,4%	14,3%	8,9%	14,3%	100,0%
			6,3%	14,8%	7,4%	11,1%	8,9%	8,6%	11,4%	9,5%
	6		4	10	8	12	8	4	7	53
			7,5%	18,9%	15,1%	22,6%	15,1%	7,5%	13,2%	100,0%
			6,3%	12,3%	8,5%	11,1%	8,9%	6,9%	10,0%	9,0%
	7	4	13	9	16	26	21	11	12	112
		3,6%	11,6%	8,0%	14,3%	23,2%	18,8%	9,8%	10,7%	100,0%
		14,8%	20,3%	11,1%	17,0%	24,1%	23,3%	19,0%	17,1%	18,9%
	8	5	14	17	22	18	22	6	11	115
		4,3%	12,2%	14,8%	19,1%	15,7%	19,1%	5,2%	9,6%	100,0%
		18,5%	21,9%	21,0%	23,4%	16,7%	24,4%	10,3%	15,7%	19,4%
	9	4	8	13	20	11	4	11	13	84
		4,8%	9,5%	15,5%	23,8%	13,1%	4,8%	13,1%	15,5%	100,0%
		14,8%	12,5%	16,0%	21,3%	10,2%	4,4%	19,0%	18,6%	14,2%
	10	14	20	10	9	15	7	13	13	101
		13,9%	19,8%	9,9%	8,9%	14,9%	6,9%	12,9%	12,9%	100,0%
		51,9%	31,3%	12,3%	9,6%	13,9%	7,8%	22,4%	18,6%	17,1%
TOPLAM		27	64	81	94	108	90	58	70	592
		4,6%	10,8%	13,7%	15,9%	18,2%	15,2%	9,8%	11,8%	100,0%
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaşı grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaşı grubunu % 100 ile 18-20 yaşı arasındaki sürücüler olmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 78 ile 41-45 yaşı arasındaki sürücüler oluşturmıştır.

Çizelge 6.147. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların eğitim seviyesine göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPL AM
		İLKOK UL	ORTAO KUL	LİSE	ÜNİVERS İTE	YÜKSEK LİSANS- DOKTORA	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1					1
		100,0%					100,0 %
		,5%					,2%
	1	2	1		1	1	5
		40,0%	20,0%		20,0%	20,0%	100,0 %
		1,0%	,7%		2,9%	4,5%	,8%
	2	2	1	4		1	8
		25,0%	12,5%	50,0 %		12,5%	100,0 %
		1,0%	,7%	2,1%		4,5%	1,4%
	3	9	6	9	2		26
		34,6%	23,1%	34,6 %	7,7%		100,0 %
		4,6%	4,0%	4,7%	5,9%		4,4%
	4	11	10	8	1	1	31
		35,5%	32,3%	25,8 %	3,2%	3,2%	100,0 %
		5,6%	6,6%	4,2%	2,9%	4,5%	5,2%
	5	13	20	16	5	2	56
		23,2%	35,7%	28,6 %	8,9%	3,6%	100,0 %
		6,7%	13,2%	8,4%	14,7%	9,1%	9,5%
	6	14	15	15	1	8	53
		26,4%	28,3%	28,3 %	1,9%	15,1%	100,0 %
		7,2%	9,9%	7,9%	2,9%	36,4%	9,0%
	7	47	27	29	5	4	112
		42,0%	24,1%	25,9 %	4,5%	3,6%	100,0 %
		24,1%	17,9%	15,3 %	14,7%	18,2%	18,9%
	8	35	34	38	6	2	115
		30,4%	29,6%	33,0 %	5,2%	1,7%	100,0 %
		17,9%	22,5%	20,0 %	17,6%	9,1%	19,4%

	9	31	22	26	5		84
		36,9%	26,2%	31,0%	6,0%		100,0%
		15,9%	14,6%	13,7%	14,7%		14,2%
	10	30	15	45	8	3	101
		29,7%	14,9%	44,6%	7,9%	3,0%	100,0%
		15,4%	9,9%	23,7%	23,5%	13,6%	17,1%
TOPLAM		195	151	190	34	22	592
		32,9%	25,5%	32,1%	5,7%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.013'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 89 ile ortaokul mezunu sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ortaokul eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 86 ile üniversite üstü eğitim almış sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.148. 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VARMI					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN	1	1					1
		100,0%					100,0%
		1,5%					,2%
	1	2	1	2			5
		40,0%	20,0%	40,0%			100,0%
		2,9%	,6%	1,2%			,8%
	2		3	2	2	1	8

VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK			37,5%	25,0%	25,0%	12,5%	100,0%
			1,9%	1,2%	2,1%	,9%	1,4%
	3	1	3	11	9	2	26
		3,8%	11,5%	42,3%	34,6%	7,7%	100,0%
		1,5%	1,9%	6,7%	9,4%	1,8%	4,4%
	4	4	8	10	7	2	31
		12,9%	25,8%	32,3%	22,6%	6,5%	100,0%
		5,9%	5,2%	6,1%	7,3%	1,8%	5,2%
	5	9	10	21	9	7	56
		16,1%	17,9%	37,5%	16,1%	12,5%	100,0%
		13,2%	6,5%	12,7%	9,4%	6,4%	9,5%
	6	8	16	16	8	5	53
		15,1%	30,2%	30,2%	15,1%	9,4%	100,0%
		11,8%	10,4%	9,7%	8,3%	4,6%	9,0%
	7	12	30	36	15	19	112
		10,7%	26,8%	32,1%	13,4%	17,0%	100,0%
		17,6%	19,5%	21,8%	15,6%	17,4%	18,9%
	8	13	31	32	14	25	115
		11,3%	27,0%	27,8%	12,2%	21,7%	100,0%
		19,1%	20,1%	19,4%	14,6%	22,9%	19,4%
	9	7	33	14	15	15	84
		8,3%	39,3%	16,7%	17,9%	17,9%	100,0%
		10,3%	21,4%	8,5%	15,6%	13,8%	14,2%
	10	11	19	21	17	33	101
		10,9%	18,8%	20,8%	16,8%	32,7%	100,0%
		16,2%	12,3%	12,7%	17,7%	30,3%	17,1%
TOPLAM		68	154	165	96	109	592
		11,5%	26,0%	27,9%	16,2%	18,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.003'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.149. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUNDA ÇARPMAMA İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1				1		1
					100,0%		100,0%
					,5%		,2%
	1		1	2	2		5
			20,0%	40,0%	40,0%		100,0%
			,8%	1,1%	1,0%		,8%
	2			6	2		8
				75,0%	25,0%		100,0%
				3,3%	1,0%		1,4%
	3	1	6	9	9	1	26
		3,8%	23,1%	34,6%	34,6%	3,8%	100,0%
		2,8%	4,7%	5,0%	4,4%	2,4%	4,4%
	4	1	4	17	9		31
		3,2%	12,9%	54,8%	29,0%		100,0%
		2,8%	3,1%	9,4%	4,4%		5,2%
	5	3	9	21	21	2	56
		5,4%	16,1%	37,5%	37,5%	3,6%	100,0%
		8,3%	7,0%	11,7%	10,2%	4,8%	9,5%
	6		15	17	19	2	53
			28,3%	32,1%	35,8%	3,8%	100,0%
			11,7%	9,4%	9,2%	4,8%	9,0%
	7	6	32	37	31	6	112
		5,4%	28,6%	33,0%	27,7%	5,4%	100,0%
		16,7%	25,0%	20,6%	15,0%	14,3%	18,9%
	8	8	20	34	46	7	115
		7,0%	17,4%	29,6%	40,0%	6,1%	100,0%
		22,2%	15,6%	18,9%	22,3%	16,7%	19,4%
	9	9	17	21	29	8	84
		10,7%	20,2%	25,0%	34,5%	9,5%	100,0%
		25,0%	13,3%	11,7%	14,1%	19,0%	14,2%
	10	8	24	16	37	16	101
		7,9%	23,8%	15,8%	36,6%	15,8%	100,0%
		22,2%	18,8%	8,9%	18,0%	38,1%	17,1%
TOPLAM		36	128	180	206	42	592
		6,1%	21,6%	30,4%	34,8%	7,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.020'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 98 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 81 ile, 1986-1995 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.150. 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var' sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUNDA ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,3%	,2%
	1	3	2	5
		60,0%	40,0%	100,0%
		1,1%	,6%	,8%
	2	6	2	8
		75,0%	25,0%	100,0%
		2,2%	,6%	1,4%
	3	12	14	26
		46,2%	53,8%	100,0%
		4,3%	4,5%	4,4%
	4	19	12	31
		61,3%	38,7%	100,0%
		6,8%	3,8%	5,2%
	5	32	24	56
		57,1%	42,9%	100,0%
		11,5%	7,7%	9,5%
	6	27	26	53
		50,9%	49,1%	100,0%
		9,7%	8,3%	9,0%
	7	45	67	112

		40,2%	59,8%	100,0%
		16,1%	21,4%	18,9%
	8	52	63	115
		45,2%	54,8%	100,0%
		18,6%	20,1%	19,4%
	9	46	38	84
		54,8%	45,2%	100,0%
		16,5%	12,1%	14,2%
	10	37	64	101
		36,6%	63,4%	100,0%
		13,3%	20,4%	17,1%
		279	313	592
TOPLAM		47,1%	52,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.063'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.151. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	SAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3				3
		100,0%				100,0%
		2,1%				1,1%
	2	2	4			6
		33,3%	66,7%			100,0%
		1,4%	4,2%			2,2%
	3	5	5	1		11
		45,5%	45,5%	9,1%		100,0%
		3,5%	5,3%	4,3%		4,1%
	4	6	6	4		16
		37,5%	37,5%	25,0%		100,0%
		4,2%	6,3%	17,4%		5,9%
	5	16	11	2		29
		55,2%	37,9%	6,9%		100,0%
		11,2%	11,6%	8,7%		10,7%
	6	14	10	2	1	27
		51,9%	37,0%	7,4%	3,7%	100,0%
		9,8%	10,5%	8,7%	11,1%	10,0%
	7	30	12	1	2	45
		66,7%	26,7%	2,2%	4,4%	100,0%
		21,0%	12,6%	4,3%	22,2%	16,7%
	8	26	18	4	4	52
		50,0%	34,6%	7,7%	7,7%	100,0%
		18,2%	18,9%	17,4%	44,4%	19,3%
	9	22	18	5	1	46
		47,8%	39,1%	10,9%	2,2%	100,0%
		15,4%	18,9%	21,7%	11,1%	17,0%
	10	19	11	4	1	35
		54,3%	31,4%	11,4%	2,9%	100,0%
		13,3%	11,6%	17,4%	11,1%	13,0%
TOPLAM		143	95	23	9	270
		53,0%	35,2%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.671'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.152. 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var' sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUNDA ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	3		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			16,7%	4,3%	6,5%
	4		1		1
			100,0%		100,0%
			16,7%		3,2%
	5			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	6		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	8,7%	9,7%
	7	1		5	6
		16,7%		83,3%	100,0%
		50,0%		21,7%	19,4%
	8	1		6	7
		14,3%		85,7%	100,0%
		50,0%		26,1%	22,6%
	9			3	3
				100,0%	100,0%

				13,0%	9,7%
	10		3	2	5
			60,0%	40,0%	100,0%
			50,0%	8,7%	16,1%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,318'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.153. 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUNDA ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1			1
		100,0%			100,0%
		2,4%			,6%
	2		2	2	4
			50,0%	50,0%	100,0%
			3,7%	2,5%	2,3%
	3	1	5	5	11
		9,1%	45,5%	45,5%	100,0%
		2,4%	9,3%	6,3%	6,3%
	4	2	5	5	12
		16,7%	41,7%	41,7%	100,0%
		4,9%	9,3%	6,3%	6,9%
	5	4	5	8	17
		23,5%	29,4%	47,1%	100,0%
		9,8%	9,3%	10,1%	9,8%

	6	2	5	7	14
		14,3%	35,7%	50,0%	100,0%
		4,9%	9,3%	8,9%	8,0%
	7	9	5	14	28
		32,1%	17,9%	50,0%	100,0%
		22,0%	9,3%	17,7%	16,1%
	8	9	13	14	36
		25,0%	36,1%	38,9%	100,0%
		22,0%	24,1%	17,7%	20,7%
	9	6	8	14	28
		21,4%	28,6%	50,0%	100,0%
		14,6%	14,8%	17,7%	16,1%
	10	7	6	10	23
		30,4%	26,1%	43,5%	100,0%
		17,1%	11,1%	12,7%	13,2%
TOPLAM		41	54	79	174
		23,6%	31,0%	45,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,850'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.154. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1		1
		100,0%		100,0%
		,2%		,2%
	1	4	1	5
		80,0%	20,0%	100,0%
		,7%	3,8%	,8%
	2	8		8
		100,0%		100,0%
		1,4%		1,4%
	3	25	1	26
		96,2%	3,8%	100,0%
		4,4%	3,8%	4,4%
	4	31		31
		100,0%		100,0%
		5,5%		5,2%
	5	54	2	56
		96,4%	3,6%	100,0%
		9,5%	7,7%	9,5%
	6	52	1	53
		98,1%	1,9%	100,0%
		9,2%	3,8%	9,0%
	7	107	5	112
		95,5%	4,5%	100,0%
		18,9%	19,2%	18,9%
	8	112	3	115
		97,4%	2,6%	100,0%
		19,8%	11,5%	19,4%
	9	83	1	84
		98,8%	1,2%	100,0%
		14,7%	3,8%	14,2%
	10	89	12	101
		88,1%	11,9%	100,0%
		15,7%	46,2%	17,1%
TOPLAM		566	26	592
		95,6%	4,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,015'tir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme açısından kazaya rastlamayanlar, rastlayanlara göre % 4 daha fazla puan vermişlerdir. Oysa ki, ölümlü ya da yaralanmalı kazaya rastlayanların slogandan etkilenerek daha fazla puan vermesi beklenmiştir.

Çizelge 6.155. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUGUNDAN ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	1	2	3	5
		40,0%	60,0%	100,0%
		1,7%	,6%	,8%
	2	2	6	8
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,7%	1,3%	1,4%
	3	5	21	26
		19,2%	80,8%	100,0%
		4,3%	4,4%	4,4%
	4	8	23	31
		25,8%	74,2%	100,0%
		7,0%	4,8%	5,2%
	5	15	41	56
		26,8%	73,2%	100,0%
		13,0%	8,6%	9,5%
	6	12	41	53
		22,6%	77,4%	100,0%
		10,4%	8,6%	9,0%
	7	18	94	112
		16,1%	83,9%	100,0%
		15,7%	19,7%	18,9%
	8	17	98	115
		14,8%	85,2%	100,0%
		14,8%	20,5%	19,4%
	9	15	69	84
		17,9%	82,1%	100,0%
		13,0%	14,5%	14,2%
	10	21	80	101
		20,8%	79,2%	100,0%

		18,3%	16,8%	17,1%
TOPLAM		115	477	592
		19,4%	80,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.679'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.156. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,3%	,2%
	1	2	3	5
		40,0%	60,0%	100,0%
		1,0%	,8%	,8%
	2	2	6	8
		25,0%	75,0%	100,0%
		1,0%	1,5%	1,4%
	3	8	18	26
		30,8%	69,2%	100,0%
		4,1%	4,5%	4,4%
	4	12	19	31
		38,7%	61,3%	100,0%
		6,2%	4,8%	5,2%
	5	21	35	56
		37,5%	62,5%	100,0%
		10,8%	8,8%	9,5%
	6	20	33	53
		37,7%	62,3%	100,0%
		10,3%	8,3%	9,0%
	7	40	72	112
		35,7%	64,3%	100,0%
		20,5%	18,1%	18,9%
	8	33	82	115
		28,7%	71,3%	100,0%
		16,9%	20,7%	19,4%
	9	26	58	84
		31,0%	69,0%	100,0%
		13,3%	14,6%	14,2%
	10	31	70	101
		30,7%	69,3%	100,0%

		15,9%	17,6%	17,1%
TOPLAM		195	397	592
		32,9%	67,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.971'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.157. 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var' sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	1
			100,0%	100,0%
			,2%	,2%
	1		5	5
			100,0%	100,0%
			,9%	,8%
	2	1	7	8
		12,5%	87,5%	100,0%
		4,8%	1,2%	1,4%
	3	2	24	26
		7,7%	92,3%	100,0%
		9,5%	4,2%	4,4%
	4	2	29	31
		6,5%	93,5%	100,0%
		9,5%	5,1%	5,2%
	5	4	52	56
		7,1%	92,9%	100,0%
		19,0%	9,1%	9,5%
	6	2	51	53
		3,8%	96,2%	100,0%
		9,5%	8,9%	9,0%
	7	3	109	112
		2,7%	97,3%	100,0%

		14,3%	19,1%	18,9%
	8	4	111	115
		3,5%	96,5%	100,0%
		19,0%	19,4%	19,4%
	9	2	82	84
		2,4%	97,6%	100,0%
		9,5%	14,4%	14,2%
	10	1	100	101
		1,0%	99,0%	100,0%
		4,8%	17,5%	17,1%
TOPLAM		21	571	592
		3,5%	96,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.551'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.158. ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
ÖNDEKİ ARAÇ ANİDEN DURDUĞUND A ÇARPMAMAK İÇİN 2 SANİYEN VAR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1			1
			100,0%			100,0%
			,7%			,2%
	1	3			2	5
		60,0%			40,0%	100,0%
		2,1%			1,4%	,8%
	2	2		2	4	8
		25,0%		25,0%	50,0%	100,0%
		1,4%		1,3%	2,7%	1,4%
	3	2		4	20	26
		7,7%		15,4%	76,9%	100,0%
		1,4%		2,7%	13,6%	4,4%
	4	7		3	21	31
		22,6%		9,7%	67,7%	100,0%
		4,8%		2,0%	14,3%	5,2%
	5	15	3	18	20	56
		26,8%	5,4%	32,1%	35,7%	100,0%
		10,3%	2,0%	12,1%	13,6%	9,5%
	6	15	8	18	12	53
		28,3%	15,1%	34,0%	22,6%	100,0%
		10,3%	5,3%	12,1%	8,2%	9,0%
	7	27	36	27	22	112
		24,1%	32,1%	24,1%	19,6%	100,0%
		18,5%	24,0%	18,1%	15,0%	18,9%
	8	16	46	31	22	115
		13,9%	40,0%	27,0%	19,1%	100,0%
		11,0%	30,7%	20,8%	15,0%	19,4%
	9	15	36	19	14	84
		17,9%	42,9%	22,6%	16,7%	100,0%
		10,3%	24,0%	12,8%	9,5%	14,2%
	10	44	20	27	10	101
		43,6%	19,8%	26,7%	9,9%	100,0%
		30,1%	13,3%	18,1%	6,8%	17,1%
TOPLAM		146	150	149	147	592
		24,7%	25,3%	25,2%	24,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 99 ile taksi sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 90 ile otomobil, % 94 otobüs ve % 68 ile kamyon sürücüleri olmuştur.

'Usta Şoför Takip Mesafesi Bırakıyor Ya Sen'

Teoriler Açısından

Slogan, ihtiyaç teorilerine göre oluşturulmuştur. İnsanların saygı ihtiyacına yönelik mesaj içermektedir. Fakat, sevgi ihtiyacının uyarıldığı 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor' sloganı ve korkunun çekiciliğine göre oluşturulmuş sloganlara göre daha az puan verilmiştir. Bu durum, sürücülerin şoförlük becerileri ile ilgili sloganlardan kurallara uyma yönünde daha az etkileneceği yorumuna yol açmaktadır. Korkunun çekiciliği modeline göre oluşturulan sloganların daha fazla puan aldığı göz önüne alındığında bu sloganın 'Usta şoför ölmüyor. Çünkü takip mesafesi bırakıyor' biçiminde oluşturulması daha fazla puan alınmasına yol açabileceği düşünülmektedir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.159. 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen' sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR.	1	1	13	14
		7,1%	92,9%	100,0%
	2	3	7	10
		30,0%	70,0%	100,0%
	3		31	31

YA SEN?			100,0%	100,0%
	4	4	49	53
		7,5%	92,5%	100,0%
	5	15	76	91
		16,5%	83,5%	100,0%
	6	5	91	96
		5,2%	94,8%	100,0%
	7	10	74	84
		11,9%	88,1%	100,0%
	8	9	63	72
		12,5%	87,5%	100,0%
	9	5	43	48
		10,4%	89,6%	100,0%
	10	16	81	97
		16,5%	83,5%	100,0%
TOPLAM		68	528	596
		11,4%	88,6%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,068'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 88, erkek sürücülerde % 81'dir. Bu sonuca göre, usta şoför olarak kabul görme mesajına, kadın sürücülerin erkek sürücülerden az bir farkla daha fazla duyarlı olduğu söylenebilir.

Çizelge 6.160. 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUAN	YAŞINIZ								TOPLAM
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	1			2	3	2	3	1	3	14
				14,3%	21,4%	14,3%	21,4%	7,1%	21,4%	100,0%
	2			3	1	3	2	1		10
				30,0%	10,0%	30,0%	20,0%	10,0%		100,0%
	3		2	2	3	5	7	6	6	31
			6,5%	6,5%	9,7%	16,1%	22,6%	19,4%	19,4%	100,0%
	4		2	9	6	11	15	5	5	53

			3,8%	17,0%	11,3%	20,8%	28,3%	9,4%	9,4%	100,0%
	5	3	7	18	11	19	9	12	12	91
			3,3%	7,7%	19,8%	12,1%	20,9%	9,9%	13,2%	100,0%
	6	2	11	14	15	20	15	6	13	96
			2,1%	11,5%	14,6%	15,6%	20,8%	15,6%	6,3%	100,0%
	7	4	6	12	9	17	14	14	8	84
			4,8%	7,1%	14,3%	10,7%	20,2%	16,7%	16,7%	100,0%
	8	4	15	7	17	9	10	2	8	72
			5,6%	20,8%	9,7%	23,6%	12,5%	13,9%	2,8%	100,0%
	9	3	3	5	15	10	6		6	48
			6,3%	6,3%	10,4%	31,3%	20,8%	12,5%		100,0%
	10	11	18	9	13	13	12	13	8	97
			11,3%	18,6%	9,3%	13,4%	13,4%	12,4%	13,4%	100,0%
TOPLAM		27	64	81	93	109	93	60	69	596
			4,5%	10,7%	13,6%	15,6%	18,3%	15,6%	10,1%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 100 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler olmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 71 ile 45-46 yaş arasındaki sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.161. 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYENİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	30	19	35	10	3	97
		30,9%	19,6%	36,1%	10,3%	3,1%	100,0%
		15,3%	12,6%	18,3%	27,8%	13,6%	100,0%
	9	9	14	20	5		48
		18,8%	29,2%	41,7%	10,4%		100,0%
		4,6%	9,3%	10,5%	13,9%		100,0%
	8	7	18	41	5	1	72
		9,7%	25,0%	56,9%	6,9%	1,4%	100,0%

		3,6%	11,9%	21,5%	13,9%	4,5%	12,1%
	7	35	21	21	3	4	84
		41,7%	25,0%	25,0%	3,6%	4,8%	100,0%
		17,9%	13,9%	11,0%	8,3%	18,2%	14,1%
	6	38	22	31	3	2	96
		39,6%	22,9%	32,3%	3,1%	2,1%	100,0%
		19,4%	14,6%	16,2%	8,3%	9,1%	16,1%
	5	35	26	19	6	5	91
		38,5%	28,6%	20,9%	6,6%	5,5%	100,0%
		17,9%	17,2%	9,9%	16,7%	22,7%	15,3%
	4	21	19	10	2	1	53
		39,6%	35,8%	18,9%	3,8%	1,9%	100,0%
		10,7%	12,6%	5,2%	5,6%	4,5%	8,9%
	3	13	8	10			31
		41,9%	25,8%	32,3%			100,0%
		6,6%	5,3%	5,2%			5,2%
	2	1	2	3	1	3	10
		10,0%	20,0%	30,0%	10,0%	30,0%	100,0%
		,5%	1,3%	1,6%	2,8%	13,6%	1,7%
	1	7	2	1	1	3	14
		50,0%	14,3%	7,1%	7,1%	21,4%	100,0%
		3,6%	1,3%	,5%	2,8%	13,6%	2,3%
TOPLAM		196	151	191	36	22	596
		32,9%	25,3%	32,0%	6,0%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 93 ile ilkokul mezunu sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilkokul eğitimi almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 68 ile üniversite üstü eğitim almış sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.162. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUGUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFE Sİ BIRAKIY OR. YA SEN?	10	15	17	28	12	25	97
		15,5%	17,5%	28,9%	12,4%	25,8%	100,0%
		21,4%	11,0%	16,7%	12,6%	23,1%	16,3%
	9	8	9	10	10	11	48
		16,7%	18,8%	20,8%	20,8%	22,9%	100,0%
		11,4%	5,8%	6,0%	10,5%	10,2%	8,1%
	8	9	25	14	5	19	72
		12,5%	34,7%	19,4%	6,9%	26,4%	100,0%
		12,9%	16,1%	8,3%	5,3%	17,6%	12,1%
	7	6	23	21	18	16	84
		7,1%	27,4%	25,0%	21,4%	19,0%	100,0%
		8,6%	14,8%	12,5%	18,9%	14,8%	14,1%
	6	8	29	32	13	14	96
		8,3%	30,2%	33,3%	13,5%	14,6%	100,0%
		11,4%	18,7%	19,0%	13,7%	13,0%	16,1%
	5	13	27	26	11	14	91
		14,3%	29,7%	28,6%	12,1%	15,4%	100,0%
		18,6%	17,4%	15,5%	11,6%	13,0%	15,3%
	4	7	13	16	14	3	53
		13,2%	24,5%	30,2%	26,4%	5,7%	100,0%
		10,0%	8,4%	9,5%	14,7%	2,8%	8,9%
	3		6	13	9	3	31
			19,4%	41,9%	29,0%	9,7%	100,0%
			3,9%	7,7%	9,5%	2,8%	5,2%
	2	3	3	3		1	10
		30,0%	30,0%	30,0%		10,0%	100,0%
		4,3%	1,9%	1,8%		,9%	1,7%
	1	1	3	5	3	2	14
		7,1%	21,4%	35,7%	21,4%	14,3%	100,0%
		1,4%	1,9%	3,0%	3,2%	1,9%	2,3%
TOPLAM		70	155	168	95	108	596
		11,7%	26,0%	28,2%	15,9%	18,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,015'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 95 ile çocuğu olmayan sürücülerdir. En düşük oran ise % 81 ile 4 ve daha fazla çocuğu olanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.163. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	1		7	4	3		14
			50,0%	28,6%	21,4%		100,0%
	2			6	4		10
				60,0%	40,0%		100,0%
	3	3	13	9	6		31
		9,7%	41,9%	29,0%	19,4%		100,0%
	4	3	13	19	18		53
		5,7%	24,5%	35,8%	34,0%		100,0%
	5	9	23	26	28	5	91
		9,9%	25,3%	28,6%	30,8%	5,5%	100,0%
	6	4	19	33	37	3	96
		4,2%	19,8%	34,4%	38,5%	3,1%	100,0%
	7	4	22	28	24	6	84
		4,8%	26,2%	33,3%	28,6%	7,1%	100,0%
	8	4	9	17	31	11	72
		5,6%	12,5%	23,6%	43,1%	15,3%	100,0%
	9	3	7	13	22	3	48
		6,3%	14,6%	27,1%	45,8%	6,3%	100,0%
	10	6	17	27	33	14	97
		6,2%	17,5%	27,8%	34,0%	14,4%	100,0%
TOPLAM		36	130	182	206	42	596
		6,0%	21,8%	30,5%	34,6%	7,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,004’dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 84 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 75 ile, 1976-1985 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.164. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
USTA SOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	1	5	9	14
		35,7%	64,3%	100,0%
	2	4	6	10
		40,0%	60,0%	100,0%
	3	22	9	31
		71,0%	29,0%	100,0%
	4	31	22	53
		58,5%	41,5%	100,0%
	5	40	51	91
		44,0%	56,0%	100,0%
	6	50	46	96
		52,1%	47,9%	100,0%
	7	35	49	84
		41,7%	58,3%	100,0%
	8	35	37	72
		48,6%	51,4%	100,0%
	9	25	23	48
		52,1%	47,9%	100,0%
	10	33	64	97
		34,0%	66,0%	100,0%
TOPLAM		280	316	596
		47,0%	53,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili

ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.016’dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.165. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLA M
		1	2-3	4-5	5+	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFE Sİ BIRAKI YOR. YA SEN?	10	19	10	2	1	32
		59,4%	31,3%	6,3%	3,1%	100,0%
		13,4%	10,3%	8,7%	11,1%	11,8%
	9	15	6	2	2	25
		60,0%	24,0%	8,0%	8,0%	100,0%
		10,6%	6,2%	8,7%	22,2%	9,2%
	8	13	17	4	1	35
		37,1%	48,6%	11,4%	2,9%	100,0%
		9,2%	17,5%	17,4%	11,1%	12,9%
	7	14	11	4	3	32
		43,8%	34,4%	12,5%	9,4%	100,0%
		9,9%	11,3%	17,4%	33,3%	11,8%
	6	24	18	5	1	48
		50,0%	37,5%	10,4%	2,1%	100,0%
		16,9%	18,6%	21,7%	11,1%	17,7%
	5	25	12	2	1	40
		62,5%	30,0%	5,0%	2,5%	100,0%
		17,6%	12,4%	8,7%	11,1%	14,8%
	4	18	8	2		28
		64,3%	28,6%	7,1%		100,0%
		12,7%	8,2%	8,7%		10,3%
	3	10	11	1		22
		45,5%	50,0%	4,5%		100,0%
		7,0%	11,3%	4,3%		8,1%
	2	2	1	1		4
		50,0%	25,0%	25,0%		100,0%
		1,4%	1,0%	4,3%		1,5%
	1	2	3			5
		40,0%	60,0%			100,0%
		1,4%	3,1%			1,8%
TOPLA M		142	97	23	9	271
		52,4%	35,8%	8,5%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.743'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.166. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10		3		3
			100,0%		100,0 %
			50,0%		9,7%
	9	1		3	4
		25,0%		75,0%	100,0 %
		50,0%		13,0%	12,9%
	8			5	5
				100,0%	100,0 %
				21,7%	16,1%
	7		1	4	5
			20,0%	80,0%	100,0 %
			16,7%	17,4%	16,1%
	6		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0 %
			16,7%	8,7%	9,7%
	5			3	3
				100,0%	100,0 %
				13,0%	9,7%
	4	1	1	3	5
		20,0%	20,0%	60,0%	100,0 %
		50,0%	16,7%	13,0%	16,1%

	3			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,5%
	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.155'tir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.167. ‘Usta Şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre Dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DİŞİNDAKİLER	
USTA SOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	6	4	5	15
		40,0%	26,7%	33,3%	100,0%
		15,0%	7,4%	6,3%	8,6%
	9	2	10	6	18
		11,1%	55,6%	33,3%	100,0%
		5,0%	18,5%	7,5%	10,3%
	8	2	6	16	24
		8,3%	25,0%	66,7%	100,0%
		5,0%	11,1%	20,0%	13,8%
	7	7	7	9	23
		30,4%	30,4%	39,1%	100,0%
		17,5%	13,0%	11,3%	13,2%
	6	7	9	14	30
		23,3%	30,0%	46,7%	100,0%
		17,5%	16,7%	17,5%	17,2%
	5	5	6	13	24
		20,8%	25,0%	54,2%	100,0%
		12,5%	11,1%	16,3%	13,8%
	4	4	7	9	20
		20,0%	35,0%	45,0%	100,0%
		10,0%	13,0%	11,3%	11,5%
	3	5	4	7	16
		31,3%	25,0%	43,8%	100,0%
		12,5%	7,4%	8,8%	9,2%
	2			1	1
				100,0%	100,0%
				1,3%	,6%
	1	2	1		3
		66,7%	33,3%		100,0%
		5,0%	1,9%		1,7%
TOPLAM		40	54	80	174
		23,0%	31,0%	46,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.340'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.168. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUA N	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	89	8	97
		91,8%	8,2%	100,0%
		15,6%	29,6%	16,3%
	9	46	2	48
		95,8%	4,2%	100,0%
		8,1%	7,4%	8,1%
	8	66	6	72
		91,7%	8,3%	100,0%
		11,6%	22,2%	12,1%
	7	82	2	84
		97,6%	2,4%	100,0%
		14,4%	7,4%	14,1%
	6	92	4	96
		95,8%	4,2%	100,0%
		16,2%	14,8%	16,1%
	5	89	2	91
		97,8%	2,2%	100,0%
		15,6%	7,4%	15,3%
	4	51	2	53
		96,2%	3,8%	100,0%
		9,0%	7,4%	8,9%
	3	31		31
		100,0%		100,0%
		5,4%		5,2%
	2	9	1	10
		90,0%	10,0%	100,0%
		1,6%	3,7%	1,7%
	1	14		14
		100,0%		100,0%
		2,5%		2,3%
TOPLAM		569	27	596
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.312'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya rastlama arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaralanmalı ya da ölümlü olmayan herhangi bir trafik kazasına rastlama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.169. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	9	88	97
		9,3%	90,7%	100,0%
		7,8%	18,3%	16,3%
	9	15	33	48
		31,3%	68,8%	100,0%
		13,0%	6,9%	8,1%
	8	25	47	72
		34,7%	65,3%	100,0%
		21,7%	9,8%	12,1%
	7	17	67	84
		20,2%	79,8%	100,0%
		14,8%	13,9%	14,1%
	6	17	79	96
		17,7%	82,3%	100,0%
		14,8%	16,4%	16,1%
	5	11	80	91
		12,1%	87,9%	100,0%
		9,6%	16,6%	15,3%
	4	8	45	53
		15,1%	84,9%	100,0%
		7,0%	9,4%	8,9%
	3	8	23	31
		25,8%	74,2%	100,0%
		7,0%	4,8%	5,2%
	2	4	6	10
		40,0%	60,0%	100,0%
		3,5%	1,2%	1,7%
	1	1	13	14
		7,1%	92,9%	100,0%
		,9%	2,7%	2,3%
TOPLAM		115	481	596
		19,3%	80,7%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.170. 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen' sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	22	75	97
		22,7%	77,3%	100,0%
		11,2%	18,8%	16,3%
	9	18	30	48
		37,5%	62,5%	100,0%
		9,1%	7,5%	8,1%
	8	29	43	72
		40,3%	59,7%	100,0%
		14,7%	10,8%	12,1%
	7	28	56	84
		33,3%	66,7%	100,0%
		14,2%	14,0%	14,1%
	6	33	63	96
		34,4%	65,6%	100,0%
		16,8%	15,8%	16,1%
	5	30	61	91
		33,0%	67,0%	100,0%
		15,2%	15,3%	15,3%
	4	15	38	53
		28,3%	71,7%	100,0%
		7,6%	9,5%	8,9%
	3	12	19	31
		38,7%	61,3%	100,0%

		6,1%	4,8%	5,2%
	2	5	5	10
		50,0%	50,0%	100,0%
		2,5%	1,3%	1,7%
	1	5	9	14
		35,7%	64,3%	100,0%
		2,5%	2,3%	2,3%
TOPLAM		197	399	596
		33,1%	66,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.414'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.171. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
USTA ŞOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	10	1	96	97
		1,0%	99,0%	100,0%
		4,8%	16,7%	16,3%
	9	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		14,3%	7,8%	8,1%
	8	4	68	72
		5,6%	94,4%	100,0%
		19,0%	11,8%	12,1%
	7	2	82	84
		2,4%	97,6%	100,0%
		9,5%	14,3%	14,1%
	6	4	92	96
		4,2%	95,8%	100,0%
		19,0%	16,0%	16,1%
	5	1	90	91
		1,1%	98,9%	100,0%
		4,8%	15,7%	15,3%
	4	2	51	53
		3,8%	96,2%	100,0%
		9,5%	8,9%	8,9%
	3	3	28	31
		9,7%	90,3%	100,0%
		14,3%	4,9%	5,2%
	2	1	9	10
		10,0%	90,0%	100,0%
		4,8%	1,6%	1,7%
	1		14	14
			100,0%	100,0%
			2,4%	2,3%
TOPLAM		21	575	596
		3,5%	96,5%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,281'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.172. ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
USTA SOFÖR TAKİP MESAFESİ BIRAKIYOR. YA SEN?	1	4	2		8	14
		28,6%	14,3%		57,1%	100,0%
	2	7	1	1	1	10
		70,0%	10,0%	10,0%	10,0%	100,0%
	3	2	11	7	11	31
		6,5%	35,5%	22,6%	35,5%	100,0%
	4	8	16	5	24	53
		15,1%	30,2%	9,4%	45,3%	100,0%
	5	26	28	16	21	91
		28,6%	30,8%	17,6%	23,1%	100,0%
	6	9	36	22	29	96
		9,4%	37,5%	22,9%	30,2%	100,0%
	7	21	20	26	17	84
		25,0%	23,8%	31,0%	20,2%	100,0%
	8	24	7	22	19	72
		33,3%	9,7%	30,6%	26,4%	100,0%
	9	9	6	25	8	48
		18,8%	12,5%	52,1%	16,7%	100,0%
	10	39	23	25	10	97
		40,2%	23,7%	25,8%	10,3%	100,0%
TOPLAM		149	150	149	148	596
		25,0%	25,2%	25,0%	24,8%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000’dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 91 ile otobüs sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 86 ile otomobil, % 80 taksi ve % 70 ile kamyon sürücüleridir.

‘90 Km Hızla Giden Bir Araç Lastiğinin Buzlu Yola Tutunma Kuvveti Sıfırdır’

Teoriler Açısından

Slogan, planlanmış davranış teorisi ve risk teorilerine göre oluşturulmuştur. Bilgi içerikli bir slogan olarak aracının performansına güvenerek yakın takip etme davranışına olan niyetlenmeyi engellemek ve ortamdan algıladıkları risk miktarının arttırmak amaçlanmıştır. ‘Lastiklerim her hava ve yol şartlarında güvenlidir’ biçiminde düşünen sürücülerin bulunduğu varsayımı doğrultusunda oluşturulmuştur. Fakat bu slogana verilen puanlar, ölüm ve yaralanma korkusu içeren korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulan sloganlara göre daha azdır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.173. ‘90 Km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLA M
		KADIN	ERKEK	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	15	16
		6,3%	93,8%	100,0%
		1,5%	3,0%	2,8%
	2	3	20	23
		13,0%	87,0%	100,0%
		4,4%	4,0%	4,0%
	3	3	36	39
		7,7%	92,3%	100,0%
		4,4%	7,1%	6,8%
	4	5	41	46
		10,9%	89,1%	100,0%
		7,4%	8,1%	8,0%
	5	14	78	92
		15,2%	84,8%	100,0%

		20,6%	15,4%	16,0%
	6	9	98	107
		8,4%	91,6%	100,0%
		13,2%	19,4%	18,6%
	7	7	67	74
		9,5%	90,5%	100,0%
		10,3%	13,2%	12,9%
	8	5	44	49
		10,2%	89,8%	100,0%
		7,4%	8,7%	8,5%
	9	3	40	43
		7,0%	93,0%	100,0%
		4,4%	7,9%	7,5%
	10	18	67	85
		21,2%	78,8%	100,0%
		26,5%	13,2%	14,8%
TOPLAM		68	506	574
		11,8%	88,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.213'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmemektedir.

Çizelge 6.174. '90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUAN	YAŞINIZ								TOPLAM
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA	1			1	1	6	6	1	1	16
				6,3%	6,3%	37,5%	37,5%	6,3%	6,3%	100,0%
				1,2%	1,1%	6,0%	7,1%	1,7%	1,5%	2,8%
	2	1	1	2	4	6	1	4	4	23
		4,3%	4,3%	8,7%	17,4%	26,1%	4,3%	17,4%	17,4%	100,0%
		3,6%	1,6%	2,5%	4,4%	6,0%	1,2%	6,9%	5,9%	4,0%
	3		2	5	8	6	9	4	5	39
			5,1%	12,8%	20,5%	15,4%	23,1%	10,3%	12,8%	100,0%

KUVVE			3,1%	6,2%	8,8%	6,0%	10,7%	6,9%	7,4%	6,8%
Ti	4		8	5	7	13	5	7	1	46
SIFIRDI			17,4%	10,9%	15,2%	28,3%	10,9%	15,2%	2,2%	100,0%
R.			12,5%	6,2%	7,7%	13,0%	6,0%	12,1%	1,5%	8,0%
TAKİP	5	2	4	21	10	16	16	8	15	92
MESAFE		2,2%	4,3%	22,8%	10,9%	17,4%	17,4%	8,7%	16,3%	100,0%
Sİ		7,1%	6,3%	25,9%	11,0%	16,0%	19,0%	13,8%	22,1%	16,0%
BIRAK	6	9	12	14	20	16	14	11	11	107
		8,4%	11,2%	13,1%	18,7%	15,0%	13,1%	10,3%	10,3%	100,0%
		32,1%	18,8%	17,3%	22,0%	16,0%	16,7%	19,0%	16,2%	18,6%
	7	4	11	7	10	12	10	11	9	74
		5,4%	14,9%	9,5%	13,5%	16,2%	13,5%	14,9%	12,2%	100,0%
		14,3%	17,2%	8,6%	11,0%	12,0%	11,9%	19,0%	13,2%	12,9%
	8		7	8	11	5	11	1	6	49
			14,3%	16,3%	22,4%	10,2%	22,4%	2,0%	12,2%	100,0%
			10,9%	9,9%	12,1%	5,0%	13,1%	1,7%	8,8%	8,5%
	9	2	3	8	9	6	5	2	8	43
		4,7%	7,0%	18,6%	20,9%	14,0%	11,6%	4,7%	18,6%	100,0%
		7,1%	4,7%	9,9%	9,9%	6,0%	6,0%	3,4%	11,8%	7,5%
	10	10	16	10	11	14	7	9	8	85
		11,8%	18,8%	11,8%	12,9%	16,5%	8,2%	10,6%	9,4%	100,0%
		35,7%	25,0%	12,3%	12,1%	14,0%	8,3%	15,5%	11,8%	14,8%
TOPLA M		28	64	81	91	100	84	58	68	574
		4,9%	11,1%	14,1%	15,9%	17,4%	14,6%	10,1%	11,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.008'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 96 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler oluşturmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 72 ile 46-50 yaş arasındaki sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.175. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	7	7	1	1		16
		43,8%	43,8%	6,3%	6,3%		100,0%
		3,8%	4,9%	,5%	2,9%		2,8%
	2	7	8	6	1	1	23
		30,4%	34,8%	26,1%	4,3%	4,3%	100,0%
		3,8%	5,6%	3,2%	2,9%	4,8%	4,0%
	3	20	10	7	1	1	39
		51,3%	25,6%	17,9%	2,6%	2,6%	100,0%
		10,8%	7,0%	3,7%	2,9%	4,8%	6,8%
	4	19	15	7	1	4	46
		41,3%	32,6%	15,2%	2,2%	8,7%	100,0%
		10,3%	10,5%	3,7%	2,9%	19,0%	8,0%
	5	29	26	25	7	5	92
		31,5%	28,3%	27,2%	7,6%	5,4%	100,0%
		15,7%	18,2%	13,2%	20,0%	23,8%	16,0%
	6	43	24	30	8	2	107
		40,2%	22,4%	28,0%	7,5%	1,9%	100,0%
		23,2%	16,8%	15,8%	22,9%	9,5%	18,6%
	7	22	19	30	1	2	74
		29,7%	25,7%	40,5%	1,4%	2,7%	100,0%

		11,9%	13,3%	15,8 %	2,9%	9,5%	12,9%
	8	13	10	21		5	49
		26,5%	20,4%	42,9 %		10,2%	100,0%
		7,0%	7,0%	11,1 %		23,8%	8,5%
	9	5	8	24	6		43
		11,6%	18,6%	55,8 %	14,0%		100,0%
		2,7%	5,6%	12,6 %	17,1%		7,5%
	10	20	16	39	9	1	85
		23,5%	18,8%	45,9 %	10,6%	1,2%	100,0%
		10,8%	11,2%	20,5 %	25,7%	4,8%	14,8%
TOPLAM		185	143	190	35	21	574
		32,2%	24,9%	33,1 %	6,1%	3,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 89 ile lise ve üniversite mezunu sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilkokul ve üniversite eğitimi almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 71 ile ilkokul ve üniversite üstü eğitim almış sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.176. '90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	

90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	5	8	2		16
		6,3%	31,3%	50,0%	12,5%		100,0%
		1,5%	3,4%	5,1%	2,1%		2,8%
	2	1	12	6	2	2	23
		4,3%	52,2%	26,1%	8,7%	8,7%	100,0%
		1,5%	8,1%	3,8%	2,1%	1,9%	4,0%
	3	2	11	13	7	6	39
		5,1%	28,2%	33,3%	17,9%	15,4%	100,0%
		3,0%	7,4%	8,3%	7,4%	5,6%	6,8%
	4	6	14	12	7	7	46
		13,0%	30,4%	26,1%	15,2%	15,2%	100,0%
		9,0%	9,4%	7,7%	7,4%	6,5%	8,0%
	5	15	16	27	19	15	92
		16,3%	17,4%	29,3%	20,7%	16,3%	100,0%
		22,4%	10,7%	17,3%	20,2%	13,9%	16,0%
	6	10	30	32	14	21	107
		9,3%	28,0%	29,9%	13,1%	19,6%	100,0%
		14,9%	20,1%	20,5%	14,9%	19,4%	18,6%
	7	9	20	16	13	16	74
		12,2%	27,0%	21,6%	17,6%	21,6%	100,0%
		13,4%	13,4%	10,3%	13,8%	14,8%	12,9%
	8	6	12	12	10	9	49
		12,2%	24,5%	24,5%	20,4%	18,4%	100,0%
		9,0%	8,1%	7,7%	10,6%	8,3%	8,5%
	9	4	11	11	7	10	43
		9,3%	25,6%	25,6%	16,3%	23,3%	100,0%
		6,0%	7,4%	7,1%	7,4%	9,3%	7,5%
	10	13	18	19	13	22	85
		15,3%	21,2%	22,4%	15,3%	25,9%	100,0%
		19,4%	12,1%	12,2%	13,8%	20,4%	14,8%
TOPLAM		67	149	156	94	108	574
		11,7%	26,0%	27,2%	16,4%	18,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.560'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmemektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.177. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		5	9	2		16
			31,3%	56,3%	12,5%		100,0%
			4,1%	5,4%	1,0%		2,8%
	2	4	4	6	8	1	23
		17,4%	17,4%	26,1%	34,8%	4,3%	100,0%
		11,1%	3,3%	3,6%	3,9%	2,3%	4,0%
	3	3	10	15	11		39
		7,7%	25,6%	38,5%	28,2%		100,0%
		8,3%	8,1%	9,0%	5,3%		6,8%
	4		14	14	17	1	46
			30,4%	30,4%	37,0%	2,2%	100,0%
			11,4%	8,4%	8,3%	2,3%	8,0%
	5	10	19	29	32	2	92
		10,9%	20,7%	31,5%	34,8%	2,2%	100,0%
		27,8%	15,4%	17,5%	15,5%	4,7%	16,0%
	6	5	20	33	40	9	107
		4,7%	18,7%	30,8%	37,4%	8,4%	100,0%
		13,9%	16,3%	19,9%	19,4%	20,9%	18,6%
	7	5	18	20	24	7	74
		6,8%	24,3%	27,0%	32,4%	9,5%	100,0%
		13,9%	14,6%	12,0%	11,7%	16,3%	12,9%
	8	1	9	12	19	8	49
		2,0%	18,4%	24,5%	38,8%	16,3%	100,0%
		2,8%	7,3%	7,2%	9,2%	18,6%	8,5%
	9	3	7	12	18	3	43
		7,0%	16,3%	27,9%	41,9%	7,0%	100,0%
		8,3%	5,7%	7,2%	8,7%	7,0%	7,5%
	10	5	17	16	35	12	85
		5,9%	20,0%	18,8%	41,2%	14,1%	100,0%
		13,9%	13,8%	9,6%	17,0%	27,9%	14,8%
TOPLAM		36	123	166	206	43	574
		6,3%	21,4%	28,9%	35,9%	7,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.040'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 95 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 73 ile, 1976-1985 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.178. '90 Km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	5	11	16
		31,3%	68,8%	100,0%
		1,8%	3,7%	2,8%
	2	7	16	23
		30,4%	69,6%	100,0%
		2,6%	5,3%	4,0%
	3	21	18	39
		53,8%	46,2%	100,0%
		7,7%	6,0%	6,8%
	4	17	29	46
		37,0%	63,0%	100,0%
		6,2%	9,7%	8,0%
	5	50	42	92
		54,3%	45,7%	100,0%
		18,2%	14,0%	16,0%
	6	60	47	107
		56,1%	43,9%	100,0%
		21,9%	15,7%	18,6%
	7	33	41	74
		44,6%	55,4%	100,0%
		12,0%	13,7%	12,9%
	8	22	27	49

		44,9%	55,1%	100,0%
		8,0%	9,0%	8,5%
	9	25	18	43
		58,1%	41,9%	100,0%
		9,1%	6,0%	7,5%
	10	34	51	85
		40,0%	60,0%	100,0%
		12,4%	17,0%	14,8%
TOPLAM		274	300	574
		47,7%	52,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.063'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.179. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUA N	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	5	1			6
		83,3%	16,7%			100,0%
		3,6%	1,0%			2,3%
	2	3	2	1		6
		50,0%	33,3%	16,7%		100,0%
		2,2%	2,1%	4,3%		2,3%
	3	13	5	1	1	20
		65,0%	25,0%	5,0%	5,0%	100,0%
		9,4%	5,2%	4,3%	11,1%	7,5%
	4	9	3	1	2	15
		60,0%	20,0%	6,7%	13,3%	100,0%
		6,5%	3,1%	4,3%	22,2%	5,6%
	5	23	16	9		48
		47,9%	33,3%	18,8%		100,0%
		16,7%	16,7%	39,1%		18,0%
	6	34	22	2	1	59
		57,6%	37,3%	3,4%	1,7%	100,0%
		24,6%	22,9%	8,7%	11,1%	22,2%
	7	15	14	3		32
		46,9%	43,8%	9,4%		100,0%
		10,9%	14,6%	13,0%		12,0%
	8	6	10	3	2	21
		28,6%	47,6%	14,3%	9,5%	100,0%
		4,3%	10,4%	13,0%	22,2%	7,9%
	9	13	10	1	2	26
		50,0%	38,5%	3,8%	7,7%	100,0%
		9,4%	10,4%	4,3%	22,2%	9,8%
	10	17	13	2	1	33
		51,5%	39,4%	6,1%	3,0%	100,0%
		12,3%	13,5%	8,7%	11,1%	12,4%
TOPLAM		138	96	23	9	266
		51,9%	36,1%	8,6%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.254'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.180. ‘90 Km Hızla Giden Bir Araç Lastiğinin Buzlu Yola Tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,5%	3,3%
	3			1	1
				100,0%	100,0%
				4,5%	3,3%
	4		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			16,7%	4,5%	6,7%
	5		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,6%	13,3%
	6	1		4	5
		20,0%		80,0%	100,0%
		50,0%		18,2%	16,7%
	7	1	1	2	4
		25,0%	25,0%	50,0%	100,0%
		50,0%	16,7%	9,1%	13,3%
	8			2	2
				100,0%	100,0%
				9,1%	6,7%
	9			5	5
				100,0%	100,0%
				22,7%	16,7%
	10		3	3	6
			50,0%	50,0%	100,0%
			50,0%	13,6%	20,0%
TOPLAM		2	6	22	30
		6,7%	20,0%	73,3%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------	--------

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.669'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.181. '90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	1		2
		50,0%	50,0%		100,0%
		2,5%	1,9%		1,2%
	2	1	1	1	3
		33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
		2,5%	1,9%	1,3%	1,8%
	3	3	5	7	15
		20,0%	33,3%	46,7%	100,0%
		7,5%	9,4%	9,1%	8,8%
	4	2	2	5	9
		22,2%	22,2%	55,6%	100,0%
		5,0%	3,8%	6,5%	5,3%
	5	5	12	15	32
		15,6%	37,5%	46,9%	100,0%
		12,5%	22,6%	19,5%	18,8%
	6	13	11	14	38
		34,2%	28,9%	36,8%	100,0%
		32,5%	20,8%	18,2%	22,4%
	7	6	2	10	18
		33,3%	11,1%	55,6%	100,0%

		15,0%	3,8%	13,0%	10,6%
	8	2	6	7	15
		13,3%	40,0%	46,7%	100,0%
		5,0%	11,3%	9,1%	8,8%
	9	1	6	11	18
		5,6%	33,3%	61,1%	100,0%
		2,5%	11,3%	14,3%	10,6%
	10	6	7	7	20
		30,0%	35,0%	35,0%	100,0%
		15,0%	13,2%	9,1%	11,8%
TOPLAM		40	53	77	170
		23,5%	31,2%	45,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.647’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.182. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	16		16
		100,0%		100,0%
		2,9%		2,8%
	2	22	1	23
		95,7%	4,3%	100,0%
		4,0%	3,8%	4,0%
	3	37	2	39
		94,9%	5,1%	100,0%
		6,8%	7,7%	6,8%
	4	45	1	46

		97,8%	2,2%	100,0%
		8,2%	3,8%	8,0%
	5	91	1	92
		98,9%	1,1%	100,0%
		16,6%	3,8%	16,0%
	6	106	1	107
		99,1%	,9%	100,0%
		19,3%	3,8%	18,6%
	7	70	4	74
		94,6%	5,4%	100,0%
		12,8%	15,4%	12,9%
	8	48	1	49
		98,0%	2,0%	100,0%
		8,8%	3,8%	8,5%
	9	39	4	43
		90,7%	9,3%	100,0%
		7,1%	15,4%	7,5%
	10	74	11	85
		87,1%	12,9%	100,0%
		13,5%	42,3%	14,8%
TOPLAM		548	26	574
		95,5%	4,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme açısından kazaya rastlamayanlar, rastlayanlara göre % 7 daha fazla puan vermişlerdir.

Çizelge 6.183. '90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	15	16
		6,3%	93,8%	100,0%
		,9%	3,3%	2,8%
	2	2	21	23
		8,7%	91,3%	100,0%
		1,8%	4,6%	4,0%
	3	6	33	39
		15,4%	84,6%	100,0%
		5,3%	7,2%	6,8%
	4	5	41	46
		10,9%	89,1%	100,0%
		4,4%	8,9%	8,0%
	5	16	76	92
		17,4%	82,6%	100,0%
		14,0%	16,5%	16,0%
	6	21	86	107
		19,6%	80,4%	100,0%
		18,4%	18,7%	18,6%
	7	10	64	74
		13,5%	86,5%	100,0%
		8,8%	13,9%	12,9%
	8	15	34	49
		30,6%	69,4%	100,0%
		13,2%	7,4%	8,5%
	9	17	26	43
		39,5%	60,5%	100,0%
		14,9%	5,7%	7,5%
	10	21	64	85
		24,7%	75,3%	100,0%
		18,4%	13,9%	14,8%
TOPLAM		114	460	574
		19,9%	80,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.184. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	6	10	16
		37,5%	62,5%	100,0%
		3,1%	2,6%	2,8%
	2	7	16	23
		30,4%	69,6%	100,0%
		3,7%	4,2%	4,0%
	3	13	26	39
		33,3%	66,7%	100,0%
		6,8%	6,8%	6,8%
	4	15	31	46
		32,6%	67,4%	100,0%
		7,9%	8,1%	8,0%
	5	31	61	92
		33,7%	66,3%	100,0%
		16,2%	15,9%	16,0%
	6	36	71	107
		33,6%	66,4%	100,0%
		18,8%	18,5%	18,6%
	7	18	56	74
		24,3%	75,7%	100,0%
		9,4%	14,6%	12,9%
	8	17	32	49
		34,7%	65,3%	100,0%
		8,9%	8,4%	8,5%
	9	20	23	43
		46,5%	53,5%	100,0%
		10,5%	6,0%	7,5%
	10	28	57	85
		32,9%	67,1%	100,0%
		14,7%	14,9%	14,8%
TOPLAM		191	383	574
		33,3%	66,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanları
n para
cezası
ödeme
durumu
na göre

dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.705'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.185. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		16	16
			100,0%	100,0%
			2,9%	2,8%
	2		23	23
			100,0%	100,0%
			4,2%	4,0%
	3		39	39
			100,0%	100,0%
			7,1%	6,8%
	4	2	44	46
		4,3%	95,7%	100,0%
		9,5%	8,0%	8,0%
	5	6	86	92
		6,5%	93,5%	100,0%
		28,6%	15,6%	16,0%
	6	5	102	107
		4,7%	95,3%	100,0%
		23,8%	18,4%	18,6%
	7	2	72	74
		2,7%	97,3%	100,0%
		9,5%	13,0%	12,9%
	8	2	47	49
		4,1%	95,9%	100,0%
		9,5%	8,5%	8,5%
	9	2	41	43
		4,7%	95,3%	100,0%
		9,5%	7,4%	7,5%
	10	2	83	85
		2,4%	97,6%	100,0%
		9,5%	15,0%	14,8%
TOPLAM		21	553	574

		3,7%	96,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyeteye el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.717'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyeteye el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyeteye el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.186. ‘90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
90 KM HIZLA GİDEN BİR ARAÇ LASTİĞİNİN BUZLU YOLA TUTUNMA KUVVETİ SIFIRDIR. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	3		12	16
		6,3%	18,8%		75,0%	100,0%
		,7%	2,0%		9,2%	2,8%
	2	6	11	1	5	23
		26,1%	47,8%	4,3%	21,7%	100,0%
		4,1%	7,3%	,7%	3,8%	4,0%
	3	5	7	5	22	39
		12,8%	17,9%	12,8%	56,4%	100,0%
		3,4%	4,7%	3,4%	16,9%	6,8%
	4	8	20	5	13	46
		17,4%	43,5%	10,9%	28,3%	100,0%
		5,5%	13,3%	3,4%	10,0%	8,0%
	5	29	29	17	17	92
		31,5%	31,5%	18,5%	18,5%	100,0%
		19,9%	19,3%	11,5%	13,1%	16,0%
	6	22	42	23	20	107
		20,6%	39,3%	21,5%	18,7%	100,0%
		15,1%	28,0%	15,5%	15,4%	18,6%
	7	14	19	26	15	74
		18,9%	25,7%	35,1%	20,3%	100,0%
		9,6%	12,7%	17,6%	11,5%	12,9%
	8	12	5	20	12	49
		24,5%	10,2%	40,8%	24,5%	100,0%
		8,2%	3,3%	13,5%	9,2%	8,5%
	9	10	3	22	8	43
		23,3%	7,0%	51,2%	18,6%	100,0%
		6,8%	2,0%	14,9%	6,2%	7,5%
	10	39	11	29	6	85
		45,9%	12,9%	34,1%	7,1%	100,0%
		26,7%	7,3%	19,6%	4,6%	14,8%
TOPLAM		146	150	148	130	574
		25,4%	26,1%	25,8%	22,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 93 ile otobüs sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 86 ile otomobil, % 73 ile taksi ve % 60 ile kamyon sürücüleridir.

‘Hiçbir Fren Sistemi 100 Km Hızla Giden Aracı 20 Metre İçinde Durduramaz’

Teoriler Açısından

Slogan, planlanmış davranış teorisi ve risk teorilerine göre oluşturulmuştur. Bilgi içerikli bir slogan olarak aracının performansına güvenerek yakın takip etme davranışına olan niyetlenmeyi engellemek ve ortamdan algıladıkları risk miktarının arttırmak amaçlanmıştır. ‘Aracımın fren sistemi zamanında durmamı sağlar’ biçiminde düşünen sürücülerin bulunduğu varsayımı doğrultusunda oluşturulmuştur. Fakat bu slogana verilen puanlar, ölüm ve yaralanma korkusu içeren korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulan sloganlara göre daha azdır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.187. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz	1	1	26	27
		3,7%	96,3%	100,0%
		1,5%	5,0%	4,6%
	2	3	25	28
		10,7%	89,3%	100,0%
		4,4%	4,8%	4,8%
	3	4	53	57

Z. TAKİP MESAFESİ BIRAK		7,0%	93,0%	100,0%
		5,9%	10,3%	9,8%
	4	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		4,4%	8,7%	8,2%
	5	10	82	92
		10,9%	89,1%	100,0%
		14,7%	15,9%	15,8%
	6	7	45	52
		13,5%	86,5%	100,0%
		10,3%	8,7%	8,9%
	7	10	76	86
		11,6%	88,4%	100,0%
		14,7%	14,7%	14,7%
	8	9	53	62
		14,5%	85,5%	100,0%
		13,2%	10,3%	10,6%
	9	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		4,4%	8,7%	8,2%
	10	18	66	84
		21,4%	78,6%	100,0%
		26,5%	12,8%	14,4%
TOPLAM		68	516	584
		11,6%	88,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.118'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmemektedir.

Çizelge 6.188. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.041'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 96 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler olmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 72 ile 41-45 yaş arasındaki sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.189. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi	10	19	18	35	11	1	84
		22,6%	21,4%	41,7%	13,1%	1,2%	100,0%
		10,1%	12,2%	18,4%	30,6%	4,5%	14,4%
	9	5	11	29	1	2	48
		10,4%	22,9%	60,4%	2,1%	4,2%	100,0%
		2,7%	7,4%	15,3%	2,8%	9,1%	8,2%
	8	15	18	20	7	2	62
		24,2%	29,0%	32,3%	11,3%	3,2%	100,0%
		8,0%	12,2%	10,5%	19,4%	9,1%	10,6%

BIRAK	7	26	16	29	8	7	86
		30,2%	18,6%	33,7%	9,3%	8,1%	100,0 %
		13,8%	10,8%	15,3%	22,2%	31,8%	14,7%
	6	17	10	21	1	3	52
		32,7%	19,2%	40,4%	1,9%	5,8%	100,0 %
		9,0%	6,8%	11,1%	2,8%	13,6%	8,9%
	5	43	19	25	3	2	92
		46,7%	20,7%	27,2%	3,3%	2,2%	100,0 %
		22,9%	12,8%	13,2%	8,3%	9,1%	15,8%
	4	19	14	14	1		48
		39,6%	29,2%	29,2%	2,1%		100,0 %
		10,1%	9,5%	7,4%	2,8%		8,2%
	3	16	25	11	2	3	57
		28,1%	43,9%	19,3%	3,5%	5,3%	100,0 %
		8,5%	16,9%	5,8%	5,6%	13,6%	9,8%
	2	13	9	3	1	2	28
		46,4%	32,1%	10,7%	3,6%	7,1%	100,0 %
		6,9%	6,1%	1,6%	2,8%	9,1%	4,8%
	1	15	8	3	1		27
		55,6%	29,6%	11,1%	3,7%		100,0 %
		8,0%	5,4%	1,6%	2,8%		4,6%
TOPLAM		188	148	190	36	22	584
		32,2%	25,3%	32,5%	6,2%	3,8%	100,0 %
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0 %

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 89 ile lise ve üniversite mezunu sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, ilkökul ve

üniversite eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 71 ile ilkokul ve üniversite üstü eğitim almış sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.190. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
HiÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAM AZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	10	18	17	16	12	21	84
		21,4%	20,2%	19,0%	14,3%	25,0%	100,0%
		25,7%	11,3%	9,8%	13,0%	19,4%	14,4%
	9	3	12	11	12	10	48
		6,3%	25,0%	22,9%	25,0%	20,8%	100,0%
		4,3%	7,9%	6,7%	13,0%	9,3%	8,2%
	8	9	17	13	9	14	62
		14,5%	27,4%	21,0%	14,5%	22,6%	100,0%
		12,9%	11,3%	8,0%	9,8%	13,0%	10,6%
	7	6	19	23	14	24	86
		7,0%	22,1%	26,7%	16,3%	27,9%	100,0%
		8,6%	12,6%	14,1%	15,2%	22,2%	14,7%
	6	11	9	12	11	9	52
		21,2%	17,3%	23,1%	21,2%	17,3%	100,0%
		15,7%	6,0%	7,4%	12,0%	8,3%	8,9%
	5	11	28	26	11	16	92
		12,0%	30,4%	28,3%	12,0%	17,4%	100,0%
		15,7%	18,5%	16,0%	12,0%	14,8%	15,8%
	4	2	18	18	6	4	48
		4,2%	37,5%	37,5%	12,5%	8,3%	100,0%
		2,9%	11,9%	11,0%	6,5%	3,7%	8,2%
	3	8	15	19	8	7	57
		14,0%	26,3%	33,3%	14,0%	12,3%	100,0%
		11,4%	9,9%	11,7%	8,7%	6,5%	9,8%
	2	1	8	13	4	2	28
		3,6%	28,6%	46,4%	14,3%	7,1%	100,0%
		1,4%	5,3%	8,0%	4,3%	1,9%	4,8%
	1	1	8	12	5	1	27
		3,7%	29,6%	44,4%	18,5%	3,7%	100,0%
		1,4%	5,3%	7,4%	5,4%	,9%	4,6%
TOPLAM		70	151	163	92	108	584
		12,0%	25,9%	27,9%	15,8%	18,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,008'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup; % 54 ile 3 çocuğu olan sürücülerdir. En düşük oran ise % 28 ile çocuğu olmayanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.191. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLA M
		1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
HiçBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAMA Z. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	7	11	6		27
		11,1%	25,9%	40,7%	22,2%		100,0%
		8,3%	5,7%	6,3%	2,9%		4,6%
	2	2	9	10	7		28
		7,1%	32,1%	35,7%	25,0%		100,0%
		5,6%	7,3%	5,7%	3,4%		4,8%
	3	2	15	18	20	2	57
		3,5%	26,3%	31,6%	35,1%	3,5%	100,0%
		5,6%	12,2%	10,2%	9,7%	4,8%	9,8%
	4	4	5	25	14		48
		8,3%	10,4%	52,1%	29,2%		100,0%
		11,1%	4,1%	14,2%	6,8%		8,2%
	5	7	14	27	38	6	92
		7,6%	15,2%	29,3%	41,3%	6,5%	100,0%
		19,4%	11,4%	15,3%	18,4%	14,3%	15,8%
	6	1	8	18	24	1	52
		1,9%	15,4%	34,6%	46,2%	1,9%	100,0%
		2,8%	6,5%	10,2%	11,6%	2,4%	8,9%
	7	4	29	20	26	7	86
		4,7%	33,7%	23,3%	30,2%	8,1%	100,0%
		11,1%	23,6%	11,4%	12,6%	16,7%	14,7%
	8	4	15	15	18	10	62

		6,5%	24,2%	24,2%	29,0%	16,1%	100,0%
		11,1%	12,2%	8,5%	8,7%	23,8%	10,6%
	9	5	8	9	24	2	48
		10,4%	16,7%	18,8%	50,0%	4,2%	100,0%
		13,9%	6,5%	5,1%	11,6%	4,8%	8,2%
	10	4	13	23	30	14	84
		4,8%	15,5%	27,4%	35,7%	16,7%	100,0%
		11,1%	10,6%	13,1%	14,5%	33,3%	14,4%
TOPLAM		36	123	176	207	42	584
		6,2%	21,1%	30,1%	35,4%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 95 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 64 ile, 1986-1995 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.192. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak	1	13	14	27
		48,1%	51,9%	100,0%
		4,7%	4,6%	4,6%
	2	12	16	28
		42,9%	57,1%	100,0%
		4,3%	5,2%	4,8%
	3	23	34	57
		40,4%	59,6%	100,0%
		8,3%	11,1%	9,8%
	4	28	20	48
		58,3%	41,7%	100,0%
		10,1%	6,5%	8,2%
	5	42	50	92
		45,7%	54,3%	100,0%
		15,1%	16,3%	15,8%
	6	29	23	52
		55,8%	44,2%	100,0%
		10,4%	7,5%	8,9%
	7	38	48	86
		44,2%	55,8%	100,0%
		13,7%	15,7%	14,7%
	8	26	36	62
		41,9%	58,1%	100,0%
		9,4%	11,8%	10,6%
	9	36	12	48
		75,0%	25,0%	100,0%
		12,9%	3,9%	8,2%
	10	31	53	84
		36,9%	63,1%	100,0%
		11,2%	17,3%	14,4%
TOPLAM		278	306	584
		47,6%	52,4%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.003'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.193. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAMA Z. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	11	2	1		14
		78,6%	14,3%	7,1%		100,0%
		7,8%	2,1%	4,3%		5,2%
	2	5	5		1	11
		45,5%	45,5%		9,1%	100,0%
		3,5%	5,2%		11,1%	4,1%
	3	10	8	1	1	20
		50,0%	40,0%	5,0%	5,0%	100,0%
		7,1%	8,3%	4,3%	11,1%	7,4%
	4	11	10	2	1	24
		45,8%	41,7%	8,3%	4,2%	100,0%
		7,8%	10,4%	8,7%	11,1%	8,9%
	5	27	14	1		42
		64,3%	33,3%	2,4%		100,0%
		19,1%	14,6%	4,3%		15,6%
	6	16	10	4		30
		53,3%	33,3%	13,3%		100,0%
		11,3%	10,4%	17,4%		11,2%
	7	20	13	2	3	38
		52,6%	34,2%	5,3%	7,9%	100,0%
		14,2%	13,5%	8,7%	33,3%	14,1%
	8	9	14	1	1	25
		36,0%	56,0%	4,0%	4,0%	100,0%
		6,4%	14,6%	4,3%	11,1%	9,3%
	9	16	10	8	1	35
		45,7%	28,6%	22,9%	2,9%	100,0%
		11,3%	10,4%	34,8%	11,1%	13,0%
	10	16	10	3	1	30
		53,3%	33,3%	10,0%	3,3%	100,0%
		11,3%	10,4%	13,0%	11,1%	11,2%
TOPLAM		141	96	23	9	269
		52,4%	35,7%	8,6%	3,3%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------	--------	--------

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.274'dür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.194. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUA N	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLA M
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAM AZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	3		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			16,7%	8,7%	9,7%
	4			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	5	2	1		3
		66,7%	33,3%		100,0%
		100,0%	16,7%		9,7%
	6			6	6
				100,0%	100,0%
				26,1%	19,4%
	7			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	8			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	9		1	3	4
			25,0%	75,0%	100,0%
			16,7%	13,0%	12,9%
	10		3	2	5
			60,0%	40,0%	100,0%
			50,0%	8,7%	16,1%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------	--------

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.013'dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.195. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DİŞİNDAKİLER	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAMAZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	6	2	1	9
		66,7%	22,2%	11,1%	100,0 %
		15,0%	3,8%	1,3%	5,2%
	2	3	1	4	8
		37,5%	12,5%	50,0%	100,0 %
		7,5%	1,9%	5,1%	4,7%
	3	2	5	8	15
		13,3%	33,3%	53,3%	100,0 %
		5,0%	9,4%	10,1%	8,7%
	4	5	5	7	17
		29,4%	29,4%	41,2%	100,0 %
		12,5%	9,4%	8,9%	9,9%
	5	9	10	3	22
		40,9%	45,5%	13,6%	100,0 %
		22,5%	18,9%	3,8%	12,8%
	6	2	5	10	17
		11,8%	29,4%	58,8%	100,0 %
		5,0%	9,4%	12,7%	9,9%
	7	3	8	14	25
		12,0%	32,0%	56,0%	100,0 %
		7,5%	15,1%	17,7%	14,5%
	8	3	6	12	21
		14,3%	28,6%	57,1%	100,0 %
		7,5%	11,3%	15,2%	12,2%

	9	2	7	13	22
		9,1%	31,8%	59,1%	100,0%
		5,0%	13,2%	16,5%	12,8%
	10	5	4	7	16
		31,3%	25,0%	43,8%	100,0%
		12,5%	7,5%	8,9%	9,3%
		40	53	79	172
		23,3%	30,8%	45,9%	100,0%
TOPLAM		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.034'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Kaza yaparak ölüme sebep olan sürücüler ile puan verme arasındaki ilişkiye göre, ailesi ve yakınları dışında başkalarının ölümüne sebep olanlar sürücülerde, slogana puan verme oranı giderek düşmektedir.

Çizelge 6.196. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAM AZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	27		27
		100,0%		100,0%
		4,8%		4,6%
	2	27	1	28
		96,4%	3,6%	100,0%
		4,8%	3,7%	4,8%
	3	56	1	57
		98,2%	1,8%	100,0%
		10,1%	3,7%	9,8%
	4	46	2	48
		95,8%	4,2%	100,0%
		8,3%	7,4%	8,2%
	5	91	1	92
		98,9%	1,1%	100,0%
		16,3%	3,7%	15,8%
	6	52		52
		100,0%		100,0%
		9,3%		8,9%
	7	82	4	86
		95,3%	4,7%	100,0%
		14,7%	14,8%	14,7%
	8	56	6	62
		90,3%	9,7%	100,0%
		10,1%	22,2%	10,6%
	9	46	2	48
		95,8%	4,2%	100,0%
		8,3%	7,4%	8,2%
	10	74	10	84
		88,1%	11,9%	100,0%
		13,3%	37,0%	14,4%
TOPLAM		557	27	584
		95,4%	4,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanları
n kazaya
rastlama
durumu
na göre
dağılımı
ile ilgili
ki kare

testi sonucuna göre p değeri 0.011'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana

puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme açısından kazaya rastlamayanlar, rastlayanlara göre % 13 oranında daha fazla puan vermişlerdir.

Çizelge 6.197. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAMAZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	24	27
		11,1%	88,9%	100,0%
		2,6%	5,1%	4,6%
	2	4	24	28
		14,3%	85,7%	100,0%
		3,4%	5,1%	4,8%
	3	8	49	57
		14,0%	86,0%	100,0%
		6,9%	10,5%	9,8%
	4	10	38	48
		20,8%	79,2%	100,0%
		8,6%	8,1%	8,2%
	5	6	86	92
		6,5%	93,5%	100,0%
		5,2%	18,4%	15,8%
	6	15	37	52
		28,8%	71,2%	100,0%
		12,9%	7,9%	8,9%
	7	20	66	86
		23,3%	76,7%	100,0%
		17,2%	14,1%	14,7%
	8	17	45	62
		27,4%	72,6%	100,0%
		14,7%	9,6%	10,6%
	9	19	29	48

		39,6%	60,4%	100,0%
		16,4%	6,2%	8,2%
	10	14	70	84
		16,7%	83,3%	100,0%
		12,1%	15,0%	14,4%
GENEL TOPLAM		116	468	584
		19,9%	80,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.198. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz Z. Takip mesafesi bırak	1	9	18	27
		33,3%	66,7%	100,0%
		4,7%	4,6%	4,6%
	2	9	19	28
		32,1%	67,9%	100,0%
		4,7%	4,9%	4,8%
	3	19	38	57
		33,3%	66,7%	100,0%
		9,8%	9,7%	9,8%
	4	19	29	48
		39,6%	60,4%	100,0%
		9,8%	7,4%	8,2%

	5	20	72	92
		21,7%	78,3%	100,0%
		10,4%	18,4%	15,8%
	6	21	31	52
		40,4%	59,6%	100,0%
		10,9%	7,9%	8,9%
	7	33	53	86
		38,4%	61,6%	100,0%
		17,1%	13,6%	14,7%
	8	21	41	62
		33,9%	66,1%	100,0%
		10,9%	10,5%	10,6%
	9	22	26	48
		45,8%	54,2%	100,0%
		11,4%	6,6%	8,2%
	10	20	64	84
		23,8%	76,2%	100,0%
		10,4%	16,4%	14,4%
TOPLAM		193	391	584
		33,0%	67,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.080'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.199. 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz' sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100	1		27	27
			100,0%	100,0%

KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAMA Z. TAKİP MESAFESİ BIRAK			4,8%	4,6%
	2	1	27	28
		3,6%	96,4%	100,0%
		4,8%	4,8%	4,8%
	3	2	55	57
		3,5%	96,5%	100,0%
		9,5%	9,8%	9,8%
	4	3	45	48
		6,3%	93,8%	100,0%
		14,3%	8,0%	8,2%
	5		92	92
			100,0%	100,0%
			16,3%	15,8%
	6	6	46	52
		11,5%	88,5%	100,0%
		28,6%	8,2%	8,9%
	7	3	83	86
		3,5%	96,5%	100,0%
		14,3%	14,7%	14,7%
	8	3	59	62
		4,8%	95,2%	100,0%
		14,3%	10,5%	10,6%
	9	1	47	48
		2,1%	97,9%	100,0%
		4,8%	8,3%	8,2%
	10	2	82	84
		2,4%	97,6%	100,0%
		9,5%	14,6%	14,4%
TOPLAM		21	563	584
		3,6%	96,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.070'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türüne Göre

Çizelge 6.200. ‘Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
HİÇBİR FREN SİSTEMİ 100 KM. HIZLA GİDEN ARACI 20 METRE İÇİNDE DURDURAM AZ. TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	9	1	14	27
		11,1%	33,3%	3,7%	51,9%	100,0%
		2,0%	6,0%	,7%	10,3%	4,6%
	2	4	15	4	5	28
		14,3%	53,6%	14,3%	17,9%	100,0%
		2,7%	10,1%	2,7%	3,7%	4,8%
	3	8	21	4	24	57
		14,0%	36,8%	7,0%	42,1%	100,0%
		5,4%	14,1%	2,7%	17,6%	9,8%
	4	5	17	5	21	48
		10,4%	35,4%	10,4%	43,8%	100,0%
		3,4%	11,4%	3,3%	15,4%	8,2%
	5	20	38	11	23	92
		21,7%	41,3%	12,0%	25,0%	100,0%
		13,4%	25,5%	7,3%	16,9%	15,8%
	6	11	15	16	10	52
		21,2%	28,8%	30,8%	19,2%	100,0%
		7,4%	10,1%	10,7%	7,4%	8,9%
	7	25	15	33	13	86
		29,1%	17,4%	38,4%	15,1%	100,0%
		16,8%	10,1%	22,0%	9,6%	14,7%
	8	21	8	26	7	62
		33,9%	12,9%	41,9%	11,3%	100,0%
		14,1%	5,4%	17,3%	5,1%	10,6%
	9	10	2	24	12	48
		20,8%	4,2%	50,0%	25,0%	100,0%
		6,7%	1,3%	16,0%	8,8%	8,2%
	10	42	9	26	7	84
		50,0%	10,7%	31,0%	8,3%	100,0%
		28,2%	6,0%	17,3%	5,1%	14,4%
TOPLAM		149	149	150	136	584
		25,5%	25,5%	25,7%	23,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 91 ile otobüs sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 87 ile otomobil, % 58 ile taksi ve % 53 ile kamyon sürücüleridir.

Takip Mesafesi Bırakmayanları Takipteyiz'

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması sonucunda denetime maruz kalacağı korkusu uyarılmıştır. Risk teorilerine göre algılanan yakalanma riskini arttırmak amaçlanmaktadır. Fakat denetim korkusu içerikli slogan olarak, ölüm ve yaralanma ya da başkasının ölümüne ve yaralanmasına sebep olma korkusundan daha az puan verilmiştir. Aynı zamanda planlanmış davranış teorisine göre oluşturulan bilgi içerikli sloganlardan da daha az puan ile değerlendirilmiştir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.201. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYAN LARI TAKİPTEYİZ	1	6	40	46
		13,0%	87,0%	100,0%
		8,8%	8,1%	8,2%
	2		14	14
			100,0%	100,0%
			2,8%	2,5%
	3	4	25	29
		13,8%	86,2%	100,0%
		5,9%	5,1%	5,2%

	4	14	76	90
		15,6%	84,4%	100,0%
		20,6%	15,4%	16,0%
	5	9	84	93
		9,7%	90,3%	100,0%
		13,2%	17,0%	16,5%
	6	3	54	57
		5,3%	94,7%	100,0%
		4,4%	10,9%	10,1%
	7	9	49	58
		15,5%	84,5%	100,0%
		13,2%	9,9%	10,3%
	8	3	49	52
		5,8%	94,2%	100,0%
		4,4%	9,9%	9,2%
	9	6	38	44
		13,6%	86,4%	100,0%
		8,8%	7,7%	7,8%
	10	14	66	80
		17,5%	82,5%	100,0%
		20,6%	13,3%	14,2%
TOPLAM		68	495	563
		12,1%	87,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.277'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmemektedir.

Çizelge 6.202. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUAN	YAŞINIZ								TOPLAM
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLARI TAKİPTEYİZ	1			10	5	10	5	10	6	46
				21,7%	10,9%	21,7%	10,9%	21,7%	13,0%	100,0%
				13,0%	5,6%	10,1%	6,2%	16,7%	9,0%	8,2%
	2		2	5	2		1	3	1	14
			14,3%	35,7%	14,3%		7,1%	21,4%	7,1%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogan, her yaş grubundan sürücü tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 92 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler oluşturmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 47 ile 26-30 yaş arasındaki sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.203. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOK UL	ORTAO KUL	LİSE	ÜNİVERSİ TE	YÜKSEK LİSANS- DOKTO RA	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLARI TAKİPTEYİZ	1	14	17	10	3	2	46
		30,4%	37,0%	21,7%	6,5%	4,3%	100,0%
		7,8%	12,1%	5,3%	8,3%	11,1%	8,2%
	2	4	5	5			14
		28,6%	35,7%	35,7%			100,0%
		2,2%	3,5%	2,7%			2,5%
	3	9	7	9	1	3	29
		31,0%	24,1%	31,0%	3,4%	10,3%	100,0%
		5,0%	5,0%	4,8%	2,8%	16,7%	5,2%
	4	33	17	31	7	2	90
		36,7%	18,9%	34,4%	7,8%	2,2%	100,0%
		18,3%	12,1%	16,5%	19,4%	11,1%	16,0%
	5	43	20	25	3	2	93
		46,2%	21,5%	26,9%	3,2%	2,2%	100,0%
		23,9%	14,2%	13,3%	8,3%	11,1%	16,5%
	6	21	16	18	1	1	57
		36,8%	28,1%	31,6%	1,8%	1,8%	100,0%
		11,7%	11,3%	9,6%	2,8%	5,6%	10,1%
	7	6	21	24	5	2	58
		10,3%	36,2%	41,4%	8,6%	3,4%	100,0%
		3,3%	14,9%	12,8%	13,9%	11,1%	10,3%
	8	14	16	20	1	1	52
		26,9%	30,8%	38,5%	1,9%	1,9%	100,0%
		7,8%	11,3%	10,6%	2,8%	5,6%	9,2%
	9	10	8	20	4	2	44
		22,7%	18,2%	45,5%	9,1%	4,5%	100,0%

		5,6%	5,7%	10,6%	11,1%	11,1%	7,8%
	10	26	14	26	11	3	80
		32,5%	17,5%	32,5%	13,8%	3,8%	100,0%
		14,4%	9,9%	13,8%	30,6%	16,7%	14,2%
TOPLAM		180	141	188	36	18	563
		32,0%	25,0%	33,4%	6,4%	3,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.016'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 71 ile lise eğitimi almış sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, lise eğitimi almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 61 ile üniversite üstü eğitim almış sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.204. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUA N	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLA M
		1	2	3	4+	YOK	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYA NLARI TAKİPTEYİZ	1	2	12	16	10	6	46
		4,3%	26,1%	34,8%	21,7%	13,0%	100,0%
		2,9%	8,6%	10,5%	10,5%	5,6%	8,2%
	2	1	3	3	5	2	14
		7,1%	21,4%	21,4%	35,7%	14,3%	100,0%
		1,5%	2,1%	2,0%	5,3%	1,9%	2,5%
	3	1	5	10	7	6	29
		3,4%	17,2%	34,5%	24,1%	20,7%	100,0%
		1,5%	3,6%	6,5%	7,4%	5,6%	5,2%
	4	11	28	25	11	15	90
		12,2%	31,1%	27,8%	12,2%	16,7%	100,0%
		16,2%	20,0%	16,3%	11,6%	14,0%	16,0%
	5	9	22	30	14	18	93
		9,7%	23,7%	32,3%	15,1%	19,4%	100,0%

		13,2%	15,7%	19,6%	14,7%	16,8%	16,5%
	6	9	14	14	13	7	57
		15,8%	24,6%	24,6%	22,8%	12,3%	100,0%
		13,2%	10,0%	9,2%	13,7%	6,5%	10,1%
	7	9	19	9	5	16	58
		15,5%	32,8%	15,5%	8,6%	27,6%	100,0%
		13,2%	13,6%	5,9%	5,3%	15,0%	10,3%
	8	6	13	15	12	6	52
		11,5%	25,0%	28,8%	23,1%	11,5%	100,0%
		8,8%	9,3%	9,8%	12,6%	5,6%	9,2%
	9	9	8	11	8	8	44
		20,5%	18,2%	25,0%	18,2%	18,2%	100,0%
		13,2%	5,7%	7,2%	8,4%	7,5%	7,8%
	10	11	16	20	10	23	80
		13,8%	20,0%	25,0%	12,5%	28,8%	100,0%
		16,2%	11,4%	13,1%	10,5%	21,5%	14,2%
TOPLAM		68	140	153	95	107	563
		12,1%	24,9%	27,2%	16,9%	19,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.230'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup; % 78 ile 1 çocuğu olan sürücülerdir. En düşük oran ise % 65 ile 3 ve 4 ile daha fazla çocuğu olmayanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.205. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

		SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?	TOPLAM
--	--	---------------------------------	--------

	PUA N	1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYAN LARI TAKİPTEYİZ	1	4	15	14	13		46
		8,7%	32,6%	30,4%	28,3%		100,0%
		11,4%	12,5%	8,4%	6,5%		8,2%
	2	2	1	2	9		14
		14,3%	7,1%	14,3%	64,3%		100,0%
		5,7%	,8%	1,2%	4,5%		2,5%
	3		7	15	7		29
			24,1%	51,7%	24,1%		100,0%
			5,8%	9,0%	3,5%		5,2%
	4	4	13	31	36	6	90
		4,4%	14,4%	34,4%	40,0%	6,7%	100,0%
		11,4%	10,8%	18,6%	17,9%	15,0%	16,0%
	5	4	29	23	32	5	93
		4,3%	31,2%	24,7%	34,4%	5,4%	100,0%
		11,4%	24,2%	13,8%	15,9%	12,5%	16,5%
	6	3	9	21	21	3	57
		5,3%	15,8%	36,8%	36,8%	5,3%	100,0%
		8,6%	7,5%	12,6%	10,4%	7,5%	10,1%
	7	4	11	13	22	8	58
		6,9%	19,0%	22,4%	37,9%	13,8%	100,0%
		11,4%	9,2%	7,8%	10,9%	20,0%	10,3%
	8	1	11	15	22	3	52
		1,9%	21,2%	28,8%	42,3%	5,8%	100,0%
		2,9%	9,2%	9,0%	10,9%	7,5%	9,2%
	9	5	10	14	14	1	44
		11,4%	22,7%	31,8%	31,8%	2,3%	100,0%
		14,3%	8,3%	8,4%	7,0%	2,5%	7,8%
	10	8	14	19	25	14	80
		10,0%	17,5%	23,8%	31,3%	17,5%	100,0%
		22,9%	11,7%	11,4%	12,4%	35,0%	14,2%
TOPLAM		35	120	167	201	40	563
		6,2%	21,3%	29,7%	35,7%	7,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.003'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 85 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 63 ile, 1986-1995 yılları arasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.206. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLAR TAKİPTEYİZ	1	20	26	46
		43,5%	56,5%	100,0%
		7,4%	8,9%	8,2%
	2	10	4	14
		71,4%	28,6%	100,0%
		3,7%	1,4%	2,5%
	3	17	12	29
		58,6%	41,4%	100,0%
		6,3%	4,1%	5,2%
	4	50	40	90
		55,6%	44,4%	100,0%
		18,4%	13,7%	16,0%
	5	41	52	93
		44,1%	55,9%	100,0%
		15,1%	17,9%	16,5%
	6	36	21	57
		63,2%	36,8%	100,0%
		13,2%	7,2%	10,1%
	7	22	36	58
		37,9%	62,1%	100,0%
		8,1%	12,4%	10,3%
	8	23	29	52
		44,2%	55,8%	100,0%
		8,5%	10,0%	9,2%
	9	26	18	44
		59,1%	40,9%	100,0%
		9,6%	6,2%	7,8%
	10	27	53	80
		33,8%	66,3%	100,0%
		9,9%	18,2%	14,2%
TOPLAM		272	291	563
		48,3%	51,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.207. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUA N	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLA RI TAKİPTEYİZ	1	10	9			19
		52,6%	47,4%			100,0%
		7,1%	9,7%			7,2%
	2	7	2	1		10
		70,0%	20,0%	10,0%		100,0%
		5,0%	2,2%	4,3%		3,8%
	3	7	6	3		16
		43,8%	37,5%	18,8%		100,0%
		5,0%	6,5%	13,0%		6,0%
	4	28	18	2	1	49
		57,1%	36,7%	4,1%	2,0%	100,0%
		19,9%	19,4%	8,7%	12,5%	18,5%
	5	28	10	1	1	40
		70,0%	25,0%	2,5%	2,5%	100,0%
		19,9%	10,8%	4,3%	12,5%	15,1%
	6	10	19	3	2	34
		29,4%	55,9%	8,8%	5,9%	100,0%
		7,1%	20,4%	13,0%	25,0%	12,8%
	7	13	6	3	1	23
		56,5%	26,1%	13,0%	4,3%	100,0%
		9,2%	6,5%	13,0%	12,5%	8,7%
	8	10	6	5	1	22
		45,5%	27,3%	22,7%	4,5%	100,0%
		7,1%	6,5%	21,7%	12,5%	8,3%
	9	15	6	3	2	26
		57,7%	23,1%	11,5%	7,7%	100,0%
		10,6%	6,5%	13,0%	25,0%	9,8%
	10	13	11	2		26
		50,0%	42,3%	7,7%		100,0%
		9,2%	11,8%	8,7%		9,8%
TOPLAM		141	93	23	8	265
		53,2%	35,1%	8,7%	3,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.163'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 64, kaza yapmayanlarda % 72'dir. Kaza yapanların kazaya karışma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup; % 88 ile 5'den fazla kaza yapan sürücülerdir. En düşük oran ise % 62 ile 2-3 kez kaza yapan sürücülerdir.

Çizelge 6.208. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLARI TAKİPTEYİZ	1			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	2			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,2%
	3			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	4			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	9,7%
	5	1	1	2	4
		25,0%	25,0%	50,0%	100,0%
		50,0%	16,7%	8,7%	12,9%
	6		1	4	5
			20,0%	80,0%	100,0%
			16,7%	17,4%	16,1%

	7	1		1	2
		50,0%		50,0%	100,0%
		50,0%		4,3%	6,5%
	8		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			16,7%	4,3%	6,5%
	9		1	4	5
			20,0%	80,0%	100,0%
			16,7%	17,4%	16,1%
	10		2	1	3
			66,7%	33,3%	100,0%
			33,3%	4,3%	9,7%
TOPLAM		2	6	23	31
		6,5%	19,4%	74,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.410'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.209. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLARI TAKİPTEYİZ	1	6	2	7	15
		40,0%	13,3%	46,7%	100,0%
		15,0%	3,8%	8,9%	8,8%
	2		1	5	6
			16,7%	83,3%	100,0%
			1,9%	6,3%	3,5%
	3	3	4	4	11
		27,3%	36,4%	36,4%	100,0%

		7,5%	7,7%	5,1%	6,4%
	4	9	8	17	34
		26,5%	23,5%	50,0%	100,0%
		22,5%	15,4%	21,5%	19,9%
	5	6	8	6	20
		30,0%	40,0%	30,0%	100,0%
		15,0%	15,4%	7,6%	11,7%
	6	7	9	9	25
		28,0%	36,0%	36,0%	100,0%
		17,5%	17,3%	11,4%	14,6%
	7		6	5	11
			54,5%	45,5%	100,0%
			11,5%	6,3%	6,4%
	8	2	5	14	21
		9,5%	23,8%	66,7%	100,0%
		5,0%	9,6%	17,7%	12,3%
	9		7	7	14
			50,0%	50,0%	100,0%
			13,5%	8,9%	8,2%
	10	7	2	5	14
		50,0%	14,3%	35,7%	100,0%
		17,5%	3,8%	6,3%	8,2%
TOPLAM		40	52	79	171
		23,4%	30,4%	46,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,032'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Kaza yaparak ölüme sebep olan sürücüler ile puan verme arasındaki ilişkiye göre, ailesi ve yakın çevresinde ölüme sebep olan sürücülerin % 100'ü, sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirmiştir. Ailesi ve yakınları dışında başkalarının ölümüne sebep olanlar sürücülerde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı giderek düşmektedir. Kaza sonucunda yaralanmaya sebep olan sürücüler için 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 71 ile yakın çevresinden birilerinin yaralanmasına sebep olan sürücülerden oluşmaktadır. Ailesinden birinin yaralanmasına sebep olan sürücülerin oranı ise % 55 olmuştur.

Çizelge 6.210. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYAN LARI TAKİPTEYİZ	1	46		46
		100,0%		100,0%
		8,6%		8,2%
	2	14		14
		100,0%		100,0%
		2,6%		2,5%
	3	28	1	29
		96,6%	3,4%	100,0%
		5,2%	4,0%	5,2%
	4	89	1	90
		98,9%	1,1%	100,0%
		16,5%	4,0%	16,0%
	5	88	5	93
		94,6%	5,4%	100,0%
		16,4%	20,0%	16,5%
	6	56	1	57
		98,2%	1,8%	100,0%
		10,4%	4,0%	10,1%
	7	49	9	58
		84,5%	15,5%	100,0%
		9,1%	36,0%	10,3%
	8	49	3	52
		94,2%	5,8%	100,0%
		9,1%	12,0%	9,2%
	9	44		44
		100,0%		100,0%
		8,2%		7,8%
	10	75	5	80
		93,8%	6,3%	100,0%
		13,9%	20,0%	14,2%
TOPLAM		538	25	563
		95,6%	4,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.002'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Fakat, Slogana 5 ile 10 arasında puan verme açısından kazaya rastlamayanlar, rastlayanlara göre % 25 oranında daha fazla puan vermişlerdir.

Çizelge 6.211. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLAR RI TAKİPTEYİZ	1	6	40	46
		13,0%	87,0%	100,0%
		5,4%	8,9%	8,2%
	2	6	8	14
		42,9%	57,1%	100,0%
		5,4%	1,8%	2,5%
	3	6	23	29
		20,7%	79,3%	100,0%
		5,4%	5,1%	5,2%
	4	13	77	90
		14,4%	85,6%	100,0%
		11,6%	17,1%	16,0%
	5	11	82	93
		11,8%	88,2%	100,0%
		9,8%	18,2%	16,5%
	6	20	37	57
		35,1%	64,9%	100,0%
		17,9%	8,2%	10,1%
	7	10	48	58
		17,2%	82,8%	100,0%
		8,9%	10,6%	10,3%
	8	12	40	52
		23,1%	76,9%	100,0%
		10,7%	8,9%	9,2%
	9	17	27	44
		38,6%	61,4%	100,0%
		15,2%	6,0%	7,8%
	10	11	69	80
		13,8%	86,3%	100,0%
		9,8%	15,3%	14,2%
TOPLAM		112	451	563
		19,9%	80,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
ceza
puanı
alma
durumuna
göre

dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.212. 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANLARI TAKİPTEYİZ	1	17	29	46
		37,0%	63,0%	100,0%
		9,2%	7,7%	8,2%
	2	8	6	14
		57,1%	42,9%	100,0%
		4,3%	1,6%	2,5%
	3	10	19	29
		34,5%	65,5%	100,0%
		5,4%	5,0%	5,2%
	4	25	65	90
		27,8%	72,2%	100,0%
		13,6%	17,2%	16,0%
	5	24	69	93
		25,8%	74,2%	100,0%
		13,0%	18,2%	16,5%
	6	25	32	57
		43,9%	56,1%	100,0%
		13,6%	8,4%	10,1%
	7	17	41	58
		29,3%	70,7%	100,0%
		9,2%	10,8%	10,3%
	8	18	34	52
		34,6%	65,4%	100,0%
		9,8%	9,0%	9,2%
	9	19	25	44
		43,2%	56,8%	100,0%

		10,3%	6,6%	7,8%
	10	21	59	80
		26,3%	73,8%	100,0%
		11,4%	15,6%	14,2%
TOPLAM		184	379	563
		32,7%	67,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.104'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.213. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANL ARI TAKİPTEYİZ	1		46	46
			100,0%	100,0%
			8,5%	8,2%
	2		14	14
			100,0%	100,0%
			2,6%	2,5%
	3	2	27	29
		6,9%	93,1%	100,0%
		10,0%	5,0%	5,2%
	4	3	87	90
		3,3%	96,7%	100,0%
		15,0%	16,0%	16,0%
	5	1	92	93
		1,1%	98,9%	100,0%
		5,0%	16,9%	16,5%
	6	4	53	57
		7,0%	93,0%	100,0%
		20,0%	9,8%	10,1%
	7	1	57	58
		1,7%	98,3%	100,0%
		5,0%	10,5%	10,3%
	8	2	50	52
		3,8%	96,2%	100,0%
		10,0%	9,2%	9,2%
	9	5	39	44
		11,4%	88,6%	100,0%
		25,0%	7,2%	7,8%
	10	2	78	80
		2,5%	97,5%	100,0%
		10,0%	14,4%	14,2%
TOPLAM		20	543	563
		3,6%	96,4%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.078'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.214. ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
TAKİP MESAFESİ BIRAKMAYANL ARI TAKİPTEYİZ	1	7	10	6	23	46
		15,2%	21,7%	13,0%	50,0%	100,0%
		5,0%	6,8%	4,1%	17,7%	8,2%
	2		4	3	7	14
			28,6%	21,4%	50,0%	100,0%
			2,7%	2,1%	5,4%	2,5%
	3	10	2	7	10	29
		34,5%	6,9%	24,1%	34,5%	100,0%
		7,1%	1,4%	4,8%	7,7%	5,2%
	4	25	28	14	23	90
		27,8%	31,1%	15,6%	25,6%	100,0%
		17,9%	18,9%	9,7%	17,7%	16,0%
	5	16	38	17	22	93
		17,2%	40,9%	18,3%	23,7%	100,0%
		11,4%	25,7%	11,7%	16,9%	16,5%
	6	10	22	15	10	57
		17,5%	38,6%	26,3%	17,5%	100,0%
		7,1%	14,9%	10,3%	7,7%	10,1%
	7	20	16	14	8	58
		34,5%	27,6%	24,1%	13,8%	100,0%
		14,3%	10,8%	9,7%	6,2%	10,3%
	8	7	11	18	16	52
		13,5%	21,2%	34,6%	30,8%	100,0%
		5,0%	7,4%	12,4%	12,3%	9,2%
	9	9	4	24	7	44
		20,5%	9,1%	54,5%	15,9%	100,0%
		6,4%	2,7%	16,6%	5,4%	7,8%
	10	36	13	27	4	80
		45,0%	16,3%	33,8%	5,0%	100,0%
		25,7%	8,8%	18,6%	3,1%	14,2%
TOPLAM		140	148	145	130	563
		24,9%	26,3%	25,8%	23,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 79 ile otobüs sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 70 ile otomobil ve taksi, % 52 ile kamyon sürücüleridir.

‘Ya Tutuklan ya da Takip Mesafesi Bırak’

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması sonucunda sebep olacağı ölüm ya da yaralanma sonucunda hukuki yaptırıma maruz kalacağı korkusu uyarılmıştır. Denetim korkusu içeren mesajlar içinde en fazla puan verilen slogan olmuştur. Bunun sebebinin, tutuklanma sonucunda bireyin sevgi, saygı ya da kendini gerçekleştirme ihtiyaçlarını gidermede sorunlarla karşılaşabileceği korkusundan kaynaklandığı düşünülmektedir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.215 ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	85	88
		3,4%	96,6%	100,0%
		5,1%	17,7%	16,3%
	2		29	29
			100,0%	100,0%
			6,0%	5,4%
	3	1	42	43
		2,3%	97,7%	100,0%
		1,7%	8,8%	8,0%
	4	5	34	39
		12,8%	87,2%	100,0%

		8,5%	7,1%	7,2%
	5	11	54	65
		16,9%	83,1%	100,0%
		18,6%	11,3%	12,1%
	6	5	36	41
		12,2%	87,8%	100,0%
		8,5%	7,5%	7,6%
	7	5	48	53
		9,4%	90,6%	100,0%
		8,5%	10,0%	9,8%
	8	8	34	42
		19,0%	81,0%	100,0%
		13,6%	7,1%	7,8%
	9	3	31	34
		8,8%	91,2%	100,0%
		5,1%	6,5%	6,3%
	10	18	87	105
		17,1%	82,9%	100,0%
		30,5%	18,1%	19,5%
TOPLAM		59	480	539
		10,9%	89,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0,001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 86, erkek sürücülerde % 60'dır. 'Tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganı 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganı ile kıyaslandığında, erkeklerin verdikleri puanın kadınlara göre daha düşük olduğu görülmektedir. Bu durum, hukuki bir yaptırıma maruz kalma korkusuna kadınların daha duyarlı olduğu yorumunun yapılmasına yol açmaktadır.

Çizelge 6.216. 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	

YA TUTUKLA N YA DA TAKIP MESAFESİ BIRAK	1	2	11	10	12	17	15	9	12	88
		2,3%	12,5%	11,4%	13,6%	19,3%	17,0%	10,2%	13,6%	100,0%
		8,3%	18,3%	14,3%	14,8%	16,7%	17,6%	17,3%	18,5%	16,3%
	2		2	7	2	6	1	5	6	29
			6,9%	24,1%	6,9%	20,7%	3,4%	17,2%	20,7%	100,0%
			3,3%	10,0%	2,5%	5,9%	1,2%	9,6%	9,2%	5,4%
	3	2	6	7	7	5	5	6	5	43
		4,7%	14,0%	16,3%	16,3%	11,6%	11,6%	14,0%	11,6%	100,0%
		8,3%	10,0%	10,0%	8,6%	4,9%	5,9%	11,5%	7,7%	8,0%
	4	1	3	5	6	8	7	3	6	39
		2,6%	7,7%	12,8%	15,4%	20,5%	17,9%	7,7%	15,4%	100,0%
		4,2%	5,0%	7,1%	7,4%	7,8%	8,2%	5,8%	9,2%	7,2%
	5	3	3	10	7	17	13	6	6	65
		4,6%	4,6%	15,4%	10,8%	26,2%	20,0%	9,2%	9,2%	100,0%
		12,5%	5,0%	14,3%	8,6%	16,7%	15,3%	11,5%	9,2%	12,1%
	6	1	1	3	14	4	9	2	7	41
		2,4%	2,4%	7,3%	34,1%	9,8%	22,0%	4,9%	17,1%	100,0%
		4,2%	1,7%	4,3%	17,3%	3,9%	10,6%	3,8%	10,8%	7,6%
	7	2	8	8	10	10	7	2	6	53
		3,8%	15,1%	15,1%	18,9%	18,9%	13,2%	3,8%	11,3%	100,0%
		8,3%	13,3%	11,4%	12,3%	9,8%	8,2%	3,8%	9,2%	9,8%
	8	2	2	7	7	10	5	3	6	42
		4,8%	4,8%	16,7%	16,7%	23,8%	11,9%	7,1%	14,3%	100,0%
		8,3%	3,3%	10,0%	8,6%	9,8%	5,9%	5,8%	9,2%	7,8%
	9	1	3	3	7	6	9	4	1	34
		2,9%	8,8%	8,8%	20,6%	17,6%	26,5%	11,8%	2,9%	100,0%
		4,2%	5,0%	4,3%	8,6%	5,9%	10,6%	7,7%	1,5%	6,3%

	10	10	21	10	9	19	14	12	10	105
		9,5%	20,0%	9,5%	8,6%	18,1%	13,3%	11,4%	9,5%	100,0%
		41,7%	35,0%	14,3%	11,1%	18,6%	16,5%	23,1%	15,4%	19,5%
TOPLAM		24	60	70	81	102	85	52	65	539
		4,5%	11,1%	13,0%	15,0%	18,9%	15,8%	9,6%	12,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.180’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.217. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYENİZ?					TOPLA M
		İLKOKU L	ORTAOKU L	LİSE	ÜNİVERSİT E	YÜKSEK LİSANS- DOKTOR A	
YA TUTUKLA N YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	41	25	20	2		88
		46,6%	28,4%	22,7%	2,3%		100,0%
		23,0%	18,1%	11,4%	6,3%		16,3%
	2	11	11	6	1		29
		37,9%	37,9%	20,7%	3,4%		100,0%
		6,2%	8,0%	3,4%	3,1%		5,4%
	3	10	12	19	2		43
		23,3%	27,9%	44,2%	4,7%		100,0%
		5,6%	8,7%	10,9%	6,3%		8,0%
	4	11	9	16	3		39
		28,2%	23,1%	41,0%	7,7%		100,0%
		6,2%	6,5%	9,1%	9,4%		7,2%
	5	23	14	18	4	6	65
		35,4%	21,5%	27,7%	6,2%	9,2%	100,0%
		12,9%	10,1%	10,3%	12,5%	37,5%	12,1%
	6	7	14	13	3	4	41
		17,1%	34,1%	31,7%	7,3%	9,8%	100,0%
		3,9%	10,1%	7,4%	9,4%	25,0%	7,6%
	7	19	12	17	3	2	53
		35,8%	22,6%	32,1%	5,7%	3,8%	100,0%

		10,7%	8,7%	9,7%	9,4%	12,5%	9,8%
	8	10	11	15	3	3	42
		23,8%	26,2%	35,7%	7,1%	7,1%	100,0%
		5,6%	8,0%	8,6%	9,4%	18,8%	7,8%
	9	10	11	9	4		34
		29,4%	32,4%	26,5%	11,8%		100,0%
		5,6%	8,0%	5,1%	12,5%		6,3%
	10	36	19	42	7	1	105
		34,3%	18,1%	40,0%	6,7%	1,0%	100,0%
		20,2%	13,8%	24,0%	21,9%	6,3%	19,5%
TOPLAM		178	138	175	32	16	539
		33,0%	25,6%	32,5%	5,9%	3,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.022'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 100 ile üniversite üstü eğitim almış sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 55 ile ilköğretim mezunu sürücüler oluşturmuştur. Bu durum, eğitim seviyesi yükseldikçe hukuki yaptırıma maruz kalma korkusu içeren mesajlara duyarlılığın arttığı yorumuna yol açmaktadır.

Çizelge 6.218. 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ	1	6	25	29	15	13	88
		6,8%	28,4%	33,0%	17,0%	14,8%	100,0%
		9,8%	17,9%	19,1%	16,9%	13,4%	16,3%
	2	3	4	7	13	2	29
		10,3%	13,8%	24,1%	44,8%	6,9%	100,0%
		4,9%	2,9%	4,6%	14,6%	2,1%	5,4%
	3	4	6	15	8	10	43

BIRAK		9,3%	14,0%	34,9%	18,6%	23,3%	100,0%
		6,6%	4,3%	9,9%	9,0%	10,3%	8,0%
	4	3	13	13	5	5	39
		7,7%	33,3%	33,3%	12,8%	12,8%	100,0%
		4,9%	9,3%	8,6%	5,6%	5,2%	7,2%
	5	7	20	19	8	11	65
		10,8%	30,8%	29,2%	12,3%	16,9%	100,0%
		11,5%	14,3%	12,5%	9,0%	11,3%	12,1%
	6	5	10	13	8	5	41
		12,2%	24,4%	31,7%	19,5%	12,2%	100,0%
		8,2%	7,1%	8,6%	9,0%	5,2%	7,6%
	7	6	15	9	8	15	53
		11,3%	28,3%	17,0%	15,1%	28,3%	100,0%
		9,8%	10,7%	5,9%	9,0%	15,5%	9,8%
	8	6	19	6	6	5	42
		14,3%	45,2%	14,3%	14,3%	11,9%	100,0%
		9,8%	13,6%	3,9%	6,7%	5,2%	7,8%
	9	3	7	14	4	6	34
		8,8%	20,6%	41,2%	11,8%	17,6%	100,0%
		4,9%	5,0%	9,2%	4,5%	6,2%	6,3%
	10	18	21	27	14	25	105
		17,1%	20,0%	25,7%	13,3%	23,8%	100,0%
		29,5%	15,0%	17,8%	15,7%	25,8%	19,5%
TOPLAM		61	140	152	89	97	539
		11,3%	26,0%	28,2%	16,5%	18,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.011'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup; % 77 ile çocuğu olmayan sürücülerdir. En düşük oran ise % 54 ile 3 ve 4'ten fazla çocuğu olmayanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.219. 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
YA TUTUKLA N YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	26	28	29	2	88
		3,4%	29,5%	31,8%	33,0%	2,3%	100,0%
		9,1%	22,2%	16,9%	15,8%	5,1%	16,3%
	2	4	7	7	11		29
		13,8%	24,1%	24,1%	37,9%		100,0%
		12,1%	6,0%	4,2%	6,0%		5,4%
	3	3	7	12	17	4	43
		7,0%	16,3%	27,9%	39,5%	9,3%	100,0%
		9,1%	6,0%	7,2%	9,2%	10,3%	8,0%
	4	4	6	17	10	2	39
		10,3%	15,4%	43,6%	25,6%	5,1%	100,0%
		12,1%	5,1%	10,2%	5,4%	5,1%	7,2%
	5	4	13	23	20	5	65
		6,2%	20,0%	35,4%	30,8%	7,7%	100,0%
		12,1%	11,1%	13,9%	10,9%	12,8%	12,1%
	6	2	7	16	14	2	41
		4,9%	17,1%	39,0%	34,1%	4,9%	100,0%
		6,1%	6,0%	9,6%	7,6%	5,1%	7,6%
	7	2	14	10	23	4	53
		3,8%	26,4%	18,9%	43,4%	7,5%	100,0%
		6,1%	12,0%	6,0%	12,5%	10,3%	9,8%
	8	2	9	13	15	3	42
		4,8%	21,4%	31,0%	35,7%	7,1%	100,0%
		6,1%	7,7%	7,8%	8,2%	7,7%	7,8%
	9	1	8	13	10	2	34
		2,9%	23,5%	38,2%	29,4%	5,9%	100,0%
		3,0%	6,8%	7,8%	5,4%	5,1%	6,3%
	10	8	20	27	35	15	105
		7,6%	19,0%	25,7%	33,3%	14,3%	100,0%
		24,2%	17,1%	16,3%	19,0%	38,5%	19,5%
TOPLAM		33	117	166	184	39	539
		6,1%	21,7%	30,8%	34,1%	7,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.518'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmemektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 79 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 58 ile, 1975 yılı ve sonrasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.220. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	35	53	88
		39,8%	60,2%	100,0%
		13,6%	18,9%	16,3%
	2	20	9	29
		69,0%	31,0%	100,0%
		7,8%	3,2%	5,4%
	3	27	16	43
		62,8%	37,2%	100,0%
		10,5%	5,7%	8,0%
	4	24	15	39
		61,5%	38,5%	100,0%
		9,3%	5,3%	7,2%
	5	35	30	65
		53,8%	46,2%	100,0%
		13,6%	10,7%	12,1%
	6	20	21	41
		48,8%	51,2%	100,0%
		7,8%	7,5%	7,6%
	7	23	30	53
		43,4%	56,6%	100,0%
		8,9%	10,7%	9,8%
	8	17	25	42
		40,5%	59,5%	100,0%
		6,6%	8,9%	7,8%
	9	17	17	34
		50,0%	50,0%	100,0%
		6,6%	6,0%	6,3%
	10	40	65	105
		38,1%	61,9%	100,0%
		15,5%	23,1%	19,5%
TOPLAM		258	281	539
		47,9%	52,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.014'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.221. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	SAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA TUTUKLAN N YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	19	15	1		35
		54,3%	42,9%	2,9%		100,0%
		14,6%	16,5%	4,5%		13,9%
	2	5	8	4	3	20
		25,0%	40,0%	20,0%	15,0%	100,0%
		3,8%	8,8%	18,2%	37,5%	8,0%
	3	11	9	3	2	25
		44,0%	36,0%	12,0%	8,0%	100,0%
		8,5%	9,9%	13,6%	25,0%	10,0%
	4	9	11	3		23
		39,1%	47,8%	13,0%		100,0%
		6,9%	12,1%	13,6%		9,2%
	5	21	12	3		36
		58,3%	33,3%	8,3%		100,0%
		16,2%	13,2%	13,6%		14,3%
	6	6	9	2	1	18
		33,3%	50,0%	11,1%	5,6%	100,0%
		4,6%	9,9%	9,1%	12,5%	7,2%
	7	13	6	3		22
		59,1%	27,3%	13,6%		100,0%
		10,0%	6,6%	13,6%		8,8%
	8	11	4		1	16
		68,8%	25,0%		6,3%	100,0%
		8,5%	4,4%		12,5%	6,4%
	9	11	5	2		18
		61,1%	27,8%	11,1%		100,0%
		8,5%	5,5%	9,1%		7,2%
	10	24	12	1	1	38
		63,2%	31,6%	2,6%	2,6%	100,0%
		18,5%	13,2%	4,5%	12,5%	15,1%
TOPLAM		130	91	22	8	251
		51,8%	36,3%	8,8%	3,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
kaza
yapma
sıklığına
göre
dağılımı
ile ilgili ki

kare testi sonucuna göre p değeri 0,008’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 59, kaza yapmayanlarda % 67'dir. Kaza yapanların kazaya karışma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup; % 66 ile bir kez kaza yapan sürücülerdir. En düşük oran ise % 38 ile 5'den fazla kaza yapan sürücülerdir.

Çizelge 6.222. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,9%
	2		1	6	7
			14,3%	85,7%	100,0%
			25,0%	26,1%	24,1%
	3			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,4%
	4			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,3%
	5	1		4	5
		20,0%		80,0%	100,0%
		50,0%		17,4%	17,2%
	6			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,9%
	7		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			25,0%	4,3%	6,9%
	8			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,9%
	9			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,4%
	10	1	2	1	4
		25,0%	50,0%	25,0%	100,0%
		50,0%	50,0%	4,3%	13,8%

TOPLAM		2	4	23	29
		6,9%	13,8%	79,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.678'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.223. 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DİŞİNDAKİLER	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	8	7	8	23
		34,8%	30,4%	34,8%	100,0%
		20,5%	13,7%	10,7%	13,9%
	2	2	2	13	17
		11,8%	11,8%	76,5%	100,0%
		5,1%	3,9%	17,3%	10,3%
	3	6	7	7	20
		30,0%	35,0%	35,0%	100,0%
		15,4%	13,7%	9,3%	12,1%
	4	3	5	8	16
		18,8%	31,3%	50,0%	100,0%
		7,7%	9,8%	10,7%	9,7%
	5	4	4	6	14
		28,6%	28,6%	42,9%	100,0%
		10,3%	7,8%	8,0%	8,5%
	6	2	4	8	14
		14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		5,1%	7,8%	10,7%	8,5%
	7	4	5	9	18
		22,2%	27,8%	50,0%	100,0%

		10,3%	9,8%	12,0%	10,9%
	8	2	4	6	12
		16,7%	33,3%	50,0%	100,0%
		5,1%	7,8%	8,0%	7,3%
	9		3	5	8
			37,5%	62,5%	100,0%
			5,9%	6,7%	4,8%
	10	8	10	5	23
		34,8%	43,5%	21,7%	100,0%
		20,5%	19,6%	6,7%	13,9%
TOPLAM		39	51	75	165
		23,6%	30,9%	45,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.394'tür. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.224. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	88		88
		100,0%		100,0%
		17,2%		16,3%
	2	29		29
		100,0%		100,0%
		5,7%		5,4%
	3	43		43
		100,0%		100,0%
		8,4%		8,0%
	4	37	2	39
		94,9%	5,1%	100,0%
		7,2%	7,4%	7,2%
	5	62	3	65
		95,4%	4,6%	100,0%
		12,1%	11,1%	12,1%
	6	41		41
		100,0%		100,0%
		8,0%		7,6%
	7	46	7	53
		86,8%	13,2%	100,0%
		9,0%	25,9%	9,8%
	8	37	5	42
		88,1%	11,9%	100,0%
		7,2%	18,5%	7,8%
	9	33	1	34
		97,1%	2,9%	100,0%
		6,4%	3,7%	6,3%
	10	96	9	105
		91,4%	8,6%	100,0%
		18,8%	33,3%	19,5%
TOPLAM		512	27	539
		95,0%	5,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.004'dür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.225. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	10	78	88
		11,4%	88,6%	100,0 %
		9,2%	18,1%	16,3%
	2	14	15	29
		48,3%	51,7%	100,0 %
		12,8%	3,5%	5,4%
	3	8	35	43
		18,6%	81,4%	100,0 %
		7,3%	8,1%	8,0%
	4	10	29	39
		25,6%	74,4%	100,0 %
		9,2%	6,7%	7,2%
	5	12	53	65
		18,5%	81,5%	100,0 %
		11,0%	12,3%	12,1%
	6	11	30	41
		26,8%	73,2%	100,0 %
		10,1%	7,0%	7,6%
	7	7	46	53
		13,2%	86,8%	100,0 %
		6,4%	10,7%	9,8%
	8	10	32	42
		23,8%	76,2%	100,0 %
		9,2%	7,4%	7,8%
	9	9	25	34

		26,5%	73,5%	100,0 %
		8,3%	5,8%	6,3%
	10	18	87	105
		17,1%	82,9%	100,0 %
		16,5%	20,2%	19,5%
TOPLAM		109	430	539
		20,2%	79,8%	100,0 %
		100,0%	100,0%	100,0 %

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.008’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.226. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	18	70	88
		20,5%	79,5%	100,0%
		10,2%	19,3%	16,3%
	2	14	15	29
		48,3%	51,7%	100,0%
		8,0%	4,1%	5,4%
	3	13	30	43
		30,2%	69,8%	100,0%
		7,4%	8,3%	8,0%
	4	15	24	39
		38,5%	61,5%	100,0%
		8,5%	6,6%	7,2%
	5	18	47	65

		27,7%	72,3%	100,0%
		10,2%	12,9%	12,1%
	6	15	26	41
		36,6%	63,4%	100,0%
		8,5%	7,2%	7,6%
	7	19	34	53
		35,8%	64,2%	100,0%
		10,8%	9,4%	9,8%
	8	17	25	42
		40,5%	59,5%	100,0%
		9,7%	6,9%	7,8%
	9	12	22	34
		35,3%	64,7%	100,0%
		6,8%	6,1%	6,3%
	10	35	70	105
		33,3%	66,7%	100,0%
		19,9%	19,3%	19,5%
TOPLAM		176	363	539
		32,7%	67,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.226'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.227. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	85	88
		3,4%	96,6%	100,0%
		14,3%	16,4%	16,3%
	2	4	25	29
		13,8%	86,2%	100,0%
		19,0%	4,8%	5,4%
	3	1	42	43
		2,3%	97,7%	100,0%
		4,8%	8,1%	8,0%
	4	1	38	39
		2,6%	97,4%	100,0%
		4,8%	7,3%	7,2%
	5	1	64	65
		1,5%	98,5%	100,0%
		4,8%	12,4%	12,1%
	6	2	39	41
		4,9%	95,1%	100,0%
		9,5%	7,5%	7,6%
	7	1	52	53
		1,9%	98,1%	100,0%
		4,8%	10,0%	9,8%
	8	2	40	42
		4,8%	95,2%	100,0%
		9,5%	7,7%	7,8%
	9	2	32	34
		5,9%	94,1%	100,0%
		9,5%	6,2%	6,3%
	10	4	101	105
		3,8%	96,2%	100,0%
		19,0%	19,5%	19,5%
TOPLAM		21	518	539
		3,9%	96,1%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların ehliyet el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.420'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyet el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyet el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.228. ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA TUTUKLAN YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	15	43	7	23	88
		17,0%	48,9%	8,0%	26,1%	100,0%
		11,2%	33,6%	4,9%	17,3%	16,3%
	2		5	18	6	29
			17,2%	62,1%	20,7%	100,0%
			3,9%	12,5%	4,5%	5,4%
	3	7	6	17	13	43
		16,3%	14,0%	39,5%	30,2%	100,0%
		5,2%	4,7%	11,8%	9,8%	8,0%
	4	10	6	11	12	39
		25,6%	15,4%	28,2%	30,8%	100,0%
		7,5%	4,7%	7,6%	9,0%	7,2%
	5	22	12	17	14	65
		33,8%	18,5%	26,2%	21,5%	100,0%
		16,4%	9,4%	11,8%	10,5%	12,1%
	6	11	6	11	13	41
		26,8%	14,6%	26,8%	31,7%	100,0%
		8,2%	4,7%	7,6%	9,8%	7,6%
	7	14	12	14	13	53
		26,4%	22,6%	26,4%	24,5%	100,0%
		10,4%	9,4%	9,7%	9,8%	9,8%
	8	13	10	14	5	42
		31,0%	23,8%	33,3%	11,9%	100,0%
		9,7%	7,8%	9,7%	3,8%	7,8%
	9	5	9	6	14	34
		14,7%	26,5%	17,6%	41,2%	100,0%
		3,7%	7,0%	4,2%	10,5%	6,3%
	10	37	19	29	20	105
		35,2%	18,1%	27,6%	19,0%	100,0%
		27,6%	14,8%	20,1%	15,0%	19,5%
TOPLAM		134	128	144	133	539
		24,9%	23,7%	26,7%	24,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000’dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü

arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 75 ile otomobil sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 63 ile otobüs, % 59 ile kamyon sürücüleri, % 53 ile taksi sürücüleridir. Taksi sürücülerinin bu sloganı 5 ile 10 puan arasında değerlendirme açısından en düşük paya sahip olması dikkat çekicidir. Çünkü, önceki sloganlara en fazla puan veren sürücü gruplarından biridir. Bu durum gereği, taksi şoförlerinin hukuki yaptırım içerikli sloganlardan daha az etkilendiği yorumunu yapmak mümkündür.

‘Ya Para Cezası Öde ya da Takip Mesafesi Bırak’

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması durumunda denetime maruz kalarak hukuki yaptırıma uğrayacağı korkusu uyarılmıştır. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganı; denetim korkusu içeren mesajlar içinde (tutuklan, ceza puanı al, para cezası öde, ehliyetini ver) ceza puanı ve ehliyet el koyma ile ilgili slogandan daha fazla puan almıştır.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.229. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	4	79	83
		4,8%	95,2%	100,0%
		6,6%	16,7%	15,6%
	2		30	30
			100,0%	100,0%
			6,4%	5,6%
	3	3	46	49
		6,1%	93,9%	100,0%
		4,9%	9,7%	9,2%

	4	5	45	50
		10,0%	90,0%	100,0%
		8,2%	9,5%	9,4%
	5	15	55	70
		21,4%	78,6%	100,0%
		24,6%	11,7%	13,1%
	6	4	44	48
		8,3%	91,7%	100,0%
		6,6%	9,3%	9,0%
	7	6	44	50
		12,0%	88,0%	100,0%
		9,8%	9,3%	9,4%
	8	8	41	49
		16,3%	83,7%	100,0%
		13,1%	8,7%	9,2%
	9	5	22	27
		18,5%	81,5%	100,0%
		8,2%	4,7%	5,1%
	10	11	66	77
		14,3%	85,7%	100,0%
		18,0%	14,0%	14,4%
TOPLAM		61	472	533
		11,4%	88,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.022'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 80, erkek sürücülerde % 58'dir. 'Tutuklan ya da takip mesafesi bırak' sloganı 'Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz' sloganı ile kıyaslandığında, erkeklerin verdikleri puanın kadınlara göre daha düşük olduğu görülmektedir.

Çizelge 6.230. 'Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPLA M
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
	1	3	9	7	11	17	15	12	9	83

YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	9	7	11	17	15	12	9	83
		3,6%	10,8%	8,4%	13,3%	20,5%	18,1%	14,5%	10,8%	100,0%
		12,5%	15,0%	10,6%	13,6%	17,0%	17,6%	21,8%	14,5%	15,6%
	2		3	6	8	3	3	3	4	30
			10,0%	20,0%	26,7%	10,0%	10,0%	10,0%	13,3%	100,0%
			5,0%	9,1%	9,9%	3,0%	3,5%	5,5%	6,5%	5,6%
	3	2	7	5	3	10	10	8	4	49
		4,1%	14,3%	10,2%	6,1%	20,4%	20,4%	16,3%	8,2%	100,0%
		8,3%	11,7%	7,6%	3,7%	10,0%	11,8%	14,5%	6,5%	9,2%
	4	3	4	10	6	6	9	3	9	50
		6,0%	8,0%	20,0%	12,0%	12,0%	18,0%	6,0%	18,0%	100,0%
		12,5%	6,7%	15,2%	7,4%	6,0%	10,6%	5,5%	14,5%	9,4%
	5	2	3	15	6	15	12	7	10	70
		2,9%	4,3%	21,4%	8,6%	21,4%	17,1%	10,0%	14,3%	100,0%
		8,3%	5,0%	22,7%	7,4%	15,0%	14,1%	12,7%	16,1%	13,1%
	6	1	2	3	10	10	11	4	7	48
		2,1%	4,2%	6,3%	20,8%	20,8%	22,9%	8,3%	14,6%	100,0%
		4,2%	3,3%	4,5%	12,3%	10,0%	12,9%	7,3%	11,3%	9,0%
	7	2	7	5	10	7	9	2	8	50
		4,0%	14,0%	10,0%	20,0%	14,0%	18,0%	4,0%	16,0%	100,0%
		8,3%	11,7%	7,6%	12,3%	7,0%	10,6%	3,6%	12,9%	9,4%
	8	2	6	4	10	15	7	4	1	49
		4,1%	12,2%	8,2%	20,4%	30,6%	14,3%	8,2%	2,0%	100,0%
		8,3%	10,0%	6,1%	12,3%	15,0%	8,2%	7,3%	1,6%	9,2%
	9	3	3	4	8	5	2	2		27
		11,1%	11,1%	14,8%	29,6%	18,5%	7,4%	7,4%		100,0%
		12,5%	5,0%	6,1%	9,9%	5,0%	2,4%	3,6%		5,1%
	10	6	16	7	9	12	7	10	10	77
		7,8%	20,8%	9,1%	11,7%	15,6%	9,1%	13,0%	13,0%	100,0%
		25,0%	26,7%	10,6%	11,1%	12,0%	8,2%	18,2%	16,1%	14,4%
TOPLAM		24	60	66	81	100	85	55	62	533
		4,5%	11,3%	12,4%	15,2%	18,8%	15,9%	10,3%	11,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.069'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.231. 'Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYENİZ?	
--	------	-------------------	--

		İLKOKU L	ORTAO KUL	LİSE	ÜNİVERSİ TE	YÜKSEK LİSANS- DOKTORA	TOPL AM
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFES İ BIRAK	1	40	21	19	1	2	83
		48,2%	25,3%	22,9%	1,2%	2,4%	100,0%
		22,9%	15,4%	10,9%	3,3%	11,8%	15,6%
	2	14	7	7		2	30
		46,7%	23,3%	23,3%		6,7%	100,0%
		8,0%	5,1%	4,0%		11,8%	5,6%
	3	18	14	14	3		49
		36,7%	28,6%	28,6%	6,1%		100,0%
		10,3%	10,3%	8,0%	10,0%		9,2%
	4	15	12	21	2		50
		30,0%	24,0%	42,0%	4,0%		100,0%
		8,6%	8,8%	12,0%	6,7%		9,4%
	5	24	16	25	3	2	70
		34,3%	22,9%	35,7%	4,3%	2,9%	100,0%
		13,7%	11,8%	14,3%	10,0%	11,8%	13,1%
	6	10	18	13	2	5	48
		20,8%	37,5%	27,1%	4,2%	10,4%	100,0%
		5,7%	13,2%	7,4%	6,7%	29,4%	9,0%
	7	14	8	22	4	2	50
		28,0%	16,0%	44,0%	8,0%	4,0%	100,0%
		8,0%	5,9%	12,6%	13,3%	11,8%	9,4%
	8	12	17	11	7	2	49
		24,5%	34,7%	22,4%	14,3%	4,1%	100,0%
		6,9%	12,5%	6,3%	23,3%	11,8%	9,2%
	9	2	9	13	2	1	27
		7,4%	33,3%	48,1%	7,4%	3,7%	100,0%
		1,1%	6,6%	7,4%	6,7%	5,9%	5,1%
	10	26	14	30	6	1	77
		33,8%	18,2%	39,0%	7,8%	1,3%	100,0%
		14,9%	10,3%	17,1%	20,0%	5,9%	14,4%
TOPLAM		175	136	175	30	17	533
		32,8%	25,5%	32,8%	5,6%	3,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.003'tür. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 80 ile üniversite eğitimi almış sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 50 ile ilkokul mezunu sürücüler oluşturmuştur. Bu durum, eğitim seviyesi yükseldikçe denetim korkusu içeren mesajlara duyarlılığın arttığı yorumuna yol açmaktadır.

Çizelge 6.232. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	5	20	27	16	15	83
		6,0%	24,1%	32,5%	19,3%	18,1%	100,0%
		8,6%	14,8%	17,9%	17,8%	15,2%	15,6%
	2	2	7	10	6	5	30
		6,7%	23,3%	33,3%	20,0%	16,7%	100,0%
		3,4%	5,2%	6,6%	6,7%	5,1%	5,6%
	3	3	13	18	8	7	49
		6,1%	26,5%	36,7%	16,3%	14,3%	100,0%
		5,2%	9,6%	11,9%	8,9%	7,1%	9,2%
	4	4	15	12	8	11	50
		8,0%	30,0%	24,0%	16,0%	22,0%	100,0%
		6,9%	11,1%	7,9%	8,9%	11,1%	9,4%
	5	5	24	19	11	11	70
		7,1%	34,3%	27,1%	15,7%	15,7%	100,0%
		8,6%	17,8%	12,6%	12,2%	11,1%	13,1%
	6	5	10	13	12	8	48
		10,4%	20,8%	27,1%	25,0%	16,7%	100,0%
		8,6%	7,4%	8,6%	13,3%	8,1%	9,0%
	7	7	9	17	9	8	50
		14,0%	18,0%	34,0%	18,0%	16,0%	100,0%
		12,1%	6,7%	11,3%	10,0%	8,1%	9,4%
	8	9	15	12	6	7	49
		18,4%	30,6%	24,5%	12,2%	14,3%	100,0%
		15,5%	11,1%	7,9%	6,7%	7,1%	9,2%
	9	8	7	4		8	27

		29,6%	25,9%	14,8%		29,6%	100,0%
		13,8%	5,2%	2,6%		8,1%	5,1%
	10	10	15	19	14	19	77
		13,0%	19,5%	24,7%	18,2%	24,7%	100,0%
		17,2%	11,1%	12,6%	15,6%	19,2%	14,4%
TOPLAM		58	135	151	90	99	533
		10,9%	25,3%	28,3%	16,9%	18,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.271'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmektedir.

Slogan, farklı çocuk sayısına sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilerek değerlendirilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup; % 76 ile bir çocuğu olan sürücülerdir. En düşük oran ise % 56 ile 3 çocuğu olanlara aittir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.233. 'Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUA N	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	29	24	26	3	83
		1,2%	34,9%	28,9%	31,3%	3,6%	100,0%
		3,3%	24,0%	14,7%	14,4%	7,7%	15,6%
	2	3	8	8	11		30
		10,0%	26,7%	26,7%	36,7%		100,0%
		10,0%	6,6%	4,9%	6,1%		5,6%
	3	4	11	20	10	4	49
		8,2%	22,4%	40,8%	20,4%	8,2%	100,0%
		13,3%	9,1%	12,3%	5,6%	10,3%	9,2%
	4	6	9	13	20	2	50
		12,0%	18,0%	26,0%	40,0%	4,0%	100,0%
		20,0%	7,4%	8,0%	11,1%	5,1%	9,4%
	5	1	16	28	20	5	70
		1,4%	22,9%	40,0%	28,6%	7,1%	100,0%

		3,3%	13,2%	17,2%	11,1%	12,8%	13,1%
	6	2	10	18	15	3	48
		4,2%	20,8%	37,5%	31,3%	6,3%	100,0%
		6,7%	8,3%	11,0%	8,3%	7,7%	9,0%
	7	4	14	6	23	3	50
		8,0%	28,0%	12,0%	46,0%	6,0%	100,0%
		13,3%	11,6%	3,7%	12,8%	7,7%	9,4%
	8	1	9	19	16	4	49
		2,0%	18,4%	38,8%	32,7%	8,2%	100,0%
		3,3%	7,4%	11,7%	8,9%	10,3%	9,2%
	9	1	1	9	11	5	27
		3,7%	3,7%	33,3%	40,7%	18,5%	100,0%
		3,3%	,8%	5,5%	6,1%	12,8%	5,1%
	10	7	14	18	28	10	77
		9,1%	18,2%	23,4%	36,4%	13,0%	100,0%
		23,3%	11,6%	11,0%	15,6%	25,6%	14,4%
		30	121	163	180	39	533
TOPLAM		5,6%	22,7%	30,6%	33,8%	7,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.009'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 77 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 58 ile, 1975 yılı ve sonrasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.234. 'Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	34	49	83
		41,0%	59,0%	100,0%
		13,3%	17,6%	15,6%
	2	22	8	30

		73,3%	26,7%	100,0%
		8,6%	2,9%	5,6%
	3	25	24	49
		51,0%	49,0%	100,0%
		9,8%	8,6%	9,2%
	4	28	22	50
		56,0%	44,0%	100,0%
		11,0%	7,9%	9,4%
	5	39	31	70
		55,7%	44,3%	100,0%
		15,3%	11,2%	13,1%
	6	23	25	48
		47,9%	52,1%	100,0%
		9,0%	9,0%	9,0%
	7	25	25	50
		50,0%	50,0%	100,0%
		9,8%	9,0%	9,4%
	8	19	30	49
		38,8%	61,2%	100,0%
		7,5%	10,8%	9,2%
	9	13	14	27
		48,1%	51,9%	100,0%
		5,1%	5,0%	5,1%
	10	27	50	77
		35,1%	64,9%	100,0%
		10,6%	18,0%	14,4%
TOPLAM		255	278	533
		47,8%	52,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.022'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.235. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	20	13		1	34
		58,8%	38,2%		2,9%	100,0%
		15,6%	14,6%		12,5%	13,7%
	2	8	10	3	1	22
		36,4%	45,5%	13,6%	4,5%	100,0%
		6,3%	11,2%	13,0%	12,5%	8,9%
	3	13	10	1	1	25
		52,0%	40,0%	4,0%	4,0%	100,0%
		10,2%	11,2%	4,3%	12,5%	10,1%
	4	10	11	4	2	27
		37,0%	40,7%	14,8%	7,4%	100,0%
		7,8%	12,4%	17,4%	25,0%	10,9%
	5	20	13	3		36
		55,6%	36,1%	8,3%		100,0%
		15,6%	14,6%	13,0%		14,5%
	6	7	9	5	1	22
		31,8%	40,9%	22,7%	4,5%	100,0%
		5,5%	10,1%	21,7%	12,5%	8,9%
	7	16	5	2	1	24
		66,7%	20,8%	8,3%	4,2%	100,0%
		12,5%	5,6%	8,7%	12,5%	9,7%
	8	12	6	1		19
		63,2%	31,6%	5,3%		100,0%
		9,4%	6,7%	4,3%		7,7%
	9	7	4	2		13
		53,8%	30,8%	15,4%		100,0%
		5,5%	4,5%	8,7%		5,2%
	10	15	8	2	1	26
		57,7%	30,8%	7,7%	3,8%	100,0%
		11,7%	9,0%	8,7%	12,5%	10,5%
TOPLAM		128	89	23	8	248
		51,6%	35,9%	9,3%	3,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.658'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.236. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLE M	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		1	2	3
			33,3%	66,7%	100,0%
			20,0%	8,7%	10,0%
	2	1		1	2
		50,0 %		50,0%	100,0%
		50,0 %		4,3%	6,7%
	3			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,0%
	4			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,0%
	5		1	7	8
			12,5%	87,5%	100,0%
			20,0%	30,4%	26,7%
	6			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,0%
	7		1	1	2
			50,0%	50,0%	100,0%
			20,0%	4,3%	6,7%
	8	1		2	3
		33,3 %		66,7%	100,0%
		50,0 %		8,7%	10,0%
	10		2	1	3
			66,7%	33,3%	100,0%
			40,0%	4,3%	10,0%
TOPLAM		2	5	23	30

		6,7%	16,7%	76,7%	100,0%
		100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ölümlü kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.171'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.237. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	8	8	4	20
		40,0%	40,0%	20,0%	100,0%
		22,9%	15,4%	5,3%	12,3%
	2	2		10	12
		16,7%		83,3%	100,0%
		5,7%		13,2%	7,4%
	3	2	4	12	18
		11,1%	22,2%	66,7%	100,0%
		5,7%	7,7%	15,8%	11,0%
	4	6	9	6	21
		28,6%	42,9%	28,6%	100,0%
		17,1%	17,3%	7,9%	12,9%
	5	6	3	11	20
		30,0%	15,0%	55,0%	100,0%
		17,1%	5,8%	14,5%	12,3%
	6	3	6	11	20
		15,0%	30,0%	55,0%	100,0%
		8,6%	11,5%	14,5%	12,3%
	7	2	8	7	17
		11,8%	47,1%	41,2%	100,0%
		5,7%	15,4%	9,2%	10,4%
	8		5	6	11
			45,5%	54,5%	100,0%
			9,6%	7,9%	6,7%
	9		5	2	7
			71,4%	28,6%	100,0%
			9,6%	2,6%	4,3%
	10	6	4	7	17
		35,3%	23,5%	41,2%	100,0%
		17,1%	7,7%	9,2%	10,4%
TOPLAM		35	52	76	163

		21,5%	31,9%	46,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.007'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.238. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	83		83
		100,0%		100,0%
		16,4%		15,6%
	2	29	1	30
		96,7%	3,3%	100,0%
		5,7%	3,8%	5,6%
	3	49		49
		100,0%		100,0%
		9,7%		9,2%
	4	49	1	50
		98,0%	2,0%	100,0%
		9,7%	3,8%	9,4%
	5	69	1	70
		98,6%	1,4%	100,0%
		13,6%	3,8%	13,1%
	6	47	1	48
		97,9%	2,1%	100,0%
		9,3%	3,8%	9,0%
	7	43	7	50
		86,0%	14,0%	100,0%
		8,5%	26,9%	9,4%
	8	42	7	49
		85,7%	14,3%	100,0%
		8,3%	26,9%	9,2%
	9	24	3	27
		88,9%	11,1%	100,0%
		4,7%	11,5%	5,1%
	10	72	5	77
		93,5%	6,5%	100,0%
		14,2%	19,2%	14,4%

TOPLAM		507	26	533
		95,1%	4,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.239. 'Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	10	73	83
		12,0%	88,0%	100,0%
		9,3%	17,2%	15,6%
	2	4	26	30
		13,3%	86,7%	100,0%
		3,7%	6,1%	5,6%
	3	10	39	49
		20,4%	79,6%	100,0%
		9,3%	9,2%	9,2%
	4	9	41	50
		18,0%	82,0%	100,0%
		8,3%	9,6%	9,4%
	5	16	54	70
		22,9%	77,1%	100,0%
		14,8%	12,7%	13,1%
	6	16	32	48
		33,3%	66,7%	100,0%
		14,8%	7,5%	9,0%
	7	9	41	50
		18,0%	82,0%	100,0%
		8,3%	9,6%	9,4%
	8	13	36	49
		26,5%	73,5%	100,0%
		12,0%	8,5%	9,2%

	9	7	20	27
		25,9%	74,1%	100,0%
		6,5%	4,7%	5,1%
	10	14	63	77
		18,2%	81,8%	100,0%
		13,0%	14,8%	14,4%
TOPLAM		108	425	533
		20,3%	79,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.215'tir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.240. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUA N	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ MI ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	20	63	83
		24,1%	75,9%	100,0%
		11,2%	17,7%	15,6%
	2	6	24	30
		20,0%	80,0%	100,0%
		3,4%	6,8%	5,6%
	3	18	31	49
		36,7%	63,3%	100,0%
		10,1%	8,7%	9,2%
	4	17	33	50
		34,0%	66,0%	100,0%
		9,6%	9,3%	9,4%
	5	22	48	70
		31,4%	68,6%	100,0%
		12,4%	13,5%	13,1%
	6	20	28	48
		41,7%	58,3%	100,0%
		11,2%	7,9%	9,0%
	7	18	32	50
		36,0%	64,0%	100,0%
		10,1%	9,0%	9,4%
	8	21	28	49
		42,9%	57,1%	100,0%
		11,8%	7,9%	9,2%
	9	11	16	27
		40,7%	59,3%	100,0%
		6,2%	4,5%	5,1%
	10	25	52	77
		32,5%	67,5%	100,0%
		14,0%	14,6%	14,4%
TOPLAM		178	355	533
		33,4%	66,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.326'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.241. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3,6%	96,4%	100,0%
		3	80	83
		14,3%	15,6%	15,6%
	2		100,0%	100,0%
			30	30
			5,9%	5,6%
	3		100,0%	100,0%
			49	49
			9,6%	9,2%
	4	4,0%	96,0%	100,0%
		2	48	50
		9,5%	9,4%	9,4%
	5	4,3%	95,7%	100,0%
		3	67	70
		14,3%	13,1%	13,1%
	6	6,3%	93,8%	100,0%
		3	45	48
		14,3%	8,8%	9,0%
	7	4,0%	96,0%	100,0%
		2	48	50
		9,5%	9,4%	9,4%
	8	8,2%	91,8%	100,0%
		4	45	49
		19,0%	8,8%	9,2%
	9		100,0%	100,0%
			27	27
			5,3%	5,1%
	10	5,2%	94,8%	100,0%
		4	73	77
		19,0%	14,3%	14,4%
TOPLAM		3,9%	96,1%	100,0%
		21	512	533
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ehliyete el konma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.565’dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

ehliyetle el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyetle el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.242. ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMOBİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA PARA CEZASI ÖDE YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	11	42	6	24	83
		13,3%	50,6%	7,2%	28,9%	100,0%
		8,4%	33,9%	4,2%	17,9%	15,6%
	2	5	9	7	9	30
		16,7%	30,0%	23,3%	30,0%	100,0%
		3,8%	7,3%	4,9%	6,7%	5,6%
	3	5	7	22	15	49
		10,2%	14,3%	44,9%	30,6%	100,0%
		3,8%	5,6%	15,3%	11,2%	9,2%
	4	13	8	9	20	50
		26,0%	16,0%	18,0%	40,0%	100,0%
		9,9%	6,5%	6,3%	14,9%	9,4%
	5	18	14	21	17	70
		25,7%	20,0%	30,0%	24,3%	100,0%
		13,7%	11,3%	14,6%	12,7%	13,1%
	6	12	11	16	9	48
		25,0%	22,9%	33,3%	18,8%	100,0%
		9,2%	8,9%	11,1%	6,7%	9,0%
	7	16	6	18	10	50
		32,0%	12,0%	36,0%	20,0%	100,0%
		12,2%	4,8%	12,5%	7,5%	9,4%
	8	14	8	10	17	49
		28,6%	16,3%	20,4%	34,7%	100,0%
		10,7%	6,5%	6,9%	12,7%	9,2%
	9	9	6	7	5	27
		33,3%	22,2%	25,9%	18,5%	100,0%
		6,9%	4,8%	4,9%	3,7%	5,1%
	10	28	13	28	8	77
		36,4%	16,9%	36,4%	10,4%	100,0%
		21,4%	10,5%	19,4%	6,0%	14,4%
TOPLAM		131	124	144	134	533
		24,6%	23,3%	27,0%	25,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 74 ile otomobil sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 69 ile otobüs, % 49 ile kamyon sürücüleri, % 47 ile taksi sürücüleridir. Para cezası içerikli slogandan daha fazla etkilenenler otomobil, otobüs sürücüleridir. Kamyon ve taksi sürücülerinin etkilenme oranı % 50'nin altında kalmıştır.

'Ya Ceza Puanı Al ya da Takip Mesafesi Bırak'

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması durumunda denetime maruz kalarak hukuki yaptırıma uğrayacağı korkusu uyarılmıştır. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganı; denetim korkusu içeren mesajlar içinde (tutuklan, ceza puanı al, para cezası öde, ehliyetini ver) en az puan alan iki mesajdan biridir.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.243 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	86	89
		3,4%	96,6%	100,0%
		4,7%	18,8%	17,0%
	2	6	24	30
		20,0%	80,0%	100,0%
		9,4%	5,2%	5,7%
	3	4	62	66
		6,1%	93,9%	100,0%
		6,3%	13,5%	12,6%
	4	7	53	60
		11,7%	88,3%	100,0%

		10,9%	11,6%	11,5%
	5	12	49	61
		19,7%	80,3%	100,0%
		18,8%	10,7%	11,7%
	6	7	31	38
		18,4%	81,6%	100,0%
		10,9%	6,8%	7,3%
	7	5	39	44
		11,4%	88,6%	100,0%
		7,8%	8,5%	8,4%
	8	3	35	38
		7,9%	92,1%	100,0%
		4,7%	7,6%	7,3%
	9	6	19	25
		24,0%	76,0%	100,0%
		9,4%	4,1%	4,8%
	10	11	60	71
		15,5%	84,5%	100,0%
		17,2%	13,1%	13,6%
TOPLAM		64	458	522
		12,3%	87,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların cinsiyete göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.020'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı kadın sürücülerde % 67, erkek sürücülerde % 51'dir. Kadınların ceza puanı içerikli mesajlardan erkeklere göre daha fazla puan verdikleri görülmektedir.

Çizelge 6.244. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPL AM
		18- 20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
YA CEZA	1	2	10	16	8	20	18	7	8	89
		2,2%	11,2%	18,0%	9,0%	22,5%	20,2%	7,9%	9,0%	100,0%

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.017'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek yaş grubunu % 76 ile 18-20 yaş arasındaki sürücüler oluşturmaktadır. 5 ile 10 arasında puan verme açısından en düşük oranı ise % 40 ile 26-30 yaş sürücüler oluşturmuştur.

Çizelge 6.245. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUA N	EĞİTİM SEVİYENİZ?					TOPLA M
		İLKOK UL	ORTAO KUL	LİSE	ÜNİVERS İTE	YÜKSEK LİSANS- DOKTORA	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	40	28	20	1		89
		44,9%	31,5%	22,5 %	1,1%		100,0%
		25,8%	21,2%	10,9 %	3,0%		17,0%
	2	7	5	10	2	6	30
		23,3%	16,7%	33,3 %	6,7%	20,0%	100,0%
		4,5%	3,8%	5,4%	6,1%	33,3%	5,7%
	3	18	19	25	2	2	66
		27,3%	28,8%	37,9 %	3,0%	3,0%	100,0%
		11,6%	14,4%	13,6 %	6,1%	11,1%	12,6%
	4	21	14	21	4		60
		35,0%	23,3%	35,0 %	6,7%		100,0%
		13,5%	10,6%	11,4 %	12,1%		11,5%
	5	22	12	21	5	1	61
		36,1%	19,7%	34,4 %	8,2%	1,6%	100,0%
		14,2%	9,1%	11,4 %	15,2%	5,6%	11,7%
	6	7	12	13	6		38
		18,4%	31,6%	34,2 %	15,8%		100,0%
		4,5%	9,1%	7,1%	18,2%		7,3%

	7	7	10	19	2	6	44
		15,9%	22,7%	43,2 %	4,5%	13,6%	100,0%
		4,5%	7,6%	10,3 %	6,1%	33,3%	8,4%
	8	7	14	15	2		38
		18,4%	36,8%	39,5 %	5,3%		100,0%
		4,5%	10,6%	8,2%	6,1%		7,3%
	9	1	6	13	3	2	25
		4,0%	24,0%	52,0 %	12,0%	8,0%	100,0%
		,6%	4,5%	7,1%	9,1%	11,1%	4,8%
	10	25	12	27	6	1	71
		35,2%	16,9%	38,0 %	8,5%	1,4%	100,0%
		16,1%	9,1%	14,7 %	18,2%	5,6%	13,6%
TOPLAM		155	132	184	33	18	522
		29,7%	25,3%	35,2 %	6,3%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 73 ile üniversite eğitimi almış sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite eğitimi almış sürücülere göre slogana daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 23 ile ilkokul mezunu sürücüler oluşturmuştur. Bu durum, eğitim seviyesi yükseldikçe denetim korkusu içeren mesajlara duyarlılığın arttığı yorumuna yol açmaktadır.

Çizelge 6.246. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	8	28	31	11	11	89
		9,0%	31,5%	34,8%	12,4%	12,4%	100,0%
		12,3%	21,2%	21,4%	13,8%	11,0%	17,0%
	2	5	5	4	7	9	30
		16,7%	16,7%	13,3%	23,3%	30,0%	100,0%
		7,7%	3,8%	2,8%	8,8%	9,0%	5,7%
	3	7	14	23	11	11	66
		10,6%	21,2%	34,8%	16,7%	16,7%	100,0%
		10,8%	10,6%	15,9%	13,8%	11,0%	12,6%
	4	6	19	19	7	9	60
		10,0%	31,7%	31,7%	11,7%	15,0%	100,0%
		9,2%	14,4%	13,1%	8,8%	9,0%	11,5%
	5	8	15	19	9	10	61
		13,1%	24,6%	31,1%	14,8%	16,4%	100,0%
		12,3%	11,4%	13,1%	11,3%	10,0%	11,7%
	6	5	14	8	5	6	38
		13,2%	36,8%	21,1%	13,2%	15,8%	100,0%
		7,7%	10,6%	5,5%	6,3%	6,0%	7,3%
	7	4	8	10	10	12	44
		9,1%	18,2%	22,7%	22,7%	27,3%	100,0%
		6,2%	6,1%	6,9%	12,5%	12,0%	8,4%
	8	6	12	7	7	6	38
		15,8%	31,6%	18,4%	18,4%	15,8%	100,0%
		9,2%	9,1%	4,8%	8,8%	6,0%	7,3%
	9	6	7	6	1	5	25
		24,0%	28,0%	24,0%	4,0%	20,0%	100,0%
		9,2%	5,3%	4,1%	1,3%	5,0%	4,8%
	10	10	10	18	12	21	71
		14,1%	14,1%	25,4%	16,9%	29,6%	100,0%
		15,4%	7,6%	12,4%	15,0%	21,0%	13,6%
TOPLAM		65	132	145	80	100	522
		12,5%	25,3%	27,8%	15,3%	19,2%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.237'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmemektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.247. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLA M
		1975 VE ÖNCESİ	1976- 1985	1986- 1995	1996- 2003	2004 VE ÜZERİ	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	3	26	27	31	2	89
		3,4%	29,2%	30,3%	34,8%	2,2%	100,0%
		9,4%	24,5%	17,4%	16,4%	5,0%	17,0%
	2	1	8	6	14	1	30
		3,3%	26,7%	20,0%	46,7%	3,3%	100,0%
		3,1%	7,5%	3,9%	7,4%	2,5%	5,7%
	3	2	13	26	21	4	66
		3,0%	19,7%	39,4%	31,8%	6,1%	100,0%
		6,3%	12,3%	16,8%	11,1%	10,0%	12,6%
	4	8	8	15	25	4	60
		13,3%	13,3%	25,0%	41,7%	6,7%	100,0%
		25,0%	7,5%	9,7%	13,2%	10,0%	11,5%
	5	4	15	20	17	5	61
		6,6%	24,6%	32,8%	27,9%	8,2%	100,0%
		12,5%	14,2%	12,9%	9,0%	12,5%	11,7%
	6	2	6	13	16	1	38
		5,3%	15,8%	34,2%	42,1%	2,6%	100,0%
		6,3%	5,7%	8,4%	8,5%	2,5%	7,3%
	7	2	10	10	16	6	44
		4,5%	22,7%	22,7%	36,4%	13,6%	100,0%
		6,3%	9,4%	6,5%	8,5%	15,0%	8,4%
	8	3	4	11	14	6	38
		7,9%	10,5%	28,9%	36,8%	15,8%	100,0%
		9,4%	3,8%	7,1%	7,4%	15,0%	7,3%
	9		1	14	8	2	25
			4,0%	56,0%	32,0%	8,0%	100,0%
			,9%	9,0%	4,2%	5,0%	4,8%
	10	7	15	13	27	9	71
		9,9%	21,1%	18,3%	38,0%	12,7%	100,0%
		21,9%	14,2%	8,4%	14,3%	22,5%	13,6%
TOPLAM		32	106	155	189	40	522
		6,1%	20,3%	29,7%	36,2%	7,7%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.031'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup, % 72 ile 2004 ve sonrasında sürücü belgesine sahip olan yeni sürücülerdir. En düşük oran ise % 48 ile, 1976-1985 yılı ve sonrasında sürücü belgesi almış olan sürücülere aittir.

Çizelge 6.248. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	36	53	89
		40,4%	59,6%	100,0%
		14,3%	19,6%	17,0%
	2	20	10	30
		66,7%	33,3%	100,0%
		7,9%	3,7%	5,7%
	3	39	27	66
		59,1%	40,9%	100,0%
		15,5%	10,0%	12,6%
	4	33	27	60
		55,0%	45,0%	100,0%
		13,1%	10,0%	11,5%
	5	34	27	61
		55,7%	44,3%	100,0%
		13,5%	10,0%	11,7%
	6	18	20	38
		47,4%	52,6%	100,0%
		7,1%	7,4%	7,3%
	7	17	27	44
		38,6%	61,4%	100,0%
		6,7%	10,0%	8,4%
	8	16	22	38
		42,1%	57,9%	100,0%
		6,3%	8,1%	7,3%
	9	15	10	25
		60,0%	40,0%	100,0%
		6,0%	3,7%	4,8%
	10	24	47	71
		33,8%	66,2%	100,0%
		9,5%	17,4%	13,6%
TOPLAM		252	270	522
		48,3%	51,7%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.031'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Çizelge 6.249. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	24	10			34
		70,6%	29,4%			100,0%
		19,4%	11,2%			13,9%
	2	9	8	2	1	20
		45,0%	40,0%	10,0%	5,0%	100,0%
		7,3%	9,0%	8,7%	12,5%	8,2%
	3	20	14	3	2	39
		51,3%	35,9%	7,7%	5,1%	100,0%
		16,1%	15,7%	13,0%	25,0%	16,0%
	4	8	17	4		29
		27,6%	58,6%	13,8%		100,0%
		6,5%	19,1%	17,4%		11,9%
	5	18	12	3		33
		54,5%	36,4%	9,1%		100,0%
		14,5%	13,5%	13,0%		13,5%
	6	5	7	5	1	18
		27,8%	38,9%	27,8%	5,6%	100,0%
		4,0%	7,9%	21,7%	12,5%	7,4%
	7	11	4	1		16
		68,8%	25,0%	6,3%		100,0%
		8,9%	4,5%	4,3%		6,6%
	8	10	5	2		17
		58,8%	29,4%	11,8%		100,0%
		8,1%	5,6%	8,7%		7,0%
	9	6	4	2	3	15
		40,0%	26,7%	13,3%	20,0%	100,0%
		4,8%	4,5%	8,7%	37,5%	6,1%
	10	13	8	1	1	23
		56,5%	34,8%	4,3%	4,3%	100,0%
		10,5%	9,0%	4,3%	12,5%	9,4%
TOPLAM		124	89	23	8	244
		50,8%	36,5%	9,4%	3,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücünün kaza yapma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.011’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan

verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmektedir.

Slogana 5 ile 10 puan verme oranı, kaza yapanlarda % 49, kaza yapmayanlarda % 57'dir. Kaza yapanların kazaya karışma sıklığı ile slogana puan verme arasındaki ilişkiye göre, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan grup; % 63 ile 5'den fazla kaza yapan sürücülerdir. Bu durum, 5'den fazla kaza yapanların diğerlerinden daha fazla ceza puanı almış olduğu ve bu durumun ilgili slogana daha fazla puan verilmesinde etkili olduğu yorumuna neden olmaktadır. En düşük oran ise % 45 ile 2-3 kez kaza yapan sürücülerdir.

Çizelge 6.250. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUA N	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPL AM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1		1	2
		50,0%		50,0%	100,0%
		50,0%		4,3%	6,9%
	2			4	4
				100,0%	100,0%
				17,4%	13,8%
	3	1	2	4	7
		14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		50,0%	50,0%	17,4%	24,1%
	4			4	4
				100,0%	100,0%
				17,4%	13,8%
	5			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,4%
	6			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,4%
	7			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,4%
	8			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	6,9%
	9			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,3%
	10		2	2	4
			50,0%	50,0%	100,0%
			50,0%	8,7%	13,8%
TOPLAM		2	4	23	29
		6,9%	13,8%	79,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanl
arın
ölüml
ü
kazay

a sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.546'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.251. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVREM	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	9	4	9	22
		40,9%	18,2%	40,9%	100,0%
		23,7%	8,0%	11,8%	13,4%
	2	1	3	6	10
		10,0%	30,0%	60,0%	100,0%
		2,6%	6,0%	7,9%	6,1%
	3	8	7	12	27
		29,6%	25,9%	44,4%	100,0%
		21,1%	14,0%	15,8%	16,5%
	4	4	10	12	26
		15,4%	38,5%	46,2%	100,0%
		10,5%	20,0%	15,8%	15,9%
	5	5	5	8	18
		27,8%	27,8%	44,4%	100,0%
		13,2%	10,0%	10,5%	11,0%
	6	2	2	6	10
		20,0%	20,0%	60,0%	100,0%
		5,3%	4,0%	7,9%	6,1%
	7	2	8	5	15
		13,3%	53,3%	33,3%	100,0%
		5,3%	16,0%	6,6%	9,1%
	8		5	7	12
			41,7%	58,3%	100,0%
			10,0%	9,2%	7,3%

	9	1	4	4	9
		11,1%	44,4%	44,4%	100,0%
		2,6%	8,0%	5,3%	5,5%
	10	6	2	7	15
		40,0%	13,3%	46,7%	100,0%
		15,8%	4,0%	9,2%	9,1%
TOPLAM		38	50	76	164
		23,2%	30,5%	46,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.326'dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.252. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	89		89
		100,0%		100,0%
		17,9%		17,0%
	2	30		30
		100,0%		100,0%
		6,0%		5,7%
	3	66		66
		100,0%		100,0%
		13,3%		12,6%
	4	60		60
		100,0%		100,0%
		12,1%		11,5%
	5	57	4	61
		93,4%	6,6%	100,0%
		11,5%	16,0%	11,7%
	6	35	3	38
		92,1%	7,9%	100,0%
		7,0%	12,0%	7,3%
	7	37	7	44
		84,1%	15,9%	100,0%
		7,4%	28,0%	8,4%
	8	32	6	38
		84,2%	15,8%	100,0%
		6,4%	24,0%	7,3%
	9	25		25
		100,0%		100,0%
		5,0%		4,8%
	10	66	5	71
		93,0%	7,0%	100,0%
		13,3%	20,0%	13,6%
TOPLAM		497	25	522
		95,2%	4,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile

kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Her sloganda olduğu gibi bu sloganda da kazaya rastlamayanlar, kazaya rastlayanlara göre daha fazla puan vermiştir. Fakat ilk kez aradaki fark % 50'dir. Bu durum, hiç kazaya rastlamayanların ceza puanına maruz kalmaya karşı daha duyarlı olduğunu açıklamaktadır.

Çizelge 6.253. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	10	79	89
		11,2%	88,8%	100,0%
		8,8%	19,3%	17,0%
	2	6	24	30
		20,0%	80,0%	100,0%
		5,3%	5,9%	5,7%
	3	15	51	66
		22,7%	77,3%	100,0%
		13,3%	12,5%	12,6%
	4	13	47	60
		21,7%	78,3%	100,0%
		11,5%	11,5%	11,5%
	5	16	45	61
		26,2%	73,8%	100,0%
		14,2%	11,0%	11,7%
	6	12	26	38
		31,6%	68,4%	100,0%
		10,6%	6,4%	7,3%
	7	10	34	44
		22,7%	77,3%	100,0%
		8,8%	8,3%	8,4%
	8	10	28	38

		26,3%	73,7%	100,0%
		8,8%	6,8%	7,3%
	9	10	15	25
		40,0%	60,0%	100,0%
		8,8%	3,7%	4,8%
	10	11	60	71
		15,5%	84,5%	100,0%
		9,7%	14,7%	13,6%
TOPLAM		113	409	522
		21,6%	78,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.071'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.254. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	20	69	89
		22,5%	77,5%	100,0%
		11,2%	20,1%	17,0%
	2	11	19	30
		36,7%	63,3%	100,0%
		6,2%	5,5%	5,7%
	3	27	39	66
		40,9%	59,1%	100,0%
		15,2%	11,3%	12,6%
	4	17	43	60
		28,3%	71,7%	100,0%
		9,6%	12,5%	11,5%
	5	22	39	61
		36,1%	63,9%	100,0%

		12,4%	11,3%	11,7%
	6	18	20	38
		47,4%	52,6%	100,0%
		10,1%	5,8%	7,3%
	7	16	28	44
		36,4%	63,6%	100,0%
		9,0%	8,1%	8,4%
	8	14	24	38
		36,8%	63,2%	100,0%
		7,9%	7,0%	7,3%
	9	12	13	25
		48,0%	52,0%	100,0%
		6,7%	3,8%	4,8%
	10	21	50	71
		29,6%	70,4%	100,0%
		11,8%	14,5%	13,6%
TOPLAM		178	344	522
		34,1%	65,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.130'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.255. 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ehliyet el koyma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONU MU?		TOPLA M
		EVET	HAYIR	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	1	88	89
		1,1%	98,9%	100,0%
		4,8%	17,6%	17,0%
	2	3	27	30
		10,0%	90,0%	100,0%
		14,3%	5,4%	5,7%
	3	2	64	66
		3,0%	97,0%	100,0%
		9,5%	12,8%	12,6%
	4	3	57	60
		5,0%	95,0%	100,0%
		14,3%	11,4%	11,5%
	5	1	60	61
		1,6%	98,4%	100,0%
		4,8%	12,0%	11,7%
	6	3	35	38
		7,9%	92,1%	100,0%
		14,3%	7,0%	7,3%
	7		44	44
			100,0%	100,0%
			8,8%	8,4%
	8	4	34	38
		10,5%	89,5%	100,0%
		19,0%	6,8%	7,3%
	9	2	23	25
		8,0%	92,0%	100,0%
		9,5%	4,6%	4,8%
	10	2	69	71
		2,8%	97,2%	100,0%
		9,5%	13,8%	13,6%
TOPLAM		21	501	522
		4,0%	96,0%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanl
arın
ehliy
ete el
konm
a
duru
muna

göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.099'dur. Bu sonuca göre

$p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyetle el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görölmektedir. Slogana puan verilmesi, ehliyetle el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.256. ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA CEZA PUANI AL YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1	7	45	6	31	89
		7,9%	50,6%	6,7%	34,8%	100,0%
		5,2%	35,2%	4,1%	27,4%	17,0%
	2	11	4	9	6	30
		36,7%	13,3%	30,0%	20,0%	100,0%
		8,1%	3,1%	6,2%	5,3%	5,7%
	3	12	16	20	18	66
		18,2%	24,2%	30,3%	27,3%	100,0%
		8,9%	12,5%	13,7%	15,9%	12,6%
	4	12	17	13	18	60
		20,0%	28,3%	21,7%	30,0%	100,0%
		8,9%	13,3%	8,9%	15,9%	11,5%
	5	21	11	19	10	61
		34,4%	18,0%	31,1%	16,4%	100,0%
		15,6%	8,6%	13,0%	8,8%	11,7%
	6	11	7	14	6	38
		28,9%	18,4%	36,8%	15,8%	100,0%
		8,1%	5,5%	9,6%	5,3%	7,3%
	7	15	6	16	7	44
		34,1%	13,6%	36,4%	15,9%	100,0%
		11,1%	4,7%	11,0%	6,2%	8,4%
	8	12	6	13	7	38
		31,6%	15,8%	34,2%	18,4%	100,0%
		8,9%	4,7%	8,9%	6,2%	7,3%
	9	9	3	9	4	25
		36,0%	12,0%	36,0%	16,0%	100,0%
		6,7%	2,3%	6,2%	3,5%	4,8%
	10	25	13	27	6	71
		35,2%	18,3%	38,0%	8,5%	100,0%
		18,5%	10,2%	18,5%	5,3%	13,6%
TOPLAM		135	128	146	113	522
		25,9%	24,5%	28,0%	21,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 69 ile otomobil sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 67 ile otobüs, % 36 ile taksi sürücüler, % 35 ile kamyon sürücüler olmuştur. Ceza puanı alma içerikli slogandan daha fazla etkilenenler otomobil, otobüs sürücüleridir. Kamyon ve taksi sürücülerinin etkilenme oranı % 50'nin altında kalmıştır.

'Ya Ehliyetini Ver ya da Takip Mesafesi Bırak'

Teoriler Açısından

Slogan, korkunun çekiciliği teorisine göre oluşturulmuştur. Kişinin takip mesafesi bırakmaması durumunda denetime maruz kalarak hukuki yaptırıma uğrayacağı korkusu uyarılmıştır. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganı; denetim korkusu içeren mesajlar içinde (tutuklan, ceza puanı al, para cezası öde, ehliyetini ver) en az puan alan slogan olmuştur.

Sosyo Demografik Özellikler Açısından

Çizelge 6.257. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların cinsiyete göre dağılımı

	PUAN	CİNSİYETİNİZ?		TOPLAM
		KADIN	ERKEK	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	5	87	92
		5,4%	94,6%	100,0%
		7,7%	18,4%	17,1%
	2	4	19	23
		17,4%	82,6%	100,0%
		6,2%	4,0%	4,3%
	3	3	67	70
		4,3%	95,7%	100,0%
		4,6%	14,2%	13,0%
	4	5	34	39
		12,8%	87,2%	100,0%
		7,7%	7,2%	7,3%
	5	14	66	80
		17,5%	82,5%	100,0%
		21,5%	14,0%	14,9%
	6	6	39	45
		13,3%	86,7%	100,0%
		9,2%	8,3%	8,4%
	7	8	39	47
		17,0%	83,0%	100,0%
		12,3%	8,3%	8,8%
	8	4	32	36
		11,1%	88,9%	100,0%
		6,2%	6,8%	6,7%
	9	5	21	26
		19,2%	80,8%	100,0%
		7,7%	4,4%	4,8%
	10	11	68	79
		13,9%	86,1%	100,0%
		16,9%	14,4%	14,7%
TOPLAM		65	472	537
		12,1%	87,9%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
cinsiyete
göre
dağılımı ile
ilgili ki
kare testi
sonucuna

göre p değeri 0.148'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile cinsiyet arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi cinsiyete göre değişmemektedir.

Çizelge 6.258. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaşa göre dağılımı

	PUA N	YAŞINIZ								TOPL AM
		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	50+	
YA EHLİYE TİNİ VER YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1	2	10	17	14	18	16	10	5	92
		2,2%	10,9%	18,5%	15,2%	19,6%	17,4%	10,9%	5,4%	100,0 %
		8,7%	16,4%	23,3%	16,5%	18,0%	18,6%	18,5%	9,1%	17,1%
	2			5	6	2	4	4	2	23
				21,7%	26,1%	8,7%	17,4%	17,4%	8,7%	100,0 %
				6,8%	7,1%	2,0%	4,7%	7,4%	3,6%	4,3%
	3	1	9	8	8	10	17	8	9	70
		1,4%	12,9%	11,4%	11,4%	14,3%	24,3%	11,4%	12,9 %	100,0 %
		4,3%	14,8%	11,0%	9,4%	10,0%	19,8%	14,8%	16,4 %	13,0%
	4	2	4	4	5	7	7	4	6	39
		5,1%	10,3%	10,3%	12,8%	17,9%	17,9%	10,3%	15,4 %	100,0 %
		8,7%	6,6%	5,5%	5,9%	7,0%	8,1%	7,4%	10,9 %	7,3%
	5	3	6	12	7	19	17	7	9	80
		3,8%	7,5%	15,0%	8,8%	23,8%	21,3%	8,8%	11,3 %	100,0 %
		13,0%	9,8%	16,4%	8,2%	19,0%	19,8%	13,0%	16,4 %	14,9%
	6	1	2	7	11	9	5	4	6	45
		2,2%	4,4%	15,6%	24,4%	20,0%	11,1%	8,9%	13,3 %	100,0 %
		4,3%	3,3%	9,6%	12,9%	9,0%	5,8%	7,4%	10,9 %	8,4%
	7	1	7	3	11	11	8	3	3	47
		2,1%	14,9%	6,4%	23,4%	23,4%	17,0%	6,4%	6,4%	100,0 %
		4,3%	11,5%	4,1%	12,9%	11,0%	9,3%	5,6%	5,5%	8,8%
	8	1	4	5	7	8	4	2	5	36
		2,8%	11,1%	13,9%	19,4%	22,2%	11,1%	5,6%	13,9 %	100,0 %
		4,3%	6,6%	6,8%	8,2%	8,0%	4,7%	3,7%	9,1%	6,7%
	9	3	1	5	6	4	3	3	1	26
		11,5%	3,8%	19,2%	23,1%	15,4%	11,5%	11,5%	3,8%	100,0 %
		13,0%	1,6%	6,8%	7,1%	4,0%	3,5%	5,6%	1,8%	4,8%
	10	9	18	7	10	12	5	9	9	79
		11,4%	22,8%	8,9%	12,7%	15,2%	6,3%	11,4%	11,4 %	100,0 %

		39,1%	29,5%	9,6%	11,8%	12,0%	5,8%	16,7%	16,4 %	14,7%
TOPLAM		23	61	73	85	100	86	54	55	537
		4,3%	11,4%	13,6%	15,8%	18,6%	16,0%	10,1%	10,2 %	100,0 %
		100,0%	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Puanların yaşa göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.117'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaş arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi yaşa göre değişmemektedir.

Çizelge 6.259. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların eğitime göre dağılımı

	PUAN	EĞİTİM SEVİYESİNİZ?					TOPLAM
		İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE	ÜNİVERSİTE	YÜKSEK LİSANS-DOKTORA	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİNİ BIRAK	1	43	25	20	2	2	92
		46,7%	27,2%	21,7%	2,2%	2,2%	100,0%
		24,7%	18,4%	11,2%	6,5%	11,1%	17,1%
	2	7	4	7	1	4	23
		30,4%	17,4%	30,4%	4,3%	17,4%	100,0%
		4,0%	2,9%	3,9%	3,2%	22,2%	4,3%
	3	30	18	20	1	1	70
		42,9%	25,7%	28,6%	1,4%	1,4%	100,0%
		17,2%	13,2%	11,2%	3,2%	5,6%	13,0%
	4	9	12	16	2		39
		23,1%	30,8%	41,0%	5,1%		100,0%
		5,2%	8,8%	9,0%	6,5%		7,3%
	5	30	18	24	5	3	80
		37,5%	22,5%	30,0%	6,3%	3,8%	100,0%
		17,2%	13,2%	13,5%	16,1%	16,7%	14,9%
	6	10	16	13	3	3	45
		22,2%	35,6%	28,9%	6,7%	6,7%	100,0%
		5,7%	11,8%	7,3%	9,7%	16,7%	8,4%
	7	13	10	17	5	2	47
		27,7%	21,3%	36,2%	10,6%	4,3%	100,0%
		7,5%	7,4%	9,6%	16,1%	11,1%	8,8%
	8	5	13	12	4	2	36
		13,9%	36,1%	33,3%	11,1%	5,6%	100,0%
		2,9%	9,6%	6,7%	12,9%	11,1%	6,7%
	9	3	9	12	2		26
		11,5%	34,6%	46,2%	7,7%		100,0%
		1,7%	6,6%	6,7%	6,5%		4,8%
	10	24	11	37	6	1	79
		30,4%	13,9%	46,8%	7,6%	1,3%	100,0%
		13,8%	8,1%	20,8%	19,4%	5,6%	14,7%
TOPLAM		174	136	178	31	18	537
		32,4%	25,3%	33,1%	5,8%	3,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların eğitim seviyesine göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001’dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile eğitim

seviyesi arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi eğitim seviyesine göre değişmektedir.

Slogana farklı eğitim seviyesine sahip sürücü gruplarının hepsi tarafından puan verilmiştir. Slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek grup % 81 ile üniversite eğitimi almış sürücülerdir. Diğer eğitim seviyesindeki sürücüler, üniversite eğitimi almış sürücülere göre sloganı daha az puanla değerlendirmiştir. 5 ile 10 puan verme açısından en düşük oranı ise % 49 ile ilkokul mezunu sürücüler oluşturmuştur. Bu durum, eğitim seviyesi yükseldikçe denetim korkusu içeren mesajlara duyarlılığın arttığı yorumuna yol açmaktadır.

Çizelge 6.260. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların çocuk sayısına göre dağılımı

	PUAN	ÇOCUĞUNUZ VAR MI?					TOPLAM
		1	2	3	4+	YOK	
YA EHLİYE TİNİ VER YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1	10	26	27	15	14	92
		10,9%	28,3%	29,3%	16,3%	15,2%	100,0%
		16,1%	18,2%	18,4%	17,4%	14,1%	17,1%
	2	1	8	5	5	4	23
		4,3%	34,8%	21,7%	21,7%	17,4%	100,0%
		1,6%	5,6%	3,4%	5,8%	4,0%	4,3%
	3	3	19	22	13	13	70
		4,3%	27,1%	31,4%	18,6%	18,6%	100,0%
		4,8%	13,3%	15,0%	15,1%	13,1%	13,0%
	4	1	6	17	7	8	39
		2,6%	15,4%	43,6%	17,9%	20,5%	100,0%
		1,6%	4,2%	11,6%	8,1%	8,1%	7,3%
	5	10	26	21	12	11	80
		12,5%	32,5%	26,3%	15,0%	13,8%	100,0%
		16,1%	18,2%	14,3%	14,0%	11,1%	14,9%
	6	10	13	12	5	5	45
		22,2%	28,9%	26,7%	11,1%	11,1%	100,0%
		16,1%	9,1%	8,2%	5,8%	5,1%	8,4%
	7	5	13	10	9	10	47
		10,6%	27,7%	21,3%	19,1%	21,3%	100,0%
		8,1%	9,1%	6,8%	10,5%	10,1%	8,8%
	8	7	10	9	6	4	36

		19,4%	27,8%	25,0%	16,7%	11,1%	100,0%
		11,3%	7,0%	6,1%	7,0%	4,0%	6,7%
	9	3	7	5	4	7	26
		11,5%	26,9%	19,2%	15,4%	26,9%	100,0%
		4,8%	4,9%	3,4%	4,7%	7,1%	4,8%
	10	12	15	19	10	23	79
		15,2%	19,0%	24,1%	12,7%	29,1%	100,0%
		19,4%	10,5%	12,9%	11,6%	23,2%	14,7%
TOPLAM		62	143	147	86	99	537
		11,5%	26,6%	27,4%	16,0%	18,4%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların çocuk sayısına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.355'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile çocuk sayısı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi çocuk sayısına göre değişmemektedir.

Trafik Tecrübesi Açısından

Çizelge 6.261. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü belgesi alma yılına göre dağılımı

	PUAN	SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIĞINIZ YIL?					TOPLAM
		1975 VE ÖNCESİ	1976-1985	1986-1995	1996-2003	2004 VE ÜZERİ	
YA EHLİYE TİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1		24	29	37	2	92
			26,1%	31,5%	40,2%	2,2%	100,0%
			21,2%	17,5%	19,4%	5,3%	17,1%
	2	3	5	7	8		23
		13,0%	21,7%	30,4%	34,8%		100,0%
		10,3%	4,4%	4,2%	4,2%		4,3%
	3	4	23	20	20	3	70
		5,7%	32,9%	28,6%	28,6%	4,3%	100,0%
		13,8%	20,4%	12,0%	10,5%	7,9%	13,0%
	4	6	6	14	11	2	39
		15,4%	15,4%	35,9%	28,2%	5,1%	100,0%
		20,7%	5,3%	8,4%	5,8%	5,3%	7,3%
	5	2	15	33	23	7	80
		2,5%	18,8%	41,3%	28,8%	8,8%	100,0%
		6,9%	13,3%	19,9%	12,0%	18,4%	14,9%
	6	3	8	12	20	2	45
		6,7%	17,8%	26,7%	44,4%	4,4%	100,0%
		10,3%	7,1%	7,2%	10,5%	5,3%	8,4%
	7	2	11	11	19	4	47
		4,3%	23,4%	23,4%	40,4%	8,5%	100,0%
		6,9%	9,7%	6,6%	9,9%	10,5%	8,8%
	8	2	7	12	13	2	36
		5,6%	19,4%	33,3%	36,1%	5,6%	100,0%
		6,9%	6,2%	7,2%	6,8%	5,3%	6,7%
	9	1	2	12	8	3	26
		3,8%	7,7%	46,2%	30,8%	11,5%	100,0%
		3,4%	1,8%	7,2%	4,2%	7,9%	4,8%
	10	6	12	16	32	13	79
		7,6%	15,2%	20,3%	40,5%	16,5%	100,0%
		20,7%	10,6%	9,6%	16,8%	34,2%	14,7%
TOPLAM		29	113	166	191	38	537
		5,4%	21,0%	30,9%	35,6%	7,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü belgesinin alındığı yıla göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.009'dur. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü belgesinin alındığı yıl arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü belgesinin alındığı yıla göre değişmektedir.

Çizelge 6.262. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kaza yapma durumuna göre dağılımı

	PUAN	KENDİNİZ KAZA YAPTINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	40	52	92
		43,5%	56,5%	100,0%
		15,6%	18,6%	17,1%
	2	13	10	23
		56,5%	43,5%	100,0%
		5,1%	3,6%	4,3%
	3	40	30	70
		57,1%	42,9%	100,0%
		15,6%	10,7%	13,0%
	4	25	14	39
		64,1%	35,9%	100,0%
		9,7%	5,0%	7,3%
	5	43	37	80
		53,8%	46,3%	100,0%
		16,7%	13,2%	14,9%
	6	20	25	45
		44,4%	55,6%	100,0%
		7,8%	8,9%	8,4%
	7	20	27	47
		42,6%	57,4%	100,0%
		7,8%	9,6%	8,8%
	8	16	20	36
		44,4%	55,6%	100,0%
		6,2%	7,1%	6,7%
	9	13	13	26
		50,0%	50,0%	100,0%
		5,1%	4,6%	4,8%
	10	27	52	79
		34,2%	65,8%	100,0%
		10,5%	18,6%	14,7%
TOPLAM		257	280	537
		47,9%	52,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
sürücünü
n kaza
yapma

durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.068'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kaza yapma ya da yapmama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.263. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların kaza yapma sıklığına göre dağılımı

	PUAN	ŞAYET CEVABINIZ EVET İSE KAÇ KEZ?				TOPLAM
		1	2-3	4-5	5+	
YA EHLİYE TİNİ VER YA DA TAKİP MESAFE Sİ BIRAK	1	22	17	1		40
		55,0%	42,5%	2,5%		100,0%
		17,2%	18,7%	4,3%		16,1%
	2	3	9	1		13
		23,1%	69,2%	7,7%		100,0%
		2,3%	9,9%	4,3%		5,2%
	3	19	14	4		37
		51,4%	37,8%	10,8%		100,0%
		14,8%	15,4%	17,4%		14,9%
	4	9	10	3	2	24
		37,5%	41,7%	12,5%	8,3%	100,0%
		7,0%	11,0%	13,0%	28,6%	9,6%
	5	25	10	5	2	42
		59,5%	23,8%	11,9%	4,8%	100,0%
		19,5%	11,0%	21,7%	28,6%	16,9%
	6	7	9	2	1	19
		36,8%	47,4%	10,5%	5,3%	100,0%
		5,5%	9,9%	8,7%	14,3%	7,6%
	7	10	7	2		19
		52,6%	36,8%	10,5%		100,0%
		7,8%	7,7%	8,7%		7,6%
	8	10	3	2	1	16
		62,5%	18,8%	12,5%	6,3%	100,0%
		7,8%	3,3%	8,7%	14,3%	6,4%
	9	9	3	1		13
		69,2%	23,1%	7,7%		100,0%
		7,0%	3,3%	4,3%		5,2%

	10	14	9	2	1	26
		53,8%	34,6%	7,7%	3,8%	100,0%
		10,9%	9,9%	8,7%	14,3%	10,4%
		128	91	23	7	249
TOPLAM		51,4%	36,5%	9,2%	2,8%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların kazaya karışma sıklığına göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.557'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya karışma sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya karışma sıklığına göre değişmemektedir.

Çizelge 6.264. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ölümlü kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR ÖLÜME MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE	AİLE VE YAKIN ÇEVRE DİŞİNDAKİLER	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	7,1%
	2			4	4
				100,0%	100,0%
				17,4%	14,3%
	3	1		5	6
		16,7%		83,3%	100,0%
		50,0%		21,7%	21,4%
	4			3	3
				100,0%	100,0%
				13,0%	10,7%
	5	1	1	3	5
		20,0%	20,0%	60,0%	100,0%
		50,0%	33,3%	13,0%	17,9%
	6			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,6%
	7			1	1
				100,0%	100,0%
				4,3%	3,6%
	8			2	2
				100,0%	100,0%
				8,7%	7,1%
	10		2	2	4
			50,0%	50,0%	100,0%
			66,7%	8,7%	14,3%
TOPLAM		2	3	23	28
		7,1%	10,7%	82,1%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanl
arın
ölüml
ü
kazay

a sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri

0.699'dur. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ölümlü kazaya sebep olma arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin ölümüne sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.265. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların yaralanmalı kazaya sebebiyet verme durumuna göre dağılımı

	PUAN	YARALANMALI BİR KAZAYA SEBEBİYET VERDİYSENİZ, HANGİ GRUPTA YER ALANLAR YARALANMAYA MARUZ KALDI?			TOPLAM
		AİLEM	YAKIN ÇEVRE M	AİLE VE YAKIN ÇEVREM DIŞINDAKİLER	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	9	6	8	23
		39,1%	26,1%	34,8%	100,0%
		24,3%	12,0%	10,5%	14,1%
	2	2	1	7	10
		20,0%	10,0%	70,0%	100,0%
		5,4%	2,0%	9,2%	6,1%
	3	6	7	13	26
		23,1%	26,9%	50,0%	100,0%
		16,2%	14,0%	17,1%	16,0%
	4	5	5	8	18
		27,8%	27,8%	44,4%	100,0%
		13,5%	10,0%	10,5%	11,0%
	5	5	8	10	23
		21,7%	34,8%	43,5%	100,0%
		13,5%	16,0%	13,2%	14,1%
	6	1	5	8	14
		7,1%	35,7%	57,1%	100,0%
		2,7%	10,0%	10,5%	8,6%
	7	2	5	8	15
		13,3%	33,3%	53,3%	100,0%
		5,4%	10,0%	10,5%	9,2%
	8	1	4	4	9
		11,1%	44,4%	44,4%	100,0%
		2,7%	8,0%	5,3%	5,5%
	9		4	5	9
			44,4%	55,6%	100,0%
			8,0%	6,6%	5,5%
	10	6	5	5	16

		37,5%	31,3%	31,3%	100,0%
		16,2%	10,0%	6,6%	9,8%
TOPLAM		37	50	76	163
		22,7%	30,7%	46,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların yaralanmalı kazaya sebep olma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.611'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile yaralanmalı kazaya sebep olma durumu arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi aile, yakın çevre ya da aile ve yakın çevre dışındakilerin yaralanmasına sebep olma durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.266. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı

	PUAN	ÖLÜMLÜ YARALANMALI OLMAYAN HERHANGİ BİR TRAFİK KAZASINA RASTLADINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	92		92
		100,0%		100,0%
		18,0%		17,1%
	2	23		23
		100,0%		100,0%
		4,5%		4,3%
	3	70		70
		100,0%		100,0%
		13,7%		13,0%
	4	38	1	39
		97,4%	2,6%	100,0%
		7,4%	4,0%	7,3%
	5	78	2	80
		97,5%	2,5%	100,0%
		15,2%	8,0%	14,9%
	6	43	2	45
		95,6%	4,4%	100,0%
		8,4%	8,0%	8,4%
	7	40	7	47
		85,1%	14,9%	100,0%
		7,8%	28,0%	8,8%
	8	32	4	36
		88,9%	11,1%	100,0%
		6,3%	16,0%	6,7%
	9	24	2	26
		92,3%	7,7%	100,0%
		4,7%	8,0%	4,8%
	10	72	7	79
		91,1%	8,9%	100,0%
		14,1%	28,0%	14,7%
TOPLAM		512	25	537
		95,3%	4,7%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların kazaya rastlama durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.001'dir. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile kazaya rastlama durumu arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi, kazaya rastlama ya da rastlamama durumuna göre değişmektedir.

Çizelge 6.267. 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' sloganına verilen puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE CEZA PUANI ALDINIZ MI?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	11	81	92
		12,0%	88,0%	100,0%
		10,0%	19,0%	17,1%
	2	5	18	23
		21,7%	78,3%	100,0%
		4,5%	4,2%	4,3%
	3	10	60	70
		14,3%	85,7%	100,0%
		9,1%	14,1%	13,0%
	4	8	31	39
		20,5%	79,5%	100,0%
		7,3%	7,3%	7,3%
	5	20	60	80
		25,0%	75,0%	100,0%
		18,2%	14,1%	14,9%
	6	11	34	45
		24,4%	75,6%	100,0%
		10,0%	8,0%	8,4%
	7	10	37	47
		21,3%	78,7%	100,0%
		9,1%	8,7%	8,8%
	8	12	24	36
		33,3%	66,7%	100,0%

		10,9%	5,6%	6,7%
	9	7	19	26
		26,9%	73,1%	100,0%
		6,4%	4,4%	4,8%
	10	16	63	79
		20,3%	79,7%	100,0%
		14,5%	14,8%	14,7%
TOPLAM		110	427	537
		20,5%	79,5%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların ceza puanı alma durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.240'tır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ceza puanı alma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, ceza puanı alma ya da almama durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.268. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı

	PUAN	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE PARA CEZASI ÖDEDİNİZ Mİ ?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	20	72	92
		21,7%	78,3%	100,0%
		11,0%	20,2%	17,1%
	2	8	15	23
		34,8%	65,2%	100,0%
		4,4%	4,2%	4,3%
	3	21	49	70
		30,0%	70,0%	100,0%
		11,6%	13,8%	13,0%
	4	13	26	39
		33,3%	66,7%	100,0%
		7,2%	7,3%	7,3%
	5	28	52	80
		35,0%	65,0%	100,0%
		15,5%	14,6%	14,9%
	6	19	26	45
		42,2%	57,8%	100,0%
		10,5%	7,3%	8,4%
	7	19	28	47
		40,4%	59,6%	100,0%
		10,5%	7,9%	8,8%
	8	16	20	36
		44,4%	55,6%	100,0%
		8,8%	5,6%	6,7%
	9	10	16	26
		38,5%	61,5%	100,0%
		5,5%	4,5%	4,8%
	10	27	52	79
		34,2%	65,8%	100,0%
		14,9%	14,6%	14,7%
TOPLAM		181	356	537
		33,7%	66,3%	100,0%

		100,0%	100,0%	100,0%
--	--	--------	--------	--------

Puanların para cezası ödeme durumuna göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.280'dir. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile para cezası ödeme arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir. Slogana puan verilmesi, para cezası ödeme ya da ödememe durumuna göre değişmemektedir.

Çizelge 6.269. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların ehliyete el koyma durumuna göre dağılımı

	PUA N	SON BİR YIL İÇİNDE TRAFİK SUÇU NEDENİ İLE EHLİYETİNİZE EL KONDU MU?		TOPLAM
		EVET	HAYIR	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	2	90	92
		2,2%	97,8%	100,0%
		10,0%	17,4%	17,1%
	2	1	22	23
		4,3%	95,7%	100,0%
		5,0%	4,3%	4,3%
	3	1	69	70
		1,4%	98,6%	100,0%
		5,0%	13,3%	13,0%
	4	2	37	39
		5,1%	94,9%	100,0%
		10,0%	7,2%	7,3%
	5	4	76	80
		5,0%	95,0%	100,0%
		20,0%	14,7%	14,9%
	6	1	44	45
		2,2%	97,8%	100,0%
		5,0%	8,5%	8,4%
	7	1	46	47
		2,1%	97,9%	100,0%
		5,0%	8,9%	8,8%
	8	3	33	36
		8,3%	91,7%	100,0%
		15,0%	6,4%	6,7%
	9	2	24	26
		7,7%	92,3%	100,0%
		10,0%	4,6%	4,8%
	10	3	76	79
		3,8%	96,2%	100,0%
		15,0%	14,7%	14,7%
TOPLAM		20	517	537
		3,7%	96,3%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%

Puanların
ehliyete el
konma
durumuna
göre
dağılımı ile
ilgili ki kare
testi

sonucuna göre p değeri 0.726’dır. Bu sonuca göre $p > 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile ehliyete el konma arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir.

Slogana puan verilmesi, ehliyete el konma ya da konmama durumuna göre değişmemektedir.

Sürücü Türü Açısından

Çizelge 6.270. ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ sloganına verilen puanların sürücü türüne göre dağılımı

	PUAN	HANGİ TİP ARAÇ KULLANIYORSUNUZ?				TOPLAM
		OTOMO BİL	TAKSİ	OTOBÜS	KAMYON	
YA EHLİYETİNİ VER YA DA TAKİP MESAFESİ BIRAK	1	8	49	7	28	92
		8,7%	53,3%	7,6%	30,4%	100,0%
		6,2%	37,4%	4,9%	21,2%	17,1%
	2	7	4	8	4	23
		30,4%	17,4%	34,8%	17,4%	100,0%
		5,4%	3,1%	5,6%	3,0%	4,3%
	3	3	12	23	32	70
		4,3%	17,1%	32,9%	45,7%	100,0%
		2,3%	9,2%	16,0%	24,2%	13,0%
	4	12	11	7	9	39
		30,8%	28,2%	17,9%	23,1%	100,0%
		9,2%	8,4%	4,9%	6,8%	7,3%
	5	25	16	22	17	80
		31,3%	20,0%	27,5%	21,3%	100,0%
		19,2%	12,2%	15,3%	12,9%	14,9%
	6	10	10	14	11	45
		22,2%	22,2%	31,1%	24,4%	100,0%
		7,7%	7,6%	9,7%	8,3%	8,4%
	7	14	6	17	10	47
		29,8%	12,8%	36,2%	21,3%	100,0%
		10,8%	4,6%	11,8%	7,6%	8,8%
	8	12	5	11	8	36
		33,3%	13,9%	30,6%	22,2%	100,0%
		9,2%	3,8%	7,6%	6,1%	6,7%
	9	7	5	8	6	26
		26,9%	19,2%	30,8%	23,1%	100,0%
		5,4%	3,8%	5,6%	4,5%	4,8%
	10	32	13	27	7	79
		40,5%	16,5%	34,2%	8,9%	100,0%
		24,6%	9,9%	18,8%	5,3%	14,7%
TOPLAM		130	131	144	132	537
		24,2%	24,4%	26,8%	24,6%	100,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Puanların sürücü türüne göre dağılımı ile ilgili ki kare testi sonucuna göre p değeri 0.000'dır. Bu sonuca göre $p < 0.05$ olduğu için slogana puan verme ile sürücü arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir. Slogana puan verilmesi sürücü türüne göre değişmektedir.

Kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılan sürücüler içinde, slogana 5 ile 10 arasında puan verme oranı en yüksek olan sürücüler % 77 ile otomobil sürücüleridir. Diğerleri sırasıyla; % 69 ile otobüs, % 45 ile kamyon sürücüleri, % 42 ile taksi sürücüleridir. Ehliyet el konma içerikli slogandan daha fazla etkilenenler otomobil ve otobüs sürücüleridir. Kamyon ve taksi sürücülerinin etkilenme oranı % 50'nin altında kalmıştır.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu tezde sürücülere yönelik mesajlardan etkilenmenin hangi faktörlere göre değiştiği ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Mesajlardan etkilenmenin '*mesajı hatırlama*' ve '*mesaja önem*' verme açısından aşağıdaki faktörlere göre değişeceği iddia edilmiştir:

1. Mesajların oluşturulmasında yararlanılan farklı teoriler,
2. Sürücülerin farklı sosyo-demografik özellikleri,
3. Sürücülerin trafik ortamındaki farklı tecrübeleri,
4. Sürücülerin kullandıkları araç tipine göre farklı gruplara ayrılmaları,

Sürücülerin, '*mesajı hatırlama*' ve '*mesaja önem verme*' açısından mesajlardan etkilenme seviyelerinde farklılıklara sebep olacağı düşünülen yukarıdaki faktörlerin toplam 600 sürücü üzerinde test edildiği anket sonuçlarına göre:

'Mesajı hatırlama' ve 'Mesaja önem verme' açısından 'teoriler' ile ilgili sonuçlar

Hatırlanma oranı en yüksek slogan; *ihtiyaç teorilerine* göre oluşturulan 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırak' olmuştur. İhtiyaç teorileri çerçevesinde kişinin sevgi ve ait olma ihtiyacının uyarılması amacıyla tasarlanmıştır. Bu slogan aynı zamanda düşük seviyede korku içermektedir. (Daha

önceki bölümlerde korkunun çekiciliği modeli ile ilgili açıklamalarda da belirtildiği gibi, korkunun seviyesini arttırmak metinsel olarak *ölüm* kelimesinin kullanılması ile ilişkilidir. Fakat bu sloganda ölüm kelimesi kullanılmadan, ihtiyaç teorisi doğrultusunda bireylerin sevgi ve ait olma ihtiyacını uyuracak kelimeler tercih edilmiştir).

Önem sıralamasında en fazla puan verilen slogan; *korkunun çekiciliği modeline* göre oluşturulan ‘2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı? sloganı olmuştur. Kişinin kendisinin ölümünden duyacağı korkunun uyarıldığı bir slogan olarak tasarlanmıştır. Bir sloganın *korkunun çekiciliği modeline* göre oluşturulması, hatırlanma ve daha fazla puan ile değerlendirilmesinde diğer teorilerden daha fazla etkili olmuştur. Bu modele göre oluşturulan sloganlarda aşağıdaki korkuların uyarılması amaçlanmıştır:

- a) Sürücünün kendisinin ölümünden duyacağı korku,
- b) Sürücünün bir başka insanın ölümüne sebep olmaktan duyacağı korku,
- c) Sürücünün yaralanma sonucunda hayatını başkalarına bağımlı olarak sürdüreceği korkusu,
- d) Çocuklarının yaralanma sonucunda hayatlarını başkalarına bağımlı olarak sürdürmelerine sebep olacağı korkusu,
- e) Kendi ölümüyle çocuklarının hayatta anne ya da babasız kalmalarına sebep olacağı korkusu,
- f) Polis tarafından denetime maruz kalacağı ve denetim sonucunda yaptırıma uğrayacağı korkusu,

Bir sloganın ilk olarak *hatırlanmasında* etkili olan korkular yüksekte alçağa doğru aşağıdaki biçimde sıralanmıştır:

1. Kendi ölümünden duyacağı korku,
2. Başka bir insanın ölümüne sebep olmaktan duyacağı korku,
3. Tutuklanarak denetim sonucunda hukuki yaptırıma uğrama korkusu,

4. Denetime maruz kalma korkusu. (Bu korkunun uyarıldığı sloganda sürücünün hangi yaptırımlara maruz kalacağı ifade edilmemiş, sadece denetleneceği bilgisi iletilmiştir)
5. Çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusu
6. Ölerек çocuğunun hayatta yalnız kalmasına sebep olma korkusu,
7. Kendisinin felçli kalma korkusu,
8. Ehliyetine el konarak hukuki yaptırıma uğrama korkusu
9. Ceza puanı alarak hukuki yaptırıma uğrama korkusu
10. Para cezası ödeyerek hukuki yaptırıma uğrama korkusu

Sloganlara verilen puanlar doğrultusunda ortaya çıkan *önem sıralamasında etkili olan korkular* en fazla etkili olandan daha az etkili olana doğru ise aşağıdaki biçimde sıralanmıştır:

1. Kişinin kendisinin ölümünden duyacağı korku
2. Başka bir insanın ölümüne sebep olmaktan duyacağı korku,
3. Ölerек çocuğunun hayatta yalnız kalmasına sebep olma korkusu,
4. Çocuğunun felçli kalmasına sebep olma korkusu,
5. Kendisinin felçli kalması korkusu,
6. Denetime maruz kalma korkusu
7. Tutuklanarak hukuki yaptırıma uğrama korkusu
8. Para cezası ödeyerek hukuki yaptırıma uğrama korkusu
9. Ehliyetine el konarak hukuki yaptırıma uğrama korkusu
10. Ceza puanı alarak hukuki yaptırıma uğrama korkusu

Sevgi-ait olma ihtiyacı, saygınlık ihtiyacına göre bir sloganın hatırlanmasında ve önem verilmesinde; daha yüksek bir oranda etkili olmuştur. Sevgi-ait olma ihtiyacının uyarıldığı slogan, ilk hatırlanan sloganlar sıralamasında birinci, verilen

puanlara göre yapılan sıralamada ise dördüncüdür. Saygınlık ihtiyacının uyarıldığı slogan ise ilk hatırlanan sloganlar sıralamasında beşinci, verilen puanlara göre önem sıralamasında ise dokuzuncudur.

Planlanmış davranış teorisi; bir sloganı hatırlama ve önem verme açısından diğer teorilere göre daha az oranda etkili olmuştur. Bu sloganlar; ‘90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak’, ‘Arkadan çarpma sonucu her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’, Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 metre içinde durduramaz. Takip mesafesi bırak’, ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak’dır. Bilgi içerikli mesajlar içerisinde en fazla etkili olanın, istatistiksel veriler içeren slogan olduğu dikkat çekmiştir.

Aynı teoriler dikkate alınarak oluşturulan aynı sloganlar, hatırlama açısından daha üst sıralarda, önem sıralaması açısından daha az puanla değerlendirilerek daha aşağıda yer almıştır. Örneğin, ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’ sloganı ilk hatırlanan içinde altıncı, önem verilen sloganlar sıralamasında ise on üçüncüdür. Aynı şekilde, ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?’ beşinci, önem verilen sloganlar sıralamasında ise onuncudur.

Bu durum; bir objeye (nesneye, kişiye ya da duruma) ilişkin bilişsel ve duygusal öğelerin yani tutumların oluşma sürecinde zihnin, objeden gelen sinyalleri algılaması süreci ile ilgilidir. Bir objeyi tanıma ve anlamlandırma işlemleri olan *algılama sürecinin* ‘seçme’ ve ‘dikkat etme’ aşamalarında belirtildiği gibi (bkz. Tezin dördüncü bölümü sayfa 29) bir kişinin dış dünyadan aldığı çok sayıda uyarılardan bir kısmının algılanmak üzere seçilmesi, bireyin ihtiyaçları, daha önceki tecrübeleri, duyguları ve bilgileri ile ilgilidir. ‘Okuduğunuz sloganlar içinde ilk hatırladığınız sloganı yazınız’ durumunda bırakılan kişinin, kısa bir sürede sadece bir sloganı algılanmak üzere seçmesi gerekmektedir. ‘Sloganların etki seviyesini puan vererek değerlendiriniz’ durumunda bırakılan kişi ise sadece bir sloganı seçme durumunda bırakılmamıştır. Bu nedenle toplam 17 slogandan bir tanesini hatırlamak için yaptığı

seçme ile sloganların kendisi için taşıdığı önemi değerlendirme sırasında, farklı ihtiyaçlar, tecrübeler, duygular ya da bilgiler etkili olmaktadır.

Kusurlu sürücü davranışlarına yönelik mesajlardan etkilenmenin hangi faktörlere göre değiştiğini test etmek amacıyla 600 sürücü üzerinde anket sonucuna göre, *'mesajı hatırlama'* ve *'mesaja önem verme'* açısından *sosyo-demografik faktörler* ile ilgili sonuçlar aşağıdaki gibidir:

'Mesajı hatırlama' ve 'sosyo demografik faktörler' arasındaki ilişkinin sonuçları

Cinsiyet:

- a) Cinsiyet ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olduğu* sonucu elde edilmiştir.
- b) Erkekler, denetim içerikli sloganları kadınlardan daha yüksek bir oranda ilk hatırlanan olarak seçmişlerdir. Denetim içerikli sloganlar içinde hatırlamaya olan etkisi en yüksek yaptırım, *tutuklanma* olmuştur. Aynı zamanda herhangi bir hukuki yaptırım içermeyen sadece algılanan yakalanma riskini yükseltmesi amaçlanan (takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz) sloganı, seçilme oranı yüksek denetim içerikli sloganlardan bir diğeridir.
- c) Sürücünün kendi ölümünden duyacağı korku, bir başka insanın ölümüne sebep olma korkusu ve ölümü sonrasında çocuklarının yalnız kalmasına sebep olacağı korkusu içeren sloganların seçilme oranı kadın ve erkeklerde birbirine yakındır.

- d) Sürücünün kendisinin ve çocuğunun yaralanarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürmesine sebep olma korkusu içeren sloganların seçilme oranı, kadınlarda erkeklerden yüksektir.
- e) Sevgi-ait olma ihtiyacı içeren sloganın seçilme oranı kadınlarda erkeklerden daha yüksek, saygı ihtiyacı içerikli sloganın seçilme oranı ise erkeklerde kadınlardan daha yüksektir.
- f) Bilgi içerikli sloganların seçilme oranı, kadın ve erkeklerde birbirine yakındır.

Yaş:

Yaş ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Eğitim seviyesi:

- a) Eğitim seviyesi ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olduğu* sonucu elde edilmiştir.
- b) Eğitim seviyesi yükseldikçe; sürücünün kendi ölüm korkusu, bir başkasının ölümüne sebep olma korkusu ve ölereak çocuğunu yalnız kalmasına sebep olma korkusu, kendisinin felç olarak başkalarına bağımlı yaşama korkusu içeren sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı giderek artmaktadır.
- c) Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma korkusu ve saygı ihtiyacı içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranında eğitim seviyeleri açısından önemli bir fark yoktur.
- d) Eğitim seviyesi azaldıkça, denetim korkusu içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı artmaktadır.

- e) Eğitim seviyesi yükseldikçe sevgi-ait olma ihtiyacı içeren sloganın ilk hatırlanan olma oranı yükselmektedir. Saygı ihtiyacı içeren sloganın seçilme oranı ise düşük ve farklı eğitim seviyelerinde birbirine yakındır.
- f) Bilgi içerikli sloganların seçilme oranı ise eğitim seviyesi ile azaldıkça, düşmektedir.

Çocuk sayısı:

Sürücünün sahip olduğu çocuk sayısı ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

'Mesajı hatırlama' ve 'trafik tecrübesi' arasındaki ilişkinin sonuçları:

Sürücü belgesinin alındığı yıl:

Sürücü belgesinin alındığı yıl ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Kazaya yapma durumu:

Sürücünün kendisinin herhangi bir trafik kazası yapması ya da yapmaması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Kaza yapma sıklığı:

- a) Sürücünün kaza yapma sıklığı ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olduğu* sonucu elde edilmiştir.
- b) Kaza yapma sıklığı arttıkça sürücünün kendi ölüm korkusu ve bir başka insanın ölümüne sebep olma korkusu içeren sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı azalmakta, ölerek çocuklarını geride yalnız bırakma korkusu içeren sloganın seçilme oranı ise artmaktadır.
- c) Kaza yapma sıklığı arttıkça sürücünün kendisinin ve çocuğunun felçli olarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürme korkusu içerikli sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı artmaktadır.
- d) Kaza yapma sıklığı arttıkça denetim korkusu içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı artmaktadır.
- e) Kaza yapma sıklığı arttıkça, sevgi-ait olma ve saygınlık ihtiyacı içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı azalmaktadır.
- f) Kaza yapma sıklığı arttıkça, bilgi içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı artmaktadır.

Ölümlü kazaya sebebiyet verme:

Sürücünün ailesi, yakın çevresi ya da aile ve yakın çevre dışında kalanlardan birilerinin ölümüne sebep olması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Yaralanmalı kazaya sebebiyet verme:

Sürücünün ailesi, yakın çevresi ya da aile ve yakın çevre dışında kalanlardan birilerinin yaralanmasına sebep olması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Kazaya (ölümlü ya da yaralanmalı olmayan) rastlama:

- a) Sürücünün ölümlü ya da yaralanmalı olmayan herhangi bir trafik kazasına rastlaması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olduğu* sonucu elde edilmiştir.
- b) Sürücünün kendisinin ölümünden duyacağı korku içerikli sloganların, bir sloganı ilk hatırlanan olarak seçilme oranı kazaya *rastlayan* sürücülerde daha yüksektir.
- c) Bir başka insanın ölümüne sebep olma korkusu, ölerek çocuğunu yalnız bırakma korkusu içeren sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı kazaya *rastlamayan* sürücülerde daha yüksektir.
- d) Sürücünün kendisinin felçli kalarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürme korkusu içeren sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı, kazaya *rastlamayanlarda* yüksektir. Çocuğunun felçli olarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürme korkusu içeren sloganın seçilme oranı açısından ise kazaya *rastlayanlar* ve *rastlamayanlar* arasında önemli bir fark yoktur.
- e) Denetim korkusu içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı,(tutuklanma korkusu ile ilgili slogan hariç), kazaya *rastlamayanlarda* yüksektir. Kazaya *rastlayanlar* da ise bir sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranını yüksek seviyede etkileyen korku, *tutuklanma* olmuştur.

- f) Sevgi-ait olma ihtiyacı içeren sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı, kazaya *rastlamayan* sürücülerde daha yüksek, saygı ihtiyacı içeren sloganının seçilme oranı ise kazaya *rastlayan* sürücülerde daha yüksektir.
- g) Bilgi içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı, kazaya *rastlayan* sürücülerde daha yüksektir.

Ceza puanı alma:

Sürücünün denetime maruz kalması sonucunda ceza puanı alması ya da almaması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Para cezası ödeme:

Sürücünün denetime maruz kalması sonucunda para cezası ödemesi ya da ödememesi ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

Ehliyete el konma:

Sürücünün denetime maruz kalması sonucunda ehliyetine el konması ya da konmaması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olmadığı* sonucu elde edilmiştir.

'Mesajı hatırlama' ve 'sürücü türü' arasındaki ilişkinin sonuçları

- a) Sürücünün otomobil, taksi, otobüs ya da kamyon şoförü olması ile bir sloganın ilk olarak hatırlanması arasında anlamlı bir ilişki *olduğu* sonucu elde edilmiştir.
- b) Sürücünün kendisinin ölümünden duyacağı korku ve bir başka insanın ölümüne sebep olma korkusu içeren sloganların, ilk hatırlanan olarak seçilme oranının en yüksek olduğu sürücü türü, taksi sürücüleridir. Taksi sürücülerini sırasıyla, otomobil, otobüs ve kamyon sürücülerini izlemektedir.

- c) Ölerек çocuğunu yalnız bırakma korkusu içeren sloganların, ilk hatırlanan olarak seçilme oranı diğer korkulara göre düşük ve bütün sürücü türlerinde birbirine yakındır.
- d) Sürücünün kendisinin felçli kalarak hayatını başkalarına bağımlı sürdürme korkusu içeren sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı, diğer korkulara göre düşük ve bütün sürücü türlerinde birbirine yakındır.
- e) Denetim korkusu içeren sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranının en yüksek olduğu sürücü türü (birbirine çok yakın oranlarda) kamyon ve otobüs sürüleridir. Fakat, kamyon sürücülerinde denetim korkusu içerikli sloganlardan *tutuklanma* yaptırımı ile ilgili olanın seçilme oranı yüksektir. Otobüs sürücülerinde ise herhangi bir hukuki yaptırım içermeyen sadece algılanan yakalanma riskini yükseltmesi amaçlanan (takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz) sloganın seçilme oranı yüksektir. Otomobil ve taksi sürücülerin denetim korkusu içeren sloganları seçme oranı düşük ve birbirine yakındır.
- f) Sevgi-ait olma ihtiyacı içeren sloganın ilk hatırlanan olarak seçilme oranı en yüksek sürücü türü kamyon sürücüleridir. Kamyon sürücülerini sırasıyla; otomobil, taksi ve otobüs sürücülerini izlemektedir.
- g) Bilgi içerikli sloganların ilk hatırlanan olarak seçilme oranı düşük ve bütün sürücü türlerinde birbirine yakındır.

Mesaja önem verme' ve 'sosyo-demografik faktörler' arasındaki ilişkinin Sonuçları

Cinsiyet:

Cinsiyet ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 13 slogan vardır.

Kadınlar ile erkekler arasında slogana puan verme açısından anlamlı bir farkın görülmediği dört slogan bulunmaktadır. Bu sloganlar; 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?', '90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti

sıfırdır’ ve ‘Hiçbir fren sistemi 100 km. hızla giden aracı 20 m. içinde durduramaz’ ve ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’ olmuştur.

Yaş:

Yaş ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 10 slogan vardır. Yaş farklılığı ile sloganlara puan verme açısından anlamlı bir farkın görülmediği beş slogan bulunmaktadır.

Bu sloganlar; ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, ‘Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişide 10’u ölüyor, 8’i yaralanıyor’, ‘Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma’, ‘Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ olmuştur.

Eğitim seviyesi:

Toplam 17 sloganın her birinde eğitim seviyesi ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunmaktadır. Buna göre, slogana puan verme eğitim seviyesine göre farklılıklara sebep olmaktadır.

Çocuk sayısı:

Çocuk sayısı ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 10 slogan vardır. Sürücünün sahip olduğu çocuk sayısı ile sloganlara puan verme açısından anlamlı bir farkın görülmediği beş slogan bulunmaktadır.

Bu sloganlar; ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak’, ‘90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır’, ‘Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz’, ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ olmuştur.

'Mesaja önem verme' ve 'trafik tecrübesi' arasındaki ilişkinin sonuçları:

Sürücü belgesinin alındığı yıl:

Sürücü belgesinin alındığı yıl ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 13 slogan vardır. Sürücü belgesinin alındığı yıl ile sloganlara puan verme açısından anlamlı bir farkın görülmediği dört slogan bulunmaktadır.

Bu sloganlar; '2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?', 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür', 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak' olmuştur.

Kaza yapma durumu:

Kaza yapma durumu ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 12 slogan vardır. Kaza yapma durumu ile sloganlara puan verme açısından anlamlı bir farkın görülmediği beş slogan bulunmaktadır.

Bu sloganlar; 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', 'Çocuğunun felçli yaşamasına sebep olma', 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var', '90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır', 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' olmuştur.

Kaza yapma sıklığı:

Kaza yapma sıklığı ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 3 slogan vardır. Bu sloganlar; '2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?', 'Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür', 'Ya para cezası öde ya da takip

mesafesi bırak' olmuştur. Diğer 14 sloganda kaza yapma sıklığı ile sloganlara puan verme açısından anlamlı bir fark görülmemiştir. Sloganlara puan verme kaza yapma sıklığına göre değişmemektedir.

Ölümlü kazaya sebebiyet verme:

Sürücünün ailesi, yakın çevresi ya da aile ve yakın çevresi dışında kalan kişilerin ölümüne sebebiyet vermesi ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu slogan sadece 'Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz' olmuştur. Diğer sloganlar arasında ölümlü kazaya sebebiyet verme ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

Yaralanmalı kazaya sebebiyet verme:

Sürücünün ailesi, yakın çevresi ya da aile ve yakın çevresi dışında kalan kişilerin yaralanmasına sebebiyet vermesi ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu 7 slogan vardır.

Yaralanmaya sebebiyet verme ile aralarında anlamlı bir ilişkinin bulunmadığı sloganlar; 'Ya öl ya takip mesafesi bırak', 'Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor', 'Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor', 'Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak', 'Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var', 'Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?', '90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır', 'Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak', 'Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak', 'Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak' olmuştur.

Kazaya rastlama:

Kazaya rastlama ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişkinin bulunduğu toplam 15 slogan vardır. Kazaya rastlama ile sloganlara puan verme açısından

anlamalı bir farkın görülmediği iki slogan bulunmaktadır. Bu sloganlar; ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, ‘Usta şoför takip mesafesi bırakıyor. Ya sen?’ olmuştur.

Ceza puanı alma:

Ceza puanı alma ile slogana puan verme arasında anlamalı bir ilişkinin bulunduğu toplam 12 slogan vardır. Ceza puanı alma ile sloganlara puan verme açısından anlamalı bir farkın görülmediği beş slogan bulunmaktadır.

Bu sloganlar; saygı ihtiyacının uyarıldığı ‘Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, ‘Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var’, ‘Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak’, ‘Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak’ olmuştur.

Para cezası ödeme:

Para cezası ödeme ile slogana puan verme arasında anlamalı bir ilişkinin bulunduğu toplam 2 slogan vardır. Bu sloganlar; ‘Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’, ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’ olmuştur. Diğer 15 sloganda para cezası ödeme ile sloganlara puan verme arasında anlamalı bir ilişki yoktur.

Ehliyet el konma:

Ehliyet el konma ile slogana puan verme arasında anlamalı bir ilişkinin bulunduğu toplam 6 slogan vardır. Bu sloganlar; ‘2 dakika gecikmek mi yoksa hiç varamamak mı? Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür’, ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor’, ‘Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10’u yaralanıyor, 8’i ölüyor’, ‘Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma’, ‘Ya felçli olarak yaşa ya da takip

mesafesi bırak'. Bu sloganların dışında kalan sloganlar açısından ehliyet el konma ile sloganlara puan verme arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

'Mesaja önem verme' ve 'sürücü türü' arasındaki ilişkinin sonuçları:

Toplam 17 sloganın her birinde sürücü türü ile slogana puan verme arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. Sloganlara puan verme, sürücü türüne göre farklılıklara sebep olmaktadır.

'Mesajı hatırlama' ve 'mesaja önem verme' açısından sloganlardan etkilenme ile teoriler, sosyo-demografik faktörler, trafik tecrübesi ve sürücü türü arasındaki ilişkilerin sonuçlarına göre sürücülere yönelik mesajların oluşturulması ile ilgili öneriler aşağıda sunulmaktadır:

1. Sürücüleri en fazla *kendi ölümlelerinden* duyacakları korku etkilemektedir. Fakat, dikkat çekici olan düşük seviyede ölüm korkusu ile sevgi ve ait olma ihtiyacının bir arada kullanılmasının özellikle bir sloganın hatırlanmasında en yüksek etkiye sahip olmasıdır.

Bu nedenle, yüksek seviyede korku ileten mesajlar yerine düşük seviyede korku ile ihtiyaç teorilerinin birleştirilmesi önerilmektedir. Düşük seviyede korku uyandırmak, mesaj içeriğinde ölüm kelimesinin kullanılmamasını gerektirmektedir.

Ayrıca hayatta kalarak yapılabileceklerin ima edilmesi de düşük seviyede korku uyandırma olarak kabul edilmektedir. Örneğin, 'Çocuğun mezuniyet töreninde seni de görmek istiyor. Takip mesafesi bırak' gibi bir slogan aracılığı ile sürücüye hayatta kalarak elde edeceklerini anımsatmak tercih edilebilir. Bu

korku, her sürücü kusuruna uygulanabilir. ‘Çocuğun mezuniyet töreninde seni de görmek istiyor. Yavaş sür’ gibi.

2. Korku içerikli sloganlar açısından dikkat çeken bir başka durum, ülkemiz sürücülerinin *bir başka insanın ölümüne sebep olmaktan* duydukları korkudur. Ayrıca, tutuklanma korkusunun da etkili olduğu göz önüne alındığında, ilgili korkuların aynı mesajda birleştirilmesi mümkündür. Örneğin, ‘120 km hızla gidiyordu. 2 kişinin ölümüne sebep oldu. 5 yıldır hapiste. Yavaş Sür’ gibi.

Böylece, Tehlikeli olan + tehlikeli olanın verdiği zarar + Tehlikeli olandan kurtulma önerisinin bir arada sunulduğu bir mesaj oluşturulmuş olur. Aynı zamanda, sürücüler üzerinde istatistiksel verilerin etkili olduğu da göz önüne alınırsa, aynı mesaj istatistiksel bilgiler ile de sunulabilir. Örneğin, ‘Aşırı sürat nedeniyle ölüme sebebiyet veren her 100 kişide kişi hapiste. Yavaş sür’ gibi bir slogan aracılığı ile tehlikeli olan + tehlikeli olanın verdiği zarar + tehlikeli olandan kurtulma önerisi iletilirken istatistiksel verilerin sonuçlarının etkisinden de yararlanılmış olacaktır.

3. Sürücünün kendi ölümü sonucunda *çocuğunun hayata annesiz ya da babasız kalma durumunun* da bir sloganın hatırlanmasında ve önem verilmesinde etkili olduğu görülmektedir. Bu durum aynı zamanda tehlikeli olanın zararlarından biri olarak tanımlandığında farklı sloganlar üretilebilir. Dikkat edilmesi gereken, *korku seviyesi* olmalıdır.

Düşük seviyede korku ile sevgi-ait olma ihtiyacının bir arada kullanılmasının, bir sloganı hatırlamadaki yüksek etkisi göz önüne alındığında, hayatta kalarak çocuğu ile yapabileceklerinin anımsatıldığı sloganların tercih edilmesi uygun olacaktır. Fakat, hangi tür mesajların daha etkili olduğunun test edilmesi gerekmektedir.

4. Sürücüler üzerinde ölüm korkusunun etkili olduğu göz önüne alındığında bilgi içerikli mesajların bazılarının ölüm korkusu içerecek biçimde yeniden düzenlendiğinde daha etkili olacağı düşünülmektedir. Örneğin, ‘Öndeki araç

aniden durduğunda *çarpmamak* için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak' sloganı, 'Öndeki araç aniden durduğunda *ölmek* için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak', 'Öndeki araç aniden durduğunda *felç kalmamak* için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak', biçiminde oluşturulabilir.

Bilgi içerikli sloganların yüksek seviyede korku içerecek biçimde verildiğinde daha etkili olup olmayacağının başka bir araştırmada ayrıca test edilmesi gerekmektedir.

5. Bedensel yaralanma sonucunda hayatını başkalarına bağımlı sürdürme ya da çocukların böyle bir duruma maruz kalmalarına sebep olma ile ilgili korkunun da sürücüler üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Özellikle, çocuklarının bedensel yaralanmalarına kendi yaralanmalarından daha fazla önem vermektedirler. Bu nedenle, çocuk sahibi sürücülere yönelik sloganlar, kaza sonrasında çocukların uğrayacağı zararlar ile ilgili olmalıdır.

Fakat sloganların oluşturulmasında; tehlikeli olan (emniyet kemeri takmamak, aşırı sürat, içkili sürüş, yorgun sürüş vs.) + tehlikeli olanın vereceği zarar (çocuklara ne olabileceği) + Tehlikeden kurtulma önerisi bir arada sunulmalıdır. Aynı zamanda istatistiksel verilerden de yararlanılan aynı korkunun uyarıldığı içerikte sürücü kusurlarına yönelik sloganlar oluşturulabilir. 'Aşırı sürat sonucunda yaralanan her çocuktan 'sı koltuk değneği kullanıyor. Yavaş sür', ya da '2004 yılı içinde emniyet kemeri takmayan 65 çocuk öldü. Çocuğunun emniyet kemerini tak', gibi.

6. Saygınlık ihtiyacının da özellikle bir sloganın hatırlanmasında etkili olduğu göz önüne alındığında, sürüş alışkanlıkları ve saygı arasındaki ilişki üzerine yapılacak araştırmaların sonuçlarından yararlanacak biçimde saygınlık ihtiyacının uyarıldığı farklı sloganlar oluşturulmalıdır.
7. Denetim korkusu içerikli sloganlarından en fazla etkili olanlar; sürücünün denetleneceği korkusu ile denetim sonucunda hukuki yaptırıma uğrayarak tutuklanacağı korkusudur. Ayrıca, sloganın hatırlanması açısından ceza puanı,

para cezasından daha etkili olmuştur. Bu nedenle, sürücünün denetleneceğine yönelik (algılanan yakalanma riskini arttırmak) sloganlara önem verilmelidir.

Bu sloganlar aynı zamanda istatistiksel verilerle desteklenmelidir. Denetim sonucu elde edilen veriler aracılığı ile sürücü denetime maruz kalma olasılığının yüksekliği konusunda bilgilendirilmelidir. Örneğin, kusurlu davranışı sebebiyle para cezası ödeyen sürücülerin toplam kesilen ceza içindeki oranının iletilmesi ya da kusurlu davranışı yapan toplam sürücü içinde kaç sürücünün ehliyetine el konduğu gibi somut verilere dayanan bilgiler iletilmelidir.

8. Sloganlar, sürücü türleri dikkate alınarak oluşturulmalıdır. Aynı teoriler çerçevesinde yapılan sloganlardan etkilenme ile farklı sürücü türleri arasında önemli farklar bulunmaktadır. Örneğin denetim içerikli mesajlardan tutuklanma korkusu ile ilgili olan mesaj, en fazla kamyon sürücüleri üzerinde etkili olmuştur. Kendi ölüm korkusu ve bir başka insanın ölümüne sebep olma korkusu ise özellikle taksi şoförleri üzerinde etkilidir.
9. İstatistiksel değerlendirme sonucunda hatırlama ve önem sıralaması yapılan sloganlar üzerinde değişik analitik teknikler (Analitik Hiyerarşi Process, AHP; Analitik Network Process, ANP, Kıyaslama vb.) kullanılarak daha kapsamlı ilişkileri ortaya çıkarmak mümkündür.
10. Sloganların etkisi ile ilgili olarak yapılan bu alan araştırması farklı bölgelerdeki farklı şehirlerde uygulanarak; sloganların etkisi ile ilgili şehirler arası farklılıklar ya da benzerlikleri ortaya çıkaracak geniş geniş bir veri tabanı oluşmasını sağlayacaktır.

Ayrıca, alan araştırması kullandıkları araç tipine göre otobüs, kamyon, otomobil ve taksi sürücülerinin dışında kalan diğer sürücü türlerine örneğin motorsiklet, minibüs, bisiklet, tanker sürücülerine de uygulanabilir.

Aynı biçimde, alan araştırmasının hedef kitlesi, sürücüler dışında yayalara yönelik olabilir. Böylece aynı teorileri kullanılarak kazaya sebebiyet veren yaya

kusurlarına yönelik mesajlar oluşturulur. Örneğin, ‘Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Yaya geçidini kullan’ gibi.

11. Aynı teorik çerçeveye göre oluşturulmuş mesajların etki seviyesi kazalara yol açan farklı kusurlara uygulanarak hangi kusura yönelik mesajların sürücüler üzerinde daha etkili olduğu ortaya çıkarılabilir. Örneğin, ‘Ya öl ya da *hız limitlerine uy*’, ‘Ya öl ya da *içmeden sür*’, ‘Ya öl ya da *geçiş önceliğine uy*’ gibi farklı kusurlara yönelik mesajlar oluşturul. Böylece, aynı korkunun uyarıldığı sloganların etki seviyeleri ortaya çıkarılarak birbirleri ile kıyaslanabilir.
12. Tutum ve davranış değişimi ile ilgili teoriler çerçevesinde oluşturulan sloganlar, görsel işitsel kitle iletişim araçlarında bir senaryoya dayalı kısa filmler ile bir arada sunulabileceği gibi aynı sloganları afişler, çıkartmalar, broşürlerde kullanılmak ya da işitsel olarak radyo spotu biçiminde de sunmak mümkündür.

Aynı mesajların farklı kitle iletişim araçları ile sunumu sonrasında alan araştırmaları yapılarak sürücüler üzerinde hangi kitle iletişim aracından sunulan mesajların daha etkili olduğu ile ilgili veriler toplanabilir.

13. Tutum ve davranış teorileri çerçevesinde oluşturulan sloganların yer aldığı anketler, sürücü kurslarında uygulanarak, sürücülerin trafik ortamına çıktıklarında maruz kalacakları mesajlara duyarlılıkları arttırılabilir.

KAYNAKLAR

1. Anonim, ("World report on road traffic injury prevention – Main Messages", www.who.int, 2004).
2. "Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America", *Economic Commission for Europe*, 44,48, (2003).
3. "Trafik İstatistik Yıllığı", *T.C. İçişleri Bakanlığı Emn. Genel Md. Trafik Hizmetleri Başkanlığı*, 90, (2002).
4. Williams F. A., Wells K. J., Mc Cartt T. A. ve Preusser F. D., "Buckle up NOW! An Enforcement Program to Achieve High Belt Use", *Journal of Research*, 31(4), 195-200, (2000).
5. Anonim, (www.unecce.org, 2004).
6. Bir, A., A., "Trafik Güvenliğinde Algılanan Yakalanma Riskini Yükseltici İletişim Kampanyaları", Doktora Tezi, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Eskişehir, 17,28,10, (1992).
7. Elliott, M. A., "Changing drivers' attitudes: is there potential for changing drivers' behaviour?", Ed., S. Marcal, *London: DfT Publication*, 227, (2002).
8. Erol, S., "Sistem Analizi Ders Notları", *Gazi Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü Yayınları*, 2, (1992).
9. Şatiroğlu, K.D., "Sistem-Bunalım Tezi Üzerine Felsefi ve Mantıki Bir İrdeleme", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (32), 196, (1982).
10. Dicle, İ.A. ve Ü. Dicle, "Sistem Kuramı ve Toplumsal Örgütlere Uygulanışı", *Amme İdaresi Dergisi*, (2), 90, (1969).
11. Drake, D., "Sistem Analizinin Kategorileri (III-IV)", Çev. Erkan Oyal, *Amme İdaresi Dergisi*, (7), 106, (1974).
12. Sariaslan, H., "Sistem Analizinin Temelleri", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (1-4), 52, 51, (1984).
13. Canatan, A., "Talcott Parsons'un Amerikan Sosyolojisi'ne Katkıları", Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, 39, (1989).
14. Poloma, M., "Çağdaş Sosyoloji Kuramları", Çev. Hayriye Erbaş, *Gündoğan Yayınları*, Ankara, 157, (1993).
15. Appelbaum, R. P., "Toplumsal Değişim Kuramları", Çev. Türker Alkan, *Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları*, Ankara, 55, (1987).

16. Erjem, Y., “Sosyolojik Açıdan Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları”, Doktora Tezi, **Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, 25, 26, 36, 39, 66, 50, 52, (1996).
17. Dönmezer, S., “Toplumbilim”, **Beta Yayın**, İstanbul, 229-236, (1994).
18. Tolon, B., “Toplum Bilimlerine Giriş”, **Savaş Yayınevi**, Ankara, 232, (1983).
19. Şerif, M. ve Carolyn W. M., “Sosyal Psikolojiye Giriş II”, Çev. Mustafa Atakay ve Aysun Yavuz, **Sosyal Yayınlar**, İstanbul, 539-548, (1996).
20. Pampal, S., Hatipoğlu, S., ve Arıkan, E., “Türkiye’de Trafik Probleminin Nedenleri: Bilinç Eksikliği ve Yetersiz Eğitim”, **II. Ulaşım ve Trafik Kongresi**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayınları (136), 27-33, (1999).
21. “İstatistik Göstergeler:1923-2002”, **Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları**, 352, (2003).
22. “Trafik Kazaları Yıllığı 1971-1972-1973”, **Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları**, 7, (1974).
23. “Trafik Kazaları Yıllığı 1986”, **Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları**, 3, (1987)
24. Anonim, (www.egm.gov.tr, 2004).
25. Trafik İstatistik Yıllığı 2002, **Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı**, 89-94, (2002).
26. Anonim, (www.trafik.gov.tr, 2004).
27. “Karayolu Trafik İstatistikleri”, **Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları**, (1990-2002).
28. Freedman, L. Jonathan, S. David, O. ve Carlsmith, J. M., (1989), “Sosyal Psikoloji”, **Ara Yayıncılık**, İstanbul, 269-281,50,51, (1989) ve Morgan, T., C., “Psikolojiye Giriş”, Çev. Sirel Karakuş ve diğerleri, **Hacettepe Üniversitesi Psikoloji Bölümü Yayınları**, 206,207,192,193, (1998).
29. Küçük Kurt, M., “Uluslar arası Turizm ve Türkiye’yi Tanıtma Stratejisi”, **Akevler Yayınları**, İzmir, 222, 230, 76, 78, 83, 82, 47, (1988).
30. Lerbinger, O., “Designs for Persuasive Communication”, **New Jersey: Prentice-Hall, Inc.**, 46-48, (1972) ve Littlejohn W, Stephen, “Theories of Human Communication”, **Publishing Company:Columbos**, 174, 180, 183, 190, (1978).
31. Kağıtçıbaşı, Ç., “İnsan ve İnsanlar”, **Evrin Yayınları**, İstanbul, 130-143, 151-152, 54, 69, (1996).
32. Cüceloğlu, D. “İnsan ve Davranışı”, **Remzi Kitabevi**, İstanbul, 528, (2002).

33. Anık, C., “Siyasal Motivasyon ve İkna”, Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, 55-57,27, (1997).
34. Wrightsman S. L., “Social Psychology”, **Brooks/Cole Publishing Company: Monterey**, California, 365-366, (1977).
35. Koçel, T., “İşletme Yöneticiliği”, **İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları**, İstanbul, 304, (1989).
36. Schultz, P. D. ve Schultz, S. E., “Modern Psikolojinin Tarihi”, Çev. Yasemin Aslay, **Kaknüs Yayınları**, İstanbul, 606-607 (2002) ve Sahakin, S. W., “Introduction to the Psychology of Learning”, **Rand McNally College Publishing Company**, Chicago, 386- 387, (1976).
37. Landy, F. J. Ve Trumbo, D. A., “Psychology of Work Behavior”, **Homewood, Illinois:The Dorsey Press**, 340, (1980).
38. Sanay, F., “Personelin Motivasyonunda Halkla İlişkilerin Önemi”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, 39, (2002).
39. Krech, D., Crutchfield, R. S., ve Egerton L. B. “Cemiyet İçinde Fert”, Çev. Mümtaz Turhan, **Sosyal İlimler Komisyonu Yayınları**, İstanbul, 112-113, (1970).
40. Anonim, (“Theory of Reasoned Action”, www.hsc.usf.edu, 2004).
41. Brent, T., “Theory of Reasoned Action”, www.ciavertising.org, 2005).
42. Küçük Kurt, M., Zihin-Davranış İlişkisinde Mesaj Stratejisi,düşünceler, Yıl 1, (1), **Ege Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulu Dergisi**, 86, (1987).
43. Anonim, (“Theory of Planned Behavior”, www.comminit.com, 2005).
44. Ajzen, I ve Fishbein, M., “Attitude and Predicting Human Behaviour”, **Prentice Hall, Englewood New Jersey**.
45. Yasak, Y., “Trafik Kazaları ile İlişkili Sürücü Tutum ve Davranışları”, Doktora Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, 24, 40, 41, 39, (2002).
46. Brown, H, Ahern, A., Mahony, O. M., “The Potential Impacts of Luas on Travel Behaviour”, www.abdn.ac.uk, (2004).
47. Anonim, (“Public Education Campaign Development Process”, www.rta.nsw.gov.au, 2004).
48. Stead, M, Tagg, S. MacKintosh A.M. ve Eadie, D., “Foolsspeed: Evaluation of a national theory-baseed advertising campaign to reduce speeding”, **London: DfT Publication**, 208- 218, (2002).
49. Glendon, A. I. Ve Cernecca, L., “Young drivers’ responses to anti-speeding and anti-drink driving messages”. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, Volume 6, (3),197-216, (2003).

50. Anonim, ("A History of Road Safety Campaign", www.rosipa.com, 2004).
51. Anonim, ("Has The Campaign been effective", www.tac.vic.gov.au, 2004).
52. Krech, D., ve Crutchfield S. R., Elements of Psychology, **Alfred A. Knopf Inc.**, 677-678, (1958) ve McConnell, J. V., Understandign Human Behaviour, 2.ed, **Holt, Rinehart ve Winston Pubication**, 666-667, (1977).
53. Henley, N. Ve Donovan, R. J., "Young people's response to death threat appeals: Do they really feel immortal?" **Health Education Research**, Vol. 18, (1), 1-14, (2003).
54. Severin, J.W. ve Tankard, J.W., "İletişim Kuramları: Kökenleri, Yöntemleri ve Kitle İletişim Araçlarında Kullanımlar", Çev. Ali Atıf Bir, Serdar Sever, **Kibele Sanat Merkezi**, Eskişehir, 278, (1994).
55. Anonim, ("Drive Fatigue and drink drive", www.srsc.gov.uk, 2005).
56. Anonim, ("Drive Fatigue and safety belt", www.thinkroadsafety.gov.uk, 2004).
57. Bilgin, N., "Sosyal Psikolojiye Giriş", **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları**, İzmir, 56, (1988).
58. Anonim, ("Health Psychology: Theories and Model", www.lsbu.ac.uk, 2005).
59. Anonim, ("Health Belief Model", www.tcw.utwente.nl, 2005).
60. Anonim, ("Health Belief Model", www.eph.org.uk/teaching/hbm.htm, 2005).
61. Witte, K., "Use of Fear Appeals in Public Health Campaigns and in Patient/Provider Encounters", www.comminit.com, (2005).
62. Adams, G. U. J., "Risk Homeostasis and the purpose of safety regulation", **Ergonomics**, Vol.31, (4), 407, (1988).
63. Wilde, G. R. J., "Target Risk: Dealing with the danger of death, disease and damage in everyday decision", **PDE Publications**, (1994).
64. Oppe, S. "The concept of risk: a decision theoretic approach", **Ergonomics**, Vol. 31, (4), 438, (1988).
65. Fuller, R., "On learning to make risky decisions", **Ergonomics**, Vol. 31, (4), 519, (1988).
66. Summala, H., "Risk Control is no risk adjustment; the zero-risk theory of driver behaviour and its implications", **Ergonomics**, Vol.31, (4), 494, (1988).
67. Lund, K. A., ve O'Neill, B., "Perceived risks and driving behavior", **Accident Analysis&Prevention**, Volume 18, (5), 367-369, (1986).

68. Finn, P. ve Bragg, B. W.E, "Perception of the risk of an accident by young and older drivers", *Accident Analysis&Prevention*, Volume 18, (4), 289-298, (1986).
69. Hoyes, T.,W., Stanton, A. N., Taylor, R.G., "Risk homeostasis theory: A study of intrinsic", *Safety Science*, Volume 22, (1-3), 77-86, (1996).
70. Anonim, ("Drive fatigue campaign", www.officeroadsafety.wa.gov.au , 2004).

EKLER

EK 1. NUMARALARIN TEMSİL ETTİĞİ SLOGANLAR LİSTESİ

1. Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız.
2. Usta şoför takip mesafesi bırakıyor ya sen?
3. Hiçbir fren sistemi 100 km ile giden bir aracı 20 metre içinde durduramaz.
4. Öndeki araç aniden durduğunda çarpmamak için 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak.
5. 90 km. hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır.
6. Ya öl ya takip mesafesi bırak
7. 2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı?
8. Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor.
Takip mesafesi bırak
9. Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak.
10. Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür.
11. Takip mesafesi bırak çocuğunu sensiz bırakma
12. Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak.
13. Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz.
14. Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak.
15. Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak.
16. Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak.
17. Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak.

EK 2. SÜRÜCÜ ANKET FORMU

1. Cinsiyetiniz? () Kadın () Erkek
2. Yaşınız?
 () 18-20 () 21-25 () 26-30 () 31-35
 () 36-40 () 41-45 () 46-50 () 50 yaş üstü
3. Eğitim Seviyeniz?
 () İlkokul () Ortaokul () Lise () Üniversite
 () Yüksek Lisans-Doktora () Diğer
4. Çocuğunuz var mı?
 () 1 () 2 () 3 () 4 ve daha fazla () Yok
5. Kullandığınız araç tipi aşağıdakilerden hangisi?
 () Otomobil () Otobüs () Kamyon () Taksi
6. Sürücü belgesini aldığınız yıl?
 () 1975 ve önc. () 1976-1985 () 1986-1995
 () 1996-2003 () 2004 ve üzeri
7. Son bir yıl içinde trafik suçu nedeni ile ceza puanı aldınız mı? () Evet () Hayır
8. Son 1 yıl içinde trafik suçu nedeni ile ehliyetinize el kondu mu? () Evet () Hayır
9. Son 1 yıl içinde trafik suçu nedeni ile para cezası ödediniz mi? () Evet () Hayır
10. Ölümlü-yaralanmalı olmayan herhangi bir trafik kazasına rastladınız mı?
 () Evet () Hayır
11. Kendiniz kaza yaptınız mı? () Evet () Hayır
12. Şayet cevabınız evet ise kaç kez? () 1 () 2-3 () 4-5 () 5'den fazla
13. Ölümlü bir kazaya sebebiyet verdiyseniz, aşağıdaki gruplardan hangisinde yer alanlar ölüme maruz kaldı?
 () Ailem () Yakın çevrem (akraba, komşu, arkadaş gibi)
 () Aile ve yakın çevrem dışındakiler
14. Yaralanmalı bir kazaya sebebiyet verdiyseniz, hangi grupta yer alanlar yaralanmaya maruz kaldı?
 () Ailem () Yakın Çevrem (Akraba, komşu, arkadaş gibi)
 () Aile ve yakın çevrem dışındakiler

15. Aşağıdaki sloganların sizin üzerinizdeki etki derecesini 10 üzerinden değerlendiriniz. (10 çok etkili; 0 hiç etkili değil)

Etki

Derecesi

Sloganlar

- | | |
|-----|--|
| () | Sevdikleriniz eve dönüşünüzü bekliyor. Takip mesafesi bırakınız. |
| () | Usta şoför takip mesafesi bırakıyor? Ya sen? |
| () | Hiçbir fren sistemi 100 km hızla giden aracı 20 metreden önce durduramaz. Takip mesafesi bırak |
| () | Öndeki araç aniden durduğunda, çarpmamak için sadece 2 saniyen var. Takip mesafesi bırak |
| () | 90 km hızla giden bir araç lastiğinin buzlu yola tutunma kuvveti sıfırdır. Takip mesafesi bırak. |
| () | Ya öl ya da takip mesafesi bırak. |
| () | 2 dakika gecikmek mi? Yoksa hiç varamamak mı? |
| () | Arkadan çarpma sonucunda her 100 kişiden 10'u yaralanıyor, 8'i ölüyor. |
| () | Ya felçli olarak yaşa ya da takip mesafesi bırak |
| () | Ya takip mesafesi bırak ya da bir insan öldür. |
| () | Takip mesafesi bırak. Çocuğunu sensiz bırakma. |
| () | Çocuğunun felçli olarak yaşamasına sebep olma. Takip mesafesi bırak. |
| () | Takip mesafesi bırakmayanları takipteyiz. |
| () | Ya ceza puanı al ya da takip mesafesi bırak. |
| () | Ya ehliyetini ver ya da takip mesafesi bırak |
| () | Ya para cezası öde ya da takip mesafesi bırak |
| () | Ya tutuklan ya da takip mesafesi bırak |

16. Okuduğunuz sloganlar içinde ilk hatırladığınızı yazınız

.....

EK 3. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1990

1990 Karayolu Trafik K. D. T. 1
20 — Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerine göre trafik kazaları, 1990 / Basım Tar.
Road traffic accidents by place of occurrence and faults causing the accident

Kusur — Faults		Toplam Total		Meskun mahal Inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area	
		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
SÜRÜCÜ KUSURLARI	DRIVER FAULTS	Genel Toplam — General Total		189 427	100.00	157 064	100.00
		Toplam - Total		159 930	84.43	131 281	83.59
Kırmızı ışığa geçmek	Running red light	2 221	1.17	2 170	1.38	51	0.16
Taşıt girerken izaretini ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	1 133	0.6	1 034	0.66	99	0.31
Karşı yörede geçmek	Faulty crossing to opposite lane	2 253	1.19	1 891	1.2	362	1.12
Ardından çıkmak	Hitting a vehicle from the back	21 524	11.36	17 455	11.11	4 069	12.57
Geçme yasasına aykırı olmak	Breaking "no passing" rule	909	0.48	531	0.34	378	1.16
Doğruya dönüşüne manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers in direction changing	8 847	4.67	7 943	5.06	904	2.79
Hatalı şerit değiştirmek	Faulty lane changing	8 092	4.27	5 029	3.2	3 073	9.5
İlk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	14 582	7.7	13 796	8.78	786	2.43
Hatalı dönüş yapmak	Faulty turn	5 017	2.65	4 529	2.88	488	1.51
Hatalı duraklama ya park etmek	Faulty stopping and parking	523	0.28	173	0.11	350	1.08
Park halindeki araç çarpmak	Crashing into parked vehicle	2 205	1.17	2 160	1.38	45	0.14
Aşırı sürat yapmak	Breaking speed rule	25 944	13.69	18 390	11.71	7 554	23.34
Dur işaretinde durmamak	Not stopping at "stop" sign	230	0.12	188	0.12	42	0.13
Hatalı yük ve yolcu alım	Faulty unloading and passenger loading	836	0.44	550	0.35	286	0.88
Trafikçe uygun olmayan araç kullanmak	Driving an unsafe	377	0.2	371	0.24	206	0.64
Alkolün araç kullanmak	Driving while intoxicated	11 096	5.86	8 638	5.5	2 458	7.59
Selektör kaldesini ihmal etmek	Rule failing to dim head lights	67	0.04	32	0.02	35	0.11
Sürücünün diğer kusurları	Other driver faults	53 873	28.44	46 410	29.55	7 463	23.06
YOLCU KUSURLARI	PASSENGER FAULTS	Toplam - Total		848	0.45	509	0.32
Taşıttan sarkınmak	Leaning out of the vehicle	22	0.01	10	0.01	12	0.04
Taşıta habersiz binmek ve inmek	Getting in and out of the vehicle without informing driver	39	0.02	35	0.02	4	0.01
Taşıt içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	45	0.02	31	0.02	14	0.04
Taşıttan dışarıya (çamurluk vs) sarkınmak	Travelling by hanging on to the vehicle	157	0.09	86	0.05	71	0.22
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	21	0.01	53	0.03	19	0.06
Yolunun hasta ve sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	75	0.04	42	0.03	33	0.1
Açık yük üzerinde seyahat etmek	Travelling on open load	262	0.14	127	0.08	135	0.42
Yolcuyla ait diğer kusurlar	Other passenger faults	176	0.10	125	0.08	51	0.16
YAYA KUSURLARI	PEDESTRIAN FAULTS	Toplam - Total		24 845	13.12	13 390	14.89
		Toplam - Total		24 845	13.12	13 390	14.89
Kırmızı ışığa geçmek	Crossing the red light against	225	0.12	224	0.14	1	0.01
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicles	5 840	3.08	5 454	3.47	386	1.19
Yolu birdenbire çıkmak	Stopping suddenly on to road	10 050	5.31	9 297	5.92	753	2.33
Duran taşıttan önünden arkasından çıkmak	Stopping onto road from or from behind of parked vehicle	1 869	0.99	1 760	1.12	109	0.34
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	1 178	0.62	1 117	0.71	61	0.19
Hareket halindeki araçla aniden bismek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	120	0.06	114	0.08	6	0.01
Yayanın sarhoş olması	Being drunk pedestrian	392	0.21	383	0.24	9	0.03
Yayanın kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	111	0.06	102	0.07	9	0.03
Yayaya ait diğer kusurlar	Other pedestrian faults	5 060	2.67	4 939	3.14	121	0.37
YOL KUSURLARI	ROAD DEFECTS	Toplam - Total		971	0.51	452	0.29
		Toplam - Total		971	0.51	452	0.29
Yol çökmesi	Sunken road	13	0.01	5	0.01	8	0.02
Yol yapım hatası	Faulty road construction	39	0.02	21	0.01	18	0.06
Düşük banket	Low shoulder	27	0.01	11	0.01	16	0.05
Yol sahunda gevsek malzeme	Loose surface	123	0.06	34	0.02	89	0.28
Yolda münferit çukur	Dips on road	107	0.06	62	0.04	45	0.14
Kasıp, ondüle	Rough or bumpy road	58	0.03	31	0.02	27	0.08
Yolun işaretlenmesinde eksiklik	Deficiency of road signs	190	0.10	99	0.06	91	0.28
Görüşü kısıtlayan yol engeli	Obstacle limiting sight	49	0.03	19	0.01	30	0.09
Yola ait diğer kusurlar	Other road defects	265	0.14	170	0.11	95	0.3
ARAÇ KUSURLARI	VEHICLE DEFECTS	Toplam - Total		2 833	1.49	1 432	0.91
		Toplam - Total		2 833	1.49	1 432	0.91
Kusurlu fren	Defective broke	935	0.49	668	0.43	267	0.83
Kusurlu rod	Defective rod	153	0.08	80	0.05	73	0.23
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	141	0.07	65	0.04	76	0.23
Lanik patlaması	Tire explosion	850	0.45	217	0.14	633	1.95
İşık kusurları	Defective lights	166	0.08	76	0.05	90	0.28
Aks kırılması	Axle breakage	78	0.04	26	0.02	52	0.16
Şanzıman, vites arızası	Gear failure	57	0.03	35	0.02	22	0.07
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	49	0.03	21	0.01	28	0.09
Araça ait diğer kusurlar	Other vehicle defects	410	0.22	244	0.15	166	0.51

**EK 4. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE
TRAFİK KAZALARI 1991**

22 — Kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerine göre trafik kazaları, 1991

Road traffic accidents by place of occurrence and faults causing the accidents, 1991

Kusur — Faults		Toplam Total		Mevkûn mahal Inhabited area		Mevkûn mahal dışı Uninhabited area		
		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%	
Genel Toplam — General Total		222 858	100	185 987	100	36 871	100	
Toplam — Total		195 074	87.53	162 050	87.13	33 024	89.57	
SÜRÜCÜ KUSURLARI	DRIVER FAULTS							
Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	3 070	1.39	2 987	1.61	83	0.23	
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek	Disobeying "no entry" sign	1 501	0.67	1 379	0.74	122	0.33	
Karşı şeride tecavüz etmek	Fault crossing to opposite lane	2 869	1.29	2 532	1.36	337	0.91	
Arkadan çarpmak	Hitting a vehicle from the back	29 456	13.22	24 349	13.09	5 107	13.85	
Geçme yasağını ihlal etmek	Breaking "no passing" rule	974	0.44	576	0.31	398	1.08	
Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers in direction changing	12 042	5.4	11 069	5.95	973	2.64	
Hatalı şerit değiştirmek	Faulty lane changing	9 413	4.22	6 021	3.24	3 392	9.2	
İlk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	18 728	8.4	17 803	9.57	925	2.51	
Hatalı dönmüş yapmak	Faulty turn	6 718	3.01	6 131	3.3	587	1.59	
Hatalı duraklama ve park etmek	Faulty stopping and parking	633	0.28	246	0.13	387	1.05	
Park halindeki araca çarpmak	Crashing into parked vehicle	3 395	1.52	3 327	1.79	68	0.19	
Aşırı sürat yapmak	Breaking speed rule	27 250	12.23	19 621	10.55	7 629	20.69	
Dur işaretinde durmamak	Not stopping at "stop" sign	253	0.11	203	0.11	50	0.14	
Hatalı yük ve yolcu indirmek	Faulty unloading and passenger loading	869	0.39	595	0.32	274	0.74	
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak	Driving an unsafe vehicle	532	0.24	328	0.18	204	0.55	
Alkohollü araç kullanmak	Driving while intoxicated	11 772	5.28	9 198	4.94	2 574	6.98	
Selektör kaldesini ihlal etmek	Rule failing to dim head lights	59	0.03	39	0.02	20	0.06	
Sürücünün diğer kusurlu halleri	Other driver faults	65 540	29.41	55 646	29.92	9 894	26.83	
YOLCU KUSURLARI	PASSENGER FAULTS	Toplam — Total	690	0.31	390	0.21	300	0.81
Taşıttan sarmak	Leaning out of the vehicle	20	0.01	9	0.01	11	0.03	
Taşıta habersiz binmek ve imak	Getting in and out of the vehicle without informing driver	41	0.02	32	0.02	9	0.02	
Taşıt içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	29	0.01	17	0.01	12	0.03	
Taşıta dışında (camerluk vs.) seyahat etmek	Travelling by hanging on to the vehicle	154	0.07	81	0.04	73	0.2	
Hareket halindeki taşıtan yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	52	0.02	38	0.02	14	0.04	
Yolcunun hasta ve sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	75	0.03	62	0.03	13	0.03	
Açık yük üzerinde seyahat etmek	Travelling on open load	150	0.07	52	0.03	98	0.27	
Yolcuya ait diğer kusurlar	Other passenger faults	169	0.08	99	0.05	70	0.19	
YAYA KUSURLARI	PEDESTRIAN FAULTS	Toplam — Total	22 884	10.27	21 492	11.55	1 392	3.78
Kırmızı ışıkta geçmek	Crossing at a red light	230	0.1	228	0.12	2	0.01	
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicle	5 279	2.37	4 933	2.65	346	0.94	
Yola birdenbire çıkmak	Stopping suddenly on the road	9 061	4.07	8 345	4.49	716	1.94	
Duran taşıtan önünden, arkasından çıkmak	Stopping on road from or behind parked vehicle	1 762	0.79	1 677	0.9	85	0.23	
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	1 140	0.51	1 070	0.58	70	0.19	
Hareket halindeki araca asılmak, binmek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	104	0.05	98	0.05	6	0.02	
Yayanın sarhoş olması	Being drunk	342	0.15	321	0.17	21	0.06	
Yayanın kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	138	0.06	127	0.07	11	0.03	
Yayaya ait diğer kusurlar	Other pedestrian faults	4 828	2.17	4 693	2.52	135	0.36	
YOL KUSURLARI	ROAD DEFECTS	Toplam — Total	924	0.42	401	0.22	523	1.44
Yol çökmesi	Sunken road	17	0.01	9	0.01	8	0.02	
Yol yapım hatası	Faulty road construction	49	0.02	17	0.01	32	0.09	
Düşük banket	Low shoulder	25	0.01	6	—	19	0.05	
Yol sahifinde gevşek malzeme	Loose surface	90	0.04	27	0.02	63	0.17	
Yolda münferit çukur	Dips on road	111	0.05	62	0.03	49	0.13	
Kasis, ondüle	Rough or bumpy road	59	0.03	22	0.01	37	0.1	
Yolun işaretlenmesinde eksiklik	Deficiency of road signs	167	0.07	74	0.04	93	0.25	
Görüşü kısıtlayan yol engeli	Obstacle limiting sight	59	0.03	23	0.01	36	0.1	
Yola ait diğer kusurlar	Other road defects	157	0.16	161	0.09	196	0.53	
ARAÇ KUSURLARI	VEHICLE DEFECTS	Toplam — Total	3 276	1.47	1 654	0.89	1 622	4
Kusurlu fren	Defective brake	1 085	0.49	823	0.44	262	0.7	
Kusurlu rot	Defective rod	153	0.08	95	0.05	58	0.16	
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	120	0.07	75	0.04	45	0.12	
Lastik patlaması	Tire explosion	1 038	0.46	245	0.13	793	2.1	
Işık kusurları	Defective lights	146	0.07	74	0.04	72	0.2	
Aks kırılması	Axle breakage	95	0.04	39	0.02	56	0.15	
Sanziman, vites arızası	Gear failure	68	0.03	37	0.02	31	0.08	
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	69	0.03	23	0.01	46	0.12	
Araça ait diğer kusurlar	Other vehicle defects	439	0.2	243	0.14	196	0.53	

EK 5. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE
TRAFİK KAZALARI 1992

2. kazaya neden olan kusurlar ve oluş yerine göre trafik kazaları, 1992
Road traffic accidents by place of occurrence and faults causing the accidents, 1992

Sıra	Kusurlar - Faults		Toplam - Total		Mekun mahal Inhabited area		Mekun mahal dışı Uninhabited area			
			Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%		
D										
	ARACI KUSURLARI	DRIVER FAULTS	Genel toplam - General total		258 503	100	218 574	100	39 940	100
			Toplam - Total		232 910	90.1	196 070	89.7	36 840	92.4
103 759 970	Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	3 915	1.51	3 817	1.75	98	0.25		
	İşaret girilmez işaretini ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	2 062	0.8	1 907	0.87	155	0.39		
	İşaret yerinde seviz etmek	Fault crossing to opposite lane	3 020	1.17	2 696	1.23	334	0.84		
	İkizden çarpmak	Striking a vehicle from the back	37 657	14.57	31 628	14.47	6 019	15.07		
58 901 390	İçerme yasasını ihmal etmek	Breaking "no passing" rule	1 203	0.47	803	0.37	400	1		
	Yolun ortasında durmak	Faulty maneuvers in direction changing	15 771	6.1	14 583	6.67	1 188	2.97		
	Yolun ortasında durmak	Faulty lane changing	10 911	4.22	7 097	3.26	3 814	9.55		
	Yolun ortasında durmak	Not giving right of way	24 233	9.37	23 153	10.59	1 080	2.71		
939 800	İk geçiş hakkını vermemek	Faulty turn	8 602	3.33	8 010	3.66	592	1.48		
	Yolun ortasında durmak	Failure to stop and park	658	0.25	270	0.12	388	0.97		
748 150	Yolun ortasında durmak	Crashing into parked vehicle	4 749	1.84	4 668	2.14	81	0.2		
803 500	Yolun ortasında durmak	Exceeding speed limit	28 427	11	20 990	9.5	7 447	18.55		
23 235 810	Yolun ortasında durmak	Not stopping at "stop" sign	312	0.12	267	0.12	45	0.11		
4 227 200	Yolun ortasında durmak	Improper unbuckling and getting off passenger	955	0.37	730	0.33	225	0.56		
2 443 000	Yolun ortasında durmak	Driving off unsuitable vehicle for traffic	561	0.22	380	0.17	181	0.45		
7 198 925	Yolun ortasında durmak	Driving while intoxicated	12 461	4.82	9 967	4.56	2 494	6.25		
	Yolun ortasında durmak	Rule failing to dim head lights	85	0.03	61	0.03	24	0.06		
11 303 320	Yolun ortasında durmak	Other driver faults	77 328	29.91	65 053	29.76	12 275	30.73		
512 200	PASSENGER FAULTS	Toplam - Total	493	0.2	363	0.17	141	0.35		
1 800 355	Yolun ortasında durmak	Leaving out of the vehicle	14	0.01	10	-	11	0.03		
1 961 800	Yolun ortasında durmak	Getting in and out of the vehicle without informing driver	37	0.01	33	0.02	4	0.01		
2 144 820	Yolun ortasında durmak	Distracting the driver by moving in the vehicle	76	0.03	28	0.01	4	0.01		
1 582 510	Yolun ortasında durmak	Travelling by hanging on to the vehicle	72	0.03	64	0.03	8	0.02		
	Yolun ortasında durmak	Jumping out of mobile vehicle	47	0.02	37	0.02	8	0.02		
	Yolun ortasında durmak	Passenger being drunk or ill	66	0.03	33	0.02	10	0.02		
	Yolun ortasında durmak	Travelling on open load	71	0.03	48	0.02	33	0.08		
20 905 380	Yolun ortasında durmak	Other passenger faults	110	0.04	110	0.05	23	0.06		
3 530 400	PEDESTRIAN FAULTS	Toplam - Total	21 391	8.27	20 110	9.2	1 281	3.21		
4 118 600	Yolun ortasında durmak	Ignoring signal	247	0.09	246	0.11	1	-		
645 700	Yolun ortasında durmak	Not giving right of way to vehicle	5 531	2.14	5 219	2.39	312	0.78		
629 200	Yolun ortasında durmak	Jumping into traffic	7 984	3.09	7 327	3.35	657	1.64		
4 565 250	Yolun ortasında durmak	Crashing in front of or at rear of parked vehicle	1 576	0.61	1 495	0.68	81	0.2		
1 686 310	Yolun ortasında durmak	Walking, playing, sitting on the road	976	0.38	918	0.43	58	0.15		
2 203 700	Yolun ortasında durmak	Hanging on or getting into a mobile vehicle	95	0.03	93	0.04	2	0.01		
1 023 520	Yolun ortasında durmak	Being drunk pedestrian	354	0.14	341	0.16	13	0.03		
1 421 770	Yolun ortasında durmak	Deaf or blind pedestrian	75	0.03	68	0.03	7	0.02		
1 080 930	Yolun ortasında durmak	Other pedestrian faults	4 553	1.76	4 402	2.01	150	0.38		
	YOL KUSURLARI	ROAD DEFECTS	Toplam - Total	533	0.21	330	0.15	203	0.51	
	Yolun ortasında durmak	Sunken road	19	0.01	14	0.01	5	0.01		
	Yolun ortasında durmak	Faulty road construction	18	0.01	11	0.01	7	0.02		
23 953 200	Yolun ortasında durmak	Low shoulder	13	0.01	8	-	5	0.01		
	Yolun ortasında durmak	Loose surface	50	0.02	24	0.01	26	0.07		
	Yolun ortasında durmak	Dips on road	83	0.03	64	0.03	19	0.05		
2 786 530	Yolun ortasında durmak	Rough or bumpy road	35	0.01	22	0.01	13	0.03		
1 417 820	Yolun ortasında durmak	Deficiency of road signs	88	0.03	53	0.02	35	0.09		
2 284 550	Yolun ortasında durmak	Obstacle limiting sight	22	0.01	12	0.01	9	0.02		
1 844 000	Yolun ortasında durmak	Other road defects	205	0.08	121	0.05	84	0.21		
5 059 900	ARACI KUSURLARI	VEHICLE DEFECTS	Toplam - Total	3 176	1.22	1 701	0.78	1 475	3.69	
2 777 510	Yolun ortasında durmak	Defective brake	990	0.38	780	0.36	210	0.53		
719 750	Yolun ortasında durmak	Defective rod	188	0.07	91	0.04	97	0.24		
3 922 090	Yolun ortasında durmak	Defective wheel	1521	0.58	891	0.4	630	1.6		
2 295 250	Yolun ortasında durmak	Tire explosion	126	0.04	289	0.13	347	0.87		
845 780	Yolun ortasında durmak	Defective lights	211	0.05	86	0.04	125	0.31		
	Yolun ortasında durmak	Axle breakage	76	0.03	36	0.02	40	0.1		
	Yolun ortasında durmak	Gear failure	58	0.02	43	0.02	15	0.04		
	Yolun ortasında durmak	Defective steering wheel	57	0.02	33	0.01	24	0.06		
	Yolun ortasında durmak	Other vehicle defects	398	0.15	254	0.12	144	0.36		

EK 6. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1993

22. Kazaya neden olan kusur ve oluş yerlerine göre trafik kazaları, 1993
Road traffic accidents by place of occurrence and cause of the accident, 1993

Kusurlar - Faults		Toplam - Total		Meskan mahal Inhabited area		Meskan mahal dışı Uninhabited area	
		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
SÜRÜCÜ KUSURLARI	DRIVER FAULTS	Genel toplam - General total	309 531	100	262 561	100	46 970
		Toplam - Total	283 804	91.69	240 272	91.50	43 531
Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	4 592	1.48	4 502	1.71	90	0.19
Taşıt giremez işaretini ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	2 308	0.75	2 139	0.81	169	0.36
Karşı şerhde teccvüz etmek	Fault crossing to opposite lane	3 158	1.02	2 846	1.08	312	0.66
Arkadan çarpmak	Hitting a vehicle from the back	47 605	15.38	39 794	15.16	7 811	16.63
Geçme vasağını ihmal etmek	Breaking "no passing" rule	1 509	0.5	1 076	0.41	433	0.92
Doğruya değiştirme manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers in direction changing	19 201	6.2	17 463	6.65	1 738	3.70
Hatalı şerit değiştirmek	Faulty lane changing	14 182	4.58	9 748	3.71	4 434	9.44
İlk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	31 459	10.16	30 117	11.47	1 342	2.86
Hatalı dönüş yapmak	Faulty turn	9 814	3.17	9 279	3.53	535	1.14
Hatalı duraklama ve park etmek	Faulty stopping and parking	743	0.24	320	0.12	423	0.90
Park halindeki araca çarpmak	Crashing into parked vehicle	5 895	1.9	5 817	2.22	78	0.17
Aşırı hız yapmak	Breaking speed rule	32 714	10.57	24 958	9.51	7 756	16.51
Dur işaretinde durmamak	Not stopping at stop sign	345	0.11	305	0.12	40	0.09
Hatalı yük ve yolcu indirmek	Faulty unloading and passenger loading	1 137	0.37	913	0.35	224	0.48
Trafikte evgon almayan araç kullanmak	Driving an unsafe vehicle	625	0.2	432	0.16	193	0.41
Alkolü araç kullanmak	Driving while intoxicated	10 807	3.49	8 806	3.35	2 001	4.26
Selektör kaidesini ihmal etmek	Failing to dim head lights	88	0.03	68	0.03	20	0.04
Sürücünün diğer kusurlu halleri	Other driver faults	97 622	31.54	81 690	31.11	15 932	33.92
YOLCU KUSURLARI	PASSENGER FAULTS	Toplam - Total	503	0.16	386	0.17	117
Taşıtan sarkmak	Leaning out of the vehicle	6	-	3	0.00	3	0.01
Taşıta habersiz binmek ve inmek	Getting in and out of the vehicle without informing driver	94	0.03	75	0.03	19	0.04
Taşıt içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	47	0.01	40	0.02	7	0.01
Taşıta dışında (camurluk vs.) seyahat etmek	Travelling by hanging on to the vehicle	121	0.04	98	0.04	23	0.05
Hareket halindeki taşıtan yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	55	0.02	45	0.02	10	0.02
Yolcular hasta ve sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	43	0.1	40	0.02	3	0.01
Aşırı yük üzerinde seyahat etmek	Travelling with an unsecured	88	0.03	45	0.02	43	0.09
Yolcuca ait diğer kusurlar	Other passenger faults	49	0.02	40	0.02	9	0.02
YAYA KUSURLARI	PEDESTRIAN FAULTS	Toplam - Total	21 000	6.78	19 679	7.48	1 321
Kırmızı ışıkta geçmek	Crossing against	272	0.09	266	0.10	6	0.01
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicle	5 530	1.78	5 199	1.98	331	0.70
Yola birden bire çıkmak	Stepping suddenly onto road	8 539	2.76	7 827	2.98	712	1.52
Duran taşıtan önünden arkasından çıkmak	Stepping from or from behind of parked vehicle	1 503	0.49	1 416	0.54	87	0.19
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	957	0.31	899	0.34	58	0.12
Hareket halindeki taşıtan araca asılmak, binmek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	74	0.02	73	0.03	1	0.00
Yolcular sarhoş olması	Being drunk	334	0.11	324	0.12	10	0.02
Yolcular kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	127	0.04	118	0.04	9	0.02
Yolcuca ait diğer kusurlar	Other pedestrian faults	3 664	1.18	3 557	1.35	107	0.23
YOL KUSURLARI	ROAD DEFECTS	Toplam - Total	586	0.19	404	0.15	182
Yol çukurması	Sunken road	17	0.01	11	0.00	6	0.01
Yol yapım hatası	Faulty road construction	29	0.01	21	0.01	8	0.02
Düşük banket	Low shoulder	9	0	1	0.00	8	0.02
Yol sahnece gevşek malzeme	Loose surface	48	0.01	30	0.01	18	0.04
Yolda münferit çukur	Dips on road	118	0.04	87	0.03	31	0.07
Kasis, oodüle	Rough or bumpy road	27	0.01	21	0.01	6	0.01
Yolun işaretlenmesinde eksiklik	Deficiency of road signs	103	0.03	68	0.03	35	0.07
Görüşü kısıtlayan yol engeli	Obstacle limiting sight	31	0.01	21	0.01	10	0.02
Yola ait diğer kusurlar	Other road defects	204	0.07	144	0.05	60	0.13
ARAÇ KUSURLARI	VEHICLE DEFECTS	Toplam - Total	3 638	1.18	1 819	0.70	1 819
Kusurlu fren	Defective brakes	1 143	0.37	891	0.34	252	0.54
Kusurlu rot	Defective rod	211	0.07	119	0.05	92	0.20
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	186	0.06	111	0.04	75	0.16
Lastik patlaması	Tire blowout	1 412	0.46	316	0.12	1 096	2.33
İşık kusurları	Defective lights	147	0.05	99	0.04	48	0.10
Aks kırılması	Axle breakage	103	0.03	35	0.01	68	0.14
Şanzıman, vites arızası	Gear failure	66	0.02	46	0.02	20	0.04
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	38	0.01	16	0.01	22	0.05
Araç ait diğer kusurlar	Other vehicle defects	332	0.11	186	0.07	146	0.31

EK 7. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1994

22. Kazaya neden olan kusur ve oluş yerlerine göre trafik kazaları, 1994
Road traffic accidents by place of occurrence and cause of the accident, 1994

		Toplam - Total		Mesken mahal Inhabited area		Mesken mahal dışı Uninhabited area			
Kusurlar - Faults		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%		
SÜRÜCÜ KUSURLARI		Genel toplam - General total Toplam - Total		321 744 298 911	100 92.90	276 251 256 445	100 92.84	45 493 42 466	100 93.35
Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	5 316	1.65	5 178	1.88	138	0.30		
Tasit giremez işareti ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	2 480	0.77	2 289	0.83	191	0.42		
Karşı şerhde tevacüz etmek	Faulty crossing to opposite lane	2 328	0.72	2 041	0.74	287	0.63		
Ardadan çarpmak	Hitting a vehicle from the back	51 917	16.14	44 520	16.12	7 397	16.76		
Geçme yasağını ihmal etmek	Breaking "no passing" rule	1 718	0.53	1 329	0.48	389	0.85		
Doğruya değiştirme manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers or direction changing	20 801	6.46	18 996	6.88	1 805	3.97		
Hatalı şerh değiştirmek	Faulty lane changing	15 685	4.88	11 236	4.07	4 449	9.78		
İk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	34 751	10.80	23 353	12.07	1 398	3.07		
Hatalı dönüş yapmak	Faulty turn	11 142	3.46	10 517	3.81	625	1.37		
Hatalı duraklama ve park etmek	Faulty stopping and parking	756	0.23	385	0.14	371	0.82		
Park halindeki araçla çarpmak	Crashing into parked vehicle	7 395	2.30	7 292	2.64	103	0.23		
Aşırı sürat yapmak	Breaking speed rule	28 546	8.87	22 264	8.06	6 282	13.81		
Dur işareti durmamak	Not stopping at stop sign	407	0.13	340	0.12	67	0.15		
Hatalı yük ve yolcu indirmek	Faulty unloading and passenger loading	1 124	0.35	881	0.32	243	0.53		
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak	Driving an unsafe vehicle	536	0.17	342	0.12	194	0.43		
Alkolü araç kullanmak	Driving while intoxicated	8 412	2.62	7 017	2.54	1 395	3.07		
Selektör kaldesini ihmal etmek	Failing to dim head lights	67	0.02	51	0.02	16	0.04		
Sürücünün diğer kusurlu halleri	Other driver faults	105 530	32.80	88 414	32.00	17 116	37.62		
YOLCU KUSURLARI		Toplam - Total		478	0.14	380	0.12	98	0.22
Tasitın sarkmak	Leaning out of the vehicle	15	0.00	12	0.00	3	0.01		
Tasitı habersiz binmek ve inmek	Getting in and out of the vehicle without informing driver	43	0.01	35	0.01	8	0.02		
Tasit içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	52	0.02	41	0.01	11	0.02		
Tasitın dışında (camuruk vs.) seyahat etmek	Travelling by hanging on to the vehicle	95	0.03	76	0.03	19	0.04		
Hareket halindeki tasitın yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	40	0.01	34	0.01	6	0.01		
Talıcunun hasta ve sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	43	0.01	40	0.01	3	0.01		
Aşırı yük üzerinde seyahat etmek	Travelling on open load	82	0.03	47	0.02	35	0.08		
Talıcuya ait diğer kusurlar	Other passenger faults	108	0.03	93	0.03	15	0.03		
YAYA KUSURLARI		Toplam - Total		17 801	5.54	16 563	6.00	1 238	2.72
Kırmızı ışıkta geçmek	Crossing the red light against	260	0.08	256	0.09	4	0.01		
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicle	4 820	1.50	4 516	1.63	304	0.67		
Yala birden bire çıkmak	Stepping suddenly onto road	7 474	2.32	6 854	2.48	620	1.36		
Duran tasitın önünden arkasından çıkmak	Stepping from or from behind of parked vehicle	1 239	0.39	1 144	0.42	95	0.21		
Yal ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	908	0.28	860	0.31	48	0.11		
Hareket halindeki araçla asılmak, binmek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	114	0.04	110	0.04	4	0.01		
Yayanın sarhoş olması	Being drunk	286	0.09	276	0.10	10	0.02		
Yayanın kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	129	0.04	123	0.05	6	0.01		
Yayaya ait diğer kusurlar	Other pedestrian faults	2 571	0.80	2 424	0.88	147	0.32		
YOL KUSURLARI		Toplam - Total		1 729	0.54	1 453	0.52	276	0.59
Yol çökmesi	Sunken road	22	0.01	21	0.01	1	0.00		
Yol yapım hatası	Faulty road construction	12	0.00	7	0.00	5	0.01		
Düşük banket	Low shoulder	3	0.00	2	0.00	1	0.00		
Yol sahifinde gevşek malzeme	Loose surface	17	0.01	11	0.00	6	0.01		
Yolda manfrit çukur	Dips on road	40	0.01	34	0.01	6	0.01		
Kasis, ondüle	Rough or bumpy road	20	0.01	17	0.01	3	0.01		
Yolun işaretlenmesinde eksiklik	Deficiency of road signs	37	0.01	28	0.01	9	0.02		
Görüşü kısıtlayan yol engeli	Obstacle limiting sight	9	0.00	7	0.00	2	0.00		
Yola ait diğer kusurlar	Other road defects	1 569	0.49	1 326	0.48	243	0.53		
ARAÇ KUSURLARI		Toplam - Total		2 825	0.88	1 410	0.52	1 415	3.12
Kusurlu fren	Defective brakes	744	0.23	593	0.22	149	0.33		
Kusurlu rot	Defective rod	156	0.05	75	0.03	77	0.17		
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	163	0.05	90	0.03	73	0.16		
Lastik patlaması	Tire blowout	1 278	0.40	345	0.13	933	2.05		
Işık kusurları	Defective lights	110	0.03	80	0.03	30	0.07		
Aks kırılması	Axle breakage	82	0.03	41	0.01	41	0.09		
Şanzıman, vites arızası	Gear failure	27	0.01	20	0.01	7	0.02		
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	30	0.01	17	0.01	13	0.03		
Araçta ait diğer kusurlar	Other vehicle defects	235	0.07	143	0.05	92	0.20		

EK 8. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1995

22. Kazaya neden olan kusur ve oluş yerlerine göre trafik kazaları, 1995
Road traffic accidents by place of occurrence and cause of the accident, 1995

Kusurlar - Faults		Toplam - Total		Meskun mahal Inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area	
		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
SÜRÜCÜ KUSURLARI		Genel toplam - General total		334 997		47 483	
		Toplam - Total		366 707		83,26	
DRIVER FAULTS							
Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	6 977	1,82	6 836	2,04	141	0,30
Taşıt girmez işaretini ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	3 102	0,81	2 923	0,87	179	0,36
Karşı şeride teceviz etmek	Fault crossing to opposite lane	2 355	0,62	2 080	0,62	275	0,56
Arkadan çarpmak	Hitting a vehicle from the back	64 355	16,82	56 965	17,00	7 390	15,56
Geçme yasasını ihmal etmek	Breaking "no passing" rule	1 905	0,50	1 525	0,45	380	0,80
Doğruyu değiştirme manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers in direction changing	30 831	8,05	28 758	8,56	2 073	4,37
Hatalı şerit değiştirmek	Faulty lane changing	16 694	4,48	13 776	4,11	2 918	6,10
İlk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	42 957	11,23	41 529	12,41	1 428	3,01
Hatalı dönüş yapmak	Faulty turn	16 578	4,33	16 822	4,72	756	1,59
Hatalı duraklama ve park etmek	Faulty stopping at stop sign	957	0,25	521	0,16	436	0,92
Park halindeki araca çarpmak	Crashing into parked vehicle	10 132	2,65	10 019	2,99	113	0,24
Aşırı sürat yapmak	Breaking speed rule	30 987	8,10	24 601	7,34	6 386	13,45
Dur işaretinde durmamak	Not stopping at stop sign	391	0,10	326	0,10	65	0,14
Hatalı yük ve yolcu indirmek	Faulty unloading and passenger disembarking	1 428	0,37	1 202	0,36	226	0,47
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak	Driving an unsafe vehicle	566	0,15	364	0,11	202	0,42
Aikollü araç kullanmak	Driving while intoxicated	9 505	2,49	8 035	2,40	1 470	3,10
Selektör kalesini ihmal etmek	Failing to dim head lights	63	0,02	50	0,01	13	0,03
Sürücünün diğer kusurlu halleri	Other driver faults	114 624	30,02	97 150	29,00	17 474	37,22
YOLCU KUSURLARI		Toplam - Total		507		0,13	
PASSENGER FAULTS							
Taşıttan sırmak	Leaving out the vehicle	31	0,01	23	0,01	8	0,02
Taşıta habersiz binmek ve inmek	Getting in and out of the vehicle without informing driver	53	0,01	47	0,01	6	0,01
Taşıt içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	30	0,01	25	0,01	5	0,01
Taşıtın dışında (camurluk vs) seyahat etmek	Travelling by hanging on to the vehicle	84	0,02	62	0,02	22	0,05
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	60	0,02	52	0,02	8	0,02
Yolcunun hasta veya sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	16	0,00	13	0,00	3	0,01
Ağır yük üzerinde seyahat etmek	Travelling on open load	116	0,03	89	0,03	27	0,05
Yolcuya ait diğer kusurlar	Other passenger faults	117	0,03	106	0,03	9	0,02
YAYA KUSURLARI		Toplam - Total		16 659		4,37	
PEDESTRIAN FAULTS							
Kırmızı ışıkta geçmek	Crossing the red light against	264	0,07	282	0,08	2	0,00
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicle	4 580	1,19	4 357	1,30	223	0,47
Yola binden bire çıkmak	Stepping suddenly onto road	7 249	1,90	6 778	2,02	471	0,99
Durak taşıttan önünden, arkasından çıkmak	Stepping from or from behind of parked vehicle	1 176	0,30	1 124	0,34	52	0,11
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	905	0,24	883	0,26	42	0,09
Hareket halindeki araca asılmak, binmek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	93	0,02	91	0,03	2	0,00
Yayanın sarhoş olması	Being drunk	214	0,06	208	0,06	6	0,01
Yayanın kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	99	0,03	95	0,03	4	0,01
Yayaya ait diğer kusurlar	Other pedestrian faults	1 959	0,50	1 859	0,55	100	0,22
YOL KUSURLARI		Toplam - Total		5 759		1,51	
ROAD DEFECTS							
Yol çukmesi	Sunken road	30	0,01	22	0,01	8	0,02
Yol yapım hatası	Faulty road construction	8	0,00	5	0,00	3	0,01
Düşük banket	Low shoulder	22	0,01	15	0,00	6	0,01
Yol sahilinde gevşek malzeme	Loose surface	10	0,00	8	0,00	2	0,00
Yolda münferit çukur	Dips on road	37	0,01	22	0,01	15	0,03
Kasla, ondüle	Rough or bumpy road	61	0,02	53	0,02	8	0,02
Yolun işaretlenmesinde eksiklik	Deficiency of road signs	34	0,01	30	0,01	4	0,01
Görüşü kısıtlayan yol engeli	Obstacle limiting sight	16	0,00	12	0,00	4	0,01
Yola ait diğer kusurlar	Other road defects	5 541	1,45	4 754	1,42	787	1,63
ARAÇ KUSURLARI		Toplam - Total		2 948		0,77	
VEHICLE DEFECTS							
Kusurlu fren	Defective brakes	894	0,23	712	0,21	182	0,36
Kusurlu rot	Defective rod	163	0,04	100	0,03	63	0,13
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	131	0,03	78	0,02	53	0,11
Lastik patlaması	Tire blowout	1 203	0,32	303	0,09	900	1,90
Işık kusurları	Defective lights	142	0,04	92	0,03	50	0,11
Aks kırılması	Axle breakage	92	0,02	37	0,01	55	0,12
Şanzıman, vites arızası	Gear failure	32	0,01	27	0,01	5	0,01
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	39	0,01	18	0,01	21	0,04
Araça ait diğer kusurlar	Other vehicle defects	252	0,07	142	0,04	110	0,23

EK 9. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1996

22. Kazaya neden olan kusurlar, 1996
Faults of cause of the accident, 1996

Kusurlar - Faults		Toplam - Total		Meskun mahal inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area		
		Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%	
SÜRÜCÜ KUSURLARI	DRIVER FAULTS	Genel toplam - General total	420 036	100.00	362 843	100.00	57 193	100.00
		Toplam - Total	398 782	94.94	343 779	94.75	55 003	96.17
Kırmızı ışıkta geçmek	Running red light	8 814	1.57	8 595	1.78	219	0.38	
Taahhüt girmesi/taahhüt ihmal etmek	Disobeying "no entry" sign	3 235	0.77	3 084	0.85	149	0.26	
Karşı şerhde geçmek/taahhüt ihmal etmek	Fault crossing to opposite lane	2 564	0.61	2 185	0.60	379	0.66	
Arkasından çarpmak	Hitting a vehicle from the back	51 325	12.22	48 082	12.70	5 243	9.17	
Geçme yasağını ihmal etmek	Breaking "no passing" rule	4 026	0.96	3 377	0.93	649	1.13	
Doğrudan doğruya manevralarını yanlış yapmak	Faulty maneuvers in direction changing	35 843	8.53	33 079	9.12	2 764	4.83	
Hatalı şerh değiştirmek	Faulty lane changing	16 818	4.00	12 405	3.42	4 413	7.72	
İli geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way	41 222	9.81	38 788	10.67	1 434	2.51	
Hatalı dönüş yapmak	Faulty turn	22 073	5.26	20 889	5.70	1 184	2.42	
Park halindeki araca çarpmak	Crashing into parked vehicle	15 283	3.63	15 116	4.17	147	0.26	
Araçta durmak	Breaking speed rule	23 080	5.49	18 021	4.42	7 039	12.31	
Dur işaretinde durmamak	Not stopping at stop sign	684	0.16	578	0.16	106	0.19	
Hatalı yük ve yolcu indirmek	Faulty unloading and passenger disembarking	1 778	0.42	1 480	0.40	318	0.56	
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak	Driving an unsuitable vehicle	1 010	0.24	701	0.19	309	0.54	
Alkoholi araç kullanmak	Driving while intoxicated	8 757	1.61	5 675	1.56	1 082	1.88	
Sürücünün yorgun, uykusuz, hasta olması	Driver being sleepless, tired or ill	40 501	9.64	32 091	8.84	8 410	14.70	
Sürücünün diğer kusuru halleri	Other driver faults	126 011	30.00	105 053	28.95	20 958	36.64	
YOLCU KUSURLARI	PASSENGER FAULTS	Toplam - Total	2 288	0.54	1 945	0.54	343	0.60
Taahhüt çıkarmak	Leaving out the vehicle	1 223	0.29	1 046	0.29	177	0.31	
Taahhüt habersiz binmek ve inmek	Getting in and out of the vehicle without informing driver	192	0.05	177	0.05	15	0.03	
Taahhüt içinde hareket etmek	Distracting the driver by moving in the vehicle	268	0.07	248	0.07	40	0.07	
Taahhüt dışında (otomobül ve) seyir hatı etmek	Traveling by hanging on to the vehicle	201	0.05	154	0.04	47	0.08	
Hareket halindeki taşıtan yere atlamak	Jumping out of mobile vehicle	83	0.02	80	0.02	13	0.02	
Yolcunun hasta veya sarhoş olması	Passenger being drunk or ill	136	0.03	121	0.03	18	0.03	
Açık yük üzerinde seyir hatı etmek	Traveling on open load	136	0.03	108	0.03	31	0.05	
Yolcuyla alt diğer kusurlar	Other passenger faults	13	0.00	11	0.00	2	0.00	
YAYA KUSURLARI	PEDESTRIAN FAULTS	Toplam - Total	16 702	3.98	15 501	4.27	1 201	2.10
Kırmızı ışıkta geçmek	Crossing the red light against	1 773	0.42	1 741	0.48	32	0.06	
Araçlara ille geçiş hakkını vermemek	Not giving right of way to vehicle	5 073	1.21	4 715	1.30	358	0.63	
Yola birden birm çıkamak	Stopping suddenly onto road	8 740	1.60	8 154	1.69	600	1.06	
Duran taşıtan önünden, arkasından çıkmak	Stopping from or from behind of parked vehicle	1 242	0.30	1 188	0.32	74	0.13	
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	Walking, playing, sitting on the road	1 262	0.31	1 208	0.33	84	0.15	
Hareket halindeki araca asılmak, binmek	Hanging on or getting into a mobile vehicle	82	0.02	81	0.02	1	0.00	
Yayanın sarhoş olması	Being drunk	257	0.06	238	0.07	19	0.03	
Yayanın kör ve sağır olması	Deaf or blind pedestrian	96	0.02	64	0.02	2	0.00	
Yayayla alt diğer kusurlar	Other pedestrian faults	177	0.04	152	0.04	25	0.04	
YOL KUSURLARI	ROAD DEFECTS	Toplam - Total	572	0.14	511	0.14	61	0.11
Yol ve köprü çökmesi	Sunken road and bridge	238	0.06	222	0.06	16	0.03	
Düğümlü benzet	Low shoulder	26	0.01	17	0.00	8	0.01	
Yol üstünde gereksiz malzeme	Louise surface	46	0.01	40	0.01	6	0.01	
Yolda münferit çukur	Dips on road	106	0.03	99	0.03	10	0.02	
Yolun ıspatlamasındaki eksiklik	Deficiency of road signs	117	0.03	104	0.03	13	0.02	
Görüşü kısıtlı olan yol engeli	Obstacle limiting sight	37	0.01	30	0.01	8	0.01	
Yola alt diğer kusurlar	Other road defects	0	0.00	0	0.00	0	0.00	
ARAÇ KUSURLARI	VEHICLE DEFECTS	Toplam - Total	1 692	0.40	1 107	0.31	585	1.02
Kusurlu fren	Defective brakes	661	0.16	490	0.14	171	0.30	
Kusurlu rot	Defective rod	177	0.04	104	0.03	73	0.13	
Kusurlu tekerlek	Defective wheel	316	0.08	175	0.05	141	0.25	
Lavali patlaması	Tire blowout	112	0.03	79	0.02	33	0.06	
İşık kusurları	Defective lights	196	0.05	128	0.04	68	0.12	
Aks kırılması	Axle breakage	149	0.04	78	0.02	71	0.12	
Şanzıman, vites arızası	Gear failure	31	0.01	19	0.01	12	0.02	
Kusurlu direksiyon	Defective steering wheel	29	0.01	16	0.00	13	0.02	
Araça alt diğer kusurlar	Other vehicle defects	21	0.00	18	0.00	3	0.01	

TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI

İD KAZA İBRA NO

EK 10. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1997

21. Kazalara neden olan kusurlar ve kaza yerine göre trafik kusur sayısı ve oranı, 1997
Number of traffic accidents faults and rate by faults of cause of the accident, 1997

Kusurlar-Faults	Toplam - Total		Mekun mahal Inhabited area		Mekun mahal dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Genel toplam - General total	667 899	100.00	585 742	100.00	82 157	100.00
Sürücü kusurları-Driver faults	648 955	97.30	570 967	97.48	78 988	96.15
Kırmızı ışıkta geçmek-Running red light	7 663	1.15	7 419	1.27	244	0.30
Taşıtların girmesi-Entering a vehicle without giving right of way	3 579	0.54	3 384	0.58	195	0.24
Karşı şerhde teceviz etmek-Fault crossing to opposite lane	2 349	0.35	1 941	0.33	408	0.50
Arkadan çarpmak-Hitting a vehicle from the back	68 586	10.27	60 740	10.37	7 846	9.55
Geçme yasağını ihlal etmek-Breaking "no passing" rule	3 713	0.55	2 944	0.50	769	0.94
Doğruyu değiştirme manevralarını yanlış yapmak-Faulty maneuvers in direction changing	48 514	7.26	45 037	7.69	3 477	4.23
Hatalı şerh değiştirmek-Faulty lane changing	20 284	3.03	14 534	2.48	5 750	6.97
İlk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way	53 569	8.02	51 616	8.81	1 953	2.38
Hatalı dönüş yapmak-Faulty turn	27 969	4.19	26 268	4.48	1 701	2.07
Park halindeki araçla çarpmak-Crashing into parked vehicle	23 586	3.53	23 403	4.00	183	0.22
Aşırı sürat yapmak-Breaking speed rule	20 553	3.08	13 772	2.35	6 781	8.26
Dur işaretinde durmamak-Not stopping at stop sign	498	0.07	410	0.07	88	0.11
Hatalı yük ve yolcu indirmek-Faulty unloading and passenger disembarking	1 725	0.26	1 436	0.25	289	0.35
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak-Driving an unsafe vehicle	867	0.12	575	0.10	292	0.36
Alkolü araç kullanmak-Driving while intoxicated	7 275	1.09	5 924	1.01	1 351	1.64
Sürücünün uykusuz, yorgun, hasta olması-Driver being sleepless, tired or ill	54 088	8.10	38 855	6.63	15 233	18.54
Sürücünün diğer kusurları-Other driver faults	305 157	45.69	272 709	46.57	32 448	39.50
Yolcu kusurları-Passenger faults	894	0.13	741	0.12	153	0.18
Taşıtların sarkmak-Leaning out of the vehicle	42	0.01	33	0.01	9	0.01
Taşıtların hareketi-Entering in and out of the vehicle without informing driver	153	0.02	141	0.02	12	0.01
Taşıtların içinde hareket etmek-Entering the driver by moving in the vehicle	215	0.03	180	0.03	35	0.04
Taşıtların dışında (camuruk) seyahat etmek-Travelling by hanging on to the vehicle	171	0.03	132	0.02	39	0.05
Hareket halindeki taşıtların yere atlamak-Jumping out of mobile vehicle	57	0.01	46	0.01	11	0.01
Yolcunun hasta veya sarhoş olması-Passenger being drunk or ill	144	0.02	120	0.02	24	0.03
Açık yük üzerinde seyahat etmek-Travelling on open load	95	0.01	73	0.01	22	0.03
Yolcuya ait diğer kusurlar-Other passenger faults	17	0.00	16	0.00	1	0.00
Yaya kusurları-Pedestrian faults	14 297	2.14	12 780	2.17	1 517	1.85
Kırmızı ışıkta geçmek-Crossing the red light against	322	0.05	309	0.05	13	0.02
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way to vehicle	4 586	0.69	4 179	0.71	407	0.50
Yola birden bire çıkmak-Stepping suddenly onto road	6 380	0.95	5 583	0.95	797	0.97
Duran taşıtların önünden, arkasından çıkmak-Stepping from or behind of parked vehicle	1 113	0.17	1 019	0.17	94	0.11
Yol ortasında yürümek, oynamak-Walking, playing, sitting on the road	1 384	0.20	1 294	0.22	90	0.11
Hareket halindeki araçla karşılaşmak, bismek-Hanging on or getting into a mobile vehicle	84	0.01	82	0.01	2	0.00
Yayanın sarhoş olması-Being drunk	181	0.03	159	0.03	22	0.03
Yayanın kör ve sağır olması-Deaf or blind pedestrian	50	0.01	43	0.01	7	0.01
Yaya ait diğer kusurlar-Other pedestrian faults	197	0.03	112	0.02	85	0.10
Yol kusurları-Road defects	28	0.03	23	0.00	5	0.00
Yol ve köprü çökmesi-Sunken road and bridge	4	0.00	4	0.00	0	0.00
Düşük banket-Low shoulder	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Yol yüzünde gevşek malzeme-Loose surface	4	0.00	1	0.00	3	0.00
Yolda münferit çukurluk-Dips on road	5	0.00	5	0.00	0	0.00
Yolun işaretlenmesinde eksiklik-Difficiency of road signs	9	0.03	8	0.00	1	0.00
Görüşü kısıtlayan yol engeli-Obstacle limiting sight	5	0.00	5	0.00	0	0.00
Yola ait diğer kusurlar-Other road defects	1	0.00	0	0.00	1	0.00
Araç kusurları-Vehicle defects	2 726	0.40	1 231	0.22	1 494	1.82
Kusurlu fren-Defective brakes	567	0.08	449	0.08	118	0.14
Kusurlu rot-Defective rod	120	0.02	66	0.01	54	0.07
Kusurlu tekerlek-Defective wheel	229	0.03	106	0.02	123	0.15
Lastik patlaması-Tire blowout	91	0.01	38	0.01	53	0.06
Aydınlatma-Defective lights	115	0.02	79	0.01	36	0.04
Aks kılıfı-Axle breakage	129	0.02	55	0.01	74	0.09
Şanzıman, vites arızası-Gear failure	30	0.00	19	0.00	11	0.01
Kusurlu direksiyon-Defective steering wheel	41	0.01	25	0.00	16	0.02
Araça ait diğer kusurlar-Other vehicle defects	1 403	0.21	394	0.08	1 009	1.24

TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI

KAZA YERİ NO
KAZANIN MEYDANA GELME YERİ

EK 11. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1998

22. Kazalara neden olan kusurlar ve kaza yerine göre trafik kusur sayısı ve oranı, 1998
Number of traffic accidents faults and rate by faults of cause of the accident, 1998

Kusurlar - Faults	Toplam - Total		Meskun mahal Inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Sürücü kusurları-Driver faults	524 428	100,00	451 145	100,00	73 282	100,00
Genel toplam - General total	505 961	96,48	435 746	96,60	70 215	95,81
Kırmızı ışıkta geçmek-Running red light	9 912	1,89	9 400	2,08	512	0,70
Taşıt giremez işaretini ihmal etmek-Disobeying "no entry" sign	4 531	0,86	4 269	0,95	262	0,36
Karşı şeride tecavüz etmek-Fault crossing to opposite lane	2 957	0,56	2 505	0,56	452	0,62
Arkadan çarpmak-Hitting a vehicle from the back	103 909	19,81	87 853	19,47	16 056	21,91
Geçme yasasını ihlal etmek-Breaking "no passing" rule	4 760	0,91	3 850	0,85	910	1,23
Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak-Faulty maneuvers in direction changing	64 058	12,21	59 195	13,12	4 863	6,64
Hatalı şerit değiştirmek-Faulty lane changing	24 807	4,74	17 731	3,94	7 076	9,65
İlk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way	70 569	13,46	67 750	15,02	2 819	3,85
Hatalı dönüş yapmak-Faulty turn	37 137	7,08	35 121	7,78	2 016	2,75
Park halindeki araca çarpmak-Crashing into parked vehicle	28 048	5,35	27 811	6,16	237	0,32
Aşırı sürat yapmak-Breaking speed rule	29 431	5,61	21 244	4,71	8 187	11,17
Dur işaretinde durmamak-Not stopping at stop sign	604	0,12	450	0,10	154	0,21
Hatalı yük ve yolcu indirmek-Faulty unloading and passenger disembarked	2 450	0,47	2 316	0,51	134	0,18
Trafikte uygun olmayan araç kullanmak-Driving an unsafe vehicle	1 533	0,29	987	0,22	546	0,75
Alkollü araç kullanmak-Driving while intoxicated	8 772	1,67	7 339	1,64	1 433	1,95
Sürücünün uykusuz, yorgun, hasta olması-Driver being sleepless, tired or ill	106 909	20,39	83 901	18,60	23 008	31,40
Sürücünün diğer kusurlu halleri-Other driver faults	5 574	1,06	4 024	0,89	1 550	2,12
Yolcu kusurları-Passenger faults	1 116	0,22	837	0,19	279	0,39
Taşıttan sarkmak-Leaning out the vehicle	40	0,01	35	0,01	5	0,01
Taşıta habersiz binmek ve inmek-Getting in and out of the vehicle without informing driver	143	0,03	132	0,03	11	0,02
Taşıt içinde hareket etmek-Distracting the driver by moving in the vehicle	248	0,05	170	0,04	78	0,11
Taşıttan dışarıya (camurluk vs) seyahat etmek-Travelling by hanging on to the vehicle	260	0,05	177	0,04	83	0,11
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak-Jumping out of mobile vehicle	88	0,02	71	0,02	17	0,02
Yolcunun hasta veya sarhoş olması-Passenger being drunk or ill	122	0,02	109	0,02	13	0,02
Açık yük üzerinde seyahat etmek-Travelling on open load	215	0,04	143	0,03	72	0,10
Yolcuya ait diğer kusurlar-Other passenger faults						
Yaya kusurları-Pedestrian faults	14 517	2,76	13 153	2,91	1 364	1,86
Kırmızı ışıkta geçmek-Crossing the red light against	341	0,07	320	0,07	21	0,03
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way to vehicle	4 939	0,94	4 512	1,00	427	0,58
Yola birden bire çıkmak-Stepping suddenly onto road	6 386	1,22	5 696	1,26	690	0,94
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak-Stepping from or behind of parked vehicle	815	0,17	854	0,19	61	0,08
Yol ortasında yürümek, oturmamak, oynamak-Walking, playing, sitting on the road	1 377	0,26	1 299	0,29	78	0,11
Hareket halindeki araca asılmak, binmek-Hanging on or getting into a mobile vehicle	65	0,01	65	0,01	0	0,00
Yayanın sarhoş olması-Being drunk	232	0,04	208	0,05	24	0,03
Yayanın kör ve sağır olması-Deaf or blind pedestrian	66	0,01	66	0,01	0	0,00
Yayaaya ait diğer kusurlar-Other pedestrian faults	196	0,04	133	0,03	63	0,09
Yol kusurları-Road defects	31	0,00	25	0,00	6	0,00
Yol ve köprü çökmesi-Sunken road and bridge	9	0,00	8	0,00	1	0,00
Düşük banket-Low shoulder	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Yol yüzeyinde gevşek malzeme-Loose surface	3	0,00	1	0,00	2	0,00
Yolda münferit çukurluk-Dips on road	9	0,00	7	0,00	2	0,00
Yolun işaretlenmesinde eksiklik-Deficiency of road signs	7	0,00	6	0,00	1	0,00
Görüşü kısıtlayan yol engeli-Obstacle limiting sight	1	0,00	1	0,00	0	0,00
Yola ait diğer kusurlar-Other road defects	2	0,00	2	0,00	0	0,00
Araç kusurları-Vehicle defects	2 803	0,54	1 385	0,30	1 418	1,94
Kusurlu fren-Defective brakes	535	0,10	426	0,09	109	0,15
Kusurlu rot-Defective rod	200	0,04	145	0,03	55	0,08
Kusurlu tekerlek-Defective wheel	327	0,06	138	0,03	189	0,26
Lastik patlaması-Tire blowout	1 036	0,20	226	0,05	810	1,11
Işık kusurları-Defective lights	156	0,03	102	0,02	54	0,07
Aks kırılması-Axle breakage	108	0,02	46	0,01	62	0,08
Şanzıman, vites arızası-Gear failure	42	0,01	24	0,01	18	0,02
Kusurlu direksiyon-Defective steering wheel	29	0,01	15	0,00	14	0,02
Araça ait diğer kusurlar-Other vehicle defects	370	0,07	263	0,06	107	0,15

**EK 12. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE
GÖRE TRAFİK KAZALARI 1999**

22. Kazalara neden olan kusurlar ve kaza yerine göre trafik kusur sayısı ve oranı, 1999

Number of traffic accidents faults and rate by faults of cause of the accident, 1999

	Toplam -Total		Meskun mahal Inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Kusurlar - Faults						
Genel toplam - General total	523 140	100,00	455 438	100,00	67 702	100,00
Sürücü kusurları-Driver faults	505 285	96,59	440 254	96,67	65 031	96,06
Kırmızı ışıktaki geçmek-Running red light	10 160	1,94	9 642	2,12	518	0,77
Taşıtı giremez işaretini ihlal etmek-Disobeying "no entry" sign	4 333	0,83	4 056	0,89	275	0,41
Karşı şeride tecavüz etmek-Fault crossing to opposite lane	3 029	0,58	2 707	0,59	322	0,47
Arkadan çarpmak-Hitting a vehicle from the back	101 955	19,49	87 327	19,17	14 628	21,61
Geçme yasağını ihlal etmek-Breaking "no passing" rule	4 493	0,86	3 708	0,81	785	1,16
Doğruyu değiştirme manevralarını yanlış yapmak-Faulty maneuvers in direction changing	62 616	11,97	58 285	12,80	4 331	6,40
Hatalı şerit değiştirmek-Faulty lane changing	23 865	4,56	17 382	3,82	6 483	9,58
İlk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way	72 449	13,85	70 101	15,39	2 348	3,47
Hatalı dönüş yapmak-Faulty turn	36 304	6,94	34 447	7,56	1 857	2,74
Park halindeki araca çarpmak-Crashing into parked vehicle	27 659	5,29	27 412	6,02	247	0,36
Aşırı sürat yapmak-Breaking speed rule	25 115	4,80	18 712	4,11	6 403	9,46
Dur işaretinde durmamak-Not stopping at stop sign	491	0,09	433	0,10	58	0,09
Hatalı yük ve yolcu indirmek-Faulty unloading and passenger disembarked	2 385	0,46	2 271	0,50	114	0,17
Trafığa uygun olmayan araç kullanmak-Driving an unsafe vehicle	1 391	0,27	941	0,21	450	0,66
Alkolü araç kullanmak-Driving while intoxicated	8 958	1,71	7 631	1,68	1 327	1,96
Sürücünün uykusuz, yorgun, hasta olması-Driver being sleepless, tired or ill	115 312	22,04	91 584	20,11	23 728	35,04
Sürücünün diğer kusurlu halleri-Other driver faults	4 770	0,91	3 613	0,79	1 157	1,71
Yolcu kusurları-Passenger faults	949	0,18	754	0,16	195	0,28
Taşıttan sarmak-Leaning out the vehicle	64	0,01	42	0,01	22	0,03
Taşıta habersiz binmek ve inmek-Getting in and out of the vehicle without informing driver	126	0,02	113	0,02	13	0,02
Taşıtı içinde hareket etmek-Distracting the driver by moving in the vehicle	182	0,04	145	0,03	37	0,05
Taşıttın dışında (çamurluk vs) seyahat etmek-Travelling by hanging on to the vehicle	212	0,04	172	0,04	40	0,06
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak-Jumping out of mobile vehicle	69	0,01	60	0,01	9	0,01
Yolcunun hasta veya sarhoş olması-Passenger being drunk or ill	90	0,02	76	0,02	14	0,02
Açık yük üzerinde seyahat etmek-Travelling on open load	206	0,04	146	0,03	60	0,09

EK 12. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 1999 (devamı)

22. Kazalara neden olan kusurlar ve kaza yerine göre trafik kusur sayısı ve oranı, 1999 (devam)

Number of traffic accidents faults and rate by faults of cause of the accident, 1999 (continued)

Kusurlar - Faults	Toplam - Total		Meskun mahal Inhabited area		Meskun mahal dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Yaya kusurları-Pedestrian faults	14 522	2,78	13 267	2,92	1 255	1,86
Kırmızı ışıktaki geçmek-Crossing the red light against	392	0,08	375	0,08	17	0,03
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way to vehicle	4 891	0,93	4 496	0,99	395	0,58
Yola birden bire çıkmak-Stepping suddenly onto road	6 409	1,23	5 774	1,27	635	0,94
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak-Stepping from or from behind of parked vehicle	921	0,18	863	0,19	58	0,09
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak-Walking, playing, sitting on the road	1 417	0,27	1 349	0,30	68	0,10
Hareket halindeki araca asılmak, binmek-Hanging on or getting into a mobile vehicle	52	0,01	52	0,01	-	0,00
Yayanın sarhoş olması-Being drunk	208	0,04	193	0,04	15	0,02
Yayanın kör ve sağır olması-Deaf or blind pedestrian	53	0,01	48	0,01	5	0,01
Yayaya ait diğer kusurlar-Other pedestrian faults	179	0,03	117	0,03	62	0,09
Yol kusurları-Road defects	23	0,01	23	0,00	-	0,00
Yol ve köprü çökmesi-Sunken road and bridge	7	0,00	7	0,00	-	0,00
Düşük banket-Low shoulder	-	0,00	-	0,00	-	0,00
Yol sahilinde gevşek malzeme-Loose surface	-	0,00	-	0,00	-	0,00
Yolda münferit çukur-Dips on road	8	0,01	8	0,00	-	0,00
Yolun işaretlenmesinde eksiklik-Deficiency of road signs	7	0,00	7	0,00	-	0,00
Görüşü kısıtlayan yol engeli-Obstacle limiting sight	-	0,00	-	0,00	-	0,00
Yola ait diğer kusurlar-Other road defects	1	0,00	1	0,00	-	0,00
Araç kusurları-Vehicle defects	2 361	0,44	1 140	0,25	1 221	1,80
Kusurlu fren-Defective brakes	427	0,08	342	0,08	85	0,13
Kusurlu rot-Defective rod	119	0,02	75	0,02	44	0,06
Kusurlu tekerlek-Defective wheel	271	0,05	143	0,03	128	0,19
Lastik patlaması-Tire blowout	956	0,18	197	0,04	759	1,12
Işık kusurları-Defective lights	65	0,01	44	0,01	21	0,03
Aks kırılması-Axle breakage	130	0,02	58	0,01	72	0,11
Şanzıman, vites arızası-Gear failure	26	0,00	17	0,00	9	0,01
Kusurlu direksiyon-Defective steering wheel	24	0,01	16	0,00	8	0,01
Araca ait diğer kusurlar-Other vehicle defects	343	0,07	248	0,06	95	0,14

EK 13. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 2000

1.21 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazalarına neden olan kusurlar (devam) (2000)
Road traffic accidents faults of cause by settlement places (continued)

	Toplam -Total		Yerleşim yeri içi Inhabited area		Yerleşim yeri dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Kusurlar-Faults						
Yaya kusurları-Pedestrian faults	13 777	2,48	12 888	2,68	889	1,23
Kırmızı ışıkta geçmek-Crossing the red light against	380	0,07	373	0,08	7	0,01
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way to vehicle	4 558	0,82	4 354	0,90	204	0,28
Yola birden bire çıkmak-Stopping suddenly onto road	5 660	1,02	5 220	1,08	440	0,61
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak-Stepping from or from behind of parked vehicle	996	0,18	962	0,20	34	0,05
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak-Walking, playing, sitting on the road	1 402	0,25	1 342	0,28	60	0,08
Hareket halindeki araca asılmak, binmek-Hanging on or getting into a mobile vehicle	53	0,01	52	0,01	1	0,00
Otoyola girmek-Go into motorway	205	0,04	121	0,03	84	0,12
Yayaya ait diğer kusurlar-Other pedestrian faults	523	0,09	464	0,10	59	0,08
Yol kusurları-Road defects	3 692	0,67	2 833	0,60	859	1,20
Yol ve köprü çökmesi-Sunken road and bridge	386	0,07	323	0,07	63	0,09
Düşük banket-Low shoulder	261	0,05	173	0,04	88	0,12
Yol sathında gevşek malzeme-Loose surface	426	0,08	268	0,06	158	0,22
Yolda münferit çukur-Dips on road	966	0,17	823	0,17	143	0,20
Tekerlek izinde oturma-Whellprint to fitted	1 619	0,29	1 220	0,25	399	0,56
Yola ait diğer kusurlar-Other road defects	34	0,01	26	0,01	8	0,01
Araç kusurları-Vehicle defects	2 534	0,45	941	0,19	1 593	2,23
Kusurlu fren-Defective brakes	419	0,08	305	0,06	114	0,16
Kusurlu rot-Defective rod	182	0,03	92	0,02	90	0,13
Lastik patlaması-Tire blowout	1 297	0,23	248	0,05	1 049	1,46
Işık kusurları-Defective lights	112	0,02	65	0,01	47	0,07
Aks kırılması-Axle breakage	173	0,03	53	0,01	120	0,17
Şanzıman, vites arızası-Gear failure	25	0,00	18	0,00	7	0,01
Kusurlu direksiyon-Defective steering wheel	39	0,01	25	0,01	14	0,02
Araça ait diğer kusurlar-Other vehicle defects	287	0,05	135	0,03	152	0,21

EK 13. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 2000 (devamı)

1.21 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazalarına neden olan kusurlar (2000)
Road traffic accidents faults of cause by settlement places

Kusurlar - Faults	Toplam - Total		Yerleşim yeri içi Inhabited area		Yerleşim yeri dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Genel toplam - General total	553 141	100,00	481 292	100,00	71 849	100,00
Sürücü kusurları-Driver faults	532 217	96,24	463 923	96,39	68 294	95,04
Kırmızı ışıkta geçmek-Running red light	10 500	1,90	9 507	2,04	993	0,96
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek-Disobeying "no entry" sign	4 339	0,78	4 032	0,84	307	0,43
Karşı şeride tecavüz etmek-Fault crossing to opposite lane	27 666	5,00	20 597	4,34	6 769	9,42
Arkadan çarpmak-Hitting a vehicle from the back	110 943	20,06	95 503	19,91	15 140	21,07
Geçme yasağını ihlal etmek-Breaking "no passing" rule	5 847	1,06	4 992	1,04	855	1,19
Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak-Faulty manoeuvres in direction changing	76 012	13,74	70 907	14,73	5 105	7,11
Hatalı şerit değiştirmek-Faulty lane changing	3 694	0,67	3 096	0,64	598	0,83
İlk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way	3 761	0,68	3 424	0,71	337	0,47
Hatalı dönüş yapmak-Faulty turn	3 557	0,64	2 810	0,58	747	1,04
Park halindeki araca çarpmak-Crashing into parked vehicle	30 471	5,51	30 179	6,27	292	0,41
Aşırı sürat yapmak-Breaking speed rule	10 200	1,84	7 204	1,50	2 996	4,17
Alkollü araç kullanmak-Driving while intoxicated	7 962	1,44	6 901	1,43	1 061	1,48
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak-Disobeying right of way on intersection	73 214	13,24	70 964	14,74	2 250	3,13
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak-Disobeying manoeuvre regulator general condition	39 287	7,10	37 357	7,76	1 930	2,69
Sürücünün diğer kusurlu halleri-Other driver faults	124 764	22,55	95 550	19,86	29 214	40,64
Yolcu kusurları-Passenger faults	921	0,16	707	0,14	214	0,30
Taşıttan sarkmak-Leaning out the vehicle	47	0,01	40	0,01	7	0,01
Taşıta habersiz binmek ve inmek-Getting in and out of the vehicle without informing driver	136	0,02	117	0,02	19	0,03
Taşıt içinde hareket etmek-Distracting the driver by moving in the vehicle	62	0,01	56	0,01	6	0,01
Taşıtın dışında (çamurluk vs) seyahat etmek-Travelling by hanging on to the vehicle	251	0,05	208	0,04	43	0,06
Hareket halindeki taşıtan yere atlamak-Jumping out of mobile vehicle	61	0,01	49	0,01	12	0,02
Açık yük üzerinde seyahat etmek-Travelling on open load	179	0,03	104	0,02	75	0,10
Yolcuya ait diğer kusurlar-Other passenger faults	185	0,03	133	0,03	52	0,07

EK 14. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 2001

1.21 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazalarına neden olan kusurlar (devam) (2001)
Road traffic accidents faults of cause by settlement places (continued)

Kusurlar - Faults	Toplam - Total		Yerleşim yeri içi Inhabited area		Yerleşim yeri dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Yaya kusurları-Pedestrian faults	12 386	2,38	11 722	2,54	664	1,14
Kırmızı ışıқта geçmek-Crossing the red light against	554	0,11	544	0,12	10	0,02
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek-Not giving right of way to vehicle	4 118	0,79	3 959	0,86	159	0,27
Yola birden bire çıkmak-Stepping suddenly onto road	4 839	0,93	4 530	0,98	309	0,53
Duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak-Stepping from or from behind of parked vehicle	1 023	0,20	995	0,22	28	0,05
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak-Walking, playing, sitting on the road	1 265	0,24	1 215	0,25	50	0,09
Hareket halindeki araçta asılmak, binmek-Hanging on or getting into a mobile vehicle	44	0,01	42	0,01	2	0,00
Otoyola girmek-Go into motorway	159	0,03	81	0,02	78	0,13
Yayaya ait diğer kusurlar-Other pedestrian faults	384	0,07	356	0,08	28	0,05
Yol kusurları-Road defects	1 681	0,33	1 280	0,28	401	0,69
Yol ve köprü çökmesi-Sunken road and bridge	90	0,02	77	0,02	13	0,02
Düşük banket-Low shoulder	104	0,02	75	0,02	29	0,05
Yol sahilinde gevşek malzeme-Loose surface	242	0,05	124	0,03	118	0,20
Yolda münferit çukur-Dips on road	351	0,07	313	0,06	38	0,07
Tekerlek izinde oturma-Whellprint to fitted	796	0,15	606	0,13	190	0,33
Yola ait diğer kusurlar-Other road defects	98	0,02	85	0,02	13	0,02
Araç kusurları-Vehicle defects	1 638	0,31	657	0,12	1 081	1,86
Kusurlu fren-Defective brakes	238	0,05	176	0,04	62	0,11
Kusurlu rot-Defective rod	117	0,02	63	0,01	54	0,09
Lastik patlaması-Tire blowout	928	0,18	157	0,03	771	1,33
Işık kusurları-Defective lights	57	0,01	29	0,01	28	0,05
Aks kırılması-Axle breakage	103	0,02	31	0,01	72	0,12
Şanzıman, vites arızası-Gear failure	8	0,00	6	0,00	2	0,00
Kusurlu direksiyon-Defective steering wheel	21	0,00	14	0,00	7	0,01
Araça ait diğer kusurlar-Other vehicle defects	166	0,03	81	0,02	85	0,15

EK 14. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 2001 (devamı)

1.21 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazalarına neden olan kusurlar (2001)
Road traffic accidents faults of cause by settlement places

Kusurlar - Faults	Toplam - Total		Yerleşim yeri içi Inhabited area		Yerleşim yeri dışı Uninhabited area	
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%
Genel toplam - General total	619 925	100,00	461 769	100,00	58 156	100,00
Sürücü kusurları-Driver faults	603 392	96,82	447 582	96,92	55 810	95,97
Arkadan Çarpma	95 580	18,38	84 225	18,24	11 355	19,53
Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapmak-Faulty manoeuvres in direction changing	70 072	13,48	66 206	14,34	3 866	6,65
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak-Disobeying right of way on intersection	70 020	13,47	67 897	14,70	2 123	3,65
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak-Disobeying manoeuvre regulator general condition	40 472	7,78	38 943	8,43	1 529	2,63
Park halindeki araca çarpmak-Crashing into parked vehicle	28 254	5,43	27 967	6,06	287	0,49
Karşı şeride tecavüz etmek-Fault crossing to opposite lane	26 394	5,08	20 377	4,41	6 017	10,35
Hız kurallarına uymamak-Breaking speed rule	40 862	7,86	31 967	6,92	8 895	15,30
Kırmızı ışıkta geçmek-Running red light	11 952	2,30	11 423	2,47	529	0,91
Alkollü araç kullanmak-Driving while intoxicated	6 607	1,27	5 811	1,26	796	1,37
Geçme yasağını ihlal etmek-Breaking "no passing" rule	6 051	1,16	5 531	1,20	520	0,89
Taşıt giromez işaretini ihlal etmek-Disobeying "no entry" sign	4 723	0,91	4 486	0,97	237	0,41
Sürücünün diğer kusurlu halleri-Other driver faults	102 405	19,70	82 749	17,92	19 656	33,80
Yolcu kusurları-Passenger faults	828	0,16	628	0,14	200	0,34
Taşıttan sarmak-Leaning out the vehicle	33	0,01	22	0,00	11	0,02
Taşıta habersiz binmek ve inmek-Getting in and out of the vehicle without informing driver	102	0,02	90	0,02	12	0,02
Taşıt içinde hareket etmek-Distracting the driver by moving in the vehicle	39	0,01	38	0,01	1	0,00
Taşıtın dışında (çamurluk vs) seyahat etmek-Travelling by hanging on to the vehicle	257	0,05	217	0,05	40	0,07
Hareket halindeki taşıttan yere atlamak-Jumping out of mobile vehicle	39	0,01	36	0,01	3	0,01
Açık yük üzerinde seyahat etmek-Travelling on open load	176	0,03	93	0,02	83	0,13
Yolcuya ait diğer kusurlar-Other passenger faults	182	0,03	132	0,03	50	0,09

EK 15. KAZAYA NEDEN OLAN KUSURLAR VE OLUŞ YERLERİNE GÖRE TRAFİK KAZALARI 2002

1.21 Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazalarına neden olan kusurlar
Faults causing road traffic accidents by the condition of settlement places, 2002

Trafik kazalarında kusur türü	Toplam - Total		Yerleşim yeri Inhabited area		Yerleşim yeri dışı Uninhabited area		Kind of fault in traffic accident
	Sayı Number	%	Sayı Number	%	Sayı Number	%	
Genel toplam	498 114	100	449 268	100	48 846	100	General total
Sürücü kusurları	483 115	97,02	436 167	97,07	46 948	96,12	Driver faults
Arlıktan Çarpma	95 376	19,15	88 156	19,18	9 218	18,87	Strike back
Doğruyu değiştirme manevralarını yanlış yapmak	85 811	13,21	83 113	14,05	2 698	5,52	Faulty manoeuvres in direction changing
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak	64 436	12,95	62 951	14,00	1 487	3,04	Disobeying right of way on intersection
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	37 114	7,45	35 902	8,00	1 152	2,36	Disobeying manoeuvre regulator general condition
Park halindeki araca çarpmak	30 118	6,05	29 898	6,65	218	0,45	Crashing into parked vehicle
Karşı şeride tecavüz etmek	24 161	4,85	20 272	4,51	3 889	7,96	Fault crossing to opposite lane
Hız kuralına uymamak	3 841	0,77	2 979	0,66	862	1,76	Breaking speed rule
Kırmızı ışıkta geçmek	9 958	2,00	9 536	2,12	418	0,86	Running red light
Alkolü araç kullanmak	8 269	1,27	5 562	1,24	2 707	5,55	Driving while intoxicated
Geçme yasağını ihlal etmek	4 885	0,98	4 534	1,01	351	0,72	Breaking "no passing" rule
Taşıt giremez işaretini ihlal etmek	3 843	0,77	3 664	0,82	179	0,37	Disobeying "no entry" sign
Sürücünün diğer kusurlu halleri	137 305	27,57	111 636	24,83	25 669	52,76	Other driver faults
Yolcu kusurları	588	0,10	482	0,11	106	0,22	Passenger faults
Taşıttan sarkmak	24	0,00	18	0,00	6	0,01	Leaning out the vehicle
Taşıta habersiz binmek ve inmek	73	0,01	87	0,02	6	0,01	Getting in and out of the vehicle without informing driver
Taşıt içinde hareket etmek	49	0,01	45	0,01	4	0,01	Distracting the driver by moving in the vehicle
Taşıttın dışında (çamurluk vs) seyahat etmek	163	0,03	129	0,03	34	0,07	Travelling by hanging on to the vehicle
Hareket halinde taşıttan yere atlamak	52	0,01	43	0,01	9	0,02	Jumping out of mobile vehicle
Açık yük üzerinde seyahat etmek	115	0,02	90	0,02	25	0,05	Travelling on open load
Yolcuya ait diğer kusurlar	112	0,02	90	0,02	22	0,05	Other passenger faults
Yaya kusurları	12 357	2,48	11 590	2,58	777	1,58	Pedestrian faults
Kırmızı ışıkta geçmek	413	0,08	405	0,09	8	0,02	Crossing the red light against
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	4 050	0,81	3 897	0,87	153	0,31	Not giving right of way to vehicle
Yola birden bire çıkmak	4 877	0,98	4 497	1,00	380	0,78	Stepping suddenly onto road
Duran taşıttın önünden, arkasından çıkmak	985	0,20	944	0,21	41	0,08	Stepping from or from behind of parked vehicle
Yol ortasında yürümek, oturmak, oynamak	1 257	0,25	1 201	0,27	56	0,11	Walking, playing, sitting on the road
Hareket halinde taşıta asılmak, binmek	51	0,01	45	0,01	6	0,01	Hanging on or getting into a mobile vehicle
Otoyola girmek	149	0,03	58	0,01	90	0,18	Go into motorway
Yayaaya ait diğer kusurlar	575	0,12	532	0,12	43	0,09	Other pedestrian faults
Yol kusurları	827	0,16	649	0,15	178	0,36	Road defects
Yol ve köprü çökmesi	107	0,02	89	0,02	18	0,04	Sunken road and bridge
Düşük banket	59	0,01	32	0,01	27	0,06	Low shoulder
Yol sahilinde gevşek malzeme	178	0,04	120	0,03	58	0,11	Loose surface
Yolda münferit çukur	217	0,04	198	0,04	21	0,04	Dips on road
Tekerlek izinde oturma	254	0,05	204	0,05	50	0,10	Whellprint to fitted
Yola ait diğer kusurlar	14	0,00	8	0,00	6	0,01	Other road defects
Araç kusurları	1 227	0,24	390	0,09	837	1,72	Vehicle defects
Kusurlu fren	148	0,03	111	0,02	37	0,08	Defective brakes
Kusurlu rot	66	0,01	28	0,01	38	0,08	Defective rod
Lastik patlaması	707	0,14	115	0,03	592	1,21	Tire blowout
Işık kusurları	44	0,01	18	0,00	26	0,05	Defective lights
Aks kırılması	97	0,02	31	0,01	66	0,14	Axle breakage
Şanzıman, vites arızası	10	0,00	4	0,00	6	0,01	Gear failure
Kusurlu direksiyon	23	0,00	14	0,00	9	0,02	Defective steering wheel
Araça ait diğer kusurlar	132	0,03	69	0,02	63	0,13	Other vehicle defects

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Fatma Küçük Kurt
Çalıştığı Kurum : Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Radyo Televizyon ve Sinema Bölümü
Unvanı : Öğretim Görevlisi
Yabancı Dil : İngilizce
Adres : Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Radyo Tv. Ve Sin. Böl. Emek/Ankara
Mail adresi : fatmakucukkurt@yahoo.com
Lisans : Ege Üniversitesi Basın Yayın Yüksek Okulu 1984
Yüksek Lisans : Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Sahne ve Görüntü Sanatları Anasanat Dalı Sinema-Televizyon Programı 1987

Yayınları:

1. 'Türk Sineması'nda Milli Sinema Anlayışı Üzerine Bir İnceleme', **G.Ü. BYYO Dergisi**, 1990, Sayı II:55-66.
2. 'Sinema ve Senaryo', **G.Ü. İletişim Fakültesi Dergisi**, 1994, Sayı 1-2:173-182.
3. 'Video Sanatı', **G.Ü.İletişim Fakültesi Dergisi**, 1996, Sayı 3:205-214.
4. 'In Reflection of Turkish Woman's Status in Berdel', **Gender and Media**, Dr. Nevena Dakovic, Deniz Derman, Karen Ross, 1996, Med Campus Project 126, Ankara:94-99.
5. Sinema Yazıları Kaynakçası 1984-1992, **İletişim**, Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, Bahar 99/2, s. 113-138.
6. 'Sinemadaki Kadın Starların Kamusal Alanda Aktör-İnsan Olarak Oynadıkları Rol', **Mağara Dergisi**, Nisan-Mayıs.2000, Yıl 2, Sayı 6:42-46.
7. 'Film Öyküsü ve Seyirci', **Mağara Dergisi**, Yıl 2, Sayı 7, Haziran-Temmuz.2000: s.42-46.
8. 'Kanlarıyla Ödediler Filminin Greimas'ın Eyleyensel Örnekçesi Açısından Değerlendirilmesi', **25. Kare Sinema Dergisi**, Sayı:31, Bahar-Yaz 2000:44-46.
9. 'Seyirci ve Gerilim', **Patika Kültür Sanat Dergisi**, Sayı 36, Ocak Şubat 2002:27-31.
10. 'Bilişsel Etkinlik ve Seyirci', **Necmettin Sefercioğlu Armağanı**, Editör: Ersin Özarslan, Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi, Ankara
11. 'Sinema Makinistlerinin Türk Sineması İçindeki Yeri' başlıklı bildiri, **Türk Film Araştırmalarında Yeni Yönelimler Konferansı**, 25-26-27 Haziran 2003, Bahçeşehir Üniversitesi İletişim Fakültesi: İstanbul.

12. ‘Türkiye’de İç Göç Filmlerinde Kadın ve Tüketim Olgusu’ başlıklı bildiri, **Yeditepe Üniversitesi Kadın Çalışmaları Sempozyumu**, 1-4 Mart 2004.
13. **Sinemada Anlatı ve Türler**, Vadi Yayınları, Ankara, 2004
14. Küreselleşmenin Türkiye’deki Film Dağıtım Sistemine Etkileri’ başlıklı bildiri, **Türk Film Araştırmalarında Yeni Yönelimler VI**, 25-26-27 Haziran 2004, Bahçeşehir Üniversitesi İletişim Fakültesi: İstanbul.

Filmleri:

Senaryo Yazarı Olarak:

Özürlü İnsanlarımız, Belgesel, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,1991

Yayçep: Çiftçi Yaygın Eğitim Programı Eğitim Filmleri- 11 Bölüm, Tarım ve Orman Bakanlığı,1992

Tüketici Eğitim Filmi, Türk Standartlar Enstitüsü,1993

Ege’nin Güzel Kızı Bergama, Belgesel, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2003

Yönetmen Olarak:

Bakış, Drama, 8 dakika, Uluslar arası Ankara Film Festivali,1995

Kafes, 1 dakika, Deneysel, Habitat Film Festivali, 1995

Bergama Sinemaları, Belgesel, Uluslar arası İzmir Film Festivali, 2002

Ödüller:

2004 Uluslararası Uçan Süpürge Kadın Filmleri Festivali/ Kısa Film Senaryo Yarışması En İyi 10 Senaryo Ödülü.

Verdiği Dersler:

Kısa Film Yapım, Belgesel, Dramaturji