

## SÜRÜCÜ ÖFKE DÜŞÜNCELERİ ÖLÇEĞİ'NİN TÜRKÇE'YE UYARLANMASI\*

Ayşegül DURAK BATIGÜN\*\*

Yeşim YASAK\*\*\*

### Öz

Trafik, öfke duygusunun ifadesine sıklıkla rastladığımız bir ortamdır. Bireylerin yaşadıkları öfke duygusunun trafikteki olumsuz yansımaları da göz önünde bulundurulduğunda, sürücü öfkesine ilişkin farklı bileşenlerin değerlendirilmesi ve bunların ölçümü büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmanın ana amacı, öfke düşüncelerine ilişkin olarak geliştirilmiş olan "Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği"nin (SÖDÖ) Türkçe uyarlamasını yaparak, geçerlik ve güvenilirlik bulgularını elde etmektir. Bu amaç doğrultusunda 20-62 yaş arasında, sürücü ehliyeti bulunan ve en az bir yıldır araç kullanan 127 kadın (%42.8) ve 170 erkek (%57.2) olmak üzere toplam 297 kişi örneklem grubunu oluşturmuştur. Çalışmada Sürücü Öfke Düşünce Ölçeği'nin yanısıra, Sürücü Öfke İfadesi Envanteri ve Sürücü Öfke Ölçeği kullanılmıştır. Yapılan faktör analizi sonucunda "Yargılayıcı Düşünceler", "İntikam Düşünceleri", "Olumlu Başaçıkma Düşünceleri", "Saldırgan Düşünceler" ve "Aşağılayıcı Düşünceler" olmak üzere beş faktörlü bir yapı elde edilmiştir. Bu faktör alt ölçeklerinin Cronbach alfa güvenilirlik katsayıları .86 ile .95 arasında değişmektedir. Ölçeğin madde toplam korelasyonları ve yarıya bölme güvenilirlik katsayıları da yüksek bulunmuştur. Elde edilen tüm bulgular literatür ışığında tartışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Trafik, Öfke, Sürücü Öfke Düşünceleri

### Abstract

#### **Turkish Adaptation of Driver's Angry Thoughts Questionnaire**

Traffic, the expression of anger is often an environment that we come across. When the anger of the individual to consider the negative impact they have on traffic, the evaluation of the different components related to the driver anger and

\* Bu çalışma, yazarların "Stres ve Trafik: Stres ile Trafikte Öfke İfadesi Arasındaki İlişkide Sürücü Öfke Düşüncelerinin Aracı Rolü" başlıklı araştırma örnekleminin bir kısmı kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

\*\* Prof. Dr., Ankara Üniversitesi DTCF Psikoloji Bölümü, e-posta: batigun@ankara.edu.tr

\*\*\* Doç. Dr., Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, e-posta: yesimyasak@yahoo.com

*their measurement is of utmost importance. The main purpose of this study, which has been developed in relation to anger thinking in traffic "Driver's Angry Thoughts Questionnaire" (DATQ) by the Turkish version is to achieve the reliability and validity findings. For this purpose between 20-62 years old, with a driver's license and drive a vehicle at least one year 127 women (42.8%) and 170 men (57.2%) accounted for a total of 297 people, including sample. In this study, it was used Driver's Angry Thoughts Questionnaire (DATQ) as well as Driving Anger Expression Inventory (DAX) and Driving Anger Scale (DAS) as an instruments. As a result of factor analysis "judgmental thinking," "revenge thinking" "positive coping thinking", "aggressive thinking" and "pejorative labeling thinking" were obtained, including a five-factor structure. Cronbach alpha reliability coefficients of this factor subscales ranged from .86 to .95. Scale item-total correlations and split-half reliability coefficients were also high. All results obtained are discussed in the light of the literature.*

**Keywords:** *Traffic, Road Rage, Driver's Angry Thoughts*

Dört temel duygudan (sevinç, üzüntü, korku ve öfke) birisi olan öfke evrenseldir ve günlük yaşamımızda önemli bir yere sahiptir. Öfke, duygusal olarak hafif sinirlilikten, şiddetli hiddet duygusuna doğru değişen bir yoğunluğa sahiptir (Deffenbacher, 1999) ve bilim insanları tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Örneğin, Kassinove ve Sukhodolsky'e (1995) göre öfke, bazı bilişsel ve algısal çarpıtmalarla bağlantılı içsel bir duygudurumdur. Martin ve Watson (1997) ise öfkenin, doyurulmamış isteklere, istenmeyen sonuçlara ve karşılanmayan beklentilere verilen doğal, evrensel ve insani bir duygusal tepki olduğunu belirtmektedirler.

Öfke genellikle ulaşılmaya çalışılan hedeflere varmanın engellenmesiyle ya da dışsal bir kaynağın tehdit içerikli davranışlarından dolayı ortaya çıkmaktadır ve bu yaşantıda, **düşünce süreçleri ve davranışsal tepkiler bir arada görülmektedir** (Berkowitz, 1990). Öfkeye öncül olarak bir dışsal uyaran bulunur ya da bazı uyaranların kişide birtakım imgeleri geri getirmesi söz konusudur. Başka bir deyişle bireylerin öfke, korku, tedirginlik gibi duygularının nedeni, olayın kendisiyle ilgili olmaktan çok, bireylerin bu olaylarla ilgili takındıkları kavramsal gözlükler ya da zihinlerindeki sembollerdir (Dobson ve Craig, 1996).

Öfkenin ifadesi, kişiden kişiye, durumdan duruma ve hatta kültürden kültüre değişebilmekle birlikte (Ramirez ve ark., 2002), saldırganlığın arkasında genelde öfke duygusunun olduğu görülmektedir (Averill, 1983). Öfke sırasında bir bireyin nasıl davranacağını durumsal koşullar, kültürel normlar, öfkenin yoğunluğu, benzer durumlarda daha önce nasıl davrandığı ve daha önceki öfke düzeyi gibi değişkenler belirlemektedir (Deffenbacher, 1999).

Öfke duygusunun ifadesine sıklıkla rastladığımız bir durum kuşkusuz trafiktir. Trafikte öfke, özellikle Türkiye'de yaşadığımız önemli problemlerden biridir ve doğurduğu olumsuz sonuçlar nedeniyle son yıllarda araştırmacıların ilgisini çeken ve üzerinde yoğun olarak çalışılan bir konudur. Batıda yapılan çalışmalar öfke düzeyi yüksek kişilerin trafikte de genellikle daha çabuk ve daha çok öfkelenediklerini göstermektedir (Deffenbacher ve ark., 1994). Sürekli öfkenin bir kişilik özelliği olarak belirdiği bireylerin araç kullanırken de öfkeli olma eğilimlerinin yüksek olduğu vurgulanmaktadır (Deffenbacher ve ark., 2001). Türkiye'de profesyonel sürücüler ile yapılan bir çalışmada, riskli sürücülük davranışları ile öfke arasında pozitif yönde anlamlı ilişkiler saptanmıştır (Sümer, 2003). Yine ülkemizde yapılan bir başka çalışmada da öfke belirtileri ve psikolojik belirtileri yüksek kişilerin trafikte daha fazla öfke yaşadığı belirlenmiştir (Yasak ve Eşiyok, 2007).

Sürücülerin trafikte öfkelerini dört farklı biçimde ifade ettikleri belirtilmektedir: "Sözel ifade", "bedenle ifade", "araçla ifade" ve "uyum sağlayıcı/yapıcı ifade" (Deffenbacher ve ark., 2002). Bu öfke ifadelerinin ilk üçünün saldırgan ifade biçimi olduğu; saldırganlık ve riskli davranışlarla da ilişkisinin bulunduğu belirtilmektedir. Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ise bu değişkenlerle negatif yönde ilişkilidir. Trafikte öfke ifadesi ile ilgili olarak ülkemizde yapılan bir çalışmada da trafik cezası alma, trafik zabıtasının varlığı, diğer sürücünün saygısız ve kaba davranışları ve yavaş araç kullanması, genel olarak trafikte öfke ifade etmeyi (sözel, araçla ve bedenle) yordayan değişkenler olarak belirtilmektedir (Eşiyok ve ark., 2007).

Bireylerin yaşadıkları öfke duygusunun trafikteki olumsuz yansımaları göz önünde bulundurulduğunda, sürücü öfkesine ilişkin farklı bileşenlerin değerlendirilmesi ve bunların ölçümü kuşkusuz büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla, konuya ilişkin bileşenleri oluşturan "sürücü öfkesi" (sürücülerin hangi durumlarda, ne kadar öfkelenedikleri), "öfke ifadesi" (sürücülerin öfkelerini hangi sıklıkla ve nasıl ifade ettikleri) ve "öfke düşünceleri" (sürücülerin araç kullanırken öfkelendiklerinde ya da kızgın olduklarında akıllarından geçen düşünceler) ölçülmeye çalışılmaktadır. İlgili literatür gözden geçirildiğinde bu konudaki çalışmaların büyük ölçüde Deffenbacher ve arkadaşları (1994, 2002, 2003) tarafından yürütüldüğü gözlenmektedir. Deffenbacher ve arkadaşları, yukarıda belirtilen öfkeye ilişkin üç bileşenin her birinin ölçümüne ilişkin olarak ölçme araçları geliştirmişler ve çalışmalarında kullanmışlardır. Bu araçların ilk ikisi, "Sürücü Öfke Ölçeği" (Deffenbacher ve ark., 1994) ve "Sürücü Öfke İfadesi Envanteri" (Deffenbacher ve ark., 2002) Türkçe'ye çevrilmiş, geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları yapılmıştır (Yasak ve Eşiyok, 2007; Eşiyok ve ark., 2007). Bu

çalışmanın amacı da, öfke düşüncelerine ilişkin olarak geliştirilmiş olan “Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği”nin (Deffenbacher ve ark., 2003) Türkçe uyarlamasını yaparak, geçerlik ve güvenirlik bulgularını elde etmektir. Ayrıca ülkemizdeki sürücülerin öfke düşüncelerinin ayrıntılarını belirlemek ve bu düşünceleri cinsiyet ve yaş gibi demografik değişkenler açısından incelemek de çalışmanın diğer bir amacını oluşturmaktadır.

### **Yöntem**

#### **Örneklem**

Örneklemin belirlenmesinde olasılıksız örnekleme yöntemlerinden biri olan ve araştırma kriterlerine uygun kişiler ile başlanarak, uygulamaya katılanların referansları ile grubun genişlemesine dayanan kartopu yöntemi kullanılmıştır; (Bailey, 1987; Cozby,1993). Sürücü belgesi sahibi olmak ve en az bir yıldır aktif olarak araç kullanmak çalışmaya katılmak için yeterli bir kriter olarak kabul edilmiştir.

Araştırmanın örneklemini Ankara il sınırları içerisinde ikamet eden, 127 kadın (%42.8) 170 erkek (%57.2) olmak üzere toplam 297 kişiden oluşmuştur. Yaş aralığı 20-62, yaş ortalaması 36.80’dir (ss= 12.25). Örneklemin %8.5’i ilköğretim, %22.9’u lise, %68.7’si ise üniversite mezunudur. Ortalama 12 yıldır (ss= 10.22) araç kullandıklarını ve bir yıl içerisinde ortalama 10337 km (ss= 11020) yol yaptıklarını bildirmişlerdir. Örneklemin %96.3’ü otomobil kullanmaktadır ve %66’sı bir ve birden fazla trafik cezası aldığını, %39.4’ü ise bir ve birden fazla trafik kazası yaptığını ifade etmiştir.

#### **Kullanılan Ölçme Araçları**

Araştırmada Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği’nin yanı sıra, daha önce geçerlik ve güvenirlik çalışmaları yapılmış olan Sürücü Öfke İfadesi Envanteri, Sürücü Öfke Ölçeği ve Demografik Bilgi Formu kullanılmıştır. Sürücü Öfke İfadesi Envanteri ve Sürücü Öfke Ölçeği, çalışmada ölçüt geçerlik kriteri olarak kullanılmıştır.

**Demografik Bilgi Formu:** Katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim gibi demografik bilgileri ile kullandıkları araç türü, bir yılda yaptıkları ortalama km, yaptıkları kaza sayısı ve aldıkları ceza sayısı gibi trafikte araç kullanımlarına ilişkin bilgilerin alındığı, araştırmacılar tarafından geliştirilen bir formdur.

**Sürücü Öfke Düşünce Ölçeği (SÖDÖ):** Deffenbacher ve arkadaşları (2003) tarafından kişilerin araç kullanırken öfkelenediklerinde ya da kızgın olduklarında akıllarından geçen düşüncelerin sıklığını belirlemek amacıyla

geliştirilmiş 65 maddelik, 1-5 arası puanlanan Likert tipi bir ölçektir. Yapılan faktör analizi sonrasında yargılayıcı ve şüpheli düşünceler (21 madde,  $\alpha = .94$ ), aşağılayıcı etiketleme ve sözel saldırgan düşünceler (13 madde,  $\alpha = .92$ ), intikam ve misilleme düşünceleri (14 madde,  $\alpha = .93$ ), fiziksel saldırganlık düşünceleri (8 madde,  $\alpha = .93$ ) ve başa dikma/ öz-egitim düşünceleri (9 madde,  $\alpha = .83$ ) olmak üzere beş faktör bulunmuştur. Bu faktörlerin birbirleri ile korelasyonları .01 ( $p > .05$ ) (aşağılayıcı etiketleme ve sözel saldırgan düşünceler ile başa dikma/ öz-egitim düşünceleri) ile .62 ( $p < .001$ ) (fiziksel saldırganlık düşünceleri ile intikam ve misilleme düşünceleri) arasında değişmektedir. Yine bu faktörlerin Sürücü Öfke Ölçeği ile korelasyonları -.06 ( $p > .05$ ) ile .46 ( $p < .001$ ) arasında; Sürekli Anksiyete Ölçeği ile korelasyonları ise -.01 ( $p > .05$ ) ile .22 ( $p < .001$ ) arasındadır.

**Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (SÖİE):** Deffenbacher ve arkadaşları (2002) tarafından geliştirilen, sürücülerin tanımlanan durumlarda ne sıklıkla ve nasıl öfkelerini ifade ettiklerini belirlemeyi amaçlayan 49 maddelik 1-4 arası puanlanan Likert tipi bir ölçektir. Ölçeğin Türkçe uyarlama çalışmaları Eşiyok ve ark. (2007) tarafından yapılmıştır. Bu çalışma sonucunda, sözel ifade ( $\alpha = .88$ ), bedenle ifade ( $\alpha = .79$ ), araçla ifade ( $\alpha = .87$ ) ve uyum sağlayıcı /yapıcı ifade ( $\alpha = .79$ ) olmak üzere dört faktör bulunmuştur. Bu alt faktörlerin Kısa Semptom Envanteri alt ölçekleri ve Çok Boyutlu Öfke Envanteri ile korelasyonları .49 ( $p < .001$ ) ile -.22 ( $p < .001$ ) arasında değişmektedir. Ölçeğin geçerli ve güvenilir olduğuna ilişkin yeterli bulgular mevcuttur.

**Sürücü Öfke Ölçeği (SÖÖ).** Deffenbacher ve arkadaşları (1994) tarafından geliştirilen, sürücülerin hangi durumlarda ve ne kadar öfkelenediklerini belirlemeyi amaçlayan, 33 maddelik kendini değerlendirme türü bir ölçektir. Maddeler, 1-5 arası puanlanmaktadır ve Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları 0.78 ile 0.87 arasında değişen 6 faktörden oluşmaktadır. Türkiye uyarlaması çalışmaları sonucunda “saldırgan/düşmanca hareketler”, “kural ihlali”, “trafik zabıtasının varlığı”, “yavaş araç kullanma”, “saygısızlık/kabalık” ve “trafik ortamı engelleri” olmak üzere altı faktör bulunmuştur. Bu faktörlerin Cronbach alfa iç tutarlılık katsayıları 0.73 ile 0.87 arasında değişmektedir (Yasak ve ark.,2005). Ölçeğin geçerli ve güvenilir olduğuna ilişkin yeterli bulgu mevcuttur.

### İşlem

SÖDÖ bu çalışmada, psikoloji alanında İngilizce eğitim görmüş üç akademisyen tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir. Bu çeviriler doğrultusunda, her bir madde için o maddeyi en iyi temsil ettiği düşünülen çeviri kabul edilmiş ve ölçek bu maddeleri ile bir kez de her iki dili de iyi bilen psikoloji alanından bir uzmana verilerek geri çeviri çalışması yapılmıştır. Bu çeviri

orijinal ölçek ile karşılaştırılmış ve ifade ve içerik uyumlarına göre her maddeyi en iyi temsil eden çeviri son forma alınmıştır.

Ölçek çevirisinin ardından sıra etkisini kontrol etmek amacıyla; başta demografik form sabit kalmak üzere diğer üç ölçek farklı sıralarda dizilerek bireylere uygulanmıştır. Uygulama yaklaşık olarak 25-30 dakika sürmüştür.

Çalışmaya katılım gönüllülük esasına dayalı olarak yürütülmüş ve çalışma öncesinde ilgili üniversitenin Etik Kurul'undan onay alınmıştır.

## **Bulgular**

### **Geçerlik Bulguları**

#### **a) Faktör Analizi**

Ölçeğin yapı geçerliğini belirlemek amacıyla faktör analizi yapılmıştır. Faktör analizi öncesinde örneklem büyüklüğünün uygunluğunu test etmek amacıyla KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) değeri kontrol edilmiş ve bu değer .93 olduğu görülmüştür (KMO değerinin .50'den az olması faktör analizine devam edilemeyeceği anlamına gelmektedir). Buna ek olarak Bartlett Sphericity testi yapılmış ve verilerin anlamlı farklılık gösterdiği tespit edilmiştir ( $\chi^2= 14102.78$ ,  $sd= 2080$ ,  $p< .001$ ). Böylece, ana bileşenler (principal components) yöntemi ve varimax dönüştürmesine göre faktör analizi uygulanmıştır. İlk uygulamada özdeğeri (eigenvalue) 1'in üzerinde olan ve toplam varyansın %67'sini açıklayan 11 faktör bulunmuştur. Aynı analizden elde edilen eğim grafiği (scree-plot) incelendiğinde bu 11 faktörün 5 faktör altında toplanabileceği görülmüş ve 5 faktörlü çözüme gidilmiştir. Bu analiz sırasında yükleme değeri .30'un üzerinde olan maddeler ilgili faktörlere yerleştirilmiştir. Herbir faktör içerisine giren maddeler, faktörlerin açıkladıkları varyans, özdeğerleri ve Cronbach alfa güvenilirlik katsayıları Tablo 1'de verilmektedir (Bkz. Tablo 1). Tabloda görüldüğü gibi, varyansın %19.80'ini açıklayan birinci faktör "Yargılayıcı Düşünceler" olarak adlandırılmıştır ve 26 maddeden oluşmaktadır. Varyansın %17.73'ünü açıklayan ikinci faktör "İntikam Düşünceleri" (16 madde), varyansın %7.46'sını açıklayan üçüncü faktör Olumlu Başaçıkma Düşünceleri" (8 madde), varyansın %5.95'ini açıklayan dördüncü faktör "Saldırgan Düşünceler" (9 madde) ve varyansın %4.5'ini açıklayan son faktör ise "Aşağılayıcı Düşünceler" (6madde) olarak adlandırılmıştır. Belirlenen bu beş faktör toplam varyansın %55.44'ünü açıklamaktadır.

#### **b) Ölçüt Bağımlı Geçerlik**

Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği faktörlerinden oluşturulan alt ölçekler ile Sürücü Öfke İfadesi Envanteri ve Sürücü Öfke Ölçeği alt ölçekleri arasındaki korelasyon katsayıları Tablo 2'de verilmektedir (Bkz. Tablo 2).

Tablo'da görüldüğü gibi, SÖDÖ alt ölçekleri ile Sürücü Öfke İfadesi Envanteri ve Sürücü Öfke Ölçeği alt ölçeklerinin büyük bir çoğunluğu arasında beklenen yönde ve anlamlı ilişkiler mevcuttur. Bu ilişkiler Yargılayıcı Düşünceler alt ölçeği için .11 ( $p < .05$ ) ile .56 ( $p < .001$ ) arasında, İntikam Düşünceleri alt ölçeği için .10 ( $p > .05$ ) ile .75 ( $p < .001$ ) arasında, Olumlu Başaçıkma Düşünceleri için -.03 ( $p > .05$ ) ile .57 ( $p < .001$ ) arasında, Saldırgan Düşünceler için .03 ( $p > .05$ ) ile .57 ( $p < .001$ ) arasında ve Aşağılayıcı Düşünceler için -.07 ( $p > .05$ ) ile .56 ( $p < .001$ ) arasında değişmektedir.

### Güvenirlilik Bulguları

Elde edilen faktörlerden oluşturulan alt ölçekler için hesaplanan Cronbach alfa güvenirlik katsayıları şöyledir: Yargılayıcı Düşünceler (26 madde) .95, İntikam Düşünceleri (16 madde) .93, Olumlu Başaçıkma Düşünceleri (8 madde) .87, Saldırgan Düşünceler (9 madde) .93, Aşağılayıcı Düşünceler (6madde) .86.

Ölçeğin güvenirliğine ilişkin daha fazla kanıt elde etmek için madde toplam korelasyonlarına da bakılmıştır. Sonuçlar Tablo 3'de görülmektedir (Bkz. Tablo 3). Tabloda görüldüğü gibi tüm alt ölçeklerin toplam puanları ile maddeleri arasında beklenen yönde ve anlamlı ilişkiler bulunmaktadır. Bu ilişkiler Yargılayıcı Düşünceler alt ölçeği için .48 ( $p < .001$ ) ile .79 ( $p < .001$ ) arasında, İntikam Düşünceleri için .52 ( $p < .001$ ) ile .83 ( $p < .001$ ), Olumlu Başaçıkma Düşünceleri için .54 ( $p < .001$ ) ile .81 ( $p < .001$ ), Saldırgan Düşünceler için .63 ( $p < .001$ ) ile .86 ( $p < .001$ ) ve Aşağılayıcı Düşünceler için .62 ( $p < .001$ ) ile .82 ( $p < .001$ ) arasında değişmektedir. Bu alt ölçeklerin birbirleriyle korelasyonları ise -.11 ( $p < .05$ ) (Saldırgan Düşünceler ile Olumlu Başaçıkma Düşünceleri) ile .79 ( $p < .001$ ) (İntikam Düşünceleri ile Saldırgan Düşünceler) arasında değişmektedir.

Ölçeklerin güvenirliklerinin saptanmasında kullanılabilir bir diğer yöntem de yarıya bölme yöntemidir. Bir testi en uygun şekilde yarıya bölme işlemi, maddeleri tek-çift olarak ayırmaya dayanır (Erkuş, 2003). Buradan hareketle, ölçeğin tek ve çift maddelerinden oluşturulan iki yarım test arasındaki korelasyon katsayısı; başka bir deyişle yarıya bölme güvenirlik katsayısı  $r = .95$  olarak belirlenmiştir.

### Demografik Değişkenlere İlişkin Bulgular

Çalışmada yaş ve cinsiyet sosyo-demografik değişkenler olarak ele alınmıştır. İlgili literatür dikkate alındığında, 18-24 yaş grubu riskli sürücü olarak kabul edilmektedir (Gregersen, 1995). Buradan hareketle yaş grubu 20-24 yaş, 25-30 yaş, 31-40 yaş, 41-60 yaş olmak üzere dört gruba

ayrılmıştır. Böylece cinsiyet ve yaş değişkenlerinin SÖDÖ alt ölçekleri üzerindeki etkilerini belirleyebilmek amacıyla 2(cinsiyet) x 4(yaş) desenine uygun çok değişkenli varyans analizi (MANOVA) yapılmıştır. Analiz sonucunda Wilks'  $\lambda$  değeri cinsiyet (Wilks'  $\lambda = .92$ ,  $sd = 283$ ,  $F = 2.49$ ,  $p < .001$ ,  $\mu^2 = .080$ ) ve yaş (Wilks'  $\lambda = .88$ ,  $sd = 283$ ,  $F = 2.49$ ,  $p < .001$ ,  $\mu^2 = .043$ ) açısından anlamlı farklar olduğuna işaret etmekte, etkileşim etkisi ise bulunmamaktadır.

Cinsiyet değişkeni açısından baktığımızda, SÖDÖ'nin intikam düşünceleri ( $F_{1-283} = 13.64$ ,  $p < .001$ ,  $\mu^2 = .046$ ) ve saldırgan düşünceler ( $F_{1-283} = 6.03$ ,  $p < .01$ ,  $\mu^2 = .021$ ) alt ölçekleri üzerinde cinsiyet temel etkisi gözlenmiştir. Hem intikam düşünceleri (Kadın:  $x = 20.75$ ,  $ss = 7.45$ ; Erkek:  $x = 24.47$ ,  $ss = 10.11$ ) hem de saldırgan düşünceler (Kadın:  $x = 12.54$ ,  $ss = 6.18$ ; Erkek:  $x = 14.10$ ,  $ss = 6.78$ ) boyutlarından erkekler kadınlardan anlamlı düzeyde daha yüksek puanlar almıştır.

Yaş değişkeni açısından baktığımızda, SÖDÖ'nin intikam düşünceleri ( $F_{3-283} = 5.06$ ,  $p < .001$ ,  $\mu^2 = .051$ ), olumlu başa çıkma ( $F_{3-283} = 4.32$ ,  $p < .01$ ,  $\mu^2 = .044$ ) ve saldırgan düşünceler ( $F_{3-283} = 5.51$ ,  $p < .001$ ,  $\mu^2 = .055$ ) alt ölçekleri üzerinde yaş temel etkisi gözlenmiştir. Gözlenen bu temel etkilerin hangi gruplar arasındaki farklılıklardan ortaya çıktığını belirlemek için yapılan Post-Hoc\_Tukey testi sonuçları ise Tablo 4'de görülmektedir (Bkz. Tablo 4). Tablo'dan da anlaşılacağı gibi, intikam düşünceleri ve saldırgan düşünceler alt ölçeklerinden 20-24 yaş grubu, 31-40 yaş ve 41-60 yaş grubundan anlamlı düzeyde daha yüksek puan almıştır. Olumlu başa çıkma alt ölçeğinden ise 20-24 yaş grubunun 31-40 yaş ve 41-60 yaş grubundan anlamlı düzeyde daha düşük puan aldıkları dikkati çekmektedir.

### Tartışma

Yukarıda aktarılan bulgular değerlendirildiğinde, 65 maddeden oluşan SÖDÖ'nin ülkemizde kullanılabilecek, geçerli ve güvenilir bir ölçek olduğu söylenebilir. Yapılan faktör analizi sonucunda, yargılayıcı düşünceler, intikam düşünceleri, olumlu başa çıkma düşünceleri, saldırgan düşünceler ve aşağılayıcı düşünceler olmak üzere 5 faktörlü bir yapı elde edilmiştir. Bu 5 faktörlü yapı Deffenbacher ve arkadaşlarının (2003) bulmuş olduğu yapıya oldukça benzemektedir. Orijinal ölçekte “yargılayıcı ve şüpheli düşünceler” başlığı altında bulunan tüm maddelerin bu çalışmada “yargılayıcı düşünceler”, “fiziksel saldırganlık düşünceleri” başlığı altında bulunan tüm maddelerin bu çalışmada “saldırgan düşünceler”, “başa çıkma öz- eğitim düşünceleri” başlığı altında bulunan tüm maddelerin ise bu çalışmada “olumlu başa çıkma düşünceleri” altında toplandıkları gözlenmektedir. Ancak, orijinal ölçekte “aşağılayıcı etiketleme ve sözel saldırganlık” başlığı



altında bulunan maddelerin 6 tanesi bizde “aşağılayıcı düşünceler” alt boyutunu oluştururken geriye kalan 4 tanesi yargılayıcı düşünceler, 2 tanesi intikam düşünceleri ve 1 tanesi de saldırgan düşünceler faktörlerine dağılmıştır. Bu maddelerin içeriklerine bakıldığında taşıdıkları anlam olarak yerleştikleri faktörlere de uygun oldukları görülmektedir. Sonuçta bu maddeler yargılama, intikam ve saldırganlık gibi birbirine yakın sayılabilecek duygulara işaret etmektedir.

Elde edilen bu 5 faktör, birer alt ölçek olarak değerlendirildiğinde, Cronbach alfa güvenirlik katsayılarının .86 (aşağılayıcı düşünceler) ile .95 (yargılayıcı düşünceler) arasında değiştiği görülmektedir. Psikoloji araştırmalarında genellikle .60 ve üzeri tatmin edici değer olarak kabul edilir (Aron ve Aron, 2003). Buradan da anlaşılacağı üzere SÖDÖ iç tutarlılık açısından oldukça güçlü görünmektedir.

Ölçeğin madde toplam korelasyonları ve yarıya bölme güvenirlik değerleri de tatmin edicidir. Tüm alt ölçeklerin toplam puanları ile maddeleri arasındaki korelasyon katsayıları .48 ( $p < .001$ ) ile .86 ( $p < .001$ ) arasında değişmektedir. Bu korelasyon değerlerinin bazı kaynaklarda en az .20 (Field, 2009), bazılarında ise .30 (Nunnally ve Bernstein, 1994) olması gerektiği bildirilmektedir. Görüldüğü gibi SÖDÖ maddelerinin sahip olduğu madde toplam korelasyonları bu değerlerin üzerindedir. Yarıya bölme güvenirliği için belirlenen değer de ( $r = .95$ ), oldukça yüksek iç tutarlılık katsayısı olarak değerlendirilebilir (Aron ve Aron, 2003).

SÖDÖ'nün ölçüt bağımlı geçerliğini belirlemek için yapılan korelasyon analizleri sonucunda, SÖDÖ alt boyutları ile SÖÖ ve SÖİE alt boyutları arasında beklenen yönde ve anlamlı ilişkilerin bulunduğu gözlenmiştir. Başka bir ifadeyle, olumsuz öfke düşünceleri olarak adlandırabileceğimiz yargılayıcı düşünceler, intikam düşünceleri, saldırgan düşünceler ve aşağılayıcı düşünceler arttıkça trafikte sergilenen saldırgan/düşmanca hareketler, diğer sürücünün yavaş araç kullanması ve trafik zabıtasının varlığı gibi durumlar karşısında bireylerin öfke düzeyi artmaktadır. Ayrıca bu olumsuz öfke düşünceleri arttıkça öfkenin sözel ifadesi, bedenle ifadesi ve araçla ifadesi de artmaktadır. Tüm bunlara ek olarak, sürücü öfke ölçeğinin kural ihlali alt boyutundan alınan puanlar arttıkça SÖDÖ'nün olumlu başa çıkma düşünceleri de artmaktadır. Başka bir deyişle, diğer sürücülerin kural ihlallerine öfkelenen sürücüler olumlu başa çıkma düşüncelerini daha fazla kullanmaktadırlar. Aynı zamanda bu kişilerin uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi ile kural ihlali puanları arasındaki korelasyon katsayısı da ( $r = .21$ ,  $p < .001$ ) göz önünde bulundurulunca bu durum daha anlaşılır olmaktadır. Yaşak ve Eşiyok'un (2009) yapmış oldukları çalışmada da, herhangi bir trafik cezası almamış olan sürücüler,

trafik cezası almış olanlara kıyasla diğer sürücülerin kural ihlallerine daha çok öfkelendiklerini rapor etmişlerdir. Başka bir deyişle, diğer sürücülerin kural ihlallerine daha fazla öfkelenen kişiler trafik cezası olmayan, öfkelerini uyum sağlayıcı/yapıcı bir şekilde ifade eden ve olumlu başa çıkma düşüncelerine sahip olan kişilerdir diyebiliriz.

Çalışmada cinsiyet ve yaş sosyo-demografik değişkenler olarak ele alınmış ve bu değişkenlerin SÖDÖ üzerindeki etkisi 2x4 modeline uygun çok değişkenli varyans analizi (MANOVA) ile incelenmiştir. Analiz sonucunda hem intikam düşünceleri hem de saldırganlık düşünceleri boyutlarından erkeklerin kadınlardan anlamlı düzeyde daha yüksek puanlar aldıkları gözlenmiştir. Bu bulgular Deffenbacher ve arkadaşlarının (2003, 2004) bulguları ile birebir örtüşmektedir ve genel öfke literatürü ile de uyumludur. Klinik gözlem sonuçlarına göre, erkekler öfke duyguları hariç diğer duygularını ifade etmekte zorlanmakta ayrıca kıskançlık, üzüntü gibi diğer olumsuz duygularını öfkeye dönüştürerek ifade etmektedirler. Sharkin (1993) ve Evers ve arkadaşlarına (2005) göre bunun nedeni, öfke duygusunun güçlülük, sertlik, saldırganlık şeklinde ve “erkeksi”, “erkeğe yakışan”, “erkeği güçlendiren” bir duygu olarak değerlendirilmesidir. Bu nedenle öfke, temel bir erkek duygusu olarak ele alınmakta ve erkekte olması gereken pozitif bir duygu olarak görülmektedir. Bu durum kuşkusuz bizim kültürümüz için de geçerlidir ve trafikte erkekler tarafından sıklıkla sergilenen öfkenin açıklayıcısı olabilir.

Yaş değişkeni açısından bakıldığında ise yine hem intikam düşünceleri hem de saldırganlık düşünceleri boyutlarında 20-24 yaş grubunun 31-40 yaş ve 41-60 yaş grubundan daha yüksek; olumlu başa çıkma düşünceleri boyutundan ise yine diğer iki yaş grubundan daha düşük puanlar aldıkları gözlenmektedir. Başka bir deyişle, 20-24 yaş grubu kendilerinden daha büyük yaş gruplarına göre daha fazla saldırganlık ve intikam düşünceleri ve daha az olumlu başa çıkmaya ilişkin düşünceler sergilemektedirler. Öfke ile yaş arasındaki ilişkilerin incelendiği bir çalışmada (Phillips ve ark., 2006), yaşlı bireylerin öfkelerini daha az dışa vurdukları, içsel olarak öfkelerini kontrol etmeye çalıştıkları ve sakinleşme stratejilerini daha fazla kullandıkları belirtilmektedir. Balkaya (2001) da ileri yaşlarda öfke yaşantılarında ve tepkilerinde belirgin bir azalmanın olduğunu ve sakin davranışların arttığını vurgulamaktadır. Sürücüler ile yapılan çalışmalarda da benzer bulgular mevcuttur. Örneğin, 21-30 yaş grubundaki sürücülerin öfke ifade indekslerinin daha yüksek olduğu, trafikte öfkelerini daha sıklıkla bedenle ve araçla ifade ettikleri bildirilmiştir (Eşiyok ve ark., 2007). Tüm bunlara ek olarak trafik kazasına karışma ve kural ihlallerine ilişkin yapılan çalışmalarda 18-24 yaş grubunun diğer yaş gruplarından daha riskli olduğu vurgulanmaktadır (Gregersen 1995). Ülkemizde de trafik kaza istatistikleri

incelendiğinde 2013 yılında meydana gelen 1.207.354 kayıtlı kazanın %19'undan fazlası 21-30 yaş grubunda bulunduğu dikkati çekmektedir (TÜİK, 2014). Bu yaş grubunun öfke düşüncelerinin yüksek olması, trafikte öfkeli davranışları daha fazla sergilemelerine ve dolayısıyla da daha fazla kazaya karışmalarına neden oluyor olabilir.

Sonuç olarak, beş alt boyuttan oluştuğu belirlenen SÖDÖ'nin geçerli ve güvenilir bir ölçek olduğu söylenebilir. Bu ölçek özellikle, kendinden önce literatüre kazandırılmış olan ve bu çalışmada da ölçüt geçerlik kriterleri olarak kullanılan SÖÖ ve SÖİE ile birlikte kullanılarak, trafikte sürücülerin öfke duygularının bileşenlerine ilişkin ayrıntılı bilgiler elde edilmesini sağlayabilir. Bu ölçekler yoluyla elde edilen bilgiler trafikte öfkeyle başa çıkma konusunda yapılacak olan kuramsal ve uygulamalı çalışmalara ışık tutabilir. Örneğin, öfke kontrolü nedeniyle trafikte sorun yaşayan, sürücü belgesine el konulmuş sürücülerin psikolojik değerlendirilmesi ve psiko- eğitimleri esnasında ya da güvenli sürücü seçimi amacıyla kullanılabilmesi düşünülmektedir. Bu sürücülerin trafikteki öfkeye ilişkin farkındalıklarının artırılması, bununla olumlu bir şekilde başa çıkma tekniklerinin öğretildiği özel psiko- eğitim programlarının geliştirilmesi bu noktada önem taşımaktadır.

Çalışmanın kısıtlılıkları da mevcuttur. Örneğin örneklemin yarısından fazlası (%68) üniversite mezunu bireylerden oluşmaktadır. Bulgular değerlendirilirken bu durumun göz önünde bulundurulması ve daha sonra yapılacak olan çalışmalarda eğitim değişkeninin daha dengeli bir biçimde oluşturulması yararlı olacaktır.

**KAYNAKÇA**

- ARON, A. & E.N. Aron. "Making sense of advanced statistical procedures in research articles". *Statistics for Psychology*, Prentice Hall (2003): 599-637.
- AVERILL, J. R. "Studies on anger and aggression: Implications for theories of emotion". *American Psychologist* 38 (1983): 1145-1160
- BALKAYA, F. "Çok boyutlu öfke envanterinin geliştirilmesi ve bazı semptom grubundaki etkisi" (2001). Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- BAILEY, K.D. "Methods of Social Research". 3rd Ed. New York. The Free Press, (1987): 95-96
- BECK, K.H., M.Q. Wang, and M. M. Mitchell, "Concerns, dis-positions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety?" *Journal of Safety Research* 37 (2006):159-165.
- BERKOWITZ, L. "On the formation and regulation of anger and aggression: a cognitive-neoassociationistic analysis. *American Psychologist*, 45(1990): 494–503.
- COZBY, P.C. "Methods in Behavioral Research", 5th Ed. London. Mayfield Publishing Company, (1993):58-59.
- DEFFENBACHER, J.L., E.R. Oetting, R. S. Lynch. "Development of A Driving Anger Scale". *Psychological Reports*; 74(1994):83-91.
- DEFFENBACHER, J.L. "Cognitive-behavioral conceptualization and treatment of anger". *Psychotherapy in Practice*, 55.3 (1999): 295–309.
- DEFFENBACHER J.L., R.S. Lynch, , E.R. Oetting, & D.A. Yingling. "Driving anger: Correlates and a Test of State-Trait Theory". *Personality and Individuals Differences*, 31(2001): 1321-1331.
- DEFFENBACHER, J.L., R.S. Lynch, , E.R. Oetting, & R.C. Swaim. "The Driving Anger Expression Inventory: A Measure of How People Express Their Anger on the Road". *Behaviour Research and Therapy*, 40(2002): 717-737.
- DEFFENBACHER, J.L., R.T. Petrilli, R.S. Lynch, , E.R. Oetting, & R.C. Swaim. "The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving". *Cognitive Therapy and Research*, 27.4 (2003): 383-402.
- DOBSON, K.S. & K.D. Craig. "Advances in cognitive-behavioral therapy" (1996): London: Sage Publications, Inc
- EŞİYOK, B., Y. Yasak, ve İ. Korkusuz. "Trafikte öfke ifadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği". *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(2007): 231-243.
- EVERS, C., A. H. Fischer, P. M. Rodriguez Mosquera, & A. S. R. Manstead. "Anger and social appraisal: A spicy sex difference". *Emotion*, 5.3 (2005): 258-266.

- FIELD, A. "Discovering Statistics Using SPSS". (2009): Third Edition, London: SAGE
- GREGERSEN, N.P. "Prevention of road accidents among young novice drivers. Linköping University Medical Dissertations. (1995): No: 44.
- KASSINOVE, H., D.G. Sukhodolsky. "Anger disorders: Basic science and practical issues". In H. Kassinove (Ed.), *Anger disorders: Definition, diagnosis, and treatment* (1995):1-26. Washington, DC: Taylor & Francis.
- MARTIN, R. & D. Watson. "Style of anger expression and its relation to daily experience". *Personality and Social Psychology Bulletin*, 23.3 (1997): 284-294.
- NUNNALLY, J.C. & I. H. Bernstein. "Psychometric Theory" (Third Ed.). (1994): New York: McGraw Hill Inc.
- PHILLIPS, L.H., J.D. Henry, J.A. Hosie, & A.B. Milne. "Age, anger regulation and well-being". *Aging & Mental Health*, 10. (2006): 250-256.
- RAMIREZ, J. M., C. Santisteban, T. Fujihara,, & S. Van Goozen,. "Differences between experience of anger and readiness to angry action: a study of japanese and spanish students". *Aggressive Behavior*, 28(2002): 429-438.
- SHARKIN, B. S. "Anger and Gender: Theory, Research, and Implications". *Journal of Counseling & Development*, 71.4 (1993): 386-389.
- SUMER N. "Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model". *Accidental Analysis Preview*; 35. (2003): 949-964.
- TÜİK (2014). Ulaştırma ve haberleşme istatistikleri,, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr).
- YASAK, Y. ve B. Eşiyok. "Anger amongst Turkish drivers: Driving Anger Scale and its adapted, long and short version". *Safety Science*, 47 (2007): 138-144.

**Tablo 1. Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği Faktör Yapısı**

Ölçek Maddeleri	Föktör Yükleri				
	I.	II.	III.	IV.	V.
1. Ne aptallık!	.46				
2. Bunu yaparken, başkalarına zarar verebileceklerini düşünmüyorlar	.58				
4. Bana bunu yapmaya hakları yok	.48				
5. Hah! Bir sen akıllısın! Sen herkesten önemlisin	.60				
11. Böyle sürücülerden nefret ediyorum	.68				
17. Birinin ölümüne neden olacaklar	.66				
18. Senin gibiler, tekrar sürücülük sınavına girmeli	.77				
19. Bakmıyor bile!	.67				
21. Araba kullanmalarına izin verilmemeli	.74				
24. Ne kabalık!	.60				
27. Bundan nasıl yırtacağını sanıyor?	.31				
29. Neden sen de herkes gibi araç kullanmıyorsun? (sana kim ehliyet verdi?)	.71				
31. İhtiyaç olduğunda, polis nerede?	.53				
34. Bu kadar düşüncesiz olduklarına inanamıyorum.	.66				
36. Bunu yaparak, birini öldürecekler	.65				

37. Kim olduğunu sanıyor?	.62				
43. Bu tehlikeli	.64				
44. Ehliyeti nasıl aldın?	.71				
45. Yolda bir tek sen olduğunu sanıyorsun / bütün yolların senin zaten	.77				
46. Aklı başında kim böyle araç kullanır ki?	.76				
47. Kuralların üstünde olduklarını düşünüyorlar	.61				
49. Bu çılgınlık	.41				
52. Bunun gibileri trafikten men etmek lazım	.69				
54. Çok kızgınım	.58				
60. Cahiller	.65				
62. Sinirim tepemde	.54				
3. Öcümü alacağım/ben ona gösteririm		.83			
6. Onlara bağırarak istiyorum		.30			
8. İntikamımı alacağım		.86			
9. Ona el işareti yapacağım		.62			
13. Onları dövmek, günlerini göstermek istiyorum		.69			
14. Kasten onları yavaşlatacağım		.72			
15. Onları azarlıyor gibi hissediyorum		.38			
16. Onlardan acısını çıkaracağım		.84			
20. Aniden frene basıp, onları geri püskürteceğim		.83			

23. Onları rahatsız etmek için yavaşlayacağım		.77			
30. Bu yaptıkları yanlarına kalmayacak		.71			
33. Onun tamponuna yapışacağım		.78			
58. Ben de onun yolunu keseceğim, bakalım hoşuna gidecek mi?		.67			
61. Bu iyiliğini (!) ödeyeceksin		.59			
63. Onlara bir ders vereceğim		.79			

Tablo 1(devam)

Ölçek Maddeleri	Föktör Yükleri				
	I.	II.	III.	IV.	V.
25. Trafikte kötü sürücüler olabileceğini de kabul etmek lazım			.57		
48. Boşver gitsin, sakın ol			.76		
50. Yapılacak bir şey yok, boşver gitsin			.69		
51. Sadece geç kalacağımı haber vermeliyim			.58		
53. Bunun gibilerle göz teması bile kurma			.40		
55. Sadece, sakın ol			.78		
56. Sadece radyoyu aç ve duymazdan gel			.65		
64. Sakın ol!			.78		
Diğerlerine uymayacağım, sadece kendi kullanmama dikkat etmeliyim			.63		



7. Onu tekmelemek istiyorum/kafasını kırmak istiyorum				.52	
10. Onlara beddua/lanet etmek istiyorum				.31	
22. Bunun gibileri vurmak lazım				.49	
28. Canlarını yakmak istiyorum				.38	
39. Onu eşek sudan gelene kadar dövme istiyorum				.64	
40. Onu yoldan atmak istiyorum				.54	
41. Onu öldürmek istiyorum				.56	
57. Onun pestilini çıkarmak istiyorum				.53	
59. Onu öldüresiye dövmek isterdim				.69	
12. Düşensemden/beni rahat bırak!					.37
26. Ne aptal sürücü!					.44
32. Kahretsin! / lanet olsun!					.39
35. Ne eşek!					.61
38. Ne geri zekalı!					.51
42. Pislik!					.49
<b>Açıklanan Varyans (%)</b>	19.80	17.73	7.46	5.95	4.50
<b>Özdeğer</b>	18.44	10.12	3.65	2.14	1.68
<b>Cronbach <math>\alpha</math> Güvenirlik Katsayıları</b>	.95	.93	.87	.93	.86

**Faktör 1:** Yargılayıcı Düşünceler, **Faktör 2:** İntikam Düşünceleri, **Faktör 3:** Olumlu Başaıkma Düşünceleri, **Faktör 4:** Saldırgan Düşünceler, **Faktör 5:** Aşağılayıcı Düşünceler

Tablo 2. Değişkenler arası korelasyon katsayıları

	Yargılayıcı Düşünceler	İntikam Düşünceleri	Olumlu Başarıya Düşünceleri	Saldırgan Düşünceler	Aşağılayıcı Düşünceler
<b>Sürücü Öfke İfadesi Env.</b>					
Sözel İfade	.56***	.51***	-.10	.46***	.56***
Bedenle İfade	.21***	.75***	-.07	.59***	.27***
Araçla İfade	.30***	.73***	-.10	.57***	.32***
Uyum sağlayıcı/ yapıcı İfade	.11*	-.29***	.57***	-.29***	-.07
<b>Sürücü Öfke Ölçeği</b>					
Saldırgan/ Düşmanca Hareketler	.23***	.16***	-.18***	.12*	.18***
Kural İhlali	.23***	-.13**	.19***	-.16**	.13**
Trafik Zabıtasının Varlığı	.11*	.37***	-.18***	.28***	.15**
Yavaş Araç Kullanma	.33***	.27***	-.10	.20***	.25***
Saygısızlık/kabalık	.31***	.11*	-.03	.09	.25***
Trafik Ortamı Engelleri	.29***	.10	-.05	.03	.24***

\*p&lt; .05, \*\*p&lt; .01, \*\*\*p&lt; .001

Tablo 3. Madde-toplam korelasyonları

No	Yargılayıcı Düş.	No	İntikam Düş.	No	Olumlu B. Çıkma	No	Saldırgan Düş.	No	Aşağılayıcı Düş.
1	.50***	3	.83***	25	.63***	7	.82***	12	.62***
2	.56***	6	.53***	48	.74***	10	.63***	26	.80***
4	.55***	8	.84***	50	.69***	22	.81***	32	.70***
5	.60***	9	.61***	51	.61***	28	.83***	35	.82***
11	.67***	13	.77***	53	.54***	39	.86***	38	.82***
17	.68***	14	.73***	55	.81***	40	.80***	42	.80***
18	.73***	15	.52***	56	.69***	41	.77***		
19	.64***	16	.83***	64	.81***	57	.80***		
21	.69***	20	.79***			59	.84***		
24	.62***	23	.76***						
27	.48***	30	.73***						
29	.68***	33	.76***						
31	.54***	58	.70***						
34	.71***	61	.66***						
36	.71***	63	.80***						
37	.71***								
43	.70***								
44	.74***								
45	.77***								
46	.79***								
47	.72***								
49	.59***								
52	.73***								
54	.67***								
60	.69***								
62	.64***								

Tablo 4. SÖDÖ'nden Alınan Puanlara Uygulanan Post-Hoc Tukey Testi Sonuçları

	20-24 yaş		25-30 yaş		31-40 yaş		41-60 yaş	
	x	ss	x	ss	x	ss	x	ss
İntikam Düşünceleri	26.19 <sub>a</sub>	11.04	24.64	10.75	21.57 <sub>b</sub>	8.26	20.91 <sub>b</sub>	6.96
Olumlu Başarıçıkma	21.22 <sub>a</sub>	6.34	23.26	8.09	25.44 <sub>b</sub>	7.02	24.91 <sub>b</sub>	7.16
Saldırganlık Düşünceleri	16.50 <sub>a</sub>	8.80	13.99	6.68	12.68 <sub>b</sub>	5.87	12.01 <sub>b</sub>	4.96

Not: Farklı harflerin bulunduğu ortalamalar arasında anlamlı farklılıklar mevcuttur

