

TRAFİK GÜVENLİĞİ BAĞLAMINDA DÜRTÜSEL SÜRÜCÜLÜĞÜN SÜRÜCÜ ÖFKE İFADESİ İLE İLİŞKİSİ*

Özgün ÖZKAN**, İbrahim ÖZTÜRK***, Bahar ÖZ****



Öz

Güvenlik, askerî güvenlik, ekonomik güvenlik gibi farklı boyutlarda ve bireysel, toplumsal seviye gibi farklı seviyelerde incelenebilen bir kavramdır. Trafik bağlamında güvenlik de farklı boyut ve seviyelerde kendini gösteren, günümüzde önemi azımsanan bir konu ve toplum sağlığı ve güvenliği problemidir. Bu durum, trafik ortamlarında suç sayılan veya suç oluşturma potansiyeline sahip davranış ve özelliklerin incelenmesinin önemini göstermektedir. Bu çalışmanın amacı, bu özellikler arasında yer alan dürtüsel sürücülük ve sürücü öfke ifadesi değişkenleri arasındaki ilişkinin trafik ortamına özgü ölçümler kullanılarak araştırılmasıdır. Çalışmaya, 18-25 yaş aralığında 237 ehliyet sahibi üniversite öğrencisi katılmıştır. Katılımcılardan demografik bilgi formu, Dürtüsel Sürücü Davranışları Ölçeği ve Sürücü Öfke İfadesi Ölçeği'nden oluşan anketi yanıtlamaları istenmiştir. Dürtüsel sürücülük ve sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkinin incelenmesi amacıyla cinsiyet ve hayat boyu gidilen yol miktarı değişkenlerinin istatistiksel etkileri kontrol edilerek hiyerarşik regresyon analizleri yapılmıştır. Sonuçlar, genç sürücülerde dürtüsel sürücülük alt boyutlarının sürücü öfke ifadesiyle ilişkili olduğunu göstermektedir. Özellikle sürücü sıkışıklığı, sürücü öfkesinin saldırgan ifade boyutlarıyla pozitif ilişki gösterirken, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi ile negatif ilişki göstermiştir. Bu çalışma kapsamında literatürde ilk defa sürücü dürtüsellüğünün sürücü öfke ifadesi ile ilişkisi, trafik ortamına özgü ölçümlerin kullanımı ile incelenmiştir. Elde edilen sonuçlar trafik güvenliği ile ilişkilendirilerek tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sürücü Öfkesi, Dürtüsel Sürücülük, Sürücü Davranışları, Trafik Güvenliği.

THE RELATIONSHIP BETWEEN IMPULSIVE DRIVING AND DRIVING ANGER EXPRESSION IN TRAFFIC SAFETY CONTEXT

Abstract

Safety and security have been studied under different dimensions, like military and economic security, or at different levels like individual and societal levels. At the present time, safety and security in traffic context is an issue manifesting itself on different dimensions and at different levels; in addition to being an underestimated societal health and security problem. This fact shows the importance of investigating the characteristics of the behaviors which can be accepted as offense or having the potential to constitute an offense. The aim of the present study is investigating the relationships between impulsive driving and driving anger expression, as two individual characteristics being related to risky driving, by using context-specific measures. A total of 237 licensed university students between the ages of 18 and 25 participated into the study. The participants were asked to complete a questionnaire including a demographic information form, the Impulsive Driver Behavior Scale, and the Driving Anger Expression Inventory. To investigate the relationship between impulsive driving and driving anger expression, hierarchical regression analyses were conducted after controlling for the statistical effects of gender and lifetime kilometer. The results showed that impulsive driving is related to the driving anger expression among young drivers. Especially, driver urgency is positively related to aggressive expression of driving anger, whereas it is negatively related to adaptive/constructive anger expression. In the present study, the relationship between impulsive driving and driving anger expression was studied for the first time in the literature by using context-specific measures. The results of the study were discussed in relation to safety and security in traffic context.

Keywords: Driving Anger, Impulsive Driving, Driver Behaviors, Traffic Safety.

* Bu çalışmanın bir kısmı 5-7 Eylül 2016'da İzmir'de gerçekleşen 19. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulmuştur.

** Araştırma Görevlisi, Ufuk Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, ozgunozkan@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8769-6754>

*** Araştırma Görevlisi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, ibrahmoztrk@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-5113-1225>

**** Dr. Öğr. Üyesi, Sorumlu yazar, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, Güvenlik Araştırma Birimi, ozbahar@metu.edu.tr <https://orcid.org/0000-0001-5440-0948>

GİRİŞ

Genel olarak bakıldığında güvenlik, askerî güvenlik, ekonomik güvenlik, çevre güvenliği gibi farklı boyutlarda ve bireysel, ulusal, küresel seviyelerde incelenebilen bir kavramdır. Farklı güvenlik boyutlarını tehdit edecek unsurlar da farklı yaşam alanlarında farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Toplumunu oluşturan gruplar ve bireyler farklı özellikleriyle ve bu özellikleri yansıtan suçlar veya davranış şekilleriyle farklı alanlarda toplum güvenliğini tehdit edici sonuçların ortaya çıkmasına sebep olabilmektedirler. Bu durum, hem güvenliği tehdit edecek potansiyeldeki bazı davranışların sergilendikleri ortamların, hem de bu davranışları sergileyen bireylerin özelliklerinin anlaşılmasının önemini göstermektedir. Birey ve ortam özelliklerinin güvenlik üzerindeki etkilerinin anlaşılması ve gerekli olan güvenlik ortamının sağlanması için öncelikli olarak güvenliğin tanımlanması, sonrasında da incelendiği boyut ve seviyenin belirlenmesi gerekmektedir.

Türk Dil Kurumu (2018) güvenliği “toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet” şeklinde tanımlamıştır. Bu tanımlama, güvenliğin toplum içinde bir arada, belirli kurallar ve düzen içinde korkusuzca yaşama durumuna değinmektedir. Trafik ortamları da “güvende” hissetme tecrübesinin yaşandığı veya sorgulandığı yaşam alanlarından biridir. Trafik ortamları, güvenlik tehdidinin sağlık, ekonomik, çevresel boyutlarda ve toplumsal, bölgesel ve bireysel seviyelerde çok net bir şekilde görülebileceği bir alandır. Bahsedilen kapsamlı doğası, trafik güvenliğinin bu ortamlarda görülen güvenliği tehdit edici davranışların uzun vade planlama, politika geliştirme ve zamana yayılmış, geniş kapsamlı bir bakış açısına dayanan uygulama-değerlendirme süreci gerektiren davranışlar veya durumlar olduğunu göstermektedir (Özkan ve Lajunen, 2011). Trafikte suç teşkil eden sapkın davranışlar, yıllar önce Evans (2004: 1) tarafından her zaman varlık gösteren; ancak fazlasıyla yok sayılan temel yol güvenliği unsurları olarak belirtilmiştir. Günümüzde bu vurgu hala devam etmektedir. Örneğin, Gebru

(2017:15-17) trafikte sapkın davranışların insan güvenliğini yüksek düzeyde tehdit ettiği gerçeğinin tam olarak farkında olunmadığını vurgulamıştır.

Genel olarak bakıldığında, toplumsal trafik güvenliği bireylerin davranışlarının birleşimi ve etkileşimi sonucu ortaya çıkan bir durumdur ve trafik güvenliği ile ilgili suçların kanunen tanımlanması da bireylerin davranışları üzerinden yapılmaktadır. Karayolları Trafik Kanunu'nda (TCK md.179) “trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu”nu oluşturma potansiyeli olan davranışlara daha detaylı bakıldığında, sürücülükte insan faktörlerinin etkisi oldukça net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Kural ihlalleri, saldırgan ihlaller ve çeşitli hatalı davranışlar bu suç kapsamına giren ve trafik güvenliği ile direkt ilgili kabul edilen faktörlerdir (Parker, Reason, Manstead ve Stradling, 1995: 1043-1044). Dünya Sağlık Örgütü'nün verilerine göre her yıl 180 farklı ülke genelinde ortalama 1,25 milyon insan trafik kazaları sebebiyle hayatını kaybetmektedir. Bununla birlikte milyonlarca insan, trafik kazalarının sonucunda meydana gelen ciddi yaralanmalardan ötürü uzun süreli veya kalıcı sağlık problemleriyle karşı karşıya kalmaktadır. Diğer taraftan, trafik kazaları önlenabilir toplumsal sorunlar arasında öncelikli bir yere sahiptir (DSÖ, 2015: 2-8). Başka bir deyişle, trafik kazaları toplumsal iyilik hali ve güvenliğe olumsuz etkileri önlenabilir güvenlik problemleridir. Söz konusu veriler temel alındığında, daha güvenli bir trafik ortamı oluşturabilmek adına, trafik ortamında güvenliği tehdit eden ve kanunen suç kabul edilen davranış ve durumlarla ilgili faktörlerin içeriklerinin anlaşılması ve etki alanlarının araştırılması trafik güvenliği açısından kritik önem taşımaktadır.

Trafike ilişkin çıktıların insanla ilgili faktörlerden etkilenmesinin kaçınılmaz olmasının yanında, insanların birbirlerinden farklı özelliklere sahip olduğunu belirtmek de yanlış olmayacaktır. Örneğin, trafikteki tek bir an bile düşünüldüğünde, muazzam çeşitlilikte sürücü stilleri, öğrenme deneyimleri, kaza geçmişleri, beklentiler ve yargılamalar bulunduğu gözlemlenebilir. Bu farklılıklar arasında kişilik özellikleri, trafik

psikologlarının oldukça ilgisini çekmektedir (Hennessy, 2011: 149). Kişilik özellikleri, sürücü davranışlarını ve sonuç olarak güvenlikle ilgili kaza gibi çıktıları şekillendiren bireysel değişkenler arasında öncelikli bir etki alanına sahiptir ve literatürde oldukça dikkat çekmiş unsurlardır. Örneğin, dürtüsellik ve öfke gibi bazı sürücü özellikleri, kaza gibi suç teşkil eden ve olumsuz sonuçları olan trafik olaylarıyla ilişkili bulunmuştur (Bıçaksız ve Özkan, 2016a: 215-218; Deffenbacher, 2009: 9).

Toplumsal anlamda şiddet ve şiddet sonrası yaşanan olaylar düşünüldüğünde, saldırganlığın toplum güvenliğini etkileyen problemlerden biri olduğu görülmektedir. Öfke ve saldırgan davranışlar tüm bireylerde farklı şekil ve seviyelerde gözlenebilen, aile, iş ve okul yaşamı gibi hayatın farklı alanlarında işlevsellikte bozulmalara yol açabileceği belirtilen durum ve davranışlardır (Lochman, Powell, Clanton ve McElroy, 2006: 117-119). Saldırganlık bir sürücülük tepkisi olarak da kendini göstermektedir (Săucan, Micle, Popa ve Oancea, 2012: 343). Saldırgan davranışların özellikle öfke ve dürtüsellik ile ilişkili olduğu görülmüş; saldırgan davranışlar gösteren bireylerin daha fazla öfke ve dürtüsellik gösterdiği bulgulanmıştır (Shorey, Brasfield, Febres, ve Stuart 2011: 2689-2691; Ramirez ve Andreu, 2006: 285). Aynı şekilde, trafik ortamı için de düşünüldüğünde öfkeli olmanın ve saldırgan davranışlar sergilemenin yol kullanıcılarının birbirleriyle olan etkileşimini direkt etkileyebileceği için trafik güvenliği üzerinde de etkileri olacağı görülmektedir. Bunu destekler şekilde, saldırgan ve suçlu sürücülerin daha dürtüsel tepkiler verdikleri ve yüksek öfke seviyesine sahip oldukları da bulgulanmıştır (Smith, Waterman ve Ward, 2006: 397-398).

1. SÜRÜCÜ ÖFKE VE DÜRTÜSELLİĞİ

1.1. Sürücü Öfkesi ve Öfke İfadesi

Sürücü öfkesi, sürekli öfke ile ilişkili bir kişilik özelliği olarak ele alınır fakat daha dar bir kalıpta, daha durumsal ve ortama bağlı olarak değerlendirilir. Sürekli öfke, durumdan duruma öfkeyi daha sık ve daha yoğun bir şekilde deneyimlemeye işaret eder (Spielberger, 1999). Aynı

zamanda bu kavram, kabalık, aşğılama, adaletsizlik, hayal kırıklığı gibi olumsuz durumlara daha kolay öfkelenme, daha fazla öfkeyle karşılık verme ve bu negatif durumları daha yoğun deneyimleyip fiziksel, sosyal, mesleki ve psikolojik bağlamda daha negatif çıktılara maruz kalma ile ilişkilidir (Deffenbacher, 1992).

Trafikte öfke, son yıllarda dikkat çeken ve özellikle büyük kentlerde ciddi sorun haline gelen bir olgudur. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de sürücü öfkesi ve öfkenin ifadesi hem araştırmacıların hem de medyanın ilgisini çekmektedir. Son yıllarda sıkça kullanılan “trafik canavarı” ifadesi de aslında bu öfkeyi kontrol edemeyip ihlal yapan ve kazaya sebebiyet veren sürücüleri tanımlamak için kullanılmaktadır (Eşiyok, Yasak ve Korkusuz, 2007: 232). Trafikte öfke, sürücü tarafından sergilenen her türlü öfke ifadesine işaret etse de sıklıkla sürücüler arasındaki anlaşmazlığın direkt sonucu olan fiziksel saldırı gibi saldırganlığın daha uç boyutları ile ilişkili olarak değerlendirilir. Her ne kadar gergin bir durumda sözel sataşmadan öteye gidilirse de bazı durumlar bireyi fiziksel şiddete başvurmaya sevk edebilmektedir (Mizell, Joint ve Connell, 1997).

Yüksek öfkeye sahip olan sürücülerin bazı karakteristik özellikleri mevcuttur. Bu kişiler farklı durumlarda öfkeyi daha sık deneyimleme eğilimindedirler. Bununla birlikte, söz konusu sürücülerin daha saldırgan davrandıkları da gözlemlenmiştir. Sonuç olarak bu kişiler trafikte diğer yol kullanıcıları ile etkileşimlerinde daha fazla olumsuz durumla karşı karşıya kalmaktadırlar. Aynı zamanda trafikte daha fazla riskli davranış gösterme eğilimindedirler (Deffenbacher, 2009: 9). Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch ve Richards'ın (2003: 711) yaptıkları bir çalışmada, yüksek öfke düzeyine sahip sürücülerin aynı zamanda daha fazla hız yapma eğiliminde oldukları bulgulanmıştır. Yine aynı çalışmada, öfke düzeyi yüksek sürücülerin, öfke düzeyi düşük sürücülere göre öfkelerini sözel ve fiziksel yollarla daha fazla ifade ettikleri, diğer sürücülere tepki vermeden önce davranışlarının sonuçlarını düşünme gibi yollara daha az başvurdukları

rapor edilmiştir. Buna ek olarak, düşük öfke düzeyine sahip sürücülerin, trafikte daha güvenli davranışlar sergileme eğiliminde oldukları gözlemlenmiştir (Dahlen ve White, 2006: 909-910, Deffenbacher vd., 2003: 713).

Yapılan bazı çalışmalar, kişiden kişiye farklılık gösterebilen öfke düzeyinin hangi gruplarda daha yüksek olduğunu ve nasıl ifade edildiğini belirlemeye yöneliktir. Deffenbacher, Lynch, Oetting ve Swaim (2002: 722), sürücülerin öfkelerini dört farklı biçimde ifade ettiklerini öne sürmüşlerdir. Bu ifade biçimlerini öfkenin sözel ifadesi (diğer sürücüye bağırarak ve küfür etmek vb.), öfkenin bedenle ifadesi (diğer sürücüyü araçtan indirip kavga etmeye çalışmak vb.), öfkenin araçla ifadesi (araçla diğer sürücünün önünü kesmeye çalışmak vb.) ve uyum sağlayıcı/yapıcı ifade (olumsuz durumla baş edebilmek adına pozitif çözümler düşünmek vb.) olarak adlandırmışlardır. İlk üç ifade biçimi saldırganlık ve riskli davranışlarla pozitif ilişkiliyken, son ifade biçimi bu değişkenlerle negatif ilişkili olarak bulgulanmıştır. Bu ilk üç ifade biçimi genel olarak öfkenin saldırgan ifadesi olarak da ifade edilebilir.

Bu çalışmaya ek olarak, Eşiyok, Yasak ve Korkusuz (2007: 241) yaptıkları çalışmada 21-30 yaş grubuna dahil olan erkek bireylerin trafikte daha fazla sözel ve bedensel saldırgan ifade kullanma eğiliminde olduklarını; kadınların daha uyum sağlayıcı ve yapıcı öfke ifadesi gösterdiklerini göstermiştir. Buna ilaveten, Lajunen ve Parker (2001: 252) genç erkek sürücülerin daha fazla sürücü öfkesi ve trafikte saldırganlık gösterdiklerini bulgulamışlardır. Bu bulgularla da bağlantılı olarak, erkek ve genç olmanın trafik kazasına karışma riskini arttırdığı ve bu sürücülerin trafikte daha sık sapkın davranışlar (*aberrant behaviors*) gösterdiği de çeşitli çalışmalarla desteklenen bulgular arasındadır (örn, Elander, West ve French, 1993: 284; Parker ve ark., 1995: 1043-1044). Son olarak kadın sürücülerin, erkeklere göre trafik kurallarına ilişkin daha olumlu düşündükleri, kurallara uymamanın tehlike oluşturabileceğini belirttikleri ve bunun sonucunda da daha az ihlal yaptıkları görülmüştür (Berdoulat, Vavassori ve Sastre, 2013:

764-765). Bir bütün olarak değerlendirildiğinde yapılan bu çalışmalar, öfke düzeyinin ve bu öfkenin ifade ediliş şeklinin trafik güvenliği için büyük önem taşıdığını ve bazı demografik ve bireysel değişkenlere göre farklılık gösterdiğini gözler önüne sermektedir.

1.2. Sürücü Dürtüselliiği

Trafikte öfke ve öfke ifadesi ile ilgili davranışlarla ilişkilendirilebilecek bireysel değişkenlerden birisi de dürtüsellik, veya daha spesifik olarak sürücü dürtüselliiğidir. Genel anlamda dürtüsellik, harekete geçmeden önce diğer insanlardan daha az düşünerek ve yeteri kadar değerlendirme yapmadan, uygunsuz, uyumlu olmayan davranışlar sergileme eğilimi olarak tanımlanabilir (de Wit, 2009: 23; Dickman, 1990: 101). Dürtüsellik her ne kadar olumsuz bir özellikmiş gibi görünse de bazı araştırmacılar bu kavrama farklı bir bakış açısıyla yaklaşmışlardır. Örneğin, Dickman (1990: 95-96, 101) dürtüselliiği ele alırken bu kavramın işlevsel ve işlevsiz dürtüsellik olarak ikiye ayrılabilceğini öne sürmüş; dürtüselliiğin, bahsedildiği kadar patolojik bir olgu olsaydı evrimsel süreçte eleneceğini vurgulamıştır. Bu sebeple tüm dürtüsel davranışların olumsuz ve dezavantajlı sayılmaması gerektiğini savunmuştur. Ona göre işlevsel dürtüsellik heves, maceraperestlik ve pozitif sonuçları olan aktivitelerle ilişkiliyken, işlevsiz dürtüsellik düzensizlik, karar verme sırasında zorluklara sebep olabilecek durumları görmezden gelme gibi özelliklerle ilişkilendirilebilir. Dürtüselliiğin diğer kişilik özellikleri, bireysel farklılıklar ve çeşitli davranış tipleriyle ilişkisini inceleyen çalışmalar da mevcuttur. Örneğin, Depue ve Collins (1999: 513) dürtüselliiğin heyecan ve yenilik arama, atılganlık ve risk alma eğilimi gibi özelliklerle pozitif yönde ilişkili olduğunu vurgulamıştır. Buna ek olarak, dürtüsellik seviyesi yüksek bireylerin daha düşük düzeyde öz denetime sahip olmalarının, bu kişilerin riskli davranışlar sergilemelerine yol açabileceğini belirtilmiştir (Barratt, 1994).

Trafik özelinde ve riskli sürücü davranışları bağlamında incelendiğinde dürtüselliğin trafik güvenliğiyle yakından ilişkisi de açık bir şekilde görülmektedir. Örneğin, dürtüsellik düzeyi yüksek bireylerin kazaya daha yatkın olduğu (Hansen, 1988: 358) ve daha saldırgan şekilde araç kullandıkları bulunmuştur (Dahlen, Martin, Ragan ve Kuhlman, 2005: 345). Ayrıca, Ryb, Dischinger, Kufera ve Read'ın (2006: 571) yaptığı çalışmada risk algısı düşük ve dürtüsellik seviyesi yüksek bireylerin alkollü araç kullanma, alkollü bir sürücünün aracına binme, emniyet kemerini nadiren kullanma ve heyecan için hız yapma gibi riskli davranışlarda daha fazla buldukları gösterilmiştir. Buna ek olarak, erkeklerin, özellikle de genç erkek sürücülerin, kadın sürücülere göre dürtüsellik ve heyecan arama özelliklerinin daha yüksek olduğu rapor edilmiştir (Arnett, 1994: 293-294). Bu bulguları destekler nitelikte, Bachoo, Bhagwanjee ve Govender'ın (2013: 74) çalışmasında da dürtüsellik, öfke ve heyecan aramanın genç sürücülerde riskli sürücülük davranışları ile pozitif ilişki içinde olduğu görülmüştür. Dürtüselliğin, sürücü öfkesi ve öfke ifadesi ile ilişkisini inceleyen bir çalışmada Kováčsová, Lajunen ve Rošková (2016: 295) işlevsel olmayan dürtüselliğin saldırgan araç kullanma ve sürücü öfkesi ile pozitif ilişki içinde olduğunu bulgulamışlardır.

Bıçaksız (2015: 254), 'sürücü dürtüselliği' kavramını hem işlevsiz hem işlevsel dürtüsellik kapsamında değerlendirmiş ve "araç kullanırken yapılan davranışların gelecekteki sonuçlarını düşünmeden hızlı ve hatalı ya da hızlı ama hatasız hareket etme eğilimi" olarak tanımlamıştır. Çalışma sonucunda dürtüsel sürücü davranışlarının dört alt boyutu olduğu gözlemlenmiştir. Bu alt boyutlar, sürücü işlevsel dürtüselliği, sürücü sıkışıklığı, sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı olarak adlandırılmıştır. İlk alt boyut trafikteki işlevsel dürtüselliğe işaret etmekteyken, diğer üç boyut işlevsiz dürtüsellik kapsamında değerlendirilmektedir. Sürücü işlevsel dürtüselliği trafikte hızlı düşünme ve doğru tepki verme becerilerini göstermektedir. Sürücü sıkışıklığı düşünmeden, anlık karar verme olarak tanımlanmaktadır. Sürücü tasarlama eksikliği, trafik ortamında geleceği ve davranışların

sonuçlarını düşünmeden hareket etme olarak tanımlanabilir. Son olarak, sürücü sebatsızlığı sürücülerin yaptıkları işleme odaklanmalarında ve o işlemi tamamlamalarında zorlanmaları şeklinde tanımlanmaktadır. Bıçaksız (2015: 267-270), işlevsiz dürtüsellikğin olumlu sürücü davranışlarıyla ve negatif, sapkın sürücü davranışlarıyla (ihlal, hata, ihmal ve dikkatsizlikler) ve pozitif yönde ilişkili olduğunu rapor etmiştir. Bununla birlikte işlevsel dürtüsellikğin sürücü hata ve ihlalleriyle negatif; olumlu sürücü davranışlarıyla, algı-motor becerileri ve güvenli sürücülük becerileriyle pozitif yönlü ilişki gösterdiği bulgulanmıştır. Bahsedilen bu bulgular, trafik ortamlarında dürtüsel sürücü davranışlarının işlevsel ve işlevsiz olarak iki boyutta ve ilgili alt boyutlarda incelenmesinin önem ve gerekliliğini gözler önüne sermektedir.

1. ÇALIŞMANIN AMACI

Trafik güvenliğini tehdit eden ve trafikte suç teşkil eden saldırgan davranışların ve bunların sonuçlarının incelenmesi trafik güvenliğini ve güvenli ulaşımın devamlılığını sağlamak açısından kritik değer taşımaktadır. Bu davranış ve sonuçlarla ilişkili değişkenlerin belirlenip incelenmesi trafik ortamında suça giden veya gitme potansiyeline sahip olan faktörlerin anlaşılması açısından kapsamlı ve yönlendirici bilgiler sağlayacaktır. İnsanların trafikte öfkelerini dürtüsellikle bağlantılı olarak nasıl sergiledikleri, bu ortamdaki negatif davranışların ve bu davranışların sonuçlarının anlamlandırılması açısından önemli bir adımdır. Bugüne kadar yapılan dürtüsellik ve sürücü öfkesi ile ilgili çalışmalar, yukarıda bahsedildiği gibi anlamlı bulgular sunmuş ve bu iki değişken arasındaki ilişkinin trafik güvenliği açısından önem taşıdığını göstermiştir (örn. Bachoo vd., 2013: 75; Kovácsová vd., 2016: 297). Daha önce de belirtildiği üzere bu temel kavramların çalışıldıkları ortamda, bu çalışma kapsamında trafik ortamında, incelenmesinin direkt o ortamdaki ilişkilerin anlamlandırılması, o ortama yönelik önlem ve planlamaların oluşturulması açısından kritik bir

değeri vardır. Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu kapsamındaki davranışlarla bağlantılı tepkiler ve özellikler içeren öfke ifadesi ve dürtüsellik değişkenleri arasındaki ilişkinin önceki çalışmalarda dürtüsellik kavramının trafik bağlamında değil genel bağlamda ele alınmış olduğu (Bıçaksız ve Özkan, 2016a: 286); trafik güvenliği açısından önem arz eden bu ölçümlerin her iki değişkenin de trafik ortamına özgü bir şekilde incelendiği çalışmalarla daha detaylı ve ortam özelliklerine uygun bir şekilde çalışılmasının trafik güvenliği açısından gerekliliği görülmektedir. Bahsedilen gereklilik temelinde bu çalışma, Bıçaksız ve Özkan (2016b: 342) tarafından literatüre kazandırılan ve daha önce sürücü davranışları ve becerileriyle ilişkisi kanıtlanan dürtüsel sürücülüğün literatürde ilk defa sürücü öfke ifadesi ile ilişkisinin incelenmesini amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda ve dürtüsellik, saldırgan davranışlar, öfke ve trafik güvenliği ilişkisini gösteren önceki çalışmalara dayanarak bu iki değişken arasında öngörülen temel ilişkiler aşağıda hipotez edilmiştir:

H1: Sürücü dürtüselliliği ile öfkenin saldırgan ifadeleri arasında anlamlı ve pozitif yönde bir ilişki vardır.

H2: Sürücü dürtüselliliği ile öfkenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi arasında anlamlı ve negatif yönde bir ilişki vardır.

3. YÖNTEM

3.1. Katılımcılar

Araştırma örneklemini, 18-25 yaş aralığında, 105'i kadın (%44.3), 132'si erkek (%55.7) toplam 237 ehliyet sahibi üniversite öğrencisinden oluşmaktadır. Örneklem grubunun yaş ortalaması 21.58'dir ($SS = 1.76$). Ayrıca, sürücüler tarafından hayat boyu ortalama 19115.04 ($SS = 28134.97$) kilometre kat edildiği raporlanmıştır. Katılımcılar tarafından hayat boyu kat edilen kilometre miktarı ise 100 ile 150000 km arasında değişmektedir (bk. Tablo 1).

3.2. İşlem

ODTÜ İnsan Araştırmaları Etik Kurulu'ndan gerekli izinlerin alınmasının ardından araştırma verisi toplanmaya başlamıştır. Katılımcılar, çalışmaya gönüllü olarak katılmışlar ve işlem başlamadan önce çalışmanın amacı ve içeriği hakkında bilgilendirilmiş, gönüllü katılım formunu onaylamışlardır. Çalışma, katılımcılara web tabanlı veri toplama sistemi üzerinden ulaştırılmıştır. Buna ek olarak, anketin kağıt-kalem formu sınıflarda gönüllü öğrencilere bonus puan karşılığında uygulanmıştır. Web tabanlı veri toplama sisteminde olduğu gibi katılımcılar, uygulama öncesinde ön bilgi formu ile çalışmanın amacı, çalışmayı kimin yürüttüğu, katılımcılardan beklenenler ve araştırmacıların iletişim adresleri hakkında bilgilendirilmişlerdir. Anketin uygulama süresi genel olarak 15-25 dakika arasında değişmiştir.

3.3. Veri Toplama Araçları

Araştırmada veri toplamak amacıyla Demografik Bilgi Formu, Sürücü Öfke İfadesi Ölçeği ve Dürtüsel Sürücü Davranışları Ölçeği kullanılmıştır.

1.1.1. Demografik Bilgi Formu

Bu formda katılımcılardan yaş, cinsiyet ve hayat boyu kat edilen km bilgileri alınmıştır.

1.1.2. Sürücü Öfke İfadesi Ölçeği

Bu ölçek, sürücülerin trafik ortamlarındaki sürüş öfkelerini nasıl ifade ettiklerini ölçmek amacıyla Deffenbacher vd. (2002: 719) tarafından geliştirilmiştir. Katılımcılardan ölçek maddelerini “Neredeyse hiçbir zaman” ve “Neredeyse her zaman” arasında değişen 4'lü Likert tipi ölçek üzerinden değerlendirmeleri istenmiştir. Sürücü Öfke İfadesi Ölçeği 49 madde ve dört alt boyuttan oluşmaktadır. Çalışmada, ölçeğin Eşiyok vd. (2007: 236) tarafından Türkçe'ye uyarlanan versiyonu kullanılmıştır. İlk alt boyut olan “öfkenin sözel ifadesi”, 12 maddeden oluşmaktadır (örn. Yüksek sesle diğer sürücüye söylenirim). İkinci alt boyut “öfkenin bedenle ifadesi” 11 maddeden oluşmaktadır (örn. Diğer sürücüye parmak hareketi yaparım).

Üçüncü alt boyut olan “öfkenin araçla ifadesi” ise 11 maddeden oluşmaktadır (örn. Diğer sürücünün tamponuna oldukça fazla yaklaşıyorum.). Son alt boyut “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade”, 15 maddeden oluşmaktadır (örn. Karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünürüm.). Ölçeğe ait alt boyutların Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları sırasıyla .90, .88, .87 ve .90’dır.

1.1.3. Dürtüsel Sürücü Davranışları Ölçeği

Bıçaksız ve Özkan (2016b: 342) tarafından, sürücülerin dürtüsel davranışlarını ölçmek amacıyla geliştirilen Likert tipindeki ölçek, “beni hiçbir şekilde yansıtmıyor” ve “beni tamamen yansıtıyor” arasında 1’den 5’e kadar derecelendirilmiştir. Ölçek, toplam 42 madde ve dört alt boyut içermektedir. Ölçeğin ilk alt boyutu olan “sürücü işlevsel dürtüselliği” 13 maddeden oluşmaktadır (örn. Tehlike anında hızlı karar verebilirim). İkinci alt boyut olan “sürücü sıkışıklığı” 11 maddeden oluşmaktadır (örn. Hiç acelem olmasa bile araç kullanırken sabırsız davranırım). Üçüncü alt boyut “sürücü tasarlama eksikliği” 10 maddeden oluşmaktadır (örn. Araç kullanırken güvenlik zafiyeti oluşturabilecek davranışlardan kaçınırım). Son alt boyut olan “sürücü sebatsızlığı” 8 maddeden oluşmaktadır (örn. Araç kullanırken tehlike anında dalgınlık nedeniyle boş bulunabilirim). Ölçeğin alt boyutlarının bu çalışma kapsamındaki Cronbach alfa iç tutarlık katsayıları sırasıyla, .88, .84, .74, ve .79’dur.

1.2. Veri Analizi

Araştırma değişkenleri arasındaki ilişkileri incelemek amacıyla yapılan analizlere başlanmadan önce Dürtüsel Sürücü Davranışları Ölçeğinin ve Sürücü Öfke İfadesi Ölçeğinin alt boyutları ilgili maddelerin ortalaması alınarak oluşturulmuştur. Daha sonra veri analizine geçilmiş ve ilk olarak tüm araştırma değişkenlerinin ilişki örüntülerini incelemek amacıyla ikili korelasyon analizi yapılmıştır. Ardından, sürücü dürtüselliği ile sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkinin daha detaylı bir şekilde incelenmesi amacıyla hiyerarşik regresyon analizleri uygulanmıştır. Tüm bu analizlere ilişkin bilgiler bulgular bölümünde raporlanmıştır.

4. BULGULAR

4.1. İkili Korelasyon Analizleri

Değişkenler arası korelasyon değerlerine bakıldığında (bkz. Tablo 2) sürücü işlevsel dürtüselliliği öfkenin sözel ifadesi ($r = .15$) ve hayat boyu kat edilen yol ($r = .24$) ile pozitif yönde ilişkilidir. Bununla birlikte sürücü sıkışıklığı da öfkenin sözel ifadesi ($r = .47$) ve hayat boyu kat edilen yol ($r = .26$) ile pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Öfkenin bedenle ifadesi incelendiğinde, tüm işlevsiz dürtüsellik boyutlarıyla pozitif ilişkili olduğu bulgulanmıştır; korelasyon değerleri sürücü sıkışıklığı için .40, sürücü tasarlama eksikliği için .36 ve sürücü sebatsızlığı için .33 olarak bulgulanmıştır. Diğer taraftan, öfkenin araçla ifadesi hayat boyu kat edilen yol miktarı ($r = .26$) ve sürücü işlevsel dürtüselliliği ($r = .21$), sürücü sıkışıklığı ($r = .57$), sürücü tasarlama eksikliği ($r = .38$) ve sürücü sebatsızlığı ($r = .24$) ile pozitif olarak ilişkilidir. Son olarak, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadenin sürücü sıkışıklığı ($r = -.38$), sürücü tasarlama eksikliği ($r = -.27$) ve hayat boyu gidilen yol ($r = -.22$) ile negatif yönde ilişkili olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, yaş değişkeni sürücü dürtüselliliğinin veya sürücü öfke ifadesinin herhangi bir alt boyutuyla ilişkili bulunmamıştır.

4.2. Hiyerarşik Regresyon Analizleri: Sürücü Dürtüselliliği ile Sürücü Öfke İfadesi İlişkisi

Sürücü dürtüselliliği alt boyutları ile sürücü öfke ifadesi alt boyutları arasındaki ilişkinin incelenmesi amacıyla 4 ayrı hiyerarşik regresyon analizi yapılmıştır. Her bir analizde farklı bir sürücü öfke ifadesi alt boyutu bağımlı değişken olarak incelenmiştir. Analizler sırasında cinsiyet ve hayat boyu kat edilen yolun kilometre değişkenlerinin ilişkiye etkisinin istatistiksel olarak kontrol edilmesi amacıyla bu değişkenler modelin ilk basamağına, kontrol değişkeni olarak dâhil edilmiştir. Sürücü öfke ifadesi ile ilişkisinin incelenmesi amaçlanan dürtüsel sürücü davranışlarına ait boyutlar ise bağımsız değişken olarak analizlerin ikinci aşamasında yer almıştır.

İlk regresyon analizinde sürücü öfke ifadesinin, öfkenin sözel ifadesi alt boyutu bağımlı değişken olarak incelenmiştir. Tablo 2’de görüldüğü üzere, demografik kontrol değişkenleriyle beraber dürtüsel sürücü davranışlarının öfkenin sözel ifadesi üzerinde açıkladığı toplam varyansın %24.9 olduğu ($R^2=.249$, $F(6,229) = 12.66$, $p < .001$), bununla birlikte, tek başına demografik değişkenlerin modele anlamlı bir katkı yapmadığı bulgulanmıştır. Dürtüsel sürücü davranışları alt boyutları incelendiğinde yalnızca sürücü sıkışıklığı alt boyutunun öfkenin sözel ifadesi ile pozitif yönde ilişkili olduğu gözlemlenmiştir ($\beta = .477$, $p < .001$). Başka bir deyişle, trafikte araç kullanırken sürücü sıkışıklığı arttıkça, sürücülerde öfkenin sözel ifadesinin de arttığı görülmektedir. Bununla birlikte işlevsel dürtüsellik, sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı alt boyutlarının öfkenin sözel ifadesiyle anlamlı bir ilişkisinin olmadığı bulgulanmıştır.

İkinci regresyon analizinde sürücü öfke ifadesinin, öfkenin bedenle ifadesi alt boyutu bağımlı değişken olarak incelenmiştir. Öfkenin bedenle ifadesi ile ilgili değişkenler incelendiğinde (Tablo 2), modelin toplam varyansın %24’ünü açıkladığı görülmektedir ($R^2 = .24$, $F(6,229) = 12.03$, $p < .001$). İlk basamakta modele dâhil edilen demografik değişkenlerin modele anlamlı bir katkı yapmadığı bulgulanmıştır. Dürtüsel sürücü davranışları alt boyutları incelendiğinde sürücü sıkışıklığının ($\beta = .247$, $p < .001$), sürücü tasarlama eksikliğinin ($\beta = .198$, $p = .01$) ve sürücü sebatsızlığının ($\beta = .220$, $p < .001$) öfkenin bedenle ifadesi ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Bununla birlikte, işlevsel dürtüsellüğün öfkenin bedenle ifadesi ile ilişkisi anlamlı düzeyde değildir. Daha ayrıntılı ifade edilecek olursa, trafikte araç kullanırken sürücü sıkışıklığı, sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı arttıkça, öfkenin bedenle ifadesi de artmaktadır.

Üçüncü regresyon analizinde sürücü öfke ifadesinin, öfkenin araçla ifadesi alt boyutu bağımlı değişken olarak incelenmiştir. Model toplam varyansın %44.1’ünü açıklamaktadır ($R^2=.441$, $F(6,229) = 30.12$, $p < .001$). İlk aşamada analize dâhil edilen cinsiyet ($\beta = -.269$, $p < .001$) öfkenin araçla ifadesi ile negatif ilişkiliyken, hayat boyu gidilen yol ($\beta = .216$, $p < .001$) pozitif ilişkilidir. Başka bir deyişle erkek sürücülerin ve daha fazla araç

kullanma tecrübesine sahip sürücülerin trafikte öfke ifade ederken araçlarını daha çok kullandıkları bulunmuştur. Demografik değişkenlerin bu etkileri kontrol edildiğinde, sürücü işlevsel dürtüselliliğinin ($\beta = .199, p < .001$), sürücü sıkışıklılığının ($\beta = .374, p < .001$), sürücü tasarlama eksikliğinin ($\beta = .175, p < .001$) ve sürücü sebatsızlığının ($\beta = .167, p = .01$) öfkenin araçla ifadesi ile pozitif ilişkili olduğu bulgulanmıştır. Trafikte araç kullanırken sürücü işlevsel dürtüselliliği, sürücü sıkışıklılığı, sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı arttıkça, sürücülerde öfkenin araçla ifadesinin de arttığı bulgulanmıştır.

Son regresyon analizinde sürücü öfke ifadesinin, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadesi alt boyutu bağımlı değişken olarak incelenmiştir. Model toplam varyansın %19.5'ini açıklamaktadır ($R^2=.195, F(6,229) = 9.26, p < .001$). Modelin ilk basamağında yer alan demografik değişkenler incelendiğinde, hayat boyu kat edilen yol miktarının uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile negatif yönde ilişkili olduğu gözlemlenmiştir ($\beta = -.196, p < .001$). Bu sonuca göre, sürücüler daha fazla araç kullanma tecrübesi kazandıkça daha az yapıcı veya uyum sağlayıcı oldukları bulunmuştur. Kat edilen kilometre demografik değişkeninin bu etkisi analiz sırasında bir sonraki basamakta kontrol edilmiş ve sadece sürücü sıkışıklılığının, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile negatif ilişkili olduğu bulunmuştur ($\beta = -.334, p < .001$). Trafikte araç kullanırken sürücü sıkışıklılığı arttıkça, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadenin azaldığı görölmektedir. Bununla birlikte son regresyon analizine göre, işlevsel dürtüsellik sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı alt boyutları, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile anlamlı olarak ilişkili değildir.

Sonuçlar genel olarak yorumlandığında, istatistiksel olarak anlamlı olan ilişkilerin çalışmanın hipotezlerinde ön göröldüğu şekilde bulgulanığı, başka bir deyişle H1 ve H2'nin desteklendiği, görölmektedir. Bununla birlikte alt boyutlar temelinde incelendiğinde sonuçlar, sürücü dürtüselliliğinin farklı alt boyutlarının farklı öfke ifadesi alt boyutları ile ilişkili olduğunu göstermektedir. Araştırma sonuçları ilgili literatüre ve uygulamaya potansiyel etki ve katkıları açısından tartışılmıştır.

5. TARTIŞMA

Trafik kazaları bireylerin can ve mal güvenliğini doğrudan etkileyen toplumsal bir halk sağlığı problemidir. Karamanoğlu ve Akdi (2015: 56)'nin de belirttiği gibi eğer toplumun güvenlik ihtiyacı karşılanamazsa gelişimin elde edilmesi ve devam ettirilmesi mümkün değildir. Ayrıca toplumsal huzurun sağlanması için de her ortamda olduğu gibi trafik ortamında da suç ile ilgili faktörlerin belirlenip anlaşılması ve bu faktörlerin kontrol altına alınabilmesi için çeşitli önlemlerin uygulanması gerekmektedir. Bu çalışmada trafik güvenliği ve trafikte suç sayılabilecek tepki ve davranışlarla ilişkili iki faktörün, sürücü dürtüselliklerinin ve sürücü öfke ifadesinin ilişkisinin genç sürücü örnekleminde incelenmesi amaçlanmıştır. Önceki çalışmalar, dürtüsellik ile trafik güvenliğini risk altında bırakabilecek bireysel özelliklerin, sapkın davranış ve kaza gibi bazı çıktılarla ilişki içerisinde olduğunu göstermiştir. Örneğin, sürücü öfkesinin dürtüsellik ile (Barratt, 1994; Bıçaksız ve Özkan, 2016a: 209; Dahlen vd., 2005: 345); dürtüsellik, trafik ihlalleri ve kazalarla, özellikle de hız ihlali davranışı ile pozitif yönde ilişkili olduğu vurgulanmıştır (Bıçaksız ve Özkan, 2016a: 212). Trafik güvenliği ile bağlantılı olabilecek çeşitli yol kullanıcısı özelliklerine bakıldığında, bu popülasyona özgü geliştirilen ölçeklerin ilgili ortamın özelliklerini yansıtarak daha geçerli bilgi sağlayacağı görülmektedir. Bu doğrultuda geliştirilmiş olan Dürtüsel Sürücü Davranışları Ölçeği de (Bıçaksız, 2015: 261) bu amaçla bu çalışmada kullanılmış ve dolayısıyla sürücü odaklı dürtüsellik ve öfke ifadesi ilişkisi literatürde ilk olarak bu çalışma kapsamında incelenmiştir.

Çalışma kapsamında yapılan ikili korelasyon analizi sonuçlarında çeşitli demografik özellikler, dürtüsellik ve öfke ifadesi alt boyutları ile ilişkili çıkmış; daha sonra bu ilişkilerin daha ileri düzey incelemesi ve ayrıntılı yorumlarının yapılması için hiyerarşik regresyon analizleri uygulanmıştır. Bu analizler sonucunda çalışmanın hipotezlerini destekler nitelikte bulgular elde edilmiştir. Bulgular, farklı dürtüsel sürücülük tiplerinin farklı öfke ifadesi şekilleriyle ilişkili olduğunu göstermiştir. Daha açık bir ifadeyle,

sürücü sıkışıklığı dürtüsellik alt boyutunun, öfke ifadesinin tüm alt boyutlarıyla anlamlı olarak ilişkili olduğu görülmektedir. Sürücü dürtüselliliğinin bu alt boyutu, öfkenin sözel ifadesi, öfkenin bedenle ifadesi ve öfkenin araçla ifadesi ile pozitif; uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile negatif yönde ilişkili bulunmuştur. Bununla birlikte, sürücü tasarlama eksikliği ve sürücü sebatsızlığı da öfkenin hem araçla hem de bedenle ifadesi ile pozitif ilişkilidir. Başka bir deyişle, araç kullanırken güvenlik zafiyeti oluşturabilecek durumları önceden planlamadıklarını ve bu konuda dikkatsiz davrandıklarını rapor eden sürücüler de hem sözel hem de araçla öfke ifade etmeye daha yatkın olduklarını bildirmişlerdir. Yüksek dürtüsellik düzeyine sahip bireylerin düşük öz denetime sahip olup bununla birlikte riskli davranışlar sergilemelerinin daha olası olduğu bilinmektedir (Barratt, 1994); bu kişiler daha saldırgan şekilde araç kullanmaktadırlar (Dahlen vd., 2005: 345). Ayrıca dürtüselliliğin, sürücü öfkesi ve trafikte saldırgan davranışlarla pozitif ilişki içerisinde olduğu da düşünöldüğünde (Kovácsová vd., 2016: 295), bu çalışmanın sonuçlarının da anlık karar veren veya geleceği ve davranışlarının sonuçlarını düşünmeden hareket eden sürücülerin öfkelerini sözel, beden dilini kullanarak veya araçlarını kullanarak ifade etmesi; özellikle düşünmeden ve anlık karar veren kişilerin daha az uyum sağlayıcı ve yapıcı tepkiler vermesi şeklinde ortaya çıkması beklendik bir durumdur. Beklenildiđi gibi, özellikle diğer sürücülere bağırmak, küfür etmek, el kol hareketi yapmak, acelesi olmasa bile korna çalmak gibi öfke belirtisi olabilecek durumlar içeren sürücü sıkışıklığı alt boyutunun sürücü öfkesinin saldırgan ifadesine ait tüm boyutlar ile pozitif ilişki göstermesi ve uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesiyle negatif ilişki göstermesi sürücü sıkışıklığının öfkenin ifadesindeki önemli ve tutarlı etkisini de göstermektedir. Yani, trafikte acelesi olmasa bile beklemeye ve güvenli araç kullanmaya sabrı olmadığını bildiren bireyler, trafikte söylenmek, küfür etmek gibi sözel, diğer sürücüye parmak hareketi yapmak gibi bedensel, gereksiz korna çalmak gibi araç ile öfke ifadelerine daha çok başvurduklarını; bununla

birlikte sakinleşmeye çalışmak ve durumla ilgili çözüm üretmek gibi yapıcı ifadeleri daha az gösterdiklerini bildirmişlerdir.

Bunlara ek olarak, sürücü işlevsel dürtüselliğinin sadece öfkenin araçla ifadesi ile pozitif ilişki göstermesi araştırmanın ilginç bulguları arasında sayılabilir. İşlevsel dürtüsellik alt boyutunun tehlike anında seri ve doğru hareket etmek, hızlı manevra kabiliyetine sahip olmak, trafik ortamlarında tehlikeli durumlarda güvenli ortamı sağlayabilmek gibi genel olarak sürücü becerileriyle de alakalı maddeler içerdiği görülmektedir. Bu alt boyutun beceri temelli bu yönünün öfkenin araçla ifadesi ile anlamlı ve pozitif yönde bir ilişkisinin olması, işlevsel dürtüselliği yüksek sürücünün öfke anında bu ‘özellik ve becerilerine’ güvenip, öfkesini de araçla ifade etmesini beraberinde getirebileceği düşünülebilir. Buna ek olarak, öfkenin araçla ifadesinin işlevsiz sürücü dürtüselliği alt boyutlarıyla pozitif ilişkili olması genç sürücülerde sürücü dürtüselliğinin öfke ifadesi ile ilişkilendirildiğinde daha fiziksel bir formda ortaya çıkması şeklinde değerlendirilebilir.

Türkiye’de trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu kapsamına giren, trafik ortamını ve yol kullanıcılarını tehlikeye sokacak şekilde araç kullanma durumuna yönelik önleyici çalışmalar göz önüne alındığında yıllardır süregelen “trafik canavarı” kavramının toplum nezdinde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. “Trafik canavarlarının” özellikleri düşünüldüğünde saldırgan davranışlarda ve kural ihlallerinde bulunarak yol kullanıcılarının güvenliğini tehlikeye atan ve trafik kazalarına sebep olan bireyler olduğu düşünülebilir. Bu yüzden de saldırgan davranışların toplumsal güvenlik anlamında trafikte sadece o an, o ortamda etkileşimde bulunulan yol kullanıcılarını değil, daha büyük bir kesimi doğrudan ve dolaylı yollarla etkileyebileceğini değerlendirmek yanlış olmayacaktır. Bu bağlamda çalışmanın bulguları incelendiğinde sürücü dürtüselliğinin, özellikle de sürücü sıkışıklığının, genç sürücülerde öfkenin saldırgan yollarla ifade edilmesi ile ilişkisi anlam kazanmaktadır. Bu bulgunun, güvenli olmayan şekilde araç kullanan bu tür sürücülerin özelliklerini belirlemede ve bu konuda önlem almakta önem teşkil ettiği görülmektedir.

Bu açıdan bakıldığında, özellikle sürücü sıkışıklığı odaklı eğitim ve diğer karşı önlem programlarının kişilerin kendi sürüşleri ve kişisel özellikleri açısından da farkındalık yaratacağı ve bu müdahalenin trafik güvenliği açısından büyük önem taşıyacağı düşünülmektedir. Ülkemizin yüksek genç nüfus oranı ve gençlerin trafikte daha uzun yıllar sürücü ve/veya farklı yol kullanıcıları şeklinde bulunacağı düşünüldüğünde, çalışmanın bulgularının uzun vadede toplumsal güvenlik açısından da önemi ortaya çıkmaktadır.

Çalışma ile ilgili bahsedilmesi gereken bazı metodolojik konular mevcuttur. Örneğin, çalışma verisi öz bildirim yoluyla toplanmıştır. Her ne kadar Lajunen ve Summala (2003: 105)'nin çalışmasında sürücü davranışlarıyla ilgili ölçüm araçlarının sosyal istenirlikten minimum düzeyde etkilendiği bildirilmiş olsa da, bu veri toplama şekli genel olarak farklı tip değişkenlerin dâhil olduğu bir araştırmada katılımcıların ölçeklerde kendilerinden istenilen bilgileri hatırlamamasından (Chapman ve Underwood, 2000: 41) veya sosyal istenir bilgi vermesinden kaynaklanabilecek veri problemlerine yol açma potansiyeline sahiptir (Lajunen, Corry, Summala ve Hartley, 1998: 547). Bunun yanında, çalışmanın kesitsel (*cross-sectional*) doğası da elde edilen sonuçları nedensel ilişkiler temelinde açıklamayı ve genellemeyi mümkün kılmayan bir durumdur.

Bu çalışma, birey, toplum ve ülke güvenliğinin dikkat çekilmesi gereken trafik güvenliği boyutuyla direkt bağlantılı olan dürtüsellik, öfke ve öfke ifadesi kavramlarını ilk defa tüm ölçümleri trafik ortamı için geliştirilmiş ölçme araçlarının kullanımı ile gerçekleştirilmiştir. Bu ölçeklerin kullanımı, bahsedilen kavramların detaylı alt boyut ve davranış örnekleri temelinde incelenmesine olanak vermesi bakımından değerlidir. Bu özelliğiyle literatüre anlamlı sonuçlar sunmuş olan bu araştırmanın teorik bulgularının, aynı değişkenlerin ve farklı özelliklere sahip yol kullanıcılarının dâhil olacağı detaylı ilişki örüntülerinin incelenebileceği sonraki çalışmalar için

yol gösterici özellik taşıdığı görülmektedir. Çalışmanın sonuçlarının uygulama açısından da değeri yüksektir. Dürtüsellik ve öfke ifadesi gibi trafik güvenliğiyle direk ilgili iki özelliğin trafik ortamlarına yansıma şeklinin anlaşılması; bu özelliklerin trafikte oluşturduğu güvenlik tehdidine yönelik müdahalelerin geliştirilmesine katkıda bulunabilir. Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu kapsamındaki davranışlarla ilişkilendirildiğinde, belirli dürtüsellik özelliğine sahip bireylerin öfkelerini trafikte sözel, beden dilini veya araçlarını kullanarak ifade etme potansiyelinde olma durumlarına etki edebilecek çeşitli suç önleme programları uygulanabilir; bu programların etkisi kanun ve yaptırımlar desteğiyle artırılabilir.

KAYNAKÇA

- Arnett, J. J. (1994). Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences*, 16, 289–296.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A. ve Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis and Prevention*, 55, 67–76.
- Barratt, E. S. (1994). Impulsiveness and aggression. İçinde J. Monahan ve H. J. Steadman (Ed.) *Violence and Mental Disorder: Developments in Risk Assessment* (10, ss. 61–79). Chicago, IL, US: University of Chicago Press.
- Berdoulat, E., Vavassori, D. ve Sastre, M. T. M. (2013). Driver anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 758–767.
- Bıçaksız, P. (2015). *The differential associations of functional and dysfunctional impulsivity with driver behaviors and skills, accidents and offences* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Bıçaksız, P. ve Özkan, T. (2016a). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 38, 194–223.
- Bıçaksız, P. ve Özkan, T. (2016b). Developing the impulsive driver behavior scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 339–356.
- Chapman, P. ve Underwood, G. (2000). Forgetting near-accidents: the roles of severity, culpability and experience in the poor recall of dangerous driving situations. *Applied Cognitive Psychology*, 14(1), 31–44.

- Dahlen, E. R. ve White, R. P. (2006). The big five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903–915.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. ve Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37(2), 341–348.
- de Wit, H. (2009). Impulsivity as a determinant and consequence of drug use: a review of underlying processes. *Addiction Biology*, 14(1), 22–31.
- Deffenbacher, J. L. (1992). Trait anger: Theory, findings, and implications. İçinde C. D. Spielberger ve J. N. Butcher (Ed.), *Advances in personality assessment* (9, ss. 177–201) Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Deffenbacher, J. L. (2009). Angry drivers: Characteristics and clinical interventions. *Revista Mexicana de Psicología*, 26(1), 5–16.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717–737.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S. ve Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41(6), 701–718.
- Depue, R. A. ve Collins, P. F. (1999). Neurobiology of the structure of personality: Dopamine, facilitation of incentive motivation, and extraversion. *Behavioral and Brain Sciences*, 22(03), 491–517.
- Dickman, S. J. (1990). Functional and dysfunctional impulsivity: personality and cognitive correlates. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(1), 95–102.

- Dünya Sağlık Örgütü (2015). Global Status Report on Road Safety 2015, Erişim tarihi: 15 Ağustos 2017, http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279–294.
- Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: sürücü öfke ifadesi envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(3), 231–243.
- Evans, L. (2004). Traffic safety. *Bloomfield Hills MI: Science Serving Society*.
- Gebru, M. K. (2017). Road traffic accident: Human security perspective. *International journal of peace and development studies*, 8(2), 15-24.
- Hansen, C. P. (1988). Personality characteristics of the accident involved employee. *Journal of Business and Psychology*, 2(4), 346–365.
- Haukeland, J. V. (1996). Welfare consequences of injuries due to traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 28(1), 63–72.
- Hennessy, D. (2011). Social, personality, and affective constructs in driving. İçinde B. E. Porter. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (ss. 149-163). Amsterdam: Elsevier.
- Karamanoğlu, Y. E. ve Akdi, Y. (2015). Regional crime analysis of Turkey: a time series approach. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 4(1), 55–85.
- Kovácsová, N., Lajunen, T. ve Rošková, E. (2016). Aggression on the road: Relationships between dysfunctional impulsivity, forgiveness, negative emotions, and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 286–298.
- Lajunen, T. ve Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire

- responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 97–107.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H. ve Hartley, L. (1998). Cross-cultural differences in drivers' self-assessment of their perceptual-motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences*, 24(4), 539–550.
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25(10), 917–924.
- Lochman, J. E., Powell, N., Clanton, N., ve McElroy, H. (2006). Anger and aggression. G. Bear ve K. M. Minke (Ed.) *Children's Needs III*, içinde 115–133. Washington, DC: National Association of School Psychology.
- Mizell, L., Joint, M. ve Connell, D. (1997). Aggressive driving: Three studies. *AAA Foundation for Traffic Safety*, 1–13.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde 179-192. Elsevier: New York.
- Parker, D., Reason, J., Manstead, A. ve Stradling, S., (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036–1048.
- Ramirez, J. M. ve Andreu, J. M. (2006). Aggression, and some related psychological constructs (Anger, hostility and impulsivity) some comments from a research project. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 30(3), 276-291.
- Ryb, G. E., Dischinger, P. C., Kufera, J. A. ve Read, K. M. (2006). Risk perception and impulsivity: Association With Risky Behaviors And Substance Abuse Disorders. *Accident Analysis and Prevention*, 38(3), 567–573.
- Săucan, D. Ş., Micle, M. I., Popa, C. ve Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 33, 343–347.

- Shorey, R. C., Brasfield, H., Febres, J. ve Stuart, G. L. (2011). The association between impulsivity, trait anger, and the perpetration of intimate partner and general violence among women arrested for domestic violence. *Journal of Interpersonal Violence*, 26(13), 2681-2697.
- Smith, P., Waterman, M. ve Ward, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97(3), 387-403.
- Spielberger, C. D. (1999). *State-trait anger expression inventory-2: professional manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Türk Dil Kurumu (2018). *Güncel Türkçe Sözlük*. Erişim tarihi: 15 Şubat 2018, <http://www.tdk.gov.tr/>.

EKLER

EK A										
Tablo 1. Değişkenler Arası İkili Korelasyonlar.										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Yaş	-									
2. Hayat boyu km	.26**	-								
3. Sürücü işlevsel dürtüsellliği	.07	.24**	-							
4. Sürücü sıkışıklığı	.07	.26**	.14*	-						
5. Sürücü tasarlama eksikliği	.00	.09	-.24**	.43**	-					
6. Sürücü sebatsızlığı	.02	-.02	-.40**	.29**	.41**	-				
7. Öfkenin sözel ifadesi	.01	.14*	.15*	.47**	.11	.17*	-			
8. Öfkenin bedenle ifadesi	-.12	.04	.00	.40**	.36**	.33**	.52**	-		
9. Öfkenin araçla ifadesi	.00	.26**	.21**	.57**	.38**	.24**	.48**	.60**	-	
10. Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade	.05	-.22**	-.01	-.38**	-.27**	-.08	-.22**	-.10	-.33**	-
Ort.	21.58	22.382	3.73	2.75	1.85	2.35	27.60	13.38	17.77	38.39
SS	1.76	45436.07	.58	.71	.46	.65	7.95	4.07	5.90	8.88

* $p < .05$. ** $p < .01$.

EK B																
Tablo 2. Sürücü Dürtüsellliği ve Sürücü Öfke İfadesi arasındaki Hiyerarşik Regresyon Analizleri																
Değişkenler	Öfkenin Sözel İfadesi				Öfkenin Bedenle İfadesi				Öfkenin Araçla İfadesi				Uyum Sağlayıcı Yapıcı İfade			
	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p	R ²	FΔ	β	p
1. Demografik Değişkenler	.020	2.319			.005	.587			.140	19.034			.062	7.641		
Cinsiyet			-.036	.587			-.056	.400					-.000		.121	.063
Hayat Boyu Kilometre			.129	.052			.034	.607					.216	.001		.003
2. Dürtüsel Sürücü Davranışları	.249	17.502			.240	17.669			.441	30.791			.195	9.504		
İşlevsel Dürtüsellik			.106	.134			.120	.091					.199	.001	.099	.177
S. Sıkışıklığı			.477	.000			.247	.000					.374	.000		.000
S. Tasarlama Eksikliği				.132			.198	.006					.175	.004		.090
S. Sebatsızlığı			.110	.116			.220	.002					.167	.006	.102	.161

Df, F-test: 1. Aşama = 2, 233; 2. Aşama = 6, 229.

