

**SÜRÜCÜLERİN SÜREKLİ VE DURUMLUK KAYGILARININ BAZI DEĞİŞKENLER AÇISINDAN İNCELENMESİ****Ruhi YİĞİT**

Konya Emniyet Müdürlüğü, . E-mail: dr.ruhi-yigit@hotmail.com

**Bülent DİLMAÇ**

Selçuk Üniversitesi, Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölümü,

E-mail:bulentdilmac@gmail.com

**M. Engin DENİZ**

Selçuk Üniversitesi, Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölümü, E-mail:

engindeniz@selcuk.edu.tr

**Erdal HAMARTA**

Selçuk Üniversitesi, Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölümü. E-

mail:ehamarta@selcuk.edu.tr

**ÖZET**

Bu araştırmanın amacı, sürücülerin durumluk-sürekli kaygı düzeylerini bazı değişkenler açısından incelemektir. Araştırma veri bağlamında nicel bir paradigmaya sahiptir. Çalışmada, ilişkisel tarama modeli kullanılmıştır. Araştırmanın çalışma grubu Konya ilinde sürekli trafiğe çıkan ve yaşantısını sürücülükten gelen ücretle devam ettiren 401 kişiden oluşmaktadır. Araştırmada veri toplama aracı olarak, Spielberg, Goorsuch ve Lushene (1970'ten aktaran Öner ve LeCompte, (1983) tarafından geliştirilen durumluk-sürekli kaygı envanterinin sekli kaygıyı ölçen alt testi kullanılmıştır. Verilerin analizinde varyans analizi ve Tukey testi kullanılmıştır. Araştırmadan elde edilen bulgular; sürücülerin sürekli ve durumluk kaygı düzeyleri yaş değişkenine göre varyans analizi ile karşılaştırılmış durumluk kaygıya ilişki anlamlı bulunmazken sürekli kaygı durumlarında ilişki bulunmuştur. Bir başka bulgu ise, sürücülerin durumluk ve sürekli kaygıları eğitim düzeyine göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Sürücü, Durumlu-Sürekli Kaygı**THE INVESTIGATION OF DRIVERS' STATE AND TRAIT ANXIETIES BY SOME VARIABLES  
ABSTRACT**

The purpose of this research, state-trait anxiety levels of drivers to examine some of the variables. Research data has a quantitative paradigm. In this study, the relational model is used to scan. The constant traffic of the study group in the province of Konya, and life continued from driver fee from 401 individuals, respectively. As a means of data collection, Spielberg, Goorsuch and Lushene (1970 transmits Öner and LeCompte, (1983) state-trait anxiety inventory form developed by the sub-test was used to measure anxiety. ANOVA and Tukey test

were used to analyze the data. The research results ; drivers to state and trait anxiety levels were compared with analysis of variance according to the age variable, the relationship of state anxiety were not significant relationship was found in cases of ongoing concern. Another result is, the drivers according to state and trait anxiety significantly differentiate the level of education.

**Keywords:** Drive, State-Trait Anxiety

## GİRİŞ

Kaygı, kişinin başına bir tehlike gelebileceği duygusu, huzursuzluk, gerilim ve korku ile karakterize, hoş olmayan bir duygusal durum olarak ifade edilebilir (Öktem, 1988). Normal düzeydeki kaygılar bireyin, istek duyma, karar alma, alınan kararlar doğrultusunda enerji üretme ve bu enerjiyi kullanarak performanslarını yükseltme açısından yardımcı olur. Ancak bireyin yaşamış olduğu kaygı çok yoğun ise, bireyin enerjisini verimli bir şekilde kullanması, dikkatini ve gücünü yapacağı işe yönlendirmesi engellenir (Aydın ve Dilmaç, 2004). Davranışlar kaygı karşısında gerçekte büyük oranda bağdaşmazlar. Sosyal durumlarda algılanan tehlike gerçek olmaktan çok zaman zaman hayalidir. Bu tür davranışlar kaygının azalmasına yardım etmesinin yerine, giderek kaygının artmasına ve zamanla da sürmesine yardım edecek bir mekanizmanın gelişmesine katkıda bulunur (Gümüş, 2006). Kaygılar oluşurken geçmişte yaşamış olduğumuz olumsuz yaşantılar, bireyin biyolojik durumu ve içinde bulunmuş olduğumuz sosyal yaşantılardan söz etmemiz mümkündür (Dayhoff, 2000). Kaygı, evrensel bir olgu olup kültür, din, ırk, cinsiyet, ve yaş ayırmaksızın her bireyin yaşadığı mutsuz edici bir duygudur (Arı, 1989). Kaygıyı tanımlamaya yönelik çalışmalar incelendiğinde kaygı, nesnel olmayan bir tehlikeye karşı kişinin yaşadığı, bedensel, duygusal ve zihinsel değişimlerle kendini gösteren bir uyarılmışlık durumu olarak tanımlanmaktadır. (Aiken, 1976; Spielberg, Gorsuch ve Lushene, 1970). Genel anlamda kaygı sürecinde, insanlar yaşadıkları olayları olduğundan fazla göstererek abartma ve çarpıtma eğilimindedirler (Gençtan, 1981). Kaygılı olduğunu söyleyen insanlardaki ortak bedensel tepkiler; hızlı kalp atışları, titreme, ağız kuruluğu, kısık ve ürkek ses, aşırı terleme ve buna bazen eşlik eden idrarı tutamamadır. Kaygılı bir kişinin dış görünüşü aynı anda her tarafa yetişmek isteyen ama bir türlü seçimini yapamayan kişiyi andırır ve yüz ifadesi acil yardıma ihtiyacı olan panik halindeki bir insanı yansıtır (Baltaş ve Baltaş, 1990). Kişilik yapısını ve davranışını inceleyen biyolojik, fizyolojik bütün kuramlar ve bütün ruhbilim öğretileri daima kaygıya yer vermişlerdir. Kimi kaygıyı kişiliği oluşturan ilk temel güç olarak kabul etmiş, kimisi de ikincil olarak oluşan, ama kişiliğin yapılanmasında, gelişmesinde ve davranışın ortaya çıkmasında önemli rolü bulunan bir etken olarak değerlendirmiştir (Köknel, 1997)

İnsanlarda yaşanan kaygı süreçlerini ikiye ayırmamız mümkündür. Bunlardan ilki durumluk kaygı diğeri ise sürekli kaygıdır. *Durumluk kaygı*, istenmeyen ve tehlikeli bir durumla karşı karşıya kaldığımızda meydana gelen kaygı düzeyidir. Durumluk kaygı, bireyin içinde bulunduğu stresli durumdan dolayı hissettiği subjektif korkudur. Otonom sinir sisteminde meydana gelen bir uyarılma sonucu terleme, sararma, kızarma ve titreme gibi fiziksel değişimler, bireyin gerilim ve huzursuzluk duygularının göstergeleridir. Durumluk kaygı seviyesinde yükselme stresin yoğun olduğu zamanlarda, durumluk kaygı seviyesinde düşme ise stres ortadan kalkınca olur (Öner ve Le Compte, 1985). İnsanların geçici tehlikeli duruma bağlı olarak yarattığı kısa süreli kaygı, “durumluk kaygı”;

**Yiğit, Dilmaç, Deniz ve Hamarta (2011). Sürücülerin Sürekli Ve Durumluk Kaygılarının Bazı Değişkenler Açısından İncelenmesi, Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:2, Sayı:4 s: (37-44)**

bireyin içinde bulunduğu durumları genel olarak stresli olarak yorumlamasına neden olan kaygı ise “sürekli kaygı” olarak adlandırılır (Özgüven, 1994).

*Sürekli kaygı* ortada kaygılanmak için nesnel bir süreç ya da neden yokken, ya da böyle bir neden var olduğunda da bu durumla orantısız bir biçimde uzun süreli ve şiddetli kaygı yaşama sürecidir (Ocaktan, Keklik ve Çöl, 2002). Sürekli kaygı, bireyin kaygı yaşantısına olan yatkınlığı, kişinin içinde bulunduğu durumları genellikle stresli olarak algılama ya da stresli olarak yorumlama eğilimidir. Sürekli kaygı, nötr olan durumların birey tarafından tehlikeli ve özünü tehdit edici olarak algılanması sonucu oluşan hoşnutsuzluk ve mutsuzluk duygusudur. Sürekli kaygı seviyesi yüksek olan bireylerin kolaylıkla incindikleri ve karamsarlığa büründükleri görülür ve bu bireyler durumluk kaygıyı da diğerlerinden daha sık ve yoğun bir şekilde yaşar (Öner ve Le Compte, 1985). Sürekli kaygı, bireyler arasında değişiklik gösteren bir kişilik özelliğidir. Sürekli Kaygısı yüksek olan bireyler, düşük olanlara göre stres yaratan durumları daha çok tehlikeli ya da tehdit edici olarak algılama ve daha yoğun durumluk kaygı reaksiyonları ile tepkide bulunma eğilimindedir. (Öner, 1994). İnsanlarda meydana gelen kaygı sürecinin artması, geleceği ile ne yapacağını bilmemesine ve bununla birlikte ne yapacağına karar verememesine yol açmaktadır. İnsanlar bu süreçle başlarına bir şeyler gelecekmiş gibi yersiz duygulara kapılma sürecine girebilirler (Çakmak ve Hedevalı, 2005). Bu bağlamda araştırmanın amacı, sürücülerin durumluk ve sürekli kaygılarının yaş, öğrenim durumu, sürücü belgeleri türü ve araçların sınıf değişkenine göre incelenmesi amaçlanmaktadır.

## YÖNTEM

### Evren ve Örneklem

Araştırmanın evrenini Konya il merkezinde çalışan sürekli trafiğe çıkan ve geçimini bu yolla sağlayan şoförler oluşturmaktadır. Bu evrenden tesadüfi küme örnekleme yöntemiyle seçilen 401 şoför bu araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır.

### Veri Toplama Araçları

#### *Durumluk ve Sürekli Kaygı Envanteri*

Öner ve Le Compte (1983) tarafından Türk kültürüne uyarlanan, geçerlik ve güvenilirlik çalışmalarıyla birlikte norm çalışmalarının da oluşturulduğu Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri; Yirmi maddeden oluşan Durumluk Kaygı Ölçeği ile Yirmi maddeden oluşan Sürekli Kaygı Ölçeği olmak üzere toplam kırk maddeden oluşmaktadır. Durumluk Kaygı Ölçeği, bireylerin belirli bir anda belirli koşullarda kendisini nasıl hissettiğini betimlemesini, içinde bulunduğu duruma ilişkin duygularını dikkate alarak maddeleri cevaplamasını gerektirir. Sürekli Kaygı Ölçeği ise; bireyin genellikle kendisini nasıl hissetmesi gerektiğini belirtir. Durumluk Kaygı Ölçeği, maddelerinde ifade edilen duygu ya da davranışlar, bireyin içinde bulunduğu durumu hissetme derecesine göre; (1) hiç, (2) biraz, (3) çok, (4) tamamiyle gibi oluşan şıklardan birini işaretleyerek cevaplandırılır. Sürekli Kaygı maddelerinde ifade edilen duygu davranışları ise; sıklık derecesine göre; (1) hemen hiçbir zaman, (2) bazen, (3) çok zaman ve (4) hemen her zaman şeklinde cevaplandırılır.

Kuder- Richardson 20 formülünün genelleştirilmiş bir formu olan alpha korelasyonları ile saptanan güvenilirlik katsayılarının; “Sürekli Kaygı Ölçeği” için 0.83 ile 0.87 arasında; “Durumluk Kaygı Ölçeği” için 0.94 ile 0.96 arasında bulunmuştur. Bu elde edilen verilerde Türkçe ölçeklerin yüksek madde homojenliği ve iç tutarlılığa sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ölçeği oluşturan maddelerin, güvenilirliği ve geçerliği hakkında ayrıntılı

bilgi sağlayan “Item Remainder” korelasyonu tekniğine göre; Türkçe formunun madde güvenilirliği korelasyonları, Sürekli Kaygı Ölçeği için 0.34 il 0.72; Durumluk Kaygı Ölçeği için ise; 0.42 ile 0.85 arasındadır. Ölçeğin test tekrar test yönteminden elde edilen güvenilirlik katsayıları; Sürekli Kaygı Ölçeği için 0.71 ile 0.86 arasında; Durumluk Kaygı Ölçeği için 0.26 ile 0.68 arasında değiştiğini göstermektedir. Durumluk ve Sürekli Kaygı Ölçeğinin Türkçeleştirilmesi deneysel kavram geçerliği ve kriter geçerliği olmak üzere iki ayrı teknikte gerçekleştirilmiştir(Öner ve Le Compte, 1983).

## 2 . Verilerin Analizi

Sürücülerin durumluk ve sürekli kaygılarının, yaş, öğrenim durumu, sürücü belgeleri türü ve araçların sınıf değişkenleri arasındaki farklılaşmanın olup olmadığını belirlemek amacıyla da belirlemek amacıyla da Varyans analizi yapılmıştır.

## BULGULAR

**Tablo 1: Sürücülerin Yaşlarına Göre Durumluk ve Sürekli Kaygılarının Karşılaştırılması**

		N	$\bar{X}$	S	F	Tukey Testi/LSD
Durumluk Kaygı	1.20-30 yaş	62	58,403 2	10,13428	2.306	-----
	2. 31-40 yaş	148	58,283 8	10,15997		
	3. 41-50 yaş	123	56,349 6	10,01146		
	4. 51-60 yaş	54	58,463 0	9,17485		
	5. 61 ve üstü	14	64,214 3	8,04964		
Sürekli Kaygı	1.20-30 yaş	62	55,112 9	6,09516	2.864*	2>4, 5>4, 5>3
	2. 31-40 yaş	148	55,060 8	6,44836		
	3.41-50 yaş	123	53,682 9	4,76551		
	4. 51-60 yaş	54	53,203 7	5,94751		
	5. 61 ve üstü	14	57,714 3	5,29773		

\*p<.05

Tablo 1’ de sürücülerin sürekli ve durumluk kaygı düzeyleri yaş değişkenine göre varyans analizi ile karşılaştırılmış durumluk kaygıya ilişkin hesaplanan 2.306 F değeri .05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Sürekli kaygı durumlarına ilişkin hesaplanan 2.864 F değeri.05 düzeyinde anlamlı bulunmuştur. farklılaşmanın kaynağının belirlenmesi amacıyla Tukey testi yapılmış, Tukey testi sonucunda farklılaşmanın kaynağı belirlenemediği için LSD analizi yapılmıştır. Yapılan LSD analizi sonucunda 31-40 yaşında olanların sürekli

kaygı düzeyleri yaşları 41-50 aralığında olan sürücülerden, 61-üstü yaş aralığında olanların sürekli kaygıları yaşları 51-60 ve 41-50 olan sürücülerden anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur.

**Tablo 2: Sürücülerin Öğrenim Durumlarına Göre Durumluk ve Sürekli Kaygılarının Karşılaştırılması**

		N	$\bar{X}$	S	F	Tukey
Durumluk Kaygı	Lise	219	58,4155	10,07066	1.373	----
	Lisans	147	56,9048	9,57546		
	Lisans üstü	35	59,3143	10,99404		
Sürekli Kaygı	Lise	219	54,1918	6,04568	.662	----
	Lisans	147	54,7823	5,68285		
	Lisans üstü	35	55,1143	5,55068		

Tablo 2’de sürücülerin sürekli ve durumluk kaygı düzeyleri eğitim düzeyi değişkenine göre varyans analizi ile analiz edilmiştir. Sürücülerin durumluk kaygılarına ilişkin hesaplanan 1.373, sürekli kaygılarına ilişkin .662 F değeri .05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bu sonuca göre sürücülerin durumluk ve sürekli kaygıları eğitim düzeyine göre anlamlı düzeyde farklılaşmamaktadır.

**Tablo 3: Sürücülerin Sürücü Belgesi Sınıflarına Göre Durumluk ve Sürekli Kaygılarının Karşılaştırılması**

		N	$\bar{X}$	S	F	Tukey
Durumluk Kaygı	B	111	62,7838	9,41508	25.919*	B>E, C<E
	C	16	63,7500	8,17720		
	E	274	55,6387	9,47896		
Sürekli Kaygı	B	111	55,7297	4,75002	3.711*	B>E
	C	16	55,0000	3,38625		
	E	274	53,9562	6,30991		

\*p<.05

Tablo 3 de sürücülerin durumluk ve sürekli kaygı düzeyleri sürücü belgesi sınıflarına göre (B sınıfı olanlar; otomobil, kamyonet ve minibüs, C sınıfı olanlar; Kamyon, otomobil, kamyonet ve minibüs, E sınıfı olanlar ise otobüs ve altı taşıtları kullanır.) yapılan varyans analizi ile karşılaştırılmıştır. Durumluk kaygıya ilişkin hesaplanan 25.919, sürekli kaygıya ilişkin hesaplanan 3.711 F değeri. 05 düzeyinde anlamlı bulunmuştur. Farklılaşmanın kaynağının belirlenmesi amacıyla yapılan tukey testi sonucunda B ve C sınıfı sürücü belgesi olanların durumluk kaygı puanları E sınıfı sürücü belgesi olanlardan anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur. B sınıfı sürücü belgesi olanların sürekli kaygı puanları da E sınıfı sürücü belgesi olanlardan anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur. Yapılan diğer ikili karşılaştırmalarda anlamlı düzeyde farklılaşma görülmemiştir.

**Tablo 4: Sürücülerin Kullandıkları Araç Sınıflarına Göre Durumluk ve Sürekli Kaygılarının Karşılaştırılması**

		N	X	S	F	Tukey Testi
Durumluk Kaygı	Belediye otobüsü sürücüsü	42	52,5000	8,71290	13.514*	3>1, 4>1, 3>2, 4>2
	Ticari taksi sürücüsü	48	52,6458	6,52162		
	Şehir içi Minibüs sürücüsü	112	58,0625	9,22422		
	Şehirler arası otobüs sürücüsü	199	60,2965	10,45131		
Sürekli Kaygı	Belediye otobüsü sürücüsü	42	51,7381	5,94306	7.465*	3>1, 4>1, 3>2, 4>2
	Ticari taksi sürücüsü	48	52,2083	4,76226		
	Şehir içi Minibüs sürücüsü	112	55,0357	4,99897		
	Şehirler arası otobüs sürücüsü	199	55,3116	6,25739		

\*p&lt;.05

Tablo 4 de sürücülerin durumluk ve sürekli kaygı düzeyleri kullandıkları araç sınıfına göre varyans analizi ile karşılaştırılmıştır. Durumluk kaygıya ilişkin hesaplanan 13.514, sürekli kaygıya ilişkin hesaplanan 7.465 F değeri. 05 düzeyinde anlamlı bulunmuştur. Farklılaşmanın kaynağının belirlenmesi amacıyla yapılan tukey testi sonucunda Şehir içi minibüs ve Şehirlerarası otobüs sürücülerinin durumluk kaygı puanları Belediye otobüsü ve Ticari taksi sürücülerinin durumluk kaygı puanlarından anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur. Şehir içi minibüs ve Şehirlerarası otobüs sürücülerinin sürekli kaygı puanları ise Belediye otobüsü ve Ticari taksi sürücülerinin sürekli kaygı puanlarından anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur Yapılan diğer ikili karşılaştırmalarda anlamlı düzeyde farklılaşma görülmemiştir.

### TARTIŞMA

Araştırmamızın gerek konu itibarıyla gerekse çalışma grubunun özelliği bakımından farklılık arz etmesi nedeniyle, araştırma bulgularımızı destekleyen çok fazla araştırma bulgusuna rastlanılmamıştır. Elde edilen bulgular ile daha önce gerçekleştirilmiş olan araştırmalar bağlamında tartışmalar gerçekleştirilecektir. Sürücülerin durumluk kaygıları yaş değişkeni açısından karşılaştırıldığında anlamlı düzeyde farklılaşma gözlenmezken, sürekli kaygılarının yaşa göre farklılaştığı 31–40 yaşında olan sürücülerin sürekli kaygı düzeyleri yaşları 41–50 Aralığında olan sürücülerden, 61-üstü yaş aralığında olan sürücülerin ise sürekli

Yiğit, Dilmaç, Deniz ve Hamarta (2011). Sürücülerin Sürekli Ve Durumluk Kaygılarının Bazı Değişkenler Açısından İncelenmesi, Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:2, Sayı:4 s: (37-44)

kaygıları yaşları 51–60 ve 41–50 olan sürücülerden anlamlı düzeyde yüksek olduğu bulunmuştur. Tekinsav (2000) tarafından gerçekleştirilen araştırmadan elde edilen bulguda ise, sürücü davranışları ile yaş arasındaki ilişkiye bakıldığında, gençlerin diğer yaş gruplarına göre daha fazla kural ihlali yaptıkları, trafikte kendine aşırı derecede güvendikleri ve saldırgan sürücü davranışlar sergiledikleri ifade edilmektedir. Yaş ilerledikçe trafikte riskli davranışta bulunma oranları da artmaktadır. Çalık (2008), tarafından ifade edildiğine göre, riskli davranışların olumsuz sonuçlarının gençlerde ve özellikle genç erkeklerde ve yaşlı sürücülerde daha çok olduğunu gösteren bulgular çok sık olmakla birlikte, ulaşılabildiği kadarı ile yetişkinlerde ve otobüs sürücülerini gibi belirli sürücü gruplarında çoklu riskli sürücülük davranışlarının sıklığını gösteren çalışmalara rastlanmamıştır.

Araştırmamızdan elde edilen bir diğer bulguda ise, sürücülerin sürekli ve durumluk kaygı düzeyleri eğitim düzeyi değişkenine incelenmiş anlamlı düzeyde farklılaşmanın olmadığı bulunmuştur. Kulaksızoğlu, Çakar, Dilmaç ve Şirin (1998) tarafından gerçekleştirilen araştırmada elde edilen bulguda ise, sürücülerin eğitim düzeyleri ile durumluk kaygı puanları arasında anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Araştırmamızdan elde edilen bulgu ise bu bulguyla örtüşmemektedir. Tekinsav (2000) tarafından gerçekleştirilen araştırmadan elde edilen bulguda ise, üniversite eğitimi almış sürücülerin diğer sürücülerden daha fazla trafik kuralı ihlali yaptıklarını, trafikte daha fazla stres yaşadıkları ve hatalar yaptıkları ve sürücülük becerileri bakımından diğerlerinden daha fazla kendilerine güven duydukları ifade edilmiştir.

Araştırmanın diğer bir bulgusunda da B sınıfı sürücü belgesi olanların sürekli kaygı puanları da E sınıfı sürücü belgesi olanlardan anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur. Ayrıca Şehir içi minibüs ve Şehirlerarası otobüs sürücülerinin durumluk ve sürekli kaygı puanları Belediye otobüsü ve Ticari taksi sürücülerinin durumluk kaygı puanlarından anlamlı düzeyde yüksek bulunmuştur. Kulaksızoğlu, Çakar, Dilmaç ve Şirin (1998) tarafından gerçekleştirilen araştırmada elde edilen bulguda ise, meslekleri ticari taksi sürücüsü olan ile şehir içi minibüs şoförü olan sürücülerin sürekli kaygı puanları arasında mesleği şehir içi minibüs sürücüsü olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık gösterdiği ifade edilmektedir. Bu araştırmada kullanılan araç türüne göre elde edilen bir diğer bulguda ise, şehirlerarası otobüs sürücülerini ile şehir içi minibüs sürücülerinin sürekli kaygı puanları arasında minibüs sürücüsü olanların lehine anlamlı bir farklılık olduğu ifade edilmektedir. Bu araştırmada elde edilen araç türlerine göre diğer bir bulguda ise, ticari taksi sürücüsü ile meslekleri şoförlükleri olmayan sürücülerin sürekli kaygı puan ortalamaları arasında mesleği ticari taksi şoförlüğü olan sürücülerin lehine anlamlı bir farklılık olduğu ifade edilmektedir.

#### KAYNAÇA

Aiken, L. R. (1976). Update on attitudes and other affective variables in learning mathematics. *Review of Educational Research*, 46, 293-311.

Arı, R. (1989). Üç büyük psikolojik yaklaşımda anksiyete. *Selçuk Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 3, 195-219.

Aydın, E. ve Dilmaç, B. (2004). Matematik Kaygısı. Eğitime ilişkin Çeşitlemeler.(Ed. M.

**Yiğit, Dilmaç, Deniz ve Hamarta (2011). Sürücülerin Sürekli Ve Durumluk Kaygılarının Bazı Değişkenler Açısından İncelenmesi, Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:2, Sayı:4 s: (37-44)**

Gürsel), Konya: Eğitim Kitabevi.

Baltaş, A. ve Baltas, Z. (1990). Stres ve Başa Çıkma Yolları. (9. Basım).

İstanbul: Remzi Kitabevi.

Çalık, S. (2008). Belediye otobüs sürücülerinin risk alma davranışlarının incelenmesi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Sağlık Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Dayhoff, S.A. (2000). *Diagonally-Parked in a Paralel Universe. Working Through Social Anxiety*. New Mexico: Effectiveness-Plus Publications.

Gençtan, E. (1981). *Çağdaş yaşam ve normal dışı davranışlar*. Ankara: Maya Matbaacılık.

Gümüş, A. E.(2006). *Sosyal Kaygılı İle Başa Çıkma*. Anakara: Nobel Yayın Dağıtım.

Kulaksızoğlu, A., Çakar, M., Dilmaç, B., & Şirin, A.(1997). “Sürücülerin Kaygı Seviyeleri İle Seçilmiş Bazı Sürücü Davranışları Arasındaki İlişki” *M.Ü. Atatürk Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Dergisi*, Sayı:10, 191–210.

Köknel, Ö. (1997). Kaygıdan Mutluluğa Kişilik, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi.

Ocaktan, M. E., Keklik, A., & Çöl, M. (2002). Abidinpaşa sağlık ocağında çalışan sağlık personelinde spielberg durumluk ve sürekli kaygı düzeyleri. *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*, 55 (1), 21-28.

Öner, N. ve Le Compte, A. (1985). Durumluk – Sürekli Kaygı Envanter El Kitabı. (2. Basım). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.

Öner, N. & LeCompte, A. (1983). *Durumluk-sürekli kaygı envanteri el kitabı*. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.

Öner N. (1994). Türkiye’de Kullanılan Psikolojik Testler, Boğaziçi Yayınları, İstanbul.

Özgüven, E. (1994), Psikolojik Testler, PDREM Yay., Ankara.

Öktem, Ö. (1981). Anksiyetenin Öğrenmeye ve Hafızaya Etkisi. İstanbul.

Spielberger, C. D., Gorsuch, R. L., & Lushene, R. E. (1970). *Manual for state and anxiety inventory*. Palo Alto, CA: Consulting Psychologists.