

Trafikte Öfke İfadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin Geçerlik ve Güvenilirliği

BASKIDA

Dr. Burcu EŞİYOK¹, Dr. Yeşim YASAK², Dr. İrfan KORKUSUZ³

Özet / Abstract

Amaç: Bu çalışmanın amacı, trafik psikolojisi alanında, sürücü davranışları ve trafik güvenliği konusunda son yıllarda yaygın olarak kullanılmakta olan Sürücü Öfke İfade Envanteri'nin (SÖİE) ülkemizde de geçerli ve güvenilir bir ölçek olarak kullanılıp kullanılmayacağını saptamaktır.

Yöntem: Araştırma Ankara, İstanbul ve Samsun'da oturan ve gelişigüzel yöntemle seçilen, 20-65 yaş arası 220 sürücü ile gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya katılan kişilere; Sürücü Öfke İfade Envanteri, Sürücü Öfke Ölçeği, Kısa Semptom Envanteri, Çok Boyutlu Öfke Ölçeği'nin "öfke belirtileri", "öfkeye ilişkin davranışlar" ve "öfkeye yol açan durumlar" alt ölçekleri uygulanmıştır.

Bulgular: Yapılan analizler sonucunda SÖİE'nin faktör örüntüsünün orijinal ölçeğe benzer yapıda olduğu, 4 alt boyut ve bir indeksten oluştuğu, erkek sürücülerin ve 21-30 yaş grubu bireylerin, trafikte öfkelerini daha fazla "bedenle" ve "araçla" ifade ettikleri, kadın sürücülerin ise trafikte öfkelerini "uyum sağlayıcı/yapıcı" ifadeleri daha çok kullandıkları bulunmuştur. Üniversite mezunu sürücülerin, trafikte öfkelerini daha çok "sözel" olarak ifade ettikleri, ilk ve ortaöğretim mezunu sürücülerin ise "bedenle" ifade ettikleri görülmüştür. Trafik cezası almanın, trafik zabıtasının varlığının, diğer sürücünün saygısız ve kaba davranışları ve yavaş araç kullanmasının, genel olarak trafikte öfke ifade etmeyi (sözel, araçla ve bedenle) yordayan değişkenler olduğu görülmüştür.

Sonuç: Bu çalışmanın sonucunda; SÖİE'nin ülkemizde geçerli ve güvenilir olarak kullanılabilir bir ölçek olduğu saptanmıştır. Ayrıca, trafikte öfkeyle baş etme yöntemleri açısından da önemli ipuçları bulunmuştur. Bunların yanı sıra ölçeğin, güvenli sürücü seçimi, ceza puanı yüksek sürücüler, sürücü belgesi alınmış ve psiko-tekniğe değerlendirmeye yönlendirilmiş kişilerde, değerlendirme sürecinde kullanılabileceği de görülmüştür.

Anahtar Sözcükler: Öfke, sürücü davranışları, trafikte öfke, sürücü öfke ifadesi

SUMMARY: Anger Expression on the Road: Validity and Reliability of the Driving Anger Expression Inventory

Purpose: The purpose of the current study is to check the validity and the reliability of DAX (The Driving Anger Expression Inventory) which is widely used related to driver behaviors and traffic safety, for Turkish populations.

Method: The subjects were 220, randomly chosen drivers between the ages of 20-65, residing in Ankara, İstanbul, and Samsun. The assessment instruments were The Driving Anger Expression Inventory, The Driving Anger Scale, Brief Symptom Inventory, anger symptoms dimension, anger reactions dimension, and anger eliciting situations dimension of Multidimensional Anger Scale.

Results: Psychometric analyses of the scale showed that the adapted DAX has a same factor structure and like the original DAX, it consists of four subscales and one index. The analyses revealed that male drivers, and 21-30 years reported more personal physical aggressive expression and they use their vehicle to express anger. However, female drivers reported more adaptive/constructive expression. Furthermore it was found that drivers who were university graduates express their anger verbally when driving. Whereas the drivers who were primary/secondary graduates express uses themselves to express anger. The regression analyses pointed out that traffic offences, police presence, discourteous or disrespectful behavior of other drivers, slow driving are predictive variables for total aggressive expression (verbal, personal physical aggressive expression, and using of the vehicle to express anger).

Conclusion: The current study revealed that the Driving Anger Expression Inventory, for Turkish culture, may be suggested as a valid and reliable scale to measure forms of anger expression when driving. In addition, was found important signs related to cope with driving related anger. Furthermore, it can be suggested that DAX may be used as an assessment instrument for driver selection, and it can be used during the psycho-technical assessment procedure.

Key Words: Anger, driver behaviors, road rage, driver anger expression

¹Yrd. Doç., ²Araş. Gör., Ankara Ü Tıp Fak., Adli Tıp AD., Ankara. ³Psikolog, Doç., TŞOF-Psikoteknik Değerlendirme Merkezi, Şehir Adı? Dr. Burcu Eşiyok, e-posta: burcuesiyok@gmail.com

GİRİŞ

Öfke, insanın doğuştan getirdiği ve yaşamın ilk yıllarında gelişen temel duygularından birisidir (Lewis, Alessandri, Sullivan 1990). Deffenbacher ve Stark (1992), öfke duygusunun özelliklerini sıralarken, öfkenin planlanan bir eylem sonucu ortaya çıkan değil, içsel bir duygu olduğunu; öfkeyi göstermenin zor olmadığını, binbir yüzü olduğunu ve herkesin öfkelenildiğini ifade etmişlerdir. Ayrıca, öfke tepkisine neden olan duygunun kişiyi, daha kuvvetli ve psikolojik olarak uyarılmış bir durumda tutmasına rağmen, aynı zamanda da daha incinebilir kıldığını vurgulamışlardır. Deffenbacher ve Stark (1992), öfkelenildiğinde gösterilen tepkilerin, yaşam süreci içinde öğrenilmiş davranışlar olduğunu, bu nedenle de yanlış ve kişiye zarar verecek şekilde öğrenilen davranışların daha sağlıklı olanlarıyla değiştirilebileceğini belirtmişlerdir. Bununla beraber, öfkenin, engellenme, haksızlık, hayal kırıklığı gibi çeşitli durumlarda aniden ortaya çıkabilen bir duygu olduğunu, bastırılması ya da olduğu anda hemen dışa vurulmasının sağlıklı olmadığını, dolayısıyla da öfkeye neden olan durumların anlaşılmasının ve öfkeyi tanımanın çok önemli olduğunu ifade etmişlerdir.

Trafikte öfke ise, son yıllarda özellikle büyük kentlerde insanların günlük yaşamlarındaki temel sorunlarından biri haline gelmiştir. Sürücünün trafikte öfkelenmesi, öfkelenildiğinde diğer sürücüye yaptıkları medyanın da ilgi odağı haline gelmiştir. 90'lı yıllardan bu yana ülkemizde medya tarafından sıkça kullanılan "trafik canavarı" terimi de, bir anlamda trafikte öfkesini kontrol edemeyip kural ihlali yapan ve kazaya neden olan sürücülerini işaret etmektedir. Hangi nedenlerle sürücülerin trafikte öfkelendiklerini araştıran bir çalışmada, öfke belirtileri yüksek olan, ciddiye alınmama, haksızlığa uğrama, eleştirilme durumlarında fazla öfkelenen kişilerin ve psikolojik belirtileri yüksek kişilerin daha fazla trafikte öfke yaşadığı belirlenmiştir (Yasak ve ark. 2005). Deffenbacher ve arkadaşları (2001), durumluk-sürekli kuramının, trafik öfkesi açısından değerlendirilmesi amacıyla yaptıkları çalışmada, bir kişilik özelliği olarak sürekli trafik öfkesine sahip kişilerin, araç kullanırken öfkeli olma eğiliminde olduklarını saptamışlardır. Bu eğilimin ise kaza oranı ile doğrudan ilişkili olmamakla beraber, konsantrasyon kaybı, direksiyon hakimiyetinin kaybı gibi kazaya neden olan durumlarla ilişkili olduğunu bulmuşlardır. Bir başka çalışmada ise araç kullanırken fazla öfkelenen kişilerin diğerlerine göre daha fazla saldırgan oldukları, riskli ve kazaya neden olan davranışlar yaptıkları ve daha dikkatli araç kullanma, diğer sürücüye karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünme gibi uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifade biçimlerini daha az kullandıkları tespit edilmiştir

(Deffenbacher ve ark. 2003). Deffenbacher ve arkadaşları (2002), sürücülerin trafikte öfkelendikleri zaman, öfkelerini dört farklı biçimde ifade ettiklerini bulmuşlardır. "Yüksek sesle diğer sürücüye söylenme, ehliyetini nerden aldın gibi soruları bağırarak söyleme vb" maddeleri içeren "öfkenin sözel ifadesi" (verbal aggressive expression), "diğer sürüye parmak hareketi yapma, öfkeyi ifade etmek için pencereyi açma" vb gibi genellikle fiziksel saldırgan davranışları kapsayan maddeleri içeren "öfkenin bedenle ifadesi" (personal physical aggressive expression), "diğer sürücünün tamponuna oldukça fazla yaklaşma, olduğundan biraz daha fazla hızlanma" vb gibi genel olarak aracın ya da araç kullanma şeklinin gözdağı verme, engelleme veya başka bir sürücüdenden duyulan rahatsızlığı ifade etmede kullanılmayı kapsayan "öfkenin araçla ifadesi" (use of the vehicle to express anger) ve "güvenli bir sürücü olmak için daha dikkatli davranma, karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünme" vb gibi genel olarak güvenli sürüş, problem çözme, dikkat dağınıklığı ve bilişsel olarak durumun tasarlanması gibi biliş ve davranış stratejilerini kapsayan "uyum sağlayıcı/yapıcı ifade" (adaptive/constructive expression). Saldırgan ifade biçimi olarak isimlendirilen bu öfke ifadelerinden ilk üçü, trafik öfkesi, saldırganlık ve riskli davranışlarla ilişkili bulunmuştur. Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ise bu değişkenlerle negatif yönde ilişkili bulunmuştur. Araştırmacılar, bu öfke ifade biçimlerinin, sürücü davranışlarını anlama konusunda kullanılacak düzeyde geçerli ve güvenilir olduklarını saptamışlardır (Deffenbacher ve ark. 2002). Araç kullanma süresi eşit olan, öfke düzeyi düşük ve öfke düzeyi yüksek olan sürücülerle yapılan bir çalışmada, öfke düzeyi yüksek olan sürücülerin, araç kullanırken daha fazla saldırgan oldukları, sık ve yoğun öfke yaşadıkları, tehlikeli davranışlar gösterdikleri, kural ihlalleri yaptıkları fakat daha az uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadeleri gösterdikleri bulunmuştur (Deffenbacher ve ark. 2003).

Bu çalışmanın amacı, ülkemizde sürücülerin araç kullanırken, diğer sürücülere öfkelendiklerinde, bu öfkelerini nasıl ifade ettiklerini araştırmak ve nasıl ifade ettiklerini araştırmak için kullanılmakta olan Sürücü Öfke İfade Envanteri'nin toplumumuz için geçerli ve güvenilir bir ölçek olarak kullanılıp kullanılmayacağını saptamaktır.

YÖNTEM

Örneklem

Çalışmanın örneklemini, Ankara, İstanbul ve Samsun illerinde oturan, aktif olarak en az bir yıldır araç kullan-

TABLO 1. SÖİE Faktör Yapısı.

Madde	Faktör 1	Faktör 2	Faktör 3	Faktör 4
1. Diğer sürücüyü parmak hareketi yaparım		.36		
2. Diğer sürücünün tamponuna oldukça fazla yaklaşırım				.31
3. Olduğumdan biraz daha hızlanırım				.49
4. Diğer sürücünün önünü kesmeye çalışırım				.45
5. Yüksek sesle diğer sürücüyü söylenirim	.67			
6. Diğer sürücüyle ilgili olumsuz yorumlar yaparım	.71			
7. Bir süre diğer sürücüyü tam arkasından izlerim				.33
8. Arabadan çıkmaya çalışır ve diğer sürücüyü de çıkmasını söylerim		.73		
9. "Ehliyetini nerden aldın" gibi soruları bağırarak söylerim	.41			
10. Öfkemi ifade etmek için pencereyi açarım		.52		
11. Diğer sürücüyü düşmanca bakarım	.67			
12. Diğer sürücüyü yumruğumu sallarım		.47		
13. Diğer sürücüyü dil çıkarırım		.46		
14. İçimden diğer sürücüyü söylenirim	.66			
15. Diğer sürücüyü engellemek için hızlanırım				.60
16. Diğer sürücünün yapmak istediklerini kasten engellerim				.57
17. Diğer sürücünün tamponuna aracımın tamponuyla çarparım		.44		
19. Diğer sürücünün dikiz aynasına doğru farlarımı yansıtırım				.24
20. Diğer sürücüyü yol kenarına çekilmesi için zorlamayı denerim		.71		
21. Diğer sürücüyü korkutmayı denerim		.70		
22. Diğer sürücülere bana yaptıklarının aynısını yaparım				.25
23. Güvenli bir sürücü olmak için daha dikkatli davranırım			.38	
24. Diğer sürücüyü düşünmemi engellemek için başka şeyler düşünürüm			.51	
25. Karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünürüm			.57	
26. Durumla ilgili pozitif çözümler düşünmeye çalışırım			.65	
27. Gitmekte olduğum hızdan çok daha hızlı sürerim				.53
28. Diğer sürücüyü yüksek sesle küfredirim	.54			
29. Kendime bunun sinirlenmeye değmeyeceğini söylerim			.66	
30. Onların seviyesine inmemeyi tercih ederim			.58	
31. Diğer sürücüyü içimden küfredirim	.66			

makta olan kişileri kapsamaktadır. Örneklemin belirlenmesinde olasılıksız örnekleme yöntemlerinden biri olan ve araştırma kriterlerini içeren uygulamaya başlanarak,

uygulamaya katılanların referansları ile grubun genişlemesine dayanan kartopu yöntemi kullanılmıştır (Cozby 1993, Bailey 1987). Sürücü belgesi sahibi olmak ve süre-

TABLO 1'in Devamı.

32. Sakinleşmek için radyo veya müzik açarım		.35
34. Parmak hareketinden başka hareketler de yaparım	.59	
35. Yapılabilecek olumlu şeyleri düşünmeyi denerim		.74
36. Kendime bulaşmaya değmeyeceğini söylerim		.75
37. Diğer sürücüye başımı sallayarak hareketini beğenmediğimi ifade ederim	.55	
38. Diğer sürücüye bağırırım	.63	
39. İçimden diğer sürücüyle ilgili olumsuz yorumlar yaparım	.69	
40. Diğer sürücüye kötü kötü bakarım	.69	
41. Arabadan çıkıp diğer sürücü ile fiziksel olarak kavga etmeye çalışırım	.63	
42. Yolda kötü sürücülerin de bulunabileceğini kabul etmeye çalışırım		.63
43. "Ehliyetini nerden aldın?" gibi şeyler düşünürüm	.51	
44. Sakinleşmek için derin nefes almak gibi şeyler yaparım		.48
45. Araç kullanırken gerilimli durumlar olabileceğini kabul etmeye çalışırım		.68
46. Diğer sürücüyü engellemek için yavaşlarım		.27
47. Yoldaki gerilimi düşünmemi engellemek için başka şeyler düşünürüm		.63
48. Kendi kendime "boşver" derim		.66
49. Kazalardan sakınmak için diğer sürücülere daha çok dikkat ederim		.45

si ne olursa olsun aktif olarak araç kullanmak çalışmaya katılmak için yeterli bir kriter olarak kabul edilmiştir. Çalışmaya gönüllü olarak 250 kişi katılmıştır. Bu katılımcılardan 30'unun 4 ölçekten en az birini doldurmadığı saptanmış ve çalışmadan çıkarılmıştır. Dolayısıyla, çalışmanın örnekleme; 21-64 yaş arası, 220 gönüllü sürücüden oluşmuştur. Yaş ortalaması 36.96 (ss=8.35)'dir. Çalışmaya katılanların 110'u (%50) kadın ve 110'u (%50) erkektir. %25.9'u (n=57) ilk ve ortaöğretim mezunu iken % 74.1'i (n=163) yükseköğretim mezunudur. Sürücülerin % 94.5'i otomobil kullandıklarını, % 5.5'i ise minibüs, servis aracı gibi araçlar kullandıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların, % 28.8'i beş yıldır araç kullandığını, % 51.4'ü 6-15 yıldır araç kullandığını ve % 20.5'i 16 yıl ve daha fazla süredir araç kullandığını belirtmiştir. Yüz kırk sekiz kişi (% 67.3), son beş yıl içinde herhangi bir kazaya karışmadıklarını bildirirken, 72'si (% 32.7) en az bir kez kazaya karıştıklarını ifade etmişlerdir. Örneklemin % 52.7'si son beş yıl içinde herhangi bir trafik cezası almadığını belirtirken, % 47.3'ü hatalı sollama, hız limitini aşma, kırmızı ışıkta geçme vb. nedenlerle trafik cezası aldıklarını bildirmişlerdir.

Veri toplama araçları

Kısa Semptom Envanteri (KSE): Derogatis (1992) tarafından, çeşitli psikolojik belirtileri tarama amacıyla geliştirilen Kısa Semptom Envanteri, SCL-90-R'nin kısa formudur. SCL-90-R'nin 9 faktörüne dağılmış olan 90 madde arasından, her faktörde en yüksek yükü almış toplam 53 madde seçilerek, kısa form elde edilmiştir. Ölçek, 0-4 arası puanlanan, kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Alınan toplam puanların yüksekliği, bireyin semptomlarının sıklığını göstermektedir. Türkiye uyarlaması çalışmaları sonucunda (Şahin ve Durak 1994) ölçeğin; "anksiyete" (13 madde), "depresyon" (12 madde), "olumsuz benlik" (12 madde), "somatizasyon" (9 madde) ve "öfke/saldırganlık" (7 madde) adı verilen beş faktörden oluştuğu belirtilmektedir. Şahin ve Durak (1994) tarafından yapılan üç ayrı çalışmada, ölçeğin toplam puanından elde edilen Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayılarının 0.96 ve 0.95, alt ölçekler için elde edilen katsayıların ise 0.75 ile 0.88 arasında değiştiği bulunmuştur. Ölçeğin alt ölçeklerinin bu örneklem için elde edilen Cronbach Alfa güvenilirlik katsayılarının 0.67 ile

TABLO 2. Ölçekler Arası Korelasyonlar.

Özdeğer		9.71	5.18	3.67	1.83																						
Açıklanan Varyans (%)		19.82	10.58	7.49	3.74																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
1	-																										
2	.38**	-																									
3	.40**	.65**	-																								
4	-.12	-.26**	-.33**	-																							
5	.23**	.27**	.35**	-.08	-																						
6	.16*	.16*	.23**	-.00	.79**	-																					
7	.17*	.35**	.32**	-.05	.77**	.75**	-																				
8	.14*	.18**	.25**	-.09	.68**	.72**	.60**	-																			
9	.27**	.40**	.39**	-.00	.66**	.62**	.68**	.53**	-																		
10	.22**	.30**	.35**	-.05	.92**	.92**	.88**	.80**	.78**	-																	
11	.33**	.14*	.31**	-.05	.63**	.59**	.53**	.50**	.57**	.66**	-																
12	.40**	.49**	.44**	-.23**	.37**	.32**	.40**	.28**	.48**	.43**	.38**	-															
13	-.13	-.21**	-.22**	.51**	-.08	-.01	-.05	-.06	-.05	-.05	-.16*	-.14*	-														
14	.34**	.11	.10	.19**	.18**	.19**	.24**	.06	.25**	.22**	.27**	.29**	.21**	-													
15	.27**	.20**	.17*	.26**	.24**	.25**	.29**	.15*	.34**	.30**	.21**	.62**	.64**	.62**	-												
16	.87**	.72**	.76**	-.25**	.34**	.22**	.31**	.22**	.41**	.34**	.35**	.53**	-.21**	.28**	.28**	-											
17	.32**	.15*	.20**	-.10	.25**	.14*	.23**	.05	.26**	.22**	.20**	.37**	-.09	.24**	.24**	.31**	-										
18	.21**	.07	.03	.13*	.16*	.16*	.15*	.03	.20**	.17*	.19**	.20**	.13	.31**	.30**	.16*	.50**	-									
19	.71**	.40**	.70**	-.25**	.26**	.18**	.22**	.14*	.29**	.25**	.33**	.37**	-.19**	.21**	.17*	.79**	.27**	.08	-								
20	.23**	.25**	.30**	-.03	.22**	.16*	.24**	.15*	.34**	.25**	.28**	.42**	.01	.32**	.37**	.31**	.55**	.51**	.20**	-							
21	.29**	.12	.22**	.04	.19**	.13	.18**	.06	.28**	.19**	.26**	.31**	.07	.41**	.36**	.29**	.65**	.67**	.27**	.71**	-						
22	.23**	.16*	.21**	.05	.19**	.11	.12	.05	.22**	.16*	.23**	.32**	.01	.33**	.30**	.26**	.65**	.57**	.17*	.62**	.73**	-					
23	.20**	.14*	.13	.09	.22**	.14*	.18**	.12	.23**	.21**	.22**	.34**	.05	.33**	.35**	.21**	.42**	.47**	.11	.49**	.54**	.45**	-				
24	.25**	.09	.08	.17*	.18**	.12	.16*	.06	.25**	.18**	.20**	.27**	.15*	.39**	.39**	.21**	.39**	.50**	.16*	.44**	.59**	.39**	.75**	-			
25	.36**	.12	.18**	-.07	.35**	.26**	.32**	.20**	.38**	.35**	.39**	.33**	-.09	.35**	.25**	.32**	.51**	.46**	.31**	.42**	.51**	.42**	.52**	.63**	-		
26	.30**	.20**	.26**	.00	.24**	.17*	.21**	.11	.32**	.24**	.30**	.40	.02	.38**	.37**	.33**	.76**	.74**	.25**	.82**	.91**	.88**	.56**	.53**	.55**	-	

Açıklama: 1.Öfkenin Sözel İfadesi, 2.Öfkenin Bedenle İfadesi, 3.Öfkenin Araçla İfadesi, 4.Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade, 5.KSE-Anksiyete Alt Ölçeği, 6. KSE-Depresyon Alt Ölçeği, 7. KSE-Olumsuz Benlik Alt Ölçeği, 8. KSE-Somatizasyon Alt Ölçeği, 9. KSE-Hostilite Alt Ölçeği, 10. KSE-Toplamı, 11.ÇBÖÖ-Öfke Belirtileri, 12.ÇBÖÖ-Öfkeye İlişkin Davranışlar Alt Ölçeği-Saldırgan, 13. ÇBÖÖ-Öfkeye İlişkin Davranışlar Alt Ölçeği-Sakin, 14. ÇBÖÖ-Öfkeye İlişkin Davranışlar Alt Ölçeği-Kaygılı, 15. ÇBÖÖ-Öfkeye İlişkin Davranışlar Alt Ölçekleri Toplamı, 16.Öfke İfade İndeksi, 17.SÖÖ-Saldırgan/Düşmanca Hareketler Alt Ölçeği, 18. SÖÖ-Kural İhlali Alt Ölçeği, 19. SÖÖ-Trafik Zabıtasının Varlığı Alt Ölçeği, 20. SÖÖ-Yavaş Araç Kullanma Alt Ölçeği, 21. SÖÖ-Saygısızlık/Kabalık Alt Ölçeği, 22. SÖÖ-Trafik Ortamı Engelleri Alt Ölçeği, 23.ÇBÖÖ-Öfkeye Yol Açan Durumlar-Ciddiye Alınmama, 24.ÇBÖÖ-Öfkeye Yol Açan Durumlar-Haksızlık, 25. ÇBÖÖ-Öfkeye Yol Açan Durumlar-Eleştirilme, 26. SÖÖ Toplamı.

* p< .05, ** p< .01.

0.85 arasında değiştiği belirlenmiştir.

Çok Boyutlu Öfke Ölçeği (ÇBÖÖ): Balkaya (2001) tarafından geliştirilen ve kişilerin öfke konusundaki duygularını, düşüncelerini ve tutumlarını belirlemeyi amaçlayan ve

beş bölümden oluşan bir ölçektir. Likert tipi olan maddeler, 1-5 arasında puanlanmaktadır. Bu çalışmada ölçeğin, “Öfke Belirtileri”, “Öfkeye Yol Açan Durumlar” ve “Öfkeye İlişkili Davranışlar” boyutları kullanılmıştır.

TABLO 3. SÖİE Faktör Alt Ölçeklerinin Cinsiyet Değişkenine İlişkin Karşılaştırmaları.

	Kadın n=110		Erkek n=110		t
	X	SD	X	SD	
SÖİE Alt Ölçekleri					
Öfkenin sözel ifadesi	24.86	6.39	23.87	6.56	1.14
Öfkenin bedenle ifadesi	11.16	2.14	12.50	3.20	3.64**
Öfkenin araçla ifadesi	13.27	3.16	14.85	3.47	3.53**
Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade	41.82	8.15	39.48	8.18	2.12*
Öfke ifade indeksi	49.30	9.34	51.23	11.05	1.40

“Öfke Belirtileri” ($\alpha = 0.83$) adı verilen boyutta, öfkeye yönelik belirtilerin yer aldığı 14 madde bulunmakta, bu belirtilerin ne sıklıkla ortaya çıktığı sorulmaktadır. “Öfkeye Yol Açan Durumlar” ($\alpha = 0.95$) adı verilen ikinci boyutta, öfkenin oluşmasına neden olan toplam 41 ifade sıralanmakta, bu ifadelerin ne kadar öfke uyandırdığı sorulmaktadır. Yapılan faktör analizi sonucunda elde edilen alt boyutlar; “Ciddiye Alınmama” (20 madde), “Haksızlığa Uğrama” (17 madde) ve “Eleştirilme” (5 madde) olarak adlandırılmıştır. Bu alt ölçeklerin Cronbach Alfa güvenilirlik kat sayıları 0.64 ile 0.92 arasında değişmektedir. “Öfkeyle İlişkili Davranışlar” ($\alpha = 0.83$) olarak adlandırılan boyutta ise “sizi öfkeleniren bir durumda kaldığınızda aşağıdaki davranışları ne sıklıkla gösterirsiniz” sorusu altında 26 ifade bulunmaktadır. Faktör analizi sonucunda, “Saldırgan Davranışlar” (12 madde), “Sakin Davranışlar” (10 madde), “Kaygılı Davranışlar” (4 madde) adları altında üç alt ölçek geliştirilmiştir. Cronbach Alfa güvenilirlik kat sayıları 0.68 ile 0.84 arasında bulunmuştur (Balkaya ve Şahin 2003). Bu çalışmada, Cronbach Alfa güvenilirlik kat sayıları, 0.95 (Öfkeye yol açan durumlar-ciddiye alınmama) ile 0.62 (Öfkeyle ilişkili davranışlar-kaygılı davranışlar) arasında değişmektedir.

Sürücü Öfkesi Ölçeği (SÖÖ): Deffenbacher ve arkadaşları (1994) tarafından geliştirilen, sürücülerin hangi durumlarda ve ne kadar öfkelendiklerini belirlemeyi amaçlayan, kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Maddeler, 1-5 arası puanlanmaktadır ve 33 madde bulunmaktadır. Ölçek, Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları 0.78 ile 0.87 arasında değişen 6 faktörden oluşmaktadır. Türkiye uyarlaması çalışmaları sonucunda (Yasak ve ark. 2005) ölçeğin, orijinal ölçeğe benzer olarak ve Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları 0.73 ile 0.87 arasında değişen; “saldırgan/düşmanca hareketler” (3 madde), “kural ihlali” (4 madde), “trafik zabıtasının varlığı” (4 madde), “yavaş araç kullanma” (6 madde), “saygısızlık/kabalık”

(9 madde) ve “trafik ortamı engelleri” (7 madde) adı verilen altı faktörden oluştuğu belirtilmektedir. Yasak ve arkadaşları (2005) tarafından yapılan çalışmada, ölçeğin alt ölçeklerinin ve toplam puanının, KSE toplam puanı, Çok Boyutlu Öfke Ölçeği’nin, “öfke belirtileri” ve ‘ciddiye alınmama’, ‘haksızlığa uğrama’, ‘eleştirilme’ boyutlarından oluşan “Öfkeye Yol Açan Durumlar Alt Ölçeği” ile korelasyon değerlerinin olumlu yönde ve istatistiksel olarak anlamlı olduğu ve .14 ile .56 arasında değiştiği bulunmuştur. Sadece ölçeğin “kural ihlalleri” alt boyutuyla ÇBÖÖ’nin “öfke belirtileri” alt boyutu arasındaki ilişki anlamlı değildir. Ölçeğin alt ölçeklerinin bu örneklem için elde edilen Cronbach Alfa güvenilirlik katsayılarının 0.73 ile 0.87 arasında değiştiği belirlenmiştir.

Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (SÖİE): Deffenbacher ve arkadaşları (2002) tarafından geliştirilen, sürücülerin tanımlanan durumlarda ne sıklıkla ve nasıl öfkelerini ifade ettiklerini belirlemeyi amaçlayan, kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Maddeler 1-4 arası puanlanmaktadır ve 49 madde bulunmaktadır. Ölçek, Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları 0.80 ile 0.90 arasında değişen 4 faktörden oluşmaktadır. Birinci faktör, 12 maddeden oluşan ve “öfkenin sözel ifadesi” (verbal aggressive expression) adı verilen, “yüksek sesle diğer sürücüye söyleme, ehliyetini nerden aldın gibi soruları bağırarak söyleme vb” maddeleri içeren, genel olarak bazı davranışlarla birlikte olan açık ve gizli sözel saldırganlığı kapsayan faktördür. İkinci faktör 11 maddeden oluşan, “öfkenin bedenle ifadesi” (personal physical aggressive expression) adı verilen ve “diğer sürüye parmak hareketi yapma, öfkeyi ifade etmek için pencereyi açma vb” maddeleri içeren ve genellikle fiziksel saldırgan davranışları kapsayan faktördür. Bu faktörde kişinin aracını değil, bedenini gözdağı verme, saldırganlık ve engelleme aracı olarak kullandığını belirten ifadeler bulunmaktadır. Üçüncü faktör, 11 maddeden oluşan, “öfkenin araçla ifadesi” (use of the vehicle to express anger) adı verilen ve “diğer sürücünün

TABLO 4. SÖİE Faktör Alt Ölçeklerinin Trafik Cezası Almış Olmaya İlişkin Karşılaştırılmaları.

	Ceza Almamış n=116		Ceza Almış n=104		t
	X	SD	X	SD	
SÖİE Alt Ölçekleri					
Öfkenin sözel ifadesi	23.84	7.00	24.96	5.82	1.30
Öfkenin bedenle ifadesi	11.37	2.04	12.35	3.40	2.55*
Öfkenin araçla ifadesi	13.22	2.75	15.00	3.81	3.92**
Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade	40.84	9.06	40.44	7.23	.36
Öfke ifade indeksi	48.43	9.53	52.31	10.68	2.83*

*p<.05 **p<.001

tamponuna oldukça fazla yaklaşma, olduğundan biraz daha fazla hızlanma vb” maddeleri içeren ve genel olarak aracın ya da araç kullanma şeklinin gözdağı verme, engelleme veya başka bir sürücüdün duyulan rahatsızlığı ifade etmede kullanılmayı kapsayan faktördür. Dördüncü faktör, 15 maddeden oluşan, “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” (adaptive/constructive expression) adı verilen ve “güvenli bir sürücü olmak için daha dikkatli davranma, karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünme vb” maddeleri içeren ve genel olarak güvenli sürüş, problem çözüme, dikkat dağınıklığı ve bilişsel olarak durumun tasarlanması gibi biliş ve davranış stratejilerini kapsayan faktördür. Bu 4 faktörün yanı sıra uyum sağlayıcı/yapıcı ifade faktörü dışındaki diğer üç faktörün toplamından “öfke ifade indeksi” (total aggressive expression index, $\alpha = .90$) oluşturulmuştur. Bu makalenin amacı, SÖİE’nin ülkemizde kullanılıp kullanılmayacağını araştırmak olduğu için Türkiye uyarlaması çalışmalarının bulgularına, aşağıdaki bölümlerde açıklanacağından, bu kısımda yer verilmemiştir.

İşlem

Yukarıda tanımlanan ölçekler, başta cinsiyet, yaş, eğitim, araç kullanma süresi, son beş yılda karışılan kaza ve alınmış trafik cezaları vb. bilgileri içeren demografik bilgi formu sabit kalmak üzere, sıra etkisini kontrol edebilmek amacıyla, değişik sıralarda dizilerek, bir batarya haline getirilmiştir. Araştırmaya katılan kişilere, “ankette, insanların trafik ortamındaki çeşitli durumlarda hissettikleri ve tepkileri ile ilgili bazı sorular” olduğu, “soruların doğru ya da yanlış yanıtları olmadığı, kendilerinin samimi olarak ne düşündüklerinin önemli olduğu”, “verilen tüm cevapların gizli tutulacağı ve bireysel değerlendirme yapılmayacağı, dolayısı ile kimlik bilgilerinin yazılmaması” konularında bilgi verilmiş ve gönüllülük

ilkesi temel alınmıştır. Veri toplama sürecinde, araştırmacıların amaçları doğrultusunda, kadın-erkek katılımcı sayısının eşit olmasına dikkat edilmiştir. Veriler yaklaşık 3 ayda toplanmış olup, ölçekler katılımcılara anketörler tarafından iletilmiş ve uygulama kişilerin kendi mekanlarında, bireysel olarak yapılmıştır. Uygulama yaklaşık 50 dakika sürmüştür.

Çalışmadan elde edilen verilere, SPSS 13.0 paket programı yardımıyla; tanımlayıcı istatistiksel yöntemler, korelasyon, t-test, tek yönlü varyans analizi (ANOVA), regresyon analizi gibi uygun olduğu düşünülen çeşitli istatistik analiz teknikleri uygulanmıştır.

BULGULAR

I. Faktör Yapısı

Ölçeğin orijinal yapısının bu örneklem için geçerli olup olmadığını araştırmak amacıyla, çalışmada elde edilen veriler, temel bileşenler analizi (Principal Component Analysis), Varimax Rotasyonu kullanılarak, maddeler düzeyinde faktör analizine tabi tutulmuş ve özdeğeri 1’in üzerinde ve faktör yükleri .30’un üzerinde olan 13 faktör bulunmuştur. Bununla beraber, “scree test” uygulaması sonucunda ve yorumlanabilme durumlarına göre bunların 4 faktöre indirgenebileceği görülmüş ve yeni bir analiz ile veriler 4 faktörlü çözüme zorlanmıştır. Her faktörün içine giren maddeler ve faktör yükleri Tablo 1’de görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1’den de görüldüğü gibi birinci faktör, 12 maddeden oluşmaktadır ve açıkladığı toplam varyans % 19.82 ($\alpha = .88$)’dir. Bu faktörü oluşturan maddelerin (5, 6, 9, 11, 14, 28, 31, 37, 38, 39, 40, 43) ifade ettikleri anlamlara bakılınca maddelerin orijinal ölçeğe benzer olarak öfkenin sözel ifadesine işaret ettikleri görülmektedir. Bu nedenle faktör, “öfkenin sözel ifadesi” alt boyutu

TABLO 5. Öfke İfade İndeksi'ni Yordayan Değişkenler.

	Uyarlanmış R ²	B	Beta	F	p
1. Demografik Değişkenler	.06	45.29		4.41	.002
Cinsiyet			.08		.250
Yaş			-.18		.007
Eğitim			.06		.439
Ceza alma			.18		.008
2. SÖÖ Alt Ölçekleri	.65	15.98		42.32	.000
Saygısızlık/kabalık			-.16		.036
Trafik zabıtasının varlığı			.76		.000
Saldırgan/düşmanca hareketler			.01		.864
Kural ihlali			.09		.123
Yavaş araç kullanma			.13		.033
Trafik ortamı engelleri			.11		.084
3. KSE Alt Ölçekleri	.67	16.50		31.06	.000
Somatizasyon			.10		.093
Hostilite			.14		.026
Olumsuz benlik			.03		.696
Depresyon			-.17		.025
Anksiyete			.07		.361
4. ÇBÖÖ-Öfke Belirtileri		16.75	-.02		.750
5. ÇBÖÖ-Öfkeye İlişkin Davranışlar Alt Ölçekleri	.71	14.32		29.04	.000
Sakin			-.06		.127
Kaygılı			.12		.009
Saldırgan			.19		.000
6. ÇBÖÖ-Öfkeye Yol Açan Durumlar	.71	13.96		24.86	.000
Ciddiye alınmama			-.01		.926
Eleştirilme			-.05		.361
Haksızlık			.04		.590

olarak isimlendirilmiştir. İkinci faktör 10 (1, 8, 10, 12, 13, 17, 20, 21, 34, 41) maddeden oluşmuştur. “Öfkenin bedenle ifadesi” olarak isimlendirilen bu faktör de toplam varyansın % 10.58 ($\alpha=.79$)’ini açıklamaktadır. Orijinal ölçekten farklı olarak 7, 19, 22 ve 46. maddeler de bu faktörde yer almıştır. Fakat kuramsal olarak öfkenin araçla ifadesi alt boyutuna uygun oldukları görülmüş, yapılan Cronbach Alfa iç tutarlılık değerlerine ilişkin yapılan analizler sonucu, orijinal ölçeğin yapısına sadık ka-

lınarak, bu faktöre dahil edilmemişlerdir. Ayrıca orijinal ölçekte, bu faktörde yer alan madde 18 (“direksiyonun başında çok sinirlenirim”) hem bu faktöre hem de diğer faktörlere girmediği için ölçekten çıkarılmıştır. “Öfkenin araçla ifadesi” ismi verilen 3. faktör ise 10 (2, 3, 4, 7, 15, 16, 19, 22, 27, 46) maddeden oluşmuştur ve toplam varyansın % 7.49 ($\alpha = .79$)’unu açıklamaktadır. Orijinal ölçekte bu faktörde yer alan madde 33 (“diğer sürücüye selektör yaparım”) bu faktöre ve diğer faktörlere girme-

diği için ölçekten çıkarılmıştır. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” olarak isimlendirilmiş olan 4. faktör, orjinal ölçüğe benzer olarak 15 (23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 35, 36, 42, 44, 45, 47, 48, 49) maddeden oluşmuştur. Açıkladığı varyans ise % 3.74 ($\alpha = .87$)’tür. Bu faktörlerin yanı sıra, ayrıca “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” faktörü dışındaki diğer 3 faktörün toplamından “öfke ifade indeksi” oluşturulmuş ve Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayısının .90 olduğu bulunmuştur.

II. Ölçekler arası korelasyonlara ilişkin bulgular

Örneklemin, ölçeklerden almış olduğu puanlar arasındaki korelasyon katsayıları Tablo 2’de görülmektedir (Tablo 2).

Tablodan da anlaşılacağı gibi Sürücü Öfke İfadesi Ölçeği’nin alt ölçekleri ile diğer ölçekler arasında $r=.92$ ($p < .001$) ile $r=.13$ ($p < .05$) arasında değişen anlamlı korelasyon katsayıları bulunmaktadır. Beklentilerimiz doğrultusunda, “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutu, “öfkenin sözel ifadesi” alt boyutu dışındaki diğer alt boyutlarla istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönde korelasyon göstermiştir. Bu alt boyutun “Öfkenin sözel ifadesi” alt boyutu ile arasındaki korelasyon negatif yönde olmakla birlikte anlamlı değildir. SÖİE’nin diğer alt boyutları arasındaki korelasyon pozitif yöndedir. Bu bulgulara paralel olarak, Öfke İfade İndeksi’nin SÖİE alt boyutları ile arasındaki korelasyon anlamlı olup, “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutu ile negatif, diğerleriyle pozitif yöndedir. Diğer deyişle, trafikte öfke ifade biçimlerinden sözel, bedenle ve araçla ifade arttıkça, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeler azalmaktadır.

“Öfkenin sözel ifadesi” alt boyutunun SÖÖ’nin tüm alt boyutları ile arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.71$ ($p < .01$) ile $r=.21$ ($p < .01$) arasında değişmektedir. Başka bir deyişle, diğer sürücünün saldırgan/düşmanca hareketleri, saygısız ve kaba davranışları, kural ihlalleri, yavaş araç kullanması, trafik zabıtasının varlığı ve trafik ortamındaki engeller arttıkça, kişinin öfkesini sözel olarak ifade etmesi de artmaktadır. “Öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutunun, SÖÖ alt boyutlarından “saldırgan/düşmanca hareketler”, “trafik zabıtasının varlığı”, “yavaş araç kullanma” ve “trafik ortamı engelleri” ile arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.40$ ($p < .01$) ile $r=.15$ ($p < .05$) arasındadır. Ancak bu alt boyutun SÖÖ’nin diğer alt boyutları olan “kural ihlali” ve “saygısızlık/kabalık” alt boyutları ile arasında anlamlı bir ilişkinin bulunmaması dikkat çekicidir. “Öfkenin araçla ifadesi” alt boyutunun, “SÖÖ-kural ihlali” alt boyutu

dışındaki diğer alt boyutlarla arasındaki korelasyonun anlamlı ve pozitif yönde olduğu bulunmuştur. Korelasyon katsayıları $r=.70$ ($p < .01$) ile $r=.21$ ($p < .01$) arasındadır. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutunun “SÖÖ-kural ihlali” alt boyutu arasındaki ilişki anlamlı ve pozitif yönde iken, “SÖÖ-trafik zabıtasının varlığı” ile arasındaki ilişki anlamlı fakat negatif yöndedir. Diğer bir deyişle, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade; diğer sürücünün kural ihlalleri arttıkça artmakta, bununla beraber, trafik zabıtasının varlığı arttıkça azalmaktadır.

“SÖİE-öfkenin sözel ifadesi” alt boyutunun ÇBÖÖ alt ölçeklerinden “öfke belirtileri”, “öfkeye yol açan durumlar” ölçeğinin alt boyutları (ciddiye alınmama, eleştirilme, haksızlık) ve “öfkeye ilişkin davranışlar” ölçeğinin “saldırgan” ve “kaygılı” davranışlar alt boyutları arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.40$ ($p < .01$) ile $r=.20$ ($p < .01$) arasında değişmektedir. Bununla beraber, “sakin davranışlar” alt boyutu ile “SÖİE-öfkenin sözel ifadesi” alt boyutu arasındaki korelasyon negatif yönde olmakla birlikte anlamlı değildir. Beklentilerimiz doğrultusunda, “SÖİE-öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutunun “ÇBÖÖ-öfkeye ilişkin davranışlar” alt boyutunun, “saldırgan davranışlar” alt boyutu arasındaki ilişki anlamlı ve pozitif yöndedir ($r=.49$, $p < .01$). Aynı şekilde “sakin davranışlar” alt boyutu ile arasındaki korelasyon ise anlamlı ve negatif yöndedir ($r=-.21$, $p < .01$). Ayrıca “öfke belirtileri” ve “öfkeye yol açan durumlar” ölçeğinin “ciddiye alınmama” alt boyutu ile “öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutu arasında anlamlı ve pozitif yönde korelasyon bulunmuştur. “SÖİE-öfkenin araçla ifadesi” alt boyutunun “ÇBÖÖ-öfkeye ilişkin davranışlar” alt boyutunun “sakin davranışlar” alt boyutu ile arasındaki korelasyon anlamlı ve negatif yöndedir ($r=-.22$, $p < .01$). Bununla beraber, “ÇBÖÖ-öfke belirtileri”, “öfkeye ilişkin davranışlar-saldırgan” ve “öfkeye yol açan davranışlar-eleştirilme” alt boyutları ile arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.44$ ($p < .01$) ile $r=.17$ ($p < .05$) arasındadır. Diğer alt boyutlarla “araçla ifade” alt boyutu arasında ilişki bulunmamıştır. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutunun, “sakin davranışlar”, “kaygılı davranışlar” ve “öfkeye yol açan durumlar” ölçeğinin “haksızlık” alt boyutu ile korelasyon katsayıları anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.51$ ($p < .01$) ile $r=.17$ ($p < .05$) arasındadır. Beklentilerimize uygun olarak bu boyutun, ÇBÖÖ alt ölçeklerinden “öfkeye ilişkin davranışlar” ölçeğinin “saldırgan” davranışlar alt boyutu ile arasındaki korelasyon anlamlı ve negatif yöndedir ($r=-.23$, $p < .01$). “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutunun anlamlı olmamakla birlikte, “öfke belirtileri” ve “öfkeye yol açan durumlar”

alt boyutunun “eleştirilme” alt boyutu ile arasındaki korelasyon anlamlı olmamakla birlikte negatif yöndedir.

“SÖİE-öfkenin sözel ifadesi” alt boyutunun KSE alt ölçekleri ve toplamı ile arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.27$ ($p<.01$) ile $r=.16$ ($p<.05$) arasındadır. Benzer şekilde, “SÖİE-öfkenin bedenle ve “araçla” ifadesi alt boyutlarının da KSE alt ölçekleri ve toplamı ile arasındaki korelasyon anlamlı ve pozitif yöndedir. Korelasyon katsayıları $r=.40$ ($p<.01$) ile $r=.16$ ($p<.05$) arasındadır. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutu ile KSE alt ölçekleri ve toplamı arasında anlamlı olmamakla birlikte negatif yönde korelasyon bulunmaktadır.

III. Demografik değişkenlere ilişkin bulgular

SÖİE'nin alt boyutlarından alınan puanların yaş, eğitim, cinsiyet, kazaya karışma, trafik cezası alma ve araç kullanma süresi değişkenlerine göre nasıl farklılaştığına bakılmıştır. Örnekleme otomobil dışında başka araçları kullanan sürücü sayısı az olduğu için araç türüne ilişkin herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır. Sürekli bir değişken olan yaş değişkeninin temel etkisinin olup olmadığını araştırabilmek amacıyla örneklem 21-30, 31-40, 41 ve üstü yaş olmak üzere 3 yaş grubuna ayrılmıştır. Öfkenin “bedenle” ve “araçla” ifadesi alt boyutlarında yaş temel etkisi bulunmuştur. Yapılan Tukey testi sonucunda “öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutunda [$F(2, 217)=5.91, p<.01$] 21-30 yaş grubunun ($x=12.94, ss=4.13$), 31-40 yaş grubundan ($x=11.38, ss=1.98$) ve 41 ve üstü yaş grubundan ($x=11.62, ss=2.31$) daha yüksek puan aldıkları görülmektedir. Başka bir deyişle 21 ile 30 yaş arasındaki sürücüler, 31 ve üstü yaşlardaki sürücülere göre daha fazla trafikte öfkelerini bedenle ifade ettiklerini belirtmektedirler. Benzer şekilde, Tukey testi sonucunda, “öfkenin araçla ifadesi” alt boyutunda [$F(2, 217)=8.03, p<.001$] 21-30 yaş grubunun ($x=15.64, ss=4.43$), 31-40 yaş grubundan ($x=13.63, ss=2.72$) ve 41 ve üstü yaş grubundan ($x=13.46, ss=3.04$) daha yüksek puan aldıkları görülmektedir. Diğer bir deyişle, 21 ile 30 yaş arasındaki sürücüler 31 ve üstü yaşlardaki sürücülere göre daha fazla trafikte öfkelerini araçla ifade etmektedirler. Beklentilere uygun olarak benzer bir örüntü, “öfke ifade indeksi” için de geçerlidir. Bu indekste de 21-30 yaş grubu, diğer iki yaş grubundan da daha yüksek puanlar almıştır.

SÖİE alt ölçeklerinden “öfkenin bedenle ifadesi”, “öfkenin araçla ifadesi” ve “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutlarında cinsiyet değişkeni açısından anlamlı fark bulunduğu görülmüştür. Öfkenin “bedenle” ve “araçla” ifadesi alt boyutlarında erkeklerin kadınlardan daha yük-

sek puan aldıkları bulunmuştur. “Uyum sağlayıcı/yapıcı” ifade boyutlarında ise kadınların erkeklerden daha yüksek puan aldıkları görülmüştür (bkz Tablo 3).

SÖİE alt ölçeklerinden alınan toplam puanlar, eğitim değişkeni açısından karşılaştırılmıştır. Eğitim değişkeni, ilk ve ortaöğretim ile yükseköğretim olarak iki gruba ayrılmıştır. Yapılan t-testi analizi sonucunda, “öfkenin sözel ifadesi” alt boyutunda yükseköğretim grubunun, ilk ve ortaöğretim grubundan daha yüksek puan aldığı görülmüştür (yükseköğretim: $x=25.10, ss=6.42$; ilk ve ortaöğretim: $x=22.28, ss=6.23$) ($t=2.92, p<.001$). “Öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutunda ise ilk ve ortaöğretim grubu yükseköğretim grubundan daha yüksek puan aldığı görülmüştür (ilk ve ortaöğretim: $x=12.75, ss=3.71$; yükseköğretim: $x=11.51, ss=2.33$) ($t=2.38, p<.05$). SÖİE'nin diğer alt ölçekleri olan “öfkenin araçla ifadesi”, “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” ve “öfke ifade indeksi” alt boyutlarında ise eğitim değişkenleri açısından herhangi bir fark görülmemiştir.

SÖİE alt ölçeklerinde, ceza alma değişkeni açısından farklılıklar bulunmuştur. Bu farklılıklar t-test tekniği ile incelenmiştir. “Öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutunda trafik cezası almış olan grubun almamış olanlara göre daha fazla puan aldığı bulunmuştur (ceza almış grup: $x=12.35, ss=3.40$; ceza almamış grup: $x=11.37, ss=2.04$) ($t=2.55, p<.05$). “Öfkenin araçla ifadesi” alt boyutunda da benzer olarak ceza almış grubun almamış olanlara göre daha fazla puan aldığı bulunmuştur (ceza almış grup: $x=15.00, ss=3.81$; ceza almamış grup: $x=13.22, ss=2.75$) ($t=3.92, p<.001$). Bu iki alt ölçekteki bulgulara paralel olarak “öfke ifade indeksi” alt boyutunda da ceza almış grubun almamış olanlara göre daha fazla puan aldığı bulunmuştur (ceza almış grup: $x=52.31, ss=10.68$; ceza almamış grup: $x=48.43, ss=9.53$) ($t=2.83, p<.05$). Ceza alma değişkeni açısından, “öfkenin sözel ifadesi” ve “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutlarında ise herhangi bir farklılık bulunmamıştır (bkz Tablo 4). Diğer bir deyişle, son 5 yıl içinde ışık ihlali, hatalı sollama, hız ihlali vb nedenlerle trafik cezası almış olan sürücüler, almamış olan gruba göre trafikte öfkelerini bedenle ve araçla daha fazla ifade ettiklerini ve genel olarak da, daha fazla öfkelerini ifade ettiklerini rapor etmişlerdir. Aracın kişiye ait olup olmaması, son 5 yıl içinde herhangi bir kazaya karışma ve araç kullanma süresi değişkenleri açısından, SÖİE alt ölçeklerinde ve “öfke ifade indeksi”nde anlamlı fark bulunmamıştır.

IV. Regresyon analizine ilişkin bulgular

Araştırmanın amacı doğrultusunda, trafikte öfke ifa-

desini (Öfke İfade İndeksi) yordayan değişkenleri belirlemek amacı ile hiyerarşik regresyon analizi yapılmıştır. Sonuçlar Tablo 5'te görülmektedir.

Tablodan da görüldüğü gibi yaş, eğitim, cinsiyet ve ceza alma demografik değişkenleri 1. sırada denkleme alınmıştır. Daha sonra sürücülerini öfkeleniren nedenler 2. sırada, psikolojik semptomlar 3., öfke belirtileri 4., öfkeye yol açan davranışlar 5. ve öfkeye yol açan durumlar 6. sırada denkleme girilmiştir. İlk aşamada denkleme blok halinde sokulan "sosyo-demografik değişkenlerin" birlikte yordayıcı gücü olduğu [Freg (4,215)=4.41, $p<.002$], "yaş" ($t=2.70$, $p<.01$) ve "ceza alma" değişkeninin de ($t=2.66$, $p<.05$) bağımsız katkıları bulunduğu görülmektedir. Denkleme 2. aşamada blok halinde sokulan "sürücülerini öfkeleniren nedenler" değişkeninin de yaş, eğitim, cinsiyet ve cezaya karışma ile birlikte yordayıcı gücünün bulunduğu [Freg(10, 209)=42.32, $p<.000$] ve "trafik zabitanının varlığı" ($t=17.33$, $p<.000$), "yavaş araç kullanma" ($t=2.14$, $p<.05$) ve "saygısızlık/kabalık" ($t=2.11$, $p<.05$) değişkenlerinin de yordamaya bağımsız katkılarının olduğu bulunmuştur. Diğer sürücünün kural ihlallerinin, öfke ifadesini bağımsız olarak yordayan değişkenler arasında yer almaması ilginçtir. Yine, 3. blokta denkleme giren "psikolojik semptomların" ilk 2 bloktaki değişkenlerle birlikte yordayıcı gücünün bulunduğu [Freg(15, 204)=31.06, $p<.000$] dikkat çekmektedir. Bununla birlikte "depresyon" ($t=2.25$, $p<.05$) ve "hostilite" ($t=2.25$, $p<.05$) değişkenlerinin de kendi başlarına yordamaya katkıları bulunmaktadır. Denkleme 4. sırada giren "öfke belirtileri" değişkeninin diğer 3 bloktaki değişkenlerle birlikte yordayıcı gücünün bulunduğu görülmektedir [Freg(16,203)=29.00 $p<.000$]. Ancak bu değişkenin kendi başına yordamaya katkısının anlamlı olmadığı bulunmuştur. Beşinci blokta denkleme girilen "öfkeye ilişkin davranışların" ilk 4 bloktaki değişkenlerle birlikte yordayıcı gücünün bulunduğu [Freg(19, 200)=29.04, $p<.000$] görülmektedir ve "saldırgan davranışlar" ($t=4.08$, $p<.000$) ve "kaygılı davranışlar" ($t=2.63$, $p<.01$) değişkenlerinin de yordamaya bağımsız katkılarının olduğu saptanmıştır. Denkleme 6. ve son sırada giren "öfkeye yol açan durumlar" değişkeninin de diğer 5 bloktaki değişkenlerle birlikte yordayıcı gücünün bulunduğu görülmektedir [Freg(22, 197)=24.86, $p<.000$].

TARTIŞMA

Buraya kadar özetlenen bulgular değerlendirildiğinde, 47 maddelik bir ölçek haline getirilen "uyarlanmış SÖİE"nin toplumumuzda kullanılabilir, geçerlik ve güvenilirlik düzeyi yüksek bir ölçek olduğu söylenebilir.

Faktör analizi sonucunda, Öfkenin Sözel İfadesi, Öfkenin Bedenle İfadesi, Öfkenin Araçla İfadesi, Uyum Sağlayıcı/ Yapıcı İfade olmak üzere bulunan 4 faktörlük yapının Deffenbacher ve arkadaşlarının (2002) bulmuş oldukları faktör yapısına benzediği görülmektedir. Orijinal ölçeğe benzer olarak 3 faktör öfkeyi saldırgan bir biçimde ifade etmeyi kapsarken (örneğin, aracını öfke ifadesi olarak kullanmak, diğer kişiye sözel olarak öfkesini ifade etmek) 4. faktör, öfke ifadesinde uyum sağlayıcı ve yapıcı yolları içeren bir boyuttur (örneğin, güvenli araç kullanmaya dikkat etmek gibi). Ayrıca yine orijinal ölçekte genel "öfke ifadesi indeksi" olarak önerilen ve ilk 3 öfke ifadesi biçiminin toplamından oluşturulan Öfke İfade İndeksi'nin, "uyarlanmış SÖİE" kapsamında da güvenilir bir şekilde kullanılabilmesi bu çalışmada ortaya çıkmıştır (Deffenbacher ve ark. 2002). Orijinal ölçekte yer alan "direksiyonun başında çok sinirlenirim" ve "diğer sürücüyü selektör yaparım" maddeleri bizim çalışmamızda bu 4 faktörden hiçbirinde yer almamıştır. Bizim kültürümüzde, diğer sürücüyü selektör yapmak, sadece öfke ifadesi değil aynı zamanda uyarı anlamına da gelebilmektedir. Dolayısıyla bu sonuç kültürel farklılıklar kapsamında şaşırtıcı değildir.

SÖİE, sosyo-demografik değişkenler açısından değerlendirildiğinde, aracın kişiye ait olup olmaması, kazaya karışma ve araç kullanma süresi etkisi görülmemiştir. Deffenbacher ve arkadaşları 2001 ve 2003'te yaptığı çalışmalarda da aynı sonucu bulmuştur. Buna karşılık trafikte öfke ifadesi biçimlerinin yaş, cinsiyet, eğitim ve trafik cezası alma değişkenlerinden etkilendiği bulunmuştur. Öfkenin bedenle ve araçla ifadesinde erkeklerin lehine olan cinsiyet farkı, batıda yapılan çalışmalarda da görülmüştür (Lajunen ve Parker 2001, Deffenbacher ve ark. 2002, Deffenbacher ve ark. 2003). Bu çalışmada, eğitim değişkenine ilişkin yapılan değerlendirmelerde, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ve genel olarak öfke ifadesi indeksinde bir farklılık olmadığı, ancak yükseköğretim grubunun öfkesini daha çok sözel ifade ederken, ilk ve ortaöğretim grubunun öfkesini daha çok bedenle ifade ettiği dikkat çekmiştir. Eğitim düzeyi ile birlikte sürücülerde kendini sözel olarak ifade etme özelliklerinin de geliştiği düşünüldüğünde, bu bulgu anlaşılır olmaktadır. Yasak ve Öz'ün (1997) farklı sürücülük tiplerinde risk alma eğilimini değerlendirdikleri çalışmada, eğitim düzeyi arttıkça, sosyal risk alma eğiliminin de arttığı bulunmuştur. İlgili literatürde bu konuda yapılan çalışmaların örneğinde, genellikle üniversite öğrencileri yer aldığı için eğitim değişkenine ilişkin bu bulgunun kültürel farklılıkların ötesinde ayrıca önemli bir yeri olduğu düşünülmüştür. Benzer bir durum yaş değişkeni açısından

da karşımıza çıkmaktadır. Çalışmamızda 21-30 yaş grubundaki sürücülerin, 31 ve üstü yaşlardaki sürücülere göre, daha fazla trafikte öfkelerini bedenle ve araçla ifade ettikleri bulunmuştur. Aynı bulgu, öfke ifade indeksi için de geçerlidir. Bu bulgu, trafik kazasına karışma ve kural ihlallerine ilişkin yapılan çalışmalarda 18-24 yaş grubunun diğer yaş gruplarından daha riskli olduğunun tespit edildiği çalışmaları destekler niteliktedir (Gregersten 1995). Ayrıca Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan istatistiklere göre, 2002 yılında ülkemizde meydana gelen 407103 trafik kazasına karışan 615285 sürücünün %34'ünün 21-30 yaş grubunda olması dikkat çekicidir. Bu yaş grubunun yüksek oranda kazaya karışmasının nedenleri arasında, öfkelenmelerinde, araçla ya da bedenle öfkelerini ifade etmeyi seçmeleri olabilir. Bu araştırmada çıkan önemli sonuçlardan birisi de ceza alma değişkenine ilişkin bulgulardır. Beklentilerimizle tutarlı olarak, son 5 yıl içinde ışık ihlali, hatalı sollama, hız ihlali gibi nedenlerle trafik cezası almış olan sürücüler, ceza almamış sürücülere göre trafikte öfkelerini bedenle ve araçla ifade etmektedirler ve genel olarak öfke ifade indekslerinden daha fazla puan almışlardır.

Değişkenlerarası ilişkileri ve bu ilişkilerin yönünü belirlemek amacı ile yapılan korelasyon analizi sonucunda, SÖİE ile SÖÖ, KSE ve ÇBÖÖ ölçeğinden ve alt ölçeklerinden alınan puanlar arasında beklenen yönde ve anlamlı katsayılar mevcuttur. Literatürde de benzer değişkenler arasında bu yönde ve anlamlı ilişkiler bulunduğu dair veriler bulunmaktadır (Deffenbacher ve ark. 2002, 2003). Bununla beraber, SÖİE'nin alt boyutlarından biri olan uyum sağlayıcı/yapıcı ifade değişkeninin, SÖÖ alt boyutlarından diğer sürücünün kural ihlalleri ve trafik zabıtasının varlığı alt boyutları ile arasındaki ilişki ilgi çekicidir. Hatırlanacağı gibi, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade; diğer sürücünün kural ihlalleri arttıkça artmakta, fakat trafik zabıtasının varlığı arttıkça azalmaktadır. Bu bulgu, ülkemizde trafik kurallarının ve denetim mekanizmasının nasıl anlamlandırıldığı sorusunu tekrar gündeme getirmektedir. Yasak ve Öner (1999) tarafından yapılan bir çalışmada, Türk sürücüsünün trafik kurallarını algılama biçimi değerlendirilmiş ve trafik kuralı dendiğinde, "aslında uyulması gereken ama uyulmayan kurallar"; trafik polisi dendiğinde ise "trafiği engelleyen" görevlinin akla geldiği bulunmuş, trafiğe ilişkin en yaygın sosyal temsilin ise "kimse kurallara uymuyor, bir tek benim uymamla bir şey değişmez" inancı olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla, diğer sürücünün saygısız/kaba davranışları öfke yaratırken, kural ihlalleri öfke yaratmamakta, adeta "doğal" karşılanmaktadır. Trafik ortamında zabitanın varlığının öfke yaratması, sürücünün sözel, bedenle ve

araçla öfkelerini ifade etmesine neden olması da oldukça ilginç bir bulgudur. Benzer bir bulgu Deffenbacher ve ark. (1994), trafikte sürücülerin öfkelenme nedenlerini inceledikleri bir çalışmada da bulunmuştur. Çalışmada, erkek sürücülerin kadın sürücülere göre trafik zabıtasının varlığına ve diğer sürücülerin yavaş araç kullanmalarına daha fazla öfkelenmiş oldukları saptanmıştır.

Regresyon analizi sonucunda tüm değişkenlerin birlikte trafikte genel öfke ifadesini yordamaya katkısının olduğu, ayrıca alt ölçeklerden pek çoğunun da yordamaya bağımsız katkılarının olduğu gözlenmiştir. Benzer sonuçlar orijinal ölçeğe ilişkin yapılan çalışmalarda da karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada ek olarak, trafik cezası alma ve yaş değişkenlerinin de trafikte genel öfke ifadesini yordama konusundaki katkılarının gözardı edilmemesi gerektiği ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak, 4 alt ölçek ve bir indeksten oluşan SÖİE'nin toplumumuz için geçerli ve güvenilir bir ölçek olduğu söylenebilir. Bu araştırma ülkemizde, sürücülerin trafik ortamındaki öfke ifade biçimlerini tespit etme konusundaki ilk çalışmalardan biri olması açısından da önem taşımaktadır. Ayrıca, trafikte öfkeyle baş etme yöntemleri açısından da uyum sağlayıcı ve yapıcı yöntemlerin geliştirilmesinin önemini ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla bu çalışma, trafikte öfke nedeniyle sorun yaşayan sürücüler için düzenlenen psiko-eğitimlerde geliştirilecek baş etme yöntemlerine de ışık tutacaktır. Bu çalışmada değerlendirilmemekle birlikte, Dahlen ve arkadaşları (2005), SÖİE'nin alt boyutlarından biri olan öfkenin araçla ifade edilmesi ile dürtüsellik arasında ilişki olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca tehlikeli araç kullanma ve risk alma eğilimi ile dürtüsellik arasında da ilişki saptamışlardır. Dolayısıyla SÖİE, SÖÖ ile birlikte, trafikte daha fazla öfkelenen sürücülerin, öfkelerini ifade etme biçimlerini saptamada kullanılarak, özellikle de öfkesi yüksek olan ve bunu araçla ifade eden sürücülerin, dürtü kontrolü açısından da değerlendirilmesi ve müdahale edilmesi gerektiğini düşündürebilir. Benzer şekilde, dürtü bozukluğu saptanan olgularda, kişinin araç kullanma durumunun da araştırılması ve SÖÖ ile SÖİE'nin de sonuçlarına dayanarak kişinin, tedavi altında olduğu süre zarfında araç kullanımının da değerlendirilmesi önerilebilir. Ek olarak, ceza puanı yüksek sürücülerde, sürücü belgesi alıkonmuş ve psiko-teknik değerlendirmeye yönlendirilmiş kişilerde, değerlendirme sürecinde kullanılan psikolojik boyutlardan birisinin de trafikte genel öfke ifadesi olabileceği de ortaya çıkmaktadır. Güvenli sürücü seçimi amacıyla da SÖİE'nin ülkemizde kullanılabileceği düşünülmektedir.

Bu çalışmanın en önemli kısıtlılığı, örneklem özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Örneklemin büyük bir bölümü üniversite mezunlarından oluşmaktadır. Araç kullanma ve ilköğretim mezunu olan kadın sürücüye ulaşmak konusunda sorun yaşadığı için ilköğretim düzeyindeki

birey sayısı yetersizdir. Bu nedenle, eğitim değişkenine ilişkin analizler yapılırken gruplar, “ilk ve ortaöğretim” ve “yükseköğretim” olmak üzere iki gruba ayrılmıştır. Bu çalışmayı takiben yapılacak araştırmalarda, eğitim değişkeninin kapsamlı olarak ele alınması yararlı olacaktır.

KAYNAKLAR

Balkaya F (2001) Çok Boyutlu Öfke Envanteri'nin geliştirilmesi ve bazı semptom gruplarındaki etkisi. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Ankara Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Psikoloji Bölümü, Uygulamalı Psikoloji ABD.

Balkaya F, Şahin NH (2003) Çok Boyutlu Öfke Ölçeği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 3: 192-202.

Bailey KD (1987) *Methods of Social Research*. 3rd Ed. New York. The Free Press, s. 95.

Cozby PC (1993) *Methods in Behavioral Research*. 5th Ed. London. Mayfield Publishing Company, s:58-59.

Dahlen ER, Martin RC, Ragan K ve ark. (2005) Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 341-348.

Deffenbacher JL, Stark RS (1992) Relaxation and Cognitive-Relaxation Treatment of General Anger. *Journal of Counseling Psychology*, 39: 158-167.

Deffenbacher JL, Oetting ER, Lynch RS (1994) Development of A Driving Anger Scale. *Psychological Reports*, 74: 83-91.

Deffenbacher JL, Lynch RS, Oetting ER ve ark. (2001) Driving anger: Correlates and a Test of State-Trait Theory. *Personality and Individual Differences*, 31: 1321-1331.

Deffenbacher JL, Lynch RS, Oetting ER ve ark. (2002) The Driving Anger Expression Inventory: A Measure of How People Express Their Anger on the Road. *Behaviour Research and Therapy*, 40: 717-737.

Deffenbacher JL, Lynch RS, Filetti LB ve ark. (2003) Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41: 333-349.

Deffenbacher JL, Deffenbacher DM, Lynch RS ve ark. (2003) Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41: 701-718.

Gregersen NP (1995) Prevention of road accidents among young novice drivers. *Linköping University Medical Dissertations*. No: 444.

Lajunen T, Parker D (2001) Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33: 243-255.

Lewis M, Alessandri SM, Sullivan MW (1990) Violation of expectancy, loss of control, and anger expression in young infants. *Developmental Psychology*, 5: 745-751.

Şahin NH, Durak A (1994) Kısa Semptom Envanteri: Türk gençleri için uyarlanması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 31: 44-56.

Yasak Y, Öner B (1999) The values and traffic rules schema of road users in Turkey. *6th European Congress of Psychology*, July 4-9, 1999, Rome, Italy.

Yasak Y, Öz A (1997) A pilot study to investigate willingness to take risks in various drivers. *5th European Congress of Psychology*, July 6-11, 1997, Dublin, Ireland.

Yasak Y, Eşiyok B, Başbulut AZ ve ark. (2005) Trafikte öfke: Sürücü Öfke Ölçeği'nin (SÖÖ) geçerlik ve güvenirliği. *Trafik ve Yol Güvenliği 3. Ulusal Kongresi*, 4-6 Mayıs, Gazi Üniv. Ankara.

Trafik İstatistik Yıllığı 2002 (2003) Emniyet Genel Müdürlüğü Yayın Katalog No:352, EGM Basımevi, Ankara, 5: 114.