

# Trafikte İnsan Davranışları

Volkan GİRGIN \*, Ahmet KOCABIYIK \*\*

## ÖZET

*Trafikte insan davranışları, uyaran-tepki modeli ile değerlendirilemez. Araç kullanmak sensori-motor bellek ile yapılan bir davranıştır. Trafik, bir engellenme, çatışma ve zorlanma ortamıdır.*

*Anahtar kelimeler: Trafikte insan davranışları*

*Düşünen Adam; 2002, 15(3): 182-184*

## SUMMARY

*The behaviours of human in traffic could not be put to used with a model of "impulse-response". Driving is a behaviour doing with sensory-motor memory. Traffic is a atmosphere which has difficulties, conflicts and pressures.*

*Key words: Driving behaviours*

## GİRİŞ

İnsan davranışlarını olağan bir uyaran-tepki denklemi ile incelemeye ve değerlendirmeye olanak yoktur. İnsanın duygusal, bilişsel süreçlerini şartlı refleks işlemleri ile de tam olarak açıklayamayız. Tam bir çözümlenmeye varabilmek için "ara değişkenler" denilen ve uyaranla tepki arasında bulunan organizma özelliklerinin incelenmesi gerekir. Bu ara değişkenler organizmanın kalıtsal ve yapısal özellikleri, güdülleri, alışkanlıkları, tutumları, görüş ve değerleridir. Örneğin, sürücüler araçlarını kullanırken hareket durum duyuları tarafından az uyarıldıklarından, zihnin uyarılması da eksik olmakta, sürücüler hız yapma algısını az ve eksik algılamaktadırlar. Bu durum yorgunlukla birlikte, kontrol ve denetleme duygularının da azalmasına sebep olup hafif hız sarhoşluğunu ortaya çıkartır. Bu duyguların ortamında güdüselleşmeler artarak duygulara hakim olur.

İnsanın kişiliğinin gelişmemiş, zayıf kalmış olması nedeniyle bu dış uyaranları uyarıcı olarak algılayan

kanalı, yani istekler ve arzular kanalını tamamen kontrol dışında açık bırakması zamanla bilinçaltında, insanı tehdit edecek güdülerin oluşmasına sebep olur.

Araçın kapısını açıp da sürücü koltuğuna oturup, aracın iç mahallinden dışarıya bakıldığında, sanki dış dünya çok daha farklı, çekici ve güzel görünmektedir. Aracı hareket ettirebilmek, istediğin hızda ve yöne doğru sürmek, onu kumanda edebilmek, trafikte diğer araçlarla birlikte ilerlemek çeşitli duyguların ortaya çıkabilmesini sağlamakta ve bedende yaşamasına neden olmaktadır. Yani bir teknolojik ürün olan aracı istediği gibi özgürce sürebilmek, onun gücünü ve hızını kendi gücü gibi görmek, ona taparcasına yapay sevgiyi oluşturmakta ve bu fetiş nesnesiyle özdeşleşmekte olup, ruhsal yönden güçsüzlüğünü ve ezikliğini bu araç vasıtasıyla yapay, değişik duygular yaşayarak giderebileceğini sanmaktır. Araç kullanırken oluşan geçici ve yapay güven duygusu makine-insan ilişkilerinin insan psikolojisi üzerindeki etkilerinden oluşur.

\* Bakırköy Ruh Sinir Eğitim ve Araştırma Hastanesi

İçinde bulunduğumuz çağda insanlar kendilerini do-yuma ulaştıracak duyguların arayışı içindedirler. Bu-nun için insan bir teknolojik ürün olan aracın bedeni-ne girmek istemekte ve bu hız yapan bedenden kendi ruh ve bedenine akan duygulardan büyük hazlar al-makta ve doyumlar elde etmektedir.

İnsan, araç kullanırken dış ve iç uyaranların etkisi al-tında olup trafikte engellenmektedir. İnsan duygu-durumunun etkisinin altında kalarak davranışlara yö-nelmektedir. Bilinçlilik derecesine göre duygular da de-ğişiklik göstermektedirler. Uyanıklığın azaldığı durumlarda, farkındalık azalmakta, duygudurumda ise kontrol ve denetleme duyguları çözülmeye, sis-lenmeye başlamaktadır.

Yüzmek, bisiklete binmek gibi araç kullanmak da sensori-motor bellek ile yapılan bir davranıştır. Sürü-cüler trafikte toplu olarak araç kullandıklarından top-lumsal belleğin de etkisi altındadırlar. Trafik tıkanık-lığı, gürültü, sürücülerin birbirleri ile anlaşamaması, birbirleri ile takışması gibi engellemeler duygusal belleği ortaya çıkarmakta olup bilinçdışının yoğun duyguları bilince yönelmektedir.

İnsan; çocukluk yıllarından itibaren kendi ailesinde ya da çevresinde gördüğü araçlarla ilgilenir. İlk ço-cukluk hayallerini otomobiller ile kurar. Bu çocukluk hayalleri daha o yıllardan itibaren altbenlikte sahip olma, üstün olma dürtülerini uyandırır, besler ve ge-liştirir.

İnsan, araç kullanırken çok çeşitli zevkler alır, heye-can, korku duyar ve sevinir. Kendi doğasındaki bütün kişilik özelliklerini aracını kullanırken bilmeden or-taya çıkarır. Araç kullanma bir bakımdan insan kişili-ğini ortaya çıkaran uygulamalı bir psikanaliz işlevini görmektedir. İnsan, aracıyla yalnız kaldığında ruhun-daki dürtüleri uyandırmakta, araç bu iç uyaranları bi-linç düzeyine çıkarmakta, ilkel benliği öne çıkıp in-san ve araç, bilinçaltının otomatik yönetimine gir-mektedir.

Zamanla kendisine zarar veren sigara ve içkisini bı-rakamadığı gibi belki çok daha fazla zarar gördüğü aracını kullanma alışkanlığını da bırakamaz duruma gelir (1,2).

Trafik ortamı bir engellenme, çatışma ve zorlanma

ortamıdır. Benlik üstesinden gelemeyeceği, kaldıra-mayacağı ağırlıkta dış uyaranlar kümesiyle karşı kar-şıya bırakılmış olup karşılaştığı bu çatışma ortamın-dan kurtulmak, bunaltıya karşı savaş vermek zorun-da bırakılmıştır. Bu ortamda benlik, örseleyici dış ça-tışmalardan ruhsal yapıyı korumak için zorlanmakta olup savunma mekanizmaları ile uyaranları algılama eşiğini yükseltmektedir. Bu şartlarda benlik gerileme sürecine doğru yönelmektedir. İnsan zihni ile bedeni arasında uyuma dayanan bir ilişki vardır. Koşarken bedeninin hızı arttığından zihnin uyarılma tonusu ile uyanıklık ve çalışma hızı da artmaktadır. Halbuki araç kullanırken, yani aslında beden sabitken zihnin otomobil hızında sürekli çalışması istenmektedir. Hız arttığında bilgi alış hızı da artacağından, daha kısa zamanda aynı görsel bilginin alınması gerekli olup, yorumlama, karar verme, uygulama ve tepki hızları da artmak zorundadır. Hareket halindeki güçler siste-mi olarak kabul edilen, aşırı dış uyaranların etkisinde zihnin dengesi bozulmakta, benliğin dış çevre ile uyumu bozulmakta, çevre ile çatışmakta, dış uyaran-lara karşı savaş başlatmakta olup, ruhsal yapıda den-ge kaybolmaktadır. İnsanın araç ile hızlı yaşantısın-da, zihnin varlığını sürdürebilmek ve bedeni koru-mak zorunda kaldığından, doğasına karşı gelen bu dengesizliğe uyum gösterecek olan beynin çalışması-nı otomatik duruma kaydırır. İnsan araç kullanırken sol ve sağ beynin bilinç öncesi, otomatik, hızlı ve sol beynin bilişsel işlevleri arasında zihinsel işlevler yapmaktadır. Zihnin bu ortamda, irade dışı otomatik hızlı işlevler yapmaya yönelmiş olup otomatik faali-yetler bütün zihinsel süreçlere yayılmakta ve insanı robotlaştırılmaktadır (3).

Araç kullanım kültürü, diğer sürücülerden etkilenme ve onları etkileme üzerine bir modelleme çalışmasın-da; salgın modeli (sürüş davranışlarının öğrenilerek önlenemez şekilde yayılımı), bağışıklık modeli (öğ-renilen ve kötü sonuçlar doğuran sürüş davranışına direnç gelişimi), ekonomi modeli (bireysel olarak ya-pılan tüm sürüş davranışlarının tüm trafiği etkileme-si), sürekli değişim içindeki düşünceler modeli, yenilenme ve kabul görme modeli gibi modellemeler ta-nımlanmıştır (4,5).

Günümüzde tutumların insan davranışını etkilediği yönünde yaygın bir inanç vardır. Aynı şekilde trafik ortamında da tutumların sürücü ve yayaların davra-nışlarını etkilediği varsayılmaktadır. Dolayısıyla tra-

fikte yanlış davranışları değiştirebilmek için sürücü ve yayaların tutumları üzerinde durulmalıdır. "Tutum"un tanımı yeterince açık değildir. Tutum ve davranış arasındaki bağ hala tartışılmaktadır. Bazı araştırmacılar için tutum saldırganlık, risk alma, alkollü araç kullanma, hız yapma gibi geniş bir yelpazede değerlendirilirken, bazıları ise genel yapının daha küçük bir parçası olarak görmektedirler. Tutum-davranış ilişkisi çoğunlukla "beklenti-değer" modeline dayandırılmaktadır. Ayrıca trafikte davranışları anlamak ve değerlendirmek için "akılcı davranış kuramı" (bireyin öznel normlarıyla belirlenen tutumların altında yatan niyeti ve bilinçli sosyal davranışı ele alır) ve "planlı davranış kuramı" (algılanan davranışsal kontrol kavramına atıfta bulunur) hala kullanılmaktadır (6,7).

Klebe sperg, güvenliği; fiziksel güvenlik ve algılanan güvenlik olarak ikiye ayırmaktadır. Bu ikisi birbirinden sürekli etkilenir ve birbirini tamamlar. Trafikte duruma uygun davranış fiziksel güvenliğin en az algılanan güvenlik kadar olmasının sonucunda ortaya çıkmaktadır. Fiziksel güvenlik artmadan algılanan güvenlik artıyorsa davranış düzeyinde güvenlik azalacaktır. Summala'ya göre ise algılanan risk, tehlike kognüsyonu olarak tanımlanmıştır. Modele göre ka-

zalar, algılanan riskin çok düşük olmasından kaynaklanmaktadır. Çünkü sürücülerde yeteneklerini abartma eğilimi vardır (8).

Sonuç olarak trafik ortamı; zihnin zorlanmasını ve yorulmasını sağlayabilecek derecede karmaşık ve hızlı dış uyaranların üretildiği ve en önemlisi de tam olarak bir "engellenme" ortamıdır. İnsanoğlunun trafik ortamındaki davranışlarını anlayabilmek ve tanımlayabilmek için deseni iyi oturtulmuş modelleme çalışmalarına gereksinim duyulmaktadır.

### KAYNAKLAR

1. Yanbaşı G: Kişilik kuramları. Ders Kitapları Serisi. Ege Üniversitesi Yayınları. 1990-İzmir 43-70,71-87,226,233.
2. Koptagel G: Tıpsal psikoloji. Tıpta davranış bilimleri. Yeni eklerle geliştirilmiş 3. Baskı. Güneş Yayınevi 1991-Ankara. 276-296.
3. Özkale E: İnsan ve otomobil. Mart Matbaacılık Sanatlar Ltd. Şti. 1998-İstanbul 9, 11, 60-64, 99-157.
4. Zaidel DM: A modelling perspective on the culture of driving. *Accid Anal Prev* 24(6):585-597, 1992.
5. Connally T and Aberg L: Some contagion models of speeding. *Accid Anal Prev* 25(1):57-66, 1993.
6. Yasak Y, Öner B: Türk insanı gözüyle trafik ortamının anlamı. *Bildiri. 10. Ulusal Psikoloji Kongresi. 1998, Ankara.*
7. Yasak Y: Trafik psikolojisinde tutum araştırmaları. *Türk Psikoloji Bülteni* 6:28-29, 1997.
8. Karakitapoğlu Z: Yol güvenliği, risk alma eğilimi ve davranış uyumu. *Türk Psikoloji Bülteni* 6:30-32, 1997.