

Yaşlı Sürücülerin Trafik Deneyimleri

Traffic Experiences of Older Drivers

Gizem FINDIK*
Bahar ÖZ**

Öz: Trafikte yer alan sürücü gruplarından biri olan yaşlı sürücülerin gelişimsel özellikleri ve deneyimleri ile ilişkili olarak trafikte birtakım özel davranışlar sergilediği görülmektedir. Mevcut çalışmada yaşlı sürücülerin trafikteki bireysel deneyimlerinin kendi bakış açılarından ve kendi ifadeleriyle detaylı biçimde ortaya konulması hedeflenmiştir. Bu amaç doğrultusunda, Ankara ilinde yaşayan, 60 ve üzeri yaşta 10 erkek katılımcı ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiş ve toplanan veriler, yorumlayıcı fenomenolojik analiz yöntemi ile incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre, yaşlı sürücülerin trafikteki deneyimleri yaşla gelen davranış değişikliği, yaşla bağlantılı olumsuz yaşantılar ve duygusal deneyimler, yaşla gelen bilişsel ve fizyolojik değişimler olmak üzere üç üst tema etrafında toplanmaktadır. Yıllar içinde sürücülükte birtakım değişikliklerin meydana geldiği konusunda katılımcıların çoğunun hemfikir olduğu görülmüştür. Yaşlı sürücülerin duygusal deneyimleri, trafiğin yoğun olduğu zorlayıcı durumlarda veya diğer yol kullanıcıları tarafından yapılan saldırgan davranışlara maruz kaldığında bazı olumsuzluklar içermektedir. Katılımcıların, kendilerindeki yaşla gelişen fizyolojik ve bilişsel performans düşüşünün farkında oldukları da bulgular arasındadır. Gelecekte yapılması planlanan iyileştirme çalışmaları için anlamlı bir zemin hazırlayan araştırma bulguları detaylı bir şekilde sunulmuş ve yorumlanmıştır.

Anahtar sözcükler: Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz, Nitel Analiz, Yaşlı Sürücüler, Yaşlı Bireyler

Abstract: Older drivers display a set of distinct behaviors in traffic in relation to their developmental characteristics and experiences. In the current study, we aim to reveal older drivers' individual experiences in traffic from their perspective and through their expressions. In line with this aim, we conducted semi-structured interviews with 10 male participants aged 60 or older living in Ankara and examined the resultant data through interpretative phenomenological analysis. According to these results, these traffic experiences of older drivers are grouped around three superordinate themes; namely, behavioral changes brought by age, negative incidents and emotional experiences related to age, and cognitive and physiological changes brought by age. According to these results, most participants agreed that they experienced various changes in their driving with age. Emotional experiences of older drivers included several negative consequences under difficult conditions characterized by heavy traffic or when faced with aggressive behavior from other drivers. Another finding was that older drivers were aware that physiological and cognitive performance declines with increasing age. The results, providing a noteworthy base for future intervention programs, are presented and discussed in detail.

Keywords: Interpretative Phenomenological Analysis, Qualitative Analysis, Older Drivers, Older People

* Uzm. Psk., Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, Ankara.
fgizem@metu.edu.tr

** Dr. Öğr. Üyesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, Ankara.
ozbahar@metu.edu.tr

Giriş

Hareketlilik, modern yaşam koşulları içerisinde önemli bir yere sahiptir. Hareketliliği sağlayabilmenin en pratik yollarından biri ise araç kullanmaktır. Emniyet Genel Müdürlüğü (“Yıllara göre motorlu araçların cinslerine göre dağılımı”, n.d.) verilerine göre, Türkiye’de trafikteki motorlu araç sayısı her yıl % 4 ila % 6 oranında artış göstermektedir. Bu artışa paralel olarak, trafikte yer alan farklı sürücü gruplarının karakteristik özellikleri ve ihtiyaçları da belirginleşmektedir. Profesyonel sürücüler, bisiklet kullanıcıları, motosiklet sürücüleri ve engelli sürücüler trafikte yer alan, farklı özellik ve ihtiyaçlara sahip özel gruplardan birkaçıdır. Söz konusu sürücü gruplarından bir diğeri olan yaşlı sürücüler ve bu sürücülerin araç kullanma tecrübeleri bu çalışmanın araştırma konusudur. Genç bir nüfusa sahip olduğu düşünülse de, doğurganlığın azalması, ölüm oranının azalması ve göç dinamiklerinden ötürü Türkiye yaşlanma hızı oldukça yüksek bir ülke haline gelmiştir (Arun 2014). Bu durum, ülkemizde genel olarak yaşlı çalışmalarının gerekliliğini gözler önüne sermekte, yaşlı bireylerin hayatlarını sürdürdükleri her türlü ortamdaki tecrübelerinin anlaşılmasının ve değerlendirilmesinin değerini ortaya koymaktadır; bu ortamlardan biri de trafik ortamıdır.

Birleşmiş Milletler tarafından yapılan tanıma göre, 60 yaş ve üstü bireyler “yaşlı” olarak kabul edilmektedir (United Nations 2015). Bu yaş grubundaki bireylerin, gelişimsel özellikleri ve deneyimleri ile ilişkili olarak trafikte birtakım özel davranışlar sergilediği görülmektedir. Yaşlı bireylerin bu özel davranışlarla sürücülük bakımından diğer sürücü gruplarından ne şekilde farklılaştığını anlama sürecinde ilk başta sürücülüğü oluşturan temel bileşenleri açıklamak faydalı olacaktır. Sürücülük, sürücü becerileri ve sürücü davranışları olmak üzere iki temel bileşenden oluşmaktadır (Elander West & French 1993). Lajunen ve Summala (1995) sürücülüğün ilk bileşeni olan sürücü becerilerinin psiko-motor beceriler ve güvenli sürücülük becerileri olmak üzere iki boyutta incelenebileceğini öne sürmüşlerdir. Bu ayrımında psiko-motor beceriler kişinin araç kullanırken ihtiyaç duyduğu bilişsel ve fiziksel özelliklere karşılık gelirken, güvenli sürücülük becerileri ise güvenli sürüş davranışlarını aktif şekilde uygulama ve kazaya sebebiyet verebilecek durumlardan kaçınma motivasyonuna karşılık gelmektedir. Öte yandan sürücülüğün ikinci bileşeni olan sürücü davranışlarının üç ana boyut altında incelenebileceği açıklanmıştır (Reason *et al.* 1990). Bu boyutlardan ilki ihlaller olup güvenli sürüş davranışından kasıtlı olarak sapma şeklinde tanımlanabilir. Sürücü davranışlarını oluşturan ikinci boyut hatalar olup gerçekleştirilen davranışların niyet edilen sonuca ulaşmamasıyla sonuçlanması halinde meydana gelir. Üçüncü sürücü davranışı boyutu ise ihmal ve dikkatsizlikler olarak adlandırılır ve hafıza ve dikkat konularında yaşanan aksaklıklar nedeniyle istenen sonuca ulaşamayan davranışlar olarak tanımlanabilir. Yapılan diğer çalışmalar ihlallerin sıradan ihlaller ve saldırgan ihlaller olmak üzere ikiye ayrılabilirliğini ortaya koymuştur (Lawton *et al.* 1997). Sıradan ihlaller, yukarıda tanımlanan ihlal davranışlarını temsil ederken, saldırgan ihlaller diğer yol kullanıcılarına yönelik saldırgan davranışlar sergilemek adına yapılan ihlaller olarak tanımlanmıştır. Alanyazın, yaşlı sürücülerin sözü geçen sürücü beceri ve davranışları bakımından diğer yaş gruplarından farklılaştığını göstermektedir. Örneğin, Vichitvanichphong, Talaei-Khoei, Kerr ve Ghapanchi (2015) yaptıkları derleme çalışmasında yaşlı sürücüler arasında belirli sürücü becerilerinde düşüş gözlemlendiğini belirtmişlerdir. Bu beceriler yön/şerit kontrolü, karar verme, işaret/levha tanıma ve onlara tepki verme, görsel denetleme ve fiziksel kontrol, dönüş/park, hız performansı, düzenlemelere uyma ve farkındalık ile trafik ışıklarını tanıma ve onlara tepki verme becerileridir. Bu 8 beceri kategorisinde alanyazında sözü geçen en sık hatalar sırasıyla şerit değiştirme/şeritten sapma, kavşakta hareket tayini, işaret/levha gözlemi, fren tepkisi, sola dönüşler, hız kontrolü, trafik düzenlemelerine uyma ve trafik ışıklarına uymadır. Sürücü davranışlarına bakıldığında da yaşla birlikte birtakım değişikliklerin gerçekleştiği bulunmuştur. Örneğin;

Cordazzo, Scialfa ve Ross (2016) yaş arttıkça dikkatsizlik hataları, (hata ve ihlal maddelerinden oluşan) dikkat dağınıklığı ile acelecilik ve saldırgan ihlallerin azaldığını; yaşla ilgili problemlerin ise artış gösterdiğini bulmuştur. Benzer şekilde, Cordazzo, Scialfa, Bubric ve Ross (2014) yaş arttıkça ihlal yapma sıklığının azaldığını ortaya koymuşlardır. Bunlara ek olarak bir diğer çalışmada, göreceli olasılıklar oranları temel alındığında, yaşta meydana gelen her 5 yıllık artışın tehlikeli durumlarda hızlı tepkiler verememe; kaldırımlardaki yayalar, engeller ve diğer araçlara dikkat etmeme; virajlı yollarda düzgün araç kullanmada zorluk çekme ve dönüşlerde sinyal vermeyi unutma ya da yanlış sinyal verme davranışlarındaki artışlarla ilişkili olduğu bulunmuştur (Arai & Arai 2015).

Yaşlı sürücülerin trafikteki davranışları birtakım duygusal deneyimlerle ilişkilendirilebilir. Yaşlı sürücülerin duygusal deneyimleri hakkında alanyazın fazla zengin olmamakla birlikte bu konuda yapılmış sınırlı sayıdaki çalışma ilginç bulgular öne sürmektedir. Örneğin; Arai ve Arai (2005) yaş arttıkça araç kullanırken gergin ya da tedirgin olma hissini azaldığını bulmuştur. Bir diğer çalışmada öfke, kaygı ve mutluluk duygularının sıklık ve şiddetleri yaşla ilişkili bulunmamışsa da, maruz kalma arttıkça kaygılı hissetme sıklığının azaldığı bulunmuştur (Mesken *et al.* 2007). Sürücü öfkesi konusunda yapılan bir meta-analiz çalışmasında, söz konusu değişkenin, hata, ihmal, ihlal ve sürücülükte öfke ifadesi ile pozitif yönde ilişki göstermesi, öfke duygusunun trafik güvenliği çıktıları bakımından önemini yansıtmaktadır (Demir *et al.* 2016). Öte yandan aynı meta-analiz çalışmasında sürücü öfkesinin yaşla negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Benzer şekilde, sürücülükte öfke ifadesi konusunda Türkiye’de yapılan bir çalışmada yaşlı sürücülerin gençlere kıyasla araçla ve bedenle öfke ifadesini daha az gösterdikleri bulunmuştur (Eşiyok *et al.* 2007). Özetle, sürücülerin trafikte edindikleri duygusal deneyimler ve bu deneyimlerin yaşla olan ilişkileri, çoğunlukla güvenlik çıktıları ile ilişkileri bakımından incelenmiş; ancak bu duygusal deneyimlerin yaşlı araç kullanıcıları tarafından nasıl yaşandığının detayları incelemeye tabi tutulmamıştır.

Yaşlı sürücülerin trafikteki deneyimleri ile ilişkilendirilebilecek bir diğer konu ise, fiziksel ve bilişsel becerilerdir. Fiziksel ve bilişsel beceriler, sürücülüğün iki bileşeninden biri olan sürücü becerileri konusuyla da yakından ilgilidir. Güvenli sürüş için gerekli olan birtakım fiziksel ve bilişsel becerilerin yaşlı sürücülerde yaşlanma ve kronik rahatsızlıklara bağlı olarak düşüş gösterdiği saptanmıştır (Vichitvanichphong *et al.* 2015). Yapılan bir derleme çalışmasında, yaşla birlikte sürücülerin bazı görsel ve işitsel becerileri ile dikkat ve işlem hızı gibi bilişsel becerilerinin işlev kaybına uğradığı ortaya konulmuştur (Boot *et al.* 2013). Genç ve yaşlı sürücülerin karşılaştırıldığı bir çalışmada yaşlıların görüş keskinliği, zıtlık hassasiyeti, hareket hassasiyeti ve faydalı görüş sahası-seçici dikkat testlerinde gençlerden daha düşük performans gösterdikleri; hareket halindeki bir yayayı gençlerin tespit ettiği uzaklığın yaklaşık yarısında tespit ettikleri bulunmuştur (Wood *et al.* 2014). Farklı yaşlardaki sürücülerin karşılaştırıldığı bir diğer çalışmada ise, basit görevlerde tepki süreleri ve performans dalgalanması görece benzerken karmaşık görevlerde yaş arttıkça tepki süresinin uzadığı ve performans dalgalanmasının arttığı belirlenmiştir (Svetina 2016). Söz konusu değişimlerin sürücülük bakımından birtakım sonuçları olabilmektedir. Örneğin; yetmiş ve üzeri yaştaki katılımcıların dâhil edildiği bir çalışmada, her iki gözde meydana gelen çevresel görüş kaybının ve zıtlık hassasiyeti azalmasının farklı tip kazalara karışma oranlarında artışa sebep olduğu saptanmıştır (Huisingh *et al.* 2017). Aynı çalışmada faydalı görüş sahasındaki ciddi azalmaların ramak kalalardaki artış ile ilişkili olduğu tespit edilmiştir.

Yukarıda sözü geçen çalışmalar, farklı nicel analiz yöntemlerinin kullanıldığı; yaşın sürücülüğün farklı alanları ile ilişkisini anlamaya yönelik önemli çalışmalardır. Öte yandan yaşlıların

sürücülük deneyimlerini anlamının bir diğer yolu ise nitel çalışmalar yürütmektir. Nicel yöntemlerle yürütülmüş araştırmalar, geniş örneklemeden kısa süre içinde veri toplanıp değerlendirilmesi imkanını sunmaktadır; ancak araştırmacıya incelenen durum veya davranışlarla ilgili süreçler, altta yatan sebepler ve anlamlandırmalar ile ilgili kısıtlı bilgi sağlamaktadır. Bunun yanında, temelinde anlam yatan, araştırmacı ve katılımcı arasında direkt, yakın ve derin bir iletişim kurulması imkanı yaratabilen, doğası gereği dinamik, etkileşimsel, yaratıcı ve yeniden tanımlayıcı olan nitel analizde temel amaç katılımcıların deneyimlerini anlayabilmektir (bk. Hammersley 1996; Willing 2001; Zambo 2004). Mevcut alanyazında, sayıca az olmakla birlikte, yaşlı bireylerin sürücülük deneyimlerini inceleyen bazı nitel çalışmalara da yer verildiği görülmektedir. Örneğin; Hassan, King ve Watt (2015), yaptıkları çalışmada yaşlı sürücülerin yaşları ilerledikçe kendilerinde, araç kullanma sıklığının azalması, izlenecek rotanın daha detaylı planlanması, gece sürüşünde problemler yaşama, boyun hareketlerinin azalması ve trafik levhalarını görmeye zorlanma gibi değişimler gözlemlediklerini bulgulamışlardır. Bu bulguların yukarıda bahsedilen nicel çalışmaların bulgularını destekler nitelikte olduğu söylenebilir. Fakat bunun ötesinde, nitel veriler birtakım yeni bilgiler de sunmaktadır. Örneğin, Hassan ve arkadaşlarının (2015) çalışması, yaşlı sürücülerin araç kullanmayı işlevsellik, bağımsızlık, zevk alınan bir aktivite ve sosyal hayata dâhil olmanın bir yolu olarak ifade ettiklerini de göstermiştir. Ayrıca, sürüş performansı, tıbbi muayene ve sürüş dersleri gibi yaşlılarda araç kullanma performansı ölçümüne dair olası uygulamalar hakkında da katılımcıların detaylı ve kendi gözlem ve tecrübelerine dayanan fikirler beyan ettikleri bulunmuştur. Levasseur ve ark. (2016), yaşlı sürücülerin trafik ortamındaki durum ve süreçlere uyum sağlamalarına etki edecek kolaylaştırıcı faktörleri, engelleri ve ihtiyaçları belirlemek amacıyla bir nitel çalışma yapmışlardır. Yaşlı sürücülerin trafik tecrübelerini yeniden anlamlandırıp sınıflandırdıkları bu detaylı nitel sınıflamada araştırmacılar, cinsiyet, algı ve beceri gibi bireysel faktörlerin; sosyal çevreden alınan destek ve başka ulaşım imkanlarına da sahip olmak gibi çevresel faktörlerin yaşlı sürücülerin trafik ortamlarına uyum sağlamalarını kolaylaştırıcı faktörler olduğunu vurgulamıştır. Bunun yanında, fazla gururlu olmak gibi bireysel; farklı ulaşım seçeneklerinin fiziksel olarak uzak olması sebebiyle kullanımının zor olması gibi çevresel bazı faktörlerin ise uyum sağlamaya engel olabilecek faktörler olduğu belirtilmiştir. Trafikte riskli grup olarak kabul edilen yaşlı sürücülerin sürücülük davranışlarının anlamlandırılması için araç kullanmaya yönelik tutumlarının yeni yapılacak araştırmalarla detaylandırılması gerektiği de vurgulanmıştır (Sukhawathanakul *et al.* 2015). Bu tarz çalışmalar, gelecekte yaşlı sürücülere yönelik yapılacak iyileştirici uygulamaların söz konusu hedef kitle ve diğer yol kullanıcıları tarafından nasıl karşılanacağını; bu uygulamaların yaşlı bireylerin ulaşım ihtiyaçlarını nasıl ve ne ölçüde karşılayabileceğinin ayrıntılarının anlaşılması bakımından oldukça kıymetlidir.

Yaşlı bireylerin trafikteki tecrübelerini incelemek amacıyla yapılmış olan ve sürücülüğün farklı özellik ve yönlerine odaklanan sözü edilen çalışmalar alanyazına değerli katkılarda bulunmuş; yaşlı sürücülerin trafik ortamındaki tecrübe ve özellikleri hakkında kritik bilgiler sunmuşlardır. Mevcut çalışma ise, yaşlı sürücülerin trafikteki bireysel deneyimlerini katılımcıların kendi bakış açıları ve kendi ifadelerine odaklanarak, kapsamlı ve detaylı bir şekilde incelemeyi, yaşlı sürücülerin yaşlanışlıklarını bu temelde temalar altında gruplamayı ve anlamlandırmayı hedeflemektedir.

Yöntem

Katılımcılar

Bu çalışmada 10 katılımcıdan veri toplanmıştır. Katılımcılar, Ankara ilinde yaşayan, yaşları 61 ile 76 arasında değişen erkek sürücülerden oluşmaktadır. Çalışmaya kadın katılımcı dâhil

edilmemiş; bu durum söz edilen yaş grubunda aktif olarak araç kullanan kadın sayısının azlığından kaynaklanmıştır. Tablo 1’de görülebileceği gibi, katılımcıların sürücü belgesi sahibi olma süreleri 26 ila 48 yıl arasında; aktif sürücülük yılları ise 15 ila 56 arasında değişmektedir. Sürücü belgesi sahibi olma süresinin aktif sürücülük süresine kıyasla daha dar bir ranja sahip olması ve kişiler bazında bu iki sürenin karşılaştırılması, bazı katılımcıların aktif olarak kullanabilecekleri bir araca erişimlerinin sürücü belgesi almalarından daha önceki zamanlarda gerçekleştiğini göstermektedir. Tahmini aylık kat edilen kilometre miktarı 2000 ila 200 km arasında değişmektedir; ancak katılımcıların çoğunun genellikle kısa mesafelerde araç kullandıkları görülmektedir.

Tablo 1. Katılımcı Özellikleri

Katılımcı*	Yaş	Sürücü Belgesi Sahibi Olma Süresi (Yıl)	Aktif Sürücülük Süresi (Yıl)	Tahmini Aylık Kat Edilen Kilometre
Ayaz	73	46	56	1650
Rüzgar	61	42	40	900
Poyraz	76	43	43	400
Çağın	61	37	37	1000
Boran	68	48	48	150
Tufan	64	32	32	200
Eser	63	28	15	2000
Talaz	61	26	22	250
Bulut	68	42	55	1600
Yıldırım	64	43	43	200

*Bu çalışmada katılımcıların gizliliğini korumak amacıyla takma isimler (rumuzlar) kullanılmıştır.

Prosedür

Yürütülecek çalışma için Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Uygulamalı Etik Araştırma Merkezi, İnsan Araştırmaları Etik Kurulu’ndan etik izin alınmıştır. Etik izin kapsamında belirlenen tarihler ve katılım şartları zarfında, kartopu yöntemi kullanılarak muhtemel katılımcılarla iletişime geçilmiştir. Bir diğer deyişle, ilk olarak araştırmacılar için erişilebilir bir katılımcı ile görüşme yapılmış; akabinde kendisine araştırmacıları yönlendirebileceği kendi yaş grubunda aktif olarak araç kullanan kişiler olup olmadığı sorulmuş ve önerilen olası katılımcılarla iletişime geçilmiştir. Çalışmaya katılmayı kabul eden katılımcılar ile kendilerine uygun olan tarih ve saatler belirlenip görüşmeler ayarlanmıştır. Görüşmelere başlamadan önce, katılımcılar araştırmacının doğası ve içeriği hakkında kısaca bilgilendirilmiş; görüşme esnasında ses kaydı alınmasıyla ilgili bir sorunu olup olmadığı sorulmuş ve (sorun görülmediği takdirde) gönüllü katılım gösterdiklerine dair hem sözlü hem de yazılı onayları alınmıştır. Daha sonra ses kaydı başlatılarak katılımcılara görüşme soruları yöneltilmeye başlanmıştır. Görüşmeler bittiğinde katılımcılara teşekkür edilmiş ve ses kayıt cihazı kapatılmıştır. Söz konusu prosedür, cevaplarda doygunluğa ulaşılan dek her bir katılımcı için tekrarlanmıştır. Veri toplama süreci sona erdiğinde, katılımcılardan toplanan verilerin birebir (verbatim) transkripsiyonu yapılmış ve veri analizine başlanmıştır.

Materyaller

Demografik Bilgi Formu

Katılımcılara öncelikle bazı demografik sorular yöneltilmiştir. Bu kısımda katılımcıların yaşları, sürücü belgesi sahibi olma süreleri, aktif araç kullanma süreleri ve aylık ortalama maruz kalma miktarları (kilometre cinsinden) sorulmuştur.

Görüşme Formu

Katılımcıların trafik deneyimleri ile ilgili bilgi almak amacıyla yarı yapılandırılmış görüşme soruları kullanılmıştır. Söz konusu sorulara verilen cevapların kaydedilmesinde ise bir ses kayıt cihazı kullanılmıştır. Temel görüşme konusu sekiz ana soru etrafında şekillendirilmiştir. Görüşme sorularının seçiminde yaşlı sürücülerin trafik ortamında yaşadıkları deneyimlerin mümkün olan en kapsamlı şekilde incelenebilmesi temel hedef olarak benimsenmiştir. Bu hedef doğrultusunda, trafikte insan davranışını etkileyen üç temel ögenin insan, çevre ve araç olduğu; aynı zamanda bu üç temel ögenin daha karmaşık bir sosyo-kültürel ve teknik yapının içinde gömülü olduğu görüşü temel alınmıştır (bkz. Özkan ve Lajunen, 2011). Başka bir deyişle, araştırmanın ana sorularının ve görüşmelerin akışında doğal olarak ortaya çıkan destekleyici soruların, yaşlı sürücülerin trafikte etkili olduğunu düşündükleri insan, çevre ve araç faktörlerini düşündürebilecek; bu faktörlerin etkileşimini nasıl yorumladıklarını ortaya koyabilecek; bu etkileşimde geniş sosyo-kültürel ve teknik yapının rolüne ilişkin yorumlar üretmeleri konusunda yönlendirebilecek nitelikte olması hedeflenmiştir. Görüşmede katılımcılara yöneltilen ana sorular Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2. Görüşmede Katılımcılara Yöneltilen Temel Sorular

1.	Trafik ortamlarında sürücü olarak diğer yol kullanıcılarıyla etkileşiminizi düşündüğünüzde, ne gibi zorluklarla karşılaşsınız?
2.	Sizce trafik sistemini geliştirmek için ne gibi uygulamalar yapılmalıdır?
3.	Sizce genç sürücüler trafikte ne gibi hatalar yapmaktadırlar?
4.	Sizce yaşlı sürücüler trafikte ne gibi hatalar yapmaktadırlar?
5.	Araç kullanırken kendinizi en güvende hissettiğiniz durumlar/ zamanlar nelerdir?
6.	Araç kullanırken kendinizi en tehlikede/risk altında güvensiz hissettiğiniz zamanlar nelerdir?
7.	Yaşla birlikte sürüş becerilerinizde ve davranışlarınızda ne gibi değişiklikler meydana geldi?
8.	Araç kullanırken başınıza gelen ve hiç unutamadığınız bir olay oldu mu?

Analiz

Katılımcılardan elde edilen verilerin transkripsiyonu tamamlandıktan sonra veri analizine başlanmıştır. Mevcut çalışmada nitel bir analiz yöntemi olan Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) kullanılmıştır. Söz konusu analizdeki temel hedef, katılımcıların bireysel deneyimlerini keşfetmek ve bu deneyimleri nasıl anlamlandırdıklarını açıklamaktır (Smith, 2004). Bu bağlamda YFA’da katılımcı sosyal çevresini anlamlandırırken; araştırmacı da katılımcının sosyal çevresini anlamlandırma biçimini anlamlandırmaya çalışır. YFA’nın üç temel özelliği vardır: idiyografiktir (her bir katılımcı için detaylı inceleme gerektirir), tümevarım yöntemini kullanır ve sorgulayıcıdır (analiz sonuçları alanyazında bulunan sonuçlar ışığında değerlendirilir). Diğer bir deyişle, YFA bireysel farklılıkları ele alan, bireysel vakalardan yola çıkarak genele ulaşmaya çalışan ve mevcut alanyazını sorgulayarak üzerine katkı yapmayı hedefleyen bir yaklaşım üzerine kurulmuştur (Smith 2004).

Smith ve Shinebourne’e (2012) göre, YFA birkaç aşamada yürütülebilir. Bu aşamalardan ilki, veriyi tekrar tekrar okuyarak katılımcıların söylediklerini derinlemesine incelemektir. Bu aşamada katılımcıların söyledikleri ayırt edici ifadeler ve duygusal tepkiler not edilir. Sonraki aşamada araştırmacı, ilk aşamada aldığı notları soyutlaştırıp kavramsallaştırarak alt temalar oluşturmaya başlar. Benzer şekilde, ikinci aşamada oluşturulan alt temalardan benzer olanlar bir sonraki aşamada gruplanarak üst temaların kümelenmesi sağlanır. Mevcut çalışmada toplanan verilerin analizi de yukarıda söz edilen aşamalar izlenerek gerçekleştirilmiştir.

Bulgular

Mevcut çalışmada yaşlı sürücülerin trafiğe ilişkin deneyimleri ile ilgili olarak “*Yaşla gelen davranış değişikliği*”, “*Yaşla bağlantılı olumsuz yaşantılar ve duygusal deneyimler*” ve “*Yaşla gelen bilişsel ve fizyolojik değişimler*” olmak üzere üç üst tema belirlemiştir. İlk üst tema olan yaşla gelen davranış değişikliği üst teması altında üç alt tema belirmiş olup bunlar “*Yılların kattığı tecrübe*”, “*Yıllar sonunda ortaya çıkan hatalar*” ve “*Yaşla edinilen öz-düzenleyici davranışlar*” olarak isimlendirilmiştir. İkinci üst tema olan yaşla bağlantılı olumsuz yaşantılar ve duygusal deneyimler altında ise iki alt tema belirlemiştir. Bunlar “*Trafik koşullarının yıllar geçtikçe zorlaşması*” ve “*Diğer yol kullanıcılarının tahammülsüzlüğüne maruz kalma*” olarak isimlendirilmiştir. Son olarak, üçüncü üst tema olan yaşla gelen bilişsel ve fizyolojik değişimler üst teması altında iki alt tema belirmiş; bunlar “*Algı-motor beceri değişimleri*” ve “*Yorgunluk ve uyku problemleri*” olarak isimlendirilmiştir.

Yaşla Gelen Davranış Değişikliği

Yaşlı sürücülerin trafikte yaşadıkları deneyimler incelendiğinde ortaya çıkan ilk üst tema söz konusu bireylerin sürücü davranışlarından bahsettikleri davranışlar ile ilgili tema olmuştur. Diğer bir deyişle yaşlı sürücüler bu üst tema altında trafikte yaptıkları çeşitli davranışlardan bahsetmişlerdir. Alt temalar incelendiğinde trafikte yapılan davranışların yılların kattığı tecrübe, yıllar sonunda ortaya çıkan hatalar ve yaşla edinilen öz-düzenleyici davranışlar olmak üzere üç alt tema halinde ayrıştığı görülmektedir.

Yılların Kattığı Tecrübe

Veriler incelendiğinde, yıllar içinde sürücülükte birtakım değişikliklerin meydana geldiği konusunda katılımcıların çoğunun hemfikir olduğu görülmüştür. Bu değişikliklerin en belirgininin ise daha “*bilinçli*” araç kullanma olduğu katılımcılar tarafından vurgulanmıştır. Benzer şekilde trafikte meydana gelebilecek olayların daha iyi öngörülebilmesi ve davranışların bu öngörülere göre düzenlenmesi de yaşlı sürücülerin kendilerinde gözlemledikleri değişimlerden biridir. Yaşanan değişimler hakkında katılımcıların yaptıkları yorumlardan bazıları şu şekildedir:

“... hani çocukluğumdan gençliğimden beri arabanın üzerinde olduğum için ... artık vücut ona sanki kendi kendine götürüyor gibi bir durum da olabiliyor” (Bulut, 68 yaş)

“... daha bilinçli ve daha hesap eder şekilde kullanılıyor araç yaşlandıkça ... birinin aniden durabileceğini tahmin ediyorsun veya ilerde seyir etmiş kişilerde mesela adam aniden makas attı diyor şimdiki dilde makas atma diyor peki buradaki araç da fren yaptığı zaman arkadan gelip vuruyor bu şekil durumlarda mesela ona göre kendini ayarlıyorsun” (Rüzgar, 61 yaş)

“... ona tecrübe diyorlar da ondan ziyade insanlar hata veya böyle yanlışları göre göre biraz kendine geliyor” (Poyraz, 76 yaş)

“... tabi giderek tecrübe sahibi olduk nerde ne hareket yapılacağı nerde gireceği nerde durulacağı öğrendik yani iyice” (Yıldırım, 64 yaş)

Yaşlı sürücülerin kendilerinde gözlemledikleri değişimler konusunda yaptıkları yorumlar dikkate değerdir. Katılımcılar trafikte karşılaştıkları hata ve yanlışlar ile bu hata ve yanlışların

sonuçlarıyla yüzleştikçe, bir başka deyişle tecrübe kazandıkça, daha bilinçli hale geldiklerini anlatmışlardır. Bu ifadelerden anlaşılmaktadır ki, yaşlandıkça araç kullanma eylemi daha düşünerek, hesap ederek, bilinçle yapılan bir eylem haline gelmektedir.

Yıllar Sonunda Ortaya Çıkan Hatalar

Katılımcılar ayrıca kendilerinde gözlemledikleri, dışarıdan gelen geri bildirimler üzerine fark ettikleri veya diğer yaşlı sürücülerde gözlemledikleri birtakım hatalı sürücü davranışlarından da bahsetmişlerdir. Söz konusu davranışların çoğunu hatalar oluştursa da bazı katılımcılar çeşitli ihlaller yaptıklarını da belirtmişlerdir. Katılımcılar, konuyla ilgili yaşadıkları deneyimlerden bazılarını şu şekilde aktarmışlardır:

“... bizden şöyle şikayet ediyorlar mesela biz evden çıkıp bahçeye gidinceye kadar seksen iki kilometre hız sınırı var sanki otomatiğe bağlanmış gibi seksen civarında gideriz hep ama böyle gidince arkamızdan birçok insan kornaya basıyor yavaş gidiyorsun diyorlar bize ... insanlar korna çalıyor örnek şerit değiştirdiğimizin farkında olamıyoruz mesela kendi adıma başkalarını suçlamıyorum şerit değiştirken aslında sinyal vermek lazım ama sinyali unutuyoruz” (Ayaz, 73 yaş)

“... zaten yaşlıyı gördün mü duracaksın onun ne yapacağı belli olmaz ki ... yaşlı sürücü şimdi mesela lambada lamba yeşil yanıyor hazırlanması lazım yani arkada senin bir sürü araç var bekliyor mesela şey yapmıyor veyahut da ani kalkış yapıyor stop ettiriyor böyle yapanlar da var yani yok değil yaşlılar dört dörtlük araba kullanıyor diye bir şey yok” (Boran, 68 yaş)

“Ben de bir yaşlı sürücü sayılırım artık bu yaşta çok hata yaptığımı zannetmiyordum ama yapıyorum ... maalesef bunu dinlemeyen bunu uygulamayan kendisi altmış beş yaşında altmış dört yaşında olup da kendini çok genç hissedenler bence daha çok hata yapıyorlar” (Tufan, 64 yaş)

“... park sıkıntısı olduğu zamanlarda hele de bazı şimdi ben daha o yaşa gelmedim de doğru düzgün park edemiyorlar bir alışveriş merkezine gittiğin zamanlarda arabayı böyle kılıç balığı gibi koyuyor iki kişilik yere park ediyor arabayı yani düzgün et de bir kişi daha park etsin” (Eser, 63 yaş)

Yaşla Edinilen Öz-Düzenleyici Davranışlar

Katılımcılar yukarıda söz edilen olumsuz durum ve duygulardan kaçınmak ve bilişsel yeteneklerdeki düşüşleri telafi etmek adına bazı öz-düzenleyici davranışlarda bulduklarını belirtmişlerdir. Bireylerin deneyimledikleri özel problemlere göre aynı durum karşısına bir avantaj ya da dezavantaj olarak çıkabilmektedir. Örneğin aşağıda bazı katılımcıların gece yolculuğu yapma konusunda fikirlerinin farklılaştığı görülmektedir. Katılımcılardan bazıları araç kullanırken uyguladıkları öz-düzenleyici davranışları şu şekilde örneklendirmektedir:

“... gece yolculuğunu ben çok severim çünkü şundan gece yolların çoğu tenha olur” (Boran, 68 yaş)

“... trafik yoğunluğunun olduğu saatlerde pek çıkmamaya gayret ede-

rim” (Tufan, 64 yaş)

“... mecbur kalmazsam gece yolculuğuna çıkmam gece kendimi tehlikede hissediyorum” (Eser, 63 yaş)

“Dikkat noksanlığını bazen hissediyorum ve kendi kendime uyuma oğlum diyorum uyuma diye böyle sesli olarak kendi kendime kendi kendimi uyuyorum” (Bulut, 68 yaş)

Yaşla Bağlantılı Olumsuz Yaşantılar ve Duygusal Deneyimler

Mevcut çalışmada yaşlı sürücülerin duyguları ve kişilik özellikleri üst teması altında iki alt tema ortaya çıkmıştır. Bunlar, zorlu trafik şartlarındaki deneyimler ve diğer yol kullanıcılarıyla etkileşim ve olumsuz deneyimler alt temalarıdır.

Trafik Koşullarının Yıllar Geçtikçe Zorlaşması

Sürücüler yaşları ilerledikçe trafiğin akışı içerisinde, o an ve ortam için doğal olabilecek birtakım durumları gitgide daha fazla sorunlu ve aksayan durumlar olarak değerlendirmekte, sonuç olarak birtakım olumsuz duygusal tepkiler vermektedirler. Bu duruma birkaç örnek şu sözlerde görülmektedir:

“Trafik kurallarına uymak lazım kilometre seksen doksan yazıyor yüz yirmi ile gidiyoruz gidiliyor e kaza oluyor ondan sonra tabi can kaybı oluyor başka şeyler oluyor üzüliyoruz ama üzüntü her şeyi halletmiyor yani önceden önlem almak lazım biz bir hafta sonra gideceğiz yani yine endişe ediyorum yani yolda ne olacak nasıl olacak diye son zamanlarda çift yönlü şeritler olduğu için hani benim gideceğim güzergaha veya diğer yollarda biraz daha trafik azaldı eskisi gibi değil kazalar azaldı ama gene de oluyor” (Poyraz, 76 yaş)

“... içinden çok şeyler çıkıyor, insanın moralini bozacak kişiler, sağa sola giriyor onun için ekseriyet ben sakin zamanı beklerim” (Boran, 68 yaş)

“... dur kalk trafiği çok etkiliyor tabi stres de getiriyor” (Çağın, 61 yaş)

“Trafik yoğunluğu az, en çok o zaman rahat olurum yağmurlu havalarda daha çok geriliyorum gerilirim bütün sürücüler öyle çünkü trafik sıkışıyor” (Talaz, 61 yaş)

“Trafiğin güzel standart akışında kendimi rahat hissediyorum ama dur kalk veya bir sağ tarafta veya ona benzer arabalar durmuş veya solda bir araba arıza yapmış hoop durmalara sinir oluyorum veyahut da zorlanıyorum” (Rüzgar, 61 yaş).

Yukarıdaki örneklerde de görüldüğü üzere, yaşlı sürücülerin duygusal deneyimleri trafik akışının görece sakin veya “normal” olduğu zamanlarda nötr veya olumlu olmakla birlikte, trafiğin yoğun olduğu zorlayıcı durumlarda bazı olumsuzluklar içermektedir. Bu olumsuzluklardan bazıları tedirginlik, stres ve rahatsızlık hissetmektir. Özellikle “sinir oluyorum veyahut da zorlanıyorum” ifadesi, trafikte hedefleri engellendiğinde yaşlı sürücülerin yaşadığı hüsrana net bir şekilde ifade etmektedir. Trafik yoğunluğu durumunda yaşananlara benzer şekilde, diğer yol kullanıcı-

larının yaptıkları bazı ihlaller neticesinde akışın bozulması durumunda da yaşlı sürücüler birtakım olumsuz duygular yaşamaktadırlar. Trafikte ihlallerle karşılaşıldığında deneyimlenen olumsuz duygular bireyler arasında farklılık gösterebilmektedir. Aşağıda görülebileceği üzere, ihlallerle karşılaşıldığında yaşlı sürücülerde öfke, gerginlik ve moral bozukluğu gibi çeşitli duygusal tepkiler gözlemlenebilmektedir.

“... yolda sıkıştıran falan olduğu zaman sinirleniyorum herkes hakkına razı olsa trafik daha düzenli olur” (Yıldırım, 64 yaş)

“Mesela arabası çok güçlü ve hızlı olanların bir an evvel yol istemesi ve sık sık selektör yapmaları gerginlik yaratıyor” (Talaz, 61 yaş).

“Bazı gençler var mesela sürat yapıyor geliyor car fren yapıyor senin moralini de bozuyor ama buna hiç gerek yok çünkü lambayı görüyorsun lamba sarı yanmış ayağını gazdan çek araba kendiliğinden oraya gidinceye kadar durur” (Boran, 68 yaş).

Katılımcıların trafik akışına ilişkin yorumları göz önüne alındığında görülmektedir ki zorlayıcı yol ve hava koşulları ile diğer sürücülerin yaptıkları ihlaller trafiğin akışında yaşlı sürücüler nezdinde sıkıntılar meydana getirmektedir. Bunun sonucunda ise yaşlı sürücüler tedirginlik, stres, öfke, moral bozukluğu gibi çeşitli olumsuz duygular deneyimlemektedirler. Öte yandan trafik akışında aksamalar meydana gelmediği durumlarda oldukça rahat araç kullanabilmektedirler.

Diğer Yol Kullanıcılarının Tahammülsüzlüğüne Maruz Kalmak

Yaşlı sürücülerin diğer yol kullanıcılarıyla, bilhassa diğer sürücülerle, olan kişilerarası ilişkilerinde de birtakım olumsuz duygularla karşılaşması mümkündür. Diğer yol kullanıcılarıyla olan etkileşim konusunda birçok katılımcı tarafından bahsedilen ortak bir sorun, yaşlı sürücülerin maruz kaldığı saldırgan davranışlardır. Bu duruma birkaç örnek aşağıda verilmektedir:

“... insanlar korna çalıyor örnek şerit değiştirdiğimizin farkında olmuyoruz” (Ayaz, 73 yaş).

“... seni hiçe sayarak önüne dalma veya ani fren yapma veya oynama gibi bu şekil şeyler olmaması gerekir ama bazı genç arkadaşlarımız yapıyor ve telefonda konuşanlar da oluyor ben birini uyardım bana azarladı beni yani azarladı bile” (Rüzgar, 61 yaş).

“... devletin verdiği, karayollarının koyduğu, trafiğin koyduğu kurallara uyarsak öyle olması lazım ama o zaman da yol bitmiyor yani ben öyle gidersem arkadaki zaten beni taciz ediyor bassana kardeşim diyor niye basmıyorsun diyor gitsene diyor” (Eser, 63 yaş).

“... arkada sizin gidişinizi sürekli taciz eden ışık yakan korna çalan sürücülerin bulunması ister istemez bir hızlanmaya veya trafiğin akışına uyum sağlamaya veya bir kamyonun arkasına gitmeye zorluyor bu tür araç kullananlar da giderek çoğaldığı için trafik artık rahatsız edici hale geldi açıkçası geliyor da gün geçtikçe daha da rahatsız edici hale geliyor” (Çağın, 61 yaş).

“... *sollamalarda veya trafik işaretlerinde bazıları duruyor bazıları durmuyor veya işte hızlı gidiyorlar korna çalıyorlar devamlı olarak şey yapıyoruz taciz ediliyoruz*” (Poyraz, 76 yaş).

Burada katılımcıların kendilerine yönelik yapılan saldırgan davranışları “*taciz*” olarak nitelendirilmesi, söz konusu davranışların kendilerini ne denli etkilediğini açıkça ortaya koymaktadır. Yaşlı sürücülerin maruz kaldıkları bu tip saldırgan davranışlar kendilerini olumsuz şekilde etkilemekte ve bazı duygusal tepkilere yol açmaktadır. Aşağıda görüleceği üzere bu tip durumlarda bazı katılımcılar içe yönelim tepkileri verirken, diğerleri dışa yönelim tepkileri vermektedir:).

“*Şoförlerle pek şey yapmıyor didişmiyorum yani bana birisi korna çaldığı zaman ben korkuyorum çalmaya tamam mı yani yol ver falan deyince mümkünse yol veriyorum gitsin diyorum yol vermezsem veya ters bir durum olursa biliyorsunuz olaylar oluyor onlarla hiç muhatap olmuyorum kendi halimizde kullanıyoruz yani*” (Poyraz, 76 yaş).

“*Sürücülerden yanlış yapanlar olursa hiçbir zaman üstüne gitmem yanlışla yanlışla karşılık vermem çok rahat sürücüyümdür sinirlenmem kötü söz söylemem çünkü kötü söz söylesem de kendim duyacağım o adam duymayacak*” (Tufan, 64 yaş).

“*Ben kendim kurallara uyarım saygısızlık yapılırsa da şalterlerim atıyor sigortam atar her zaman yani hatta indik birbirimize girdik yani az kalsın dayak da yiyecektik*” (Eser, 63 yaş).

“*Çok affedersiniz ukalalık yapanlara falan filan da eğer yol benimse üzerine sürüyorum*” (Bulut, 68 yaş).

“*...hata...ben akli başında adamum yapmamaya uğraşıyorum yapana da kızıyorum*” (Yıldırım, 64 yaş).

Özetlemek gerekirse, diğer yol kullanıcıları ile olan etkileşimlerinde yaşlı sürücüler korna, selektör ve sözlü taciz gibi birtakım olumsuz tepkilerle karşılaşmaktadırlar. Bu tepkiler karşısında kimi yaşlı sürücüler karşılık vermeyip durumu içe yönelim tepkileri ile karşılarken, kimileri de karşılık olarak saldırgan davranışlar sergileyerek durumu dışa yönelim tepkileri ile karşılamaktadırlar.

Son olarak, yaşlı sürücüler karakteristik özellikleri gereği trafikte yaşadıkları diğer yol kullanıcılarına ve olaylara belirli şekillerde tepki verme eğilimindedirler. Doğal olarak kişilik özellikleri bireyden bireye farklılık göstereceğinden söz konusu tepkiler de bireyden bireye farklılık gösterebilmektedir. Örneğin bir katılımcı trafikte başına gelen olayları sükûnetle karşıladığını şu sözleriyle açıklamaktadır:

“*... hiç sinirlenmeden söylediğimiz en ağır söz bre insan daha güzel davransan olmaz mıydı deriz geçeriz yani hiç sinirlenme halimiz olmaz ama siz de biliyorsunuz bugünün trafiğinde yani insanı sinirlendirecek çok olay oluyor yani maalesef ama çok ben etkilenmiyorum ve de problem çıktığı zaman mesela bir iki defa küçük kaza yaptım asla insana sinirlenmiyorum haksız olduğu halde hiç sinirlenmedim ... problem olduğu halde onları problem haline getirmem*” (Ayaz, 73 yaş)

Öte yandan bir diğer grup yaşlı sürücü zaman zaman bu sükûnetli duruşlarını sürdürürken, zaman zaman olaylara daha saldırgan tepkiler verdiklerini sırasıyla şu sözlerle anlatmaktadır:

“Biraz da Lazlık var bizde biraz agresifim trafikte ... şimdi trafikte çok dolaşırdım ben önceleri şimdi o kadar değil ya biraz hoşgörülü oldum adam bir şey söylerse eyvallah diyorum hani ben de böyle yaparsam kavgaya davetiye yani eyvallah kardeş haklısın diyoruz yani şimdi ama önceden öyle demiyorduk” (Eser, 63 yaş)

“Bazen gençlik damarımız tutup böyle zig zag yapabiliyoruz tabi samimi olarak yanımdaki sürücülerle çekişmeye de girebiliyorum ... son zamanlarda artık uzun yolda bilhassa daha sabırlı çok sabırlı davranıyorum ama yol boşken mesela çok agresif kullanmasam da yol doluyken işte akıcılığı bozan trafiği daha akıcı hale getirmek için bir çaba harcadığımı düşünüyorum açıkçası” (Çağın, 61 yaş)

Yaşla Gelen Bilişsel ve Fizyolojik Değişimler

Yaşlı sürücülerin trafiğe ilişkin deneyimlerinden bahsederken bilişsel ve fizyolojik kapasitelerinde de birtakım değişimler gözlemledikleri ve bu değişimleri dile getirdikleri görülmüştür. Mevcut üst tema altında bahsedilen iki alt tema “Algı-motor beceri değişimleri” ve “Yorgunluk ve uyku problemleri” olarak sınıflandırılmıştır.

Algı-Motor Beceri Değişimleri

Görme ile ilgili problemler birçok katılımcı tarafından dile getirilmiş olup konu ile ilgili yorumlardan bazıları şu şekilde olmuştur:

“... çift yönlü yollarda mesela akşam trafiğinde uzun hüzmeli lambaları yakarak görüş alanını daraltıyor veya görüşü kısıtlıyor böyle şeyler oluyor bu da sürücülerini özellikle gözü zayıf olanlar olabilir şey olabilir zor durumda bırakıyor ... sağından solundan gelenleri görmemiş olabilir onun dışında pek şey yapmıyorlar daha temkinli kullandıklarını görüyorum ben yaşlı sürücülerin” (Talaz, 61 yaş)

“... artık gençliğimdeki gibi dikkatim o kadar kuvvetli değil görüşüm o kadar kuvvetli değil bunları zaman içerisinde anlıyorum onun için hata yapacağım diye de temkinli gidiyorum” (Tufan, 64 yaş)

Katılımcılar kas ve iskelet hareketleri ile ilgili konulara görece daha az değinmişlerdir. Söz konusu problemlerden muzdarip olduğunu belirten bazı katılımcılar deneyimlerini şu şekilde dile getirmişlerdir:

“... demek ki şunu anlıyorum algılama ve frene basma sürem uzamış gibi onları bir bilim heyetinin tespit etmesi lazım beni alacak teste olayı gösterecek ayağımı kullanıracak artık araba kullanma diyecek” (Ayaz, 73 yaş).

“... ister istemez gözlerde sıkıntı oluyor yani bacak kaslarında bile oluyor ... kendini bilen kişi anlar refleksler zayıflar hareketler zayıflar ondan anlarsın anlamaman mümkün değil” (Eser, 63 yaş).

Mevcut çalışmada algısal ve tepkisel problemler konusu da katılımcıların sıkça değindikleri bir

tema olarak öne çıkmıştır. Aşağıda katılımcıların algılama ve tepki verme konusunda yaşadıkları bazı deneyimlere yer verilmiştir:

“... belli bir yaştan sonra özellikle yetmişli yaşlar herhalde olsa gerek refleksler giderek zayıflıyor reflekslerin zayıflaması ve trafiği algılamada birtakım sıkıntılar bariz bir şekilde ortaya çıkabiliyor ... fren mesafesi yaşlı bir kimsede gence göre daha uzun olacaktır” (Çağın, 61 yaş)

“... yola bakarken arkadan gelenleri bazen özellikle aynaların yetersiz kaldığı durumlarda sağdan gelen soldan gelen geç fark edebiliyorum” (Talaz, 61 yaş).

“... şimdi insan kendini hisseder şimdi ben kendimi bu senelik gidebilirim diyorum uzun yola refleks açısından bir de görüş açısı efendim denge şuurunuz yerinde mi hani görüntü olarak siz kendinizi dışardaki iyi hissedebilir ama siz kendinizi daha iyi bilirsiniz” (Poyraz, 76 yaş).

Yorgunluk ve Uyku Problemleri

Seyrek de olsa bazı katılımcılar yorgunluk ve uyku ile ilgili deneyimlerine değinmiş ve ileri yaşlarda trafikte bu konuda daha dikkatli olunması gerektiğinin önemini vurgulamışlardır. Yorgunluk ve uyku konularındaki deneyimlere ilişkin yorumlar katılımcılar tarafından şu şekilde dile getirilmiştir:

“... akşam dönüşte yorgun oluyoruz bahçede çalışıyoruz yorgun olduğum zaman hafif bir uyku hali gelirse hemen arkadaşlarımdan birine direksiyonu teslim ediyoruz siz kullanın diye o zaman zor oluyor yol eğer bahçede çok çalışmışsak yorgunluk araç kullanmamızı etkiliyor yorgun asla araç kullanmamak gerektiğini biliyoruz yani kullanmamalı hiç kendisine güvenmemeli insan ne zaman uykunun bastıracağını hiç bilemez o bakımdan şuurlu bir şoför uyku hali geldiği zaman ya kenara çeker uyur veya yanında birine aracı teslim eder en çok akşam dönüşte zorlanıyoruz sabah giderken bir problem olmuyor gayet zinde gidiyoruz eğer akşam dönüşte onu bildiğim için affedersiniz soğuk duş yaparım bahçede soğuk duş yapınca daha zinde oluyorsunuz daha rahat araç kullanıyorsunuz” (Ayaz, 73 yaş).

“... zinde olduğunuzu zannediyorsunuz bir şey olmaz giderim diyorsunuz ama vücut şey yapıyor onu belli ediyor uyarıyor sen yoruldu kenara çek diye” (Poyraz, 76 yaş).

Tartışma ve Sonuç

Yaşı 60'ın üzerinde olan bireyler 2013 yılında Türkiye'deki toplam nüfusun yaklaşık %11'ini oluştururken, bu oranın 2050 yılında %27'yi geçmesi beklenmektedir (“Yaş grubu ve cinsiyete göre nüfus”, n.d.). Arun'un (2016) da belirttiği üzere, toplumun diğer tüm bireyleri gibi yaşlıların da yaşam kalitelerine ve iyilik hallerine katkı sağlayabilecek her türlü ihtiyaçlarına ilişkin hizmetler almaya hakları vardır; fakat ne yazık ki Türkiye'de yaşlıların yurttaşlık haklarının zaman zaman ihlal edilebildiği görülmektedir. Bu nedenlerden ötürü, yaşlı bireylerin farklı ortamlardaki deneyimlerinin tespit edilip ihtiyaç durumunda kanun yapıcılar tarafından iyileştirici uygulamalar getirilmesi gün geçtikçe daha önemli hale gelecektir. Arun (2013), yaşlı

bireylerin söz konusu deneyim ve ihtiyaçlarının tespit edilmesi için yapılacak araştırmaların sosyal politika, sosyal hizmet, sosyal çevre, nüfus yapısı, kuşaklar arası dayanışma ve çatışma, sağlık/bakım, beslenme, psikolojik ve psikiyatrik sorunlar konuları üzerinde yoğunlaşmasını önermektedir. Sözü edilen konularda verilen hizmetler kadar, hem bu hizmetler arasında sayılabilecek, hem de bu hizmetlere erişimi sağlayacak ulaşım konusu da önem arz etmektedir. Bu doğrultuda, mevcut çalışma, yaşlı bireylerin sürücü olarak ulaşım ihtiyaçlarını karşılarken yaşadıkları bireysel deneyimleri tüm boyutlarıyla ele almayı hedeflemektedir. Rosenberg ve Hovland (1960) tutumların davranışsal, duygusal ve bilişsel olmak üzere üç ayrı boyuttan oluştuğunu öne sürmüştür. Rosenberg ve Hovland tarafından öne sürülen bu üçlü yapıyı doğruladığı çalışmasında Breckler (1984), söz edilen üçlü yapının tutum çalışmalarından çok daha önce –Antik Yunan’da– dahi farklı bireysel deneyimlerin de açıklanmasında kullanıldığını belirtmektedir. Bununla paralel olarak mevcut çalışma kapsamında yapılan analizler neticesinde, yaşlı sürücülerin trafik ortamındaki deneyimlerinin davranışsal, duygusal ve bilişsel deneyimleri vurgulayan üç üst temada yoğunlaştığı görülmüştür.

Çalışmamızda beliren üst temaların ilki yaşla gelen davranış değişikliği olup bu üst tema altında yılların kattığı tecrübe, yıllar sonunda ortaya çıkan hatalar ve yaşla edinilen öz-düzenleyici davranışlar olmak üzere üç alt tema belirmiştir. Bu alt temalar kapsamında katılımcılar geçen yıllarla birlikte daha “bilinçli ve hesap eder” şekilde ve mümkün olduğunca kurallar dâhilinde araç kullanma eğiliminde olsalar dahi, yine de birtakım hata ve ihlaller yaptıklarını, bu hata ve ihlalleri fark ettikçe birtakım öz-düzenleyici davranışlar sergilediklerini dile getirmişlerdir. Bu bulgular, alanyazındaki diğer bulgularla büyük ölçüde örtüşmektedir. Örneğin, Türk örneklem ile yapılmış bir yüksek lisans tezi çalışmasında yaşlı sürücülerin gençlere kıyasla daha az ihlal ve saldırgan ihlal sergiledikleri belirlenmiştir (Azık 2015). Kazaya karışan orta yaşlı ve yaşlı sürücülerin karşılaştırıldığı bir diğer çalışmada, yaşlı sürücülerin yaptıkları kazaların orta yaşlı sürücülere kıyasla daha yüksek oranda sürücü hatasından kaynaklandığı ve sürücü hatasından kaynaklanan bu kazalarda kusurun yaşlı sürücülere daha yüksek oranda atfedildiği bulunmuştur (Cicchino & McCartt 2015). Yine aynı çalışmada iki yaş grubunun trafik kazalarında yaptıkları sürücü hataları incelendiğinde yaşlı sürücülerin orta yaşlılara kıyasla anlamlı ölçüde daha az karar verme ve performans hataları sergiledikleri bulunmuştur. Öte yandan söz konusu çalışmanın bulgularına göre, yaşlı sürücülerin trafik kazalarında yaptıkları sürücü hatalarının yaklaşık yarısını yetersiz izleme, hayal kurma/dalma, içsel ve dışsal dikkat dağıtıcılarını içeren tanıma hataları oluşturmaktadır. Yine Azık’ın (2015) bulgularına göre Türkiye’deki yaşlı sürücüler bir çok öz-düzenleyici davranışı gençlere kıyasla daha fazla sıklıkta sergilemektedir. Bunlardan bazıları araç kullanma sıklığını azaltmak, gece araç kullanmaktan kaçınmak, kötü hava koşullarında araç kullanmaktan kaçınmak, trafiğin yoğun olduğu yerlerde/saatlerde araç kullanmaktan kaçınmak, bilinmeyen yerlerde araç kullanmaktan kaçınmak ve seyahate çıkmadan önce seyahat planı yapmaktır. Azık’ın bahsettiği trafiğin yoğun olduğu yerlerde/saatlerde araç kullanmaktan kaçınma davranışı mevcut çalışmada da öne çıkan bir öz-düzenleyici davranış olmuştur. Burada vurgulanması gereken önemli bir nokta ise, yaşlı sürücülerin bireysel farklılıkları nedeniyle, yaşanan aynı durumu avantajlı ya da dezavantajlı olarak algılıyor olmalarıdır. Bu da göstermektedir ki, yaşlı sürücüler ile ilgili yapılan değerlendirmelerde alanyazında sözü edilen kritik değişkenlerin yanı sıra, kendi bireysel özellikleri de dikkate alınmalıdır. Bu görüş, Sukhawathanakul ve arkadaşlarının (2015) çalışmasında da desteklenmiş; bu araştırma sonucunda, yaşlı sürücülerin araç kullanma ile ilgili hem bireysel hem de diğer insanlarla ilişkileri temelli motivasyonlarından oluşan tutumlarının, sürüşle ilgili öz-düzenleyici davranışlara etkisi olduğu belirtilmiştir.

Mevcut çalışmada ortaya çıkan üst temalardan ikincisi ise yaşla bağlantılı olumsuz yaşan-

tilar ve duygusal deneyimleri içermektedir. Bu üst tema altında trafik koşullarının yıllar geçtikçe zorlaşması ile diğer yol kullanıcılarının tahammülsüzlüğüne maruz kalmak üzere iki alt tema belirmiştir. Alanyazında bu konuda fazla çalışma bulunmamakla beraber, bu çalışmanın bulguları var olan çalışmaların bulgularını destekler niteliktedir. Mesken ve arkadaşlarının (2007) bulgularına göre öfke, engellenen hedefler ile ilişkilendirilirken; kaygı, çoğunlukla güvenli hissetmemekle ilişkilendirilmiştir. Bunlara ek olarak, Mesken ve arkadaşları güvenlikle ilgili olaylarda hissedilen öfkenin %78 oranında diğer kişiler tarafından ve %22 oranında durumdan veya kişinin kendinden kaynaklandığını, aynı durumda hissedilen kaygının ise %25 oranında diğer kişiler tarafından ve %75 oranında durumdan veya kişinin kendisinden kaynaklandığını bulmuşlardır. Mevcut çalışmada da bununla paralel şekilde yaşlı sürücülerin diğer yol kullanıcılarıyla yaşadıkları olumsuz deneyimlerde bazen saldırgan tepkiler verdikleri; “*endişe, stres, gerginlik*” gibi duyguları ise trafik akışının zorlayıcı olduğu durumlarda deneyimledikleri belirlenmiştir. Eşiyok ve arkadaşlarının (2007) bulgularıyla da benzerlik gösterecek şekilde, örneklemimizdeki sürücülerin çok azı öfkelerini araçla veya bedenle ifade ettiklerini belirtmişlerdir. Bu üst tema kapsamında en çarpıcı olan bulgu ise, diğer sürücüler tarafından saldırgan davranışlara maruz bırakıldıklarında yaşlı sürücülerin ne denli olumsuz duygular hissettiklerine ve bu duygular neticesinde diğer sürücülere nasıl tepki verdiklerine ilişkin söylemleridir. Çalışma bulgularındaki “*taciz edilme*” oldukça kuvvetli bir ifade olup trafikte kurallara uygun ve hoşgörülü davranmanın önemini vurgulamaktadır. Her ne kadar diğer sürücüler bu tarz davranışları taciz etme niyetiyle yapmasalar da, yaşlı sürücülerin söz konusu davranışları bu şekilde anlamlandırması, trafikte edindikleri kimi deneyimlerin onlar için ne denli yıpratıcı olabileceğini göstermektedir.

Çalışmamızda ortaya çıkan son üst tema da yaşla gelen bilişsel ve fizyolojik değişimlere ilişkindir. Bu üst tema altında algı-motor beceri değişimleri ile yorgunluk ve uyku problemleri olmak üzere iki alt tema belirmiştir. Mevcut çalışma sonucunda da elde edilen görme ve kas-iskelet hareketi gibi fiziksel becerilerde yaşlanmayla birlikte birtakım problemler gözlemlenmesi durumu, gelişimsel süreçte beklenen bir durum olmakla birlikte; söz konusu fiziksel özelliklerin süreç içinde zayıflaması araç kullanma ve trafik güvenliği açısından kritik rolü olan bir durumdur (Hakamies-Blomqvist *et al.* 2004). Bahsedilen kritik değerinden dolayı bu durumun trafik ortamlarında incelenmesi ve ilgili karşı önlemler alınması önemli görünmektedir. Mevcut çalışmada yaşlı sürücülerin bahsi geçen fiziksel özellikler bakımından ne gibi zorlukları ne şekillerde yaşadıkları ortaya koyulmuştur. Bununla birlikte, katılımcılar bazı bilişsel problemlerden ve bu problemlerin araç kullanma becerilerini ne şekilde etkilediğinden de bahsetmişlerdir. Bu bulgular da alanyazında bulunan algı ve dikkat bozukluklarının artışı sonucunda tepki süresinin uzamasına yönelik bulgularla (Hakamies-Blomqvist *et al.* 2004) paralellik göstermekte; yaşlı sürücülerin bire bir yaşamışlıklarıyla ve detaylı bir şekilde sunulmuş örnekledirmeleriyle alanyazına ek bir anlamlandırma katmaktadır.

Mevcut çalışmanın alanyazına değerli katkıları ve birtakım doğurguları bulunmaktadır. Çalışmamızda yaşlı sürücülerin trafikte edindikleri deneyimler, bu deneyimleri en yakından gözlemleyebilecek kişiler, yani yaşlı sürücülerin kendileri tarafından dile getirilmiştir. Bu çalışmada, ayrıntılı bireysel deneyimlerden yola çıkılarak birçok yaşlı sürücünün vurguladığı bazı özel temalara ulaşılmıştır. Böylece yaşlı sürücülerin trafikte yaşadıkları olası sorunlar üzerine ilk elden bilgi edinilmiştir. Dolayısıyla gelecekte yapılması planlanan iyileştirme çalışmaları için gerçek örnek ve durum anlatımlarıyla, kişilerin kendi sosyo-kültürel yaşantılarının yansımaları olan tepki ve yorumlarıyla katkıda bulunulmuştur. Yaşlı sürücülerin trafikte aktif rol alan, sayısı giderek artacak yol kullanıcıları oldukları söylenebilir. Üstelik araç kullanmanın bu bireylerin hayatında genel iyilik hali ve psikolojik sağlık açısından da özel bir yer tuttuğu

belirtmiştir. Örneğin Liddle, Reaston, Pachana, Mitchell ve Gustafsson (2014) araç kullanmayı bırakmış olan ve halen araç kullanmakta olan yaşlıları karşılaştırdıkları çalışmalarında, araç kullanmayı bırakanların halen araç kullananlara kıyasla daha fazla depresyon ve kaygı belirtileri gösterdiklerini bulmuşlardır. Buna ek olarak aynı çalışma, araç kullanmayı bırakan yaşlıların halen araç kullananlara kıyasla evden uzakta daha az zaman geçirdiklerini ve sosyal faaliyetlere daha az katıldıklarını ortaya koymuşlardır. Yaşlılar arasında serbest zaman faaliyetlerine katılmak yaşam kalitesini artırmakta ve bu faaliyetlere katılırken araç kullanabiliyor olmak bireylere esneklik ve özgürlük sağlamaktadır (Zeitler & Buys 2015). Yaşlı bireyler, araç kullanmanın temsil ettiği anlam, yani günlük aktiviteler üzerinde kontrol sahibi olma ve spontane olabilme özgürlüğü nedeniyle araç kullanmaya devam etmek istemektedirler; aksi takdirde sosyal ilişkilerinin eskisi gibi olmayacağını, istemedikleri yaşam değişimlerine maruz kalacaklarını ve benlik algılarının bu durumdan olumsuz yönde etkileneceğini düşünmektedirler (Rudman *et al.* 2006). Dahası, söz konusu çalışmada araç kullanmayı bırakan yaşlı bireylerin, halen araç kullanan yaşlı bireylerin öngördüğü olumsuzlukları gerçekten deneyimlediği anlaşılmıştır.

Çalışmamız, gelecek çalışmalara yön verebilecek birtakım öneriler sunmaktadır. Bunlardan ilki mevcut çalışmaya yalnızca erkek sürücülerin dâhil edilmiş olmasına ilişkindir. Aynı yaş grubundan kadın sürücülerin de çalışmaya dâhil olmasının çalışmayı çok daha zengin hale getireceği düşünülmüş olsa da, araştırmacılar yeterli sayıda kadın katılımcı bulmakta güçlük çekmişlerdir. Yazıcı ve Vural'ın (2015) belirttiği üzere, sürücü belgesi sahibi olan 65 yaş ve üzeri kişiler incelendiğinde belirgin bir cinsiyet farkı olduğu ve kadın sürücülerin erkek sürücülerden daha az sayıda olduğunu vurgulayan bu farkın, görece genç olan yaşlı grubunda daha belirgin gözlemlendiği görülmektedir. Bu bilgiler ışığında, günümüzde kısıtlı bir katılımcı evrenine sahip olsa dahi, yaşlı kadın sürücülerin deneyimlerinin araştırılması da önem arz etmektedir. Çalışma bulgularından yola çıkılarak sunulan bir diğer öneri ise farklı illerden veri toplanarak kişilerin trafik ortamlarında maruz kaldıkları farklılıkların anlaşılması ve karşılaştırılmasıdır. Ankara, İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerde maruz kalınan trafik ortamı küçük şehirlerde, ilçelerde veya kasabalarda maruz kalınan trafik ortamından farklılaşmaktadır. Bu nedenle benzer çalışmaların farklı trafik ortamlarını, dolayısıyla farklı trafik kültürlerini, yansıtan yerlerde de yapılmasının, bu bölgelere özgü özelliklerin tespit edilebilmesi ve bazı duruma özgü karşı önlemler alınması bakımından faydalı olabileceği düşünülmektedir. Araç kullanmanın yaşlıların genel iyilik hali ve sosyal hayata katılmaya devam edebilmeleri bakımından ne denli önemli bir yere sahip olduğunu gösteren tüm çalışma bulgularına bakıldığında ve yaşlı sürücülerin trafik ortamlarında gittikçe artacak olan varlıkları göz önüne alındığında, bu özel yol kullanıcısı grubu ile ilgili daha detaylı bilgi sahibi olmanın önemi anlaşılmaktadır. Bu bakış açısıyla tasarlanıp yürütülen çalışmaların sayısının artması, nitel çalışmaların sunduğu detaylandırılmış anlamlandırma içeren sonuçların, nicel çalışma bulgularıyla birlikte kullanılması yoluyla yaşlı sürücü grubunun daha iyi anlaşılmasını ve bu sürücü grubu için alınabilecek karşı önlemlerin daha iyi planlanmasını sağlayacaktır.

Yazar Notu

Yazarlar veri toplama sürecinde sağladığı katkılardan dolayı Mevlüt Fındık'a ve transkripsiyon işlemlerinde emeği geçen Özge Kıran'a teşekkürlerini sunmaktadırlar. Ayrıca, kıymetli yorumlarıyla metnin gelişimine yaptığı katkılardan ötürü Dr. Öğr. Ü. Müjde Koca-Atabey'e de teşekkürlerimizi sunuyoruz.

KAYNAKÇA

- Arai A. & Arai Y. (2015). "Self-Assessed Driving Behaviors Associated with Age among Middle-Aged and Older Adults in Japan". *Archives of Gerontology and Geriatrics* 60 (2015) 39-44. Doi: 10.1016/j.archger.2014.10.017
- Arun Ö. (2013). "International Spotlight: Developing A Gerontological Social Policy Agenda for Turkey". *The Gerontologist* 53/6 (2013) 891-897. Doi: 10.1093/geront/gnt071
- Arun Ö. (2014). "'Que vadis' Türkiye? 2050'ye Doğru Yaşlanan Türkiye'yi Bekleyen Riskler". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 32 (2014) 1-12.
- Arun Ö. (2016). "Çağdaş Türkiye'de Yaşlılık ve Eşitsizlik". *MJH* VI/2 (2016) 29-48. Doi: 10.13114/MJH.2016.287
- Azık D. (2015). *Self-Regulatory Driving Practices of Old and Young Drivers*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara 2015.
- Boot W. R., Stothart C. & Charness N. (2013). "Improving the Safety of Aging Road Users: A Mini-Review". *Gerontology* 60 (2013) 90-96. Doi: 10.1159/000354212
- Breckler S. (1984). "Empirical Validation of Affect, Behavior, and Cognition as Distinct Components of Attitude". *Journal of Personality and Social Psychology* 47/6 (1984) 1191-1205.
- Cicchino J. B. & McCart A. T. (2015). "Critical Older Driver Errors in a National Sample of Serious U.S. Crashes". *Accident Analysis and Prevention* 80 (2015) 211-219.
- Cordazzo S. T. D., Scialfa C. T., Bubic K. & Ross R. J. (2014). "The Driver Behaviour Questionnaire: A North American Analysis". *Journal of Safety Research* 50 (2014) 99-107. Doi: [10.1016/j.jsr.2014.05.002](https://doi.org/10.1016/j.jsr.2014.05.002)
- Cordazzo S. T. D., Scialfa C. T. & Ross R. J. (2016). "Modernization of the Driver Behaviour Questionnaire". *Accident Analysis and Prevention* 87 (2016) 83-91. Doi: 10.1016/j.aap.2015.11.016
- Demir B., Demir S. & Özkan T. (2016). "A Contextual Model of Driving Anger: A Meta-Analysis". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 42 (2016) 332-349. Doi: 10.1016/j.trf.2016.09.020
- Elander J., West R. & French D. (1993). "Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings". *Psychological Bulletin* 113/2 (1993) 279-294.
- Eşiyok B., Yasak Y. & Korkusuz İ. (2007). "Anger Expression on the Road: Validity and Reliability of the Driving Anger Expression Inventory". *Turkish Journal of Psychiatry* 18/3 (2007) 1-12.
- Hakamies-Blomqvist L., Sirén A. & Davidse R. (2004). *Older Drivers-A Review (Report No: 40508)*. Linköping 2004.
- Hammersley M. (1996). "The Relationship between Qualitative and Quantitative Research: Paradigm Loyalty Versus Methodological Eclecticism". Ed. J. T. E. Richardson, *Handbook of Qualitative Research Methods for Psychology and the Social Sciences* (1996) 159-174. Leicester.
- Hassan H., King M. & Watt K. (2015). "The Perspectives of Older Drivers on the Impact of Feedback on their Driving Behaviours: A Qualitative Study". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 28 (2015) 25-39. Doi: 10.1016/j.trf.2014.11.003
- Huisingh C., Levitan E. B., Irvin M. R., MacLennan P., Wadley V. & Owsley C. (2017). "Visual Sensory and Visual-Cognitive Function and Rate of Crash and Near-Crash Involvement among Older Drivers Using Naturalistic Driving Data". *Investigative Ophthalmology & Visual Science* 58 (2017) 2959-2967. Doi: 10.1167/iovs.17-21482
- Lajunen T. & Summala H. (1995). "Driving Experience, Personality, and Skill and Safety-Motive Dimensions in Drivers' Self-Assessments". *Personality and Individual Differences* 19/3 (1995) 307-318.
- Lawton R., Parker D., Manstead A. S. R. & Stradling S. G. (1997). "The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations". *Journal of Applied Social Psychology* 27/14 (1997) 1258-1276.
- Lavasaur M., Coallier J. C., Gabaude C., Beaudry M., Bédard M., Langlais M. E. & St-Pierre C. (2016).

- “Facilitators, Barriers and Needs in the Use of Adaptive Driving Strategies to Enhance Older Drivers’ Mobility: Importance of Openness, Perceptions, Knowledge and Support”. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 43 (2016) 56-66.
- Liddle J., Reaston T., Pachana N., Mitchell G. & Gustafsson L. (2014). “Is Planning for Driving Cessation Critical for the Well-Being and Lifestyle of Older Drivers?”. *International Psychogeriatrics* 26/7 (2014) 1111-1120. Doi: 10.1017/S104161021400060X
- Mesken J., Hagenzieker M. P., Rothengatter T. & de Waard D. (2007). “Frequency, Determinants, and Consequences of Different Drivers’ Emotions: An On-the-road Study Using Self-Reports, (Observed) Behaviour, and Physiology”. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 10 (2007) 458-475. Doi: 10.1016/j.trf.2007.05.001
- Özkan T. & Lajunen T. (2011). “Person and environment: Traffic culture”. Ed. B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (2011) 179-192. Londra.
- Reason J., Manstead A., Stradling S., Baxter J. & Campbell K. (1990). “Errors and Violations on the Road: A Real Distinction?”. *Ergonomics* 33 (1990) 1315-1332. Doi: 10.1080/00140139008925335
- Rosenberg M. J. & Hovland C. I. (1960). “Cognitive, Affective, and Behavioral Components of Attitude”. Eds. M. Rosenberg, C. Hovland, W. McGuire, R. Abelson & J. Brehm, *Attitude Organization and Change* (1960) 1-14. New Haven.
- Rudman D. L., Friedland J., Chipman M. & Sciortino P. (2006). “Holding On and Letting Go: The Perspectives of Pre-Seniors and Seniors on Driving Self-Regulation in Later Life”. *Canadian Journal on Aging* 25/1 (2006) 65-76.
- Smith J. A. (2004). “Reflecting on the Development of Interpretative Phenomenological Analysis and its Contribution to Qualitative Research in Psychology”. *Qualitative Research in Psychology* 1/1 (2004) 39-54. Doi: 10.1191/1478088704qp004oa
- Smith J. A. & Shinebourne P. (2012). “Interpretative Phenomenological Analysis”. Ed. H. Cooper, *APA Handbook of Research Methods in Psychology* (2012) 73-82. Washington, DC.
- Svetina M. (2016). “The Reaction Times of Drivers Aged 20 to 80 During a Divided Attention Driving”. *Traffic Injury Prevention* 17/8 (2016) 810-814. Doi: 10.1080/15389588.2016.1157590
- Sukhawathanakul P., Tuokko H., Rhodes R. E., Marshall S. C., Charlton J., Koppel S. & Porter M. M. (2015). “Measuring Driving-Related Attitudes Among Older Adults: Psychometric Evidence for the Decisional Balance Scale Across Time and Gender”. *The Gerontologist* 55/6 (2015) 1068-1078. Doi: 10.1093/geront/gnv077
- United Nations. (2015). *World Population Ageing 2015*. New York 2015.
- Vichitvanichphong S., Talaei-Khoei A., Kerr D. & Ghapanchi A. H. (2015). “What Does Happen to Our Driving When We Get Older?”. *Transport Reviews* 35/1 (2015) 56-81. Doi: 10.1080/01441647.-2014.997819
- Willing C. (2001). *Introducing Qualitative Research in Psychology. Adventures in Theory and Method*. London 2012.
- Wood J. M., Lacherez P. & Tyrrell R. A. (2014). “Seeing Pedestrians at Night: Effect of Driver Age and Visual Abilities”. *Ophthalmic & Physiological Optics* 34 (2014) 452-458.
- “Yaş Grubu ve Cinsiyete Göre Nüfus”. (n.d.). *Türkiye İstatistik Kurumu*. 2 Mayıs 2018 tarihinde şu kaynaktan alınmıştır: <http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1632>.
- Yazıcı S. & Vural R. (2015). “İleri Yaşta Güvenli Taşıt Kullanımı”. *Akdeniz Tıp Dergisi* 1 (2015) 5-11. Doi: 10.17954/amj.2015.02
- “Yıllara göre Motorlu Araçların Cinslerine göre Dağılımı”. (n.d.). In Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı. 2 Mayıs 2018 tarihinde şu kaynaktan alınmıştır: <<http://www.trafik.gov.tr/-Sayfalar/Istatistikler/aracsurucu4.aspx>>.
- Zambo D. (2004). “Using Qualitative Methods to Understand the Educational Experiences of Students with Dyslexia”. *Qualitative Report* 9/1 (2004) 80-94.
- Zeitler E. & Buys L. (2015). “Mobility and Out-of-home Activities of Older People Living in Suburban Environments: ‘Because I’m a Driver, I Don’t Have a Problem’”. *Ageing & Society* 35 (2015) 785-808. Doi: 10.1017/S0144686X13001086