



Middle Black Sea Journal of Communication Studies

International Peer-Reviewed Journal

<http://dergipark.gov.tr/mbsjcs>



Research/Araştırma

Middle Black Sea Journal of Communication Studies. 2020. 5(2): 72-82.



Profesyonel Sürücüler İle Profesyonel Olmayan Sürücülerin Sürücü Öfke Düzeylerinin Karşılaştırılması

Bozkurt Koç¹

Ondokuz Mayıs Üniversitesi,
Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü

Aysu Gül Şanlı²

Ondokuz Mayıs Üniversitesi,
Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü

Doğan Güneş Temli³

Ondokuz Mayıs Üniversitesi,
Fen-Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü

Özet

Öfkenin neden olduğu saldırgan davranışlar sosyal ilişkilerin bulunduğu hemen her alanda görülebilmektedir. Bu tür saldırgan davranışlar, trafikte de varlığını hissettirebilmektedir. Hemen her birey trafikteki sürücü öfkesinin faili ya da mağduru olabilmektedir. Sürücü öfkesi, sözel veya fiziksel saldırganlık, yarala(n)ma veya ölümle sonuçlanabilmektedir. Bu araştırmada profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin, sürücü öfke düzeyleri incelenmektedir. Araştırmanın örneklemi, profesyonel ve profesyonel olmayan toplam 280 sürücüden oluşmaktadır. Araştırmada Kişisel Bilgi Formu ile Sürücü Öfke Ölçeği uygulanmıştır. Araştırmanın amacı doğrultusunda Bağımsız Gruplar İçin T Testi ve Mann-Whitney U testi kullanılmıştır. Bulgulara göre profesyonel olmayan sürücüler, profesyonel sürücülere göre saygısızlık-kabalık; saldırgan-düşmanca hareketler ve kural ihlali alt boyutlarından daha yüksek puan almıştır. Trafik zabıtasının varlığı alt boyutunda ise profesyonel sürücülerin, profesyonel olmayan sürücülere göre daha yüksek puan aldığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sürücü öfkesi, profesyonel sürücü, saldırganlık, trafik.

¹ Prof. Dr., Tel.: +90 362 312 1919 -5240, E-Mail Adresi: bozkurt.koc@omu.edu.tr

² Öğr. Gör., Tel.: +90 362 312 1919, E-Mail Adresi: aysu.gul@omu.edu.tr

³ Arş. Gör., Tel.: +90 362 312 1919 -5195, E-Mail Adresi: gunes.temli@omu.edu.tr

Comparison of The Driving Anger Levels of Professional And Non-Professional Drivers

Abstract

Aggressive behaviors caused by anger can be seen in almost every field where social relations exist. Such aggressive behaviors can also make its presence felt in traffic. Almost every individual can be the perpetrator or victim of driving anger in traffic. Driving anger can end up with verbal or physical aggression, injury or death. In this study, the driving anger levels of professional and non-professional drivers are examined. The sample of the study consists of 280 professional and non-professional drivers in total. In the study, Personal Information Form and Driving Anger Scale were applied. For the purpose of the study, Independent Samples T Test and Mann-Whitney U Test were used. According to the findings, non-professional drivers got higher scores than professional drivers in discourtesy, hostile gestures and illegal driving sub-dimensions. It was determined that professional drivers got higher scores than non-professional drivers in the police presence sub-dimension.

Keywords: Driving anger, professional driver, aggression, traffic.

© 2020 OMU

1. Giriş

Günümüzde şiddet ve saldırganlık, çoğuğundan yaşlısına kadınından erkeğine birçok insanı doğrudan ya da dolaylı bir şekilde etkilemektedir. Yaşı, cinsiyeti, sosyo-ekonomik düzeyi fark etmeksizin bireyler şiddet ve saldırganlığın faili ya da mağduru olabilmektedir (Koç, 2011). Sanal ortam, ev, iş yeri, alışveriş merkezi, trafik ve daha birçok kişisel ya da sosyal alanda şiddet ve saldırganlığın farklı türlerine rastlanmakta ve bu tür davranışlar yıkıcı sonuçlar doğurabilmektedir. Yaşanan şiddet olaylarının, çoğunlukla saldırganlık ve şiddet davranışına neden olan öfke duygusundan kaynaklandığı belirtilmektedir (Hollenhorst, 1998).

Alanyazın incelendiğinde farklı şekillerde tanımlanmakla birlikte genel olarak öfkenin, engellenme, saldırıya uğrama, tehdit edilme, yoksun bırakılma, kısıtlanma gibi durumlarda hissedilen ve genellikle neden olan şeye veya kişiye yönelik saldırgan davranışlarla sonuçlanabilen negatif bir duygu olarak değerlendirildiği görülmektedir (Budak, 2009). Araştırmacıların çoğu öfkeyi engelleyici olumsuz bir duygu olarak nitelendirirken; öfkeyi sorunların çözümü gibi farklı psikolojik süreçlerde olumlu güdüleyici bir güç olarak değerlendiren araştırmacılar da bulunmaktadır (Mahon, Yarcheski ve Yarcheski, 2000; Friedman vd., 2004).

Kişilerarası ve sosyal ilişkilerin bulunduğu hemen her alanda görülebilen öfke, trafikte ise sürücü öfkesi olarak karşımıza çıkabilmektedir. Sürücü öfkesi, sürücülerin araç kullanırken yaşadıkları öfke ile ilişkili duygu ve düşüncelerden oluşan duruma özgü duygusal bir yapı olarak tanımlanmaktadır (Nesbit ve Conger, 2011). Alanyazında bu konuda hazırlanan ulusal ve uluslararası raporlara göre, trafik kazalarının % 90'ın üzerinde bir oranla insan faktöründen kaynaklandığı belirtilmektedir (Treat vd., 1979; Yaprak ve Akbulut, 2019). Deffenbacher ve arkadaşları, kaygı ve dürtüsellik düzeyleri yanında öfke düzeyleri yüksek olan sürücülerin trafikte saldırgan ve riskli sürücü davranışlarında bulunma eğilimlerinin daha fazla olduğunu ve buna bağlı olarak da daha fazla kaza yaşadıklarını tespit etmişlerdir (Akt., Cabarkapa, Cubranic-Dobrodolac, Cicevic, ve Antic, 2018).

Trafik ortamında sürücülerin yaşadıkları öfke duygusunu ifade etme şekilleri, hem kendilerinin hem de diğer sürücülerin güvenliğini önemli ölçüde etkilemektedir (Öztürk ve Lajunen, 2015). Alanyazın incelendiğinde, sürücülerin düşmanlık, öfke, gerginlik, öz kontrol, özgecilik ve kaygı düzeylerinin yaralanma ya da ölümle sonuçlanan trafik kazalarında önemli bir rol oynadığı belirtilmektedir (Danciu, Popa, Micle ve Preda, 2012). Örneğin, bu konuda yapılan bir araştırmada, ABD'de saldırgan sürücü davranışlarının, ölümle sonuçlanan trafik kazalarının önemli bir yüzdesini oluşturduğu, önemli bir güvenlik tehdidi olduğu ve her geçen gün daha da yaygınlaştığı tespit edilmiştir. Araştırmada, sürücülerin % 78,1'i son bir yıl içerisinde saldırgan sürücü davranışlarından en az birini gerçekleştirdiğini; % 50,8'i başka bir aracın peşine takılarak rahatsızlık verdiklerini; % 46,6'sı başka bir sürücüye bağırduklarını; % 44,5'i öfke ya da kızgınlıklarını göstermek için korna çaldıklarını; % 32,5'i başka bir sürücüye öfkeli bir jest yaptıklarını; % 24,2'si başka bir sürücünün şerit değiştirmesini engellemeye çalıştıklarını; % 11,9'u başka bir aracın kasıtlı olarak önünü kestiklerini; %

3,7'si aracından inerek başka bir sürücünün üzerine yürüdüklerini ve % 2,8'i kasıtlı olarak başka bir araca çarptıklarını belirtmiştir (AAA Foundation for Traffic Safety, 2016).

Sürücü öfkesine etki eden birçok faktör bulunmaktadır. Sürücü öfkesine neden olan önemli faktörlerden birisi de sürücülüğün profesyonel olarak yapıp yapılmamasıdır. Yılmaz ve arkadaşları (2019) alanyazında, sürücülüğü mesleği gereği ya da işinin bir parçası olarak yapan kişilerin profesyonel sürücüler olarak tanımlandığını belirtmektedirler. Benzer şekilde bu konuda yapılan araştırmalarda da, sürücülerin profesyonel olan ve profesyonel olmayan sürücüler şeklinde sınıflandırıldığı görülmektedir (King, Nguyen ve Lal, 2006; Nordfjaern, Jorgensen ve Rundmo, 2012). Bu araştırmada sürücülüğü meslek olarak yapan sürücüler için profesyonel sürücü tanımlaması kullanılmıştır. Alanyazın incelendiğinde sürücü öfkesinin birçok faktör açısından değerlendirildiği ancak sürücü öfkesinin profesyonel sürücülük açısından yeterli düzeyde incelenmediği görülmektedir. Bu araştırmada profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin sürücü öfke düzeylerinin incelenmesi amaçlanmaktadır.

2. YÖNTEM

2.1. Katılımcılar

Günümüzde Araştırma kapsamında, Samsun şehir içi ulaşımda görev yapan 153 otobüs şoförü (profesyonel sürücü) ve günlük hayatında aktif olarak araç kullanan 127 sürücüdün (profesyonel olmayan) tesadüfi örnekleme tekniğiyle veri toplanmıştır. Verilerin toplanmasında gönüllülük esas alınmıştır. Katılımcıların 50'si kadın (% 18,2), 229'u erkek (%81,8) olup yaş aralıkları 18-68'dir. Katılımcıların 21'i (%7,5) ilkököl, 25'i (%8,9) ortaokul, 107'si (%38,2) lise, 115'i (%41,1) üniversite mezunudur, 12 katılımcı ise (% 4,3) bu soruyu yanıtlamamıştır. Katılımcıların araç kullanma deneyimleri 1 yıl ile 50 yıl arasında değişmektedir. Katılımcıların 129'u 1-10 kez kaza yaptıklarını belirtmiştir.

Birden fazla seçeneğin tercih edilebildiği "araç kullanırken kendinizi nasıl hissediyorsunuz" sorusunu yanıtlayan katılımcılardan; 22'si sabırsız, 140'ı kendine güvenen-güçlü, 8'i saldırgan, 19'u gergin-öfkeli, 24'ü stresli, 81'i mutlu, 109'u aracımınla bütün olurum seçeneklerini işaretlemişlerdir. Birden fazla seçeneğin tercih edilebildiği "trafikte yaşanan sorunlar çoğunlukla hangi nedenlerden kaynaklanmaktadır" şeklindeki soruda; katılımcıların 141'i sürücülük becerilerine fazla güvenme, 159'u diğer sürücülerin acemiliği, 126'sı ehliyet eğitiminin yeterli düzeyde olmaması, 75'i trafik cezalarının yeterince caydırıcı olmaması, 106'sı alkolü araç kullanımı, 4'ü araç kullanırken telefonla konuşma, 12'si trafikte sabırsızlık ve saygısızlık seçeneklerini işaretlemişlerdir.

2.2. Veri Toplama Araçları

Araştırma verileri, araştırmacılar tarafından hazırlanan "Kişisel Bilgi Formu" ve Deffenbacher, Oetting ve Lynch (1994) tarafından geliştirilen "Sürücü Öfkesi Ölçeği" aracılığıyla gönüllü katılımcılardan toplanmıştır.

2.2.1. Kişisel Bilgi Formu

Araştırmacılar tarafından hazırlanan kişisel bilgi formu katılımcıların yaş, cinsiyet gibi demografik değişkenlerine ilişkin bilgilerin yanında, katılımcıların sürücülüğü meslek olarak yapıp yapmama durumları, şimdiye kadar yaptıkları kaza sayıları, araç kullanırken kendilerini nasıl hissettikleri ve trafikte yaşanan sorunların nedenleri ile ilgili soruları da içermektedir.

2.2.2. Sürücü Öfkesi Ölçeği (SÖÖ)

Sürücülerin öfke düzeylerini ve hangi durumlarda öfkelenediklerini belirlemeyi amaçlayan, kendini değerlendirme türü bir ölçek olan SÖÖ, Deffenbacher, Oetting ve Lynch (1994) tarafından geliştirilmiş ve Türkçe uyarlama çalışması Yasak ve Eşiyok (2009) tarafından gerçekleştirilmiştir. 5'li likertin (1: Hiç öfkelenmem – 5: Çok fazla öfkelenirim) kullanıldığı ölçek 33 maddeden oluşmaktadır (Yasak ve Eşiyok, 2009).

Çalışmada belirlenen 6 faktöre ilişkin Cronbach Alfa iç tutarlılık katsayıları; "saygısızlık/kabalık" için .84, "trafik zabıtasının varlığı" için .73, "saldırgan/düşmanca hareketler" için .86, "kural ihlali" için .68, "yavaş araç kullanma" için .82, "trafik ortamı engelleri" için .85 olarak bulunmuştur (Yasak ve Eşiyok, 2009).

2.3. İşlem

Araştırma için hazırlanan anket formları Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Kurulu'nun ve profesyonel sürücülerin bağlı olduğu resmi kuruluşların onayı alınarak kullanılmıştır. Uygulamalar profesyonel sürücülerin çalıştıkları kurum ortamında ve bireysel olarak; profesyonel olmayan sürücülere ise çevrimiçi ortamda uygulanmıştır. Uygulama öncesinde katılımcılar çalışmanın amacı ve dikkat edilmesi gereken hususlar hakkında bilgilendirilmiştir.

2.4. Verilerin Analizi

Elde edilen veriler SPSS 24.0 paket programı ile analiz edilmiştir. İlk olarak verilerin normal dağılım gösterip göstermediği değerlendirilmiştir. Analizler 280 katılımcıdan elde edilen veriler üzerinden yürütülmüştür. Verilerin analizinde normal dağılıma sahip veriler için Bağımsız Gruplar İçin T-Testi; normal dağılıma sahip olmayan veriler için ise Mann-Whitney U Testi kullanılmıştır.

3. BULGULAR VE TARTIŞMA

Katılımcıların öfke düzeylerinin cinsiyetlerine göre anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığını tespit etmeye yönelik Mann-Whitney U testi uygulanmış olup, sonuçları Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: Cinsiyete Göre Sürücü Öfke Alt Boyutlarına İlişkin Mann-Whitney U Testi Tablosu

	Cinsiyet	N	Sıra Ort.	Sıra Top.	U	p
Saygısızlık/Kabalık	Kadın	51	160,50	8185,50	4819,500	,051
	Erkek	229	136,05	31154,50		
Trafik Zabitasının Varlığı	Kadın	51	110,77	5649,50	4323,500	,004
	Erkek	229	147,12	33690,50		
Saldırgan/Düşmanca Hareketler	Kadın	51	172,32	8788,50	4216,500	,002
	Erkek	229	133,41	30551,50		
Kural İhlali	Kadın	51	151,43	7723,00	5282,500	,284
	Erkek	229	138,07	31617,00		
Yavaş Araç Kullanma	Kadın	51	135,70	6920,50	5594,500	,639
	Erkek	229	141,57	32419,50		
Trafik Ortamı Engelleri	Kadın	51	143,32	7309,50	5695,500	,783
	Erkek	229	139,87	32030,50		

Tablodaki Mann-Whitney U testi sonuçları incelendiğinde katılımcıların trafik zabitasının varlığı ve saldırgan düşmanca hareketler alt boyutlarından aldıkları puanların cinsiyete göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir. Trafik zabitasının varlığı alt boyutunda erkekler kadınlardan daha yüksek puanlar alırken; saldırgan/düşmanca hareketler alt boyutunda ise kadınlar erkeklerden daha yüksek puanlar almıştır. Katılımcıların sürücü öfke ölçeğinin diğer alt boyutları olan saygısızlık/kabalık, kural ihlali, yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri alt boyutlarının ise cinsiyete göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir.

Bu çalışmada trafik zabitasının varlığı durumunda erkek sürücülerin kadın sürücülere göre sürücü öfke düzeylerinin daha yüksek olduğu bulunmuştur. İlgili alanyazın incelendiğinde, bu alt boyuta ilişkin benzer (Berdoulat, Vavassori ve

Sastre, 2013; Gonzalez-Iglesias, Gomez-Fraguela ve Luengo-Martin, 2012) ve farklı araştırma bulguları (Albentosa, Stephens ve Sullman, 2018; Sullman, Gras, Cunill, Planes ve Font-Mayolas, 2007) olduğu görülmektedir.

Trafik zabıtasının varlığı durumunda erkek sürücülerin kadın sürücülere göre sürücü öfke düzeylerinin daha yüksek bulunması farklı kuramsal yaklaşımlar ile açıklanabilir. Örneğin, Dollard ve arkadaşları tarafından geliştirilen engellenme kuramına göre, engellenme saldırgan davranışlara neden olabilmektedir (Dollard, Miller, Doob, Mowrer ve Sears, 1939). Bu kuram açısından, sürücülerin trafikte kendilerini engellenmiş hissetmeleri sürücü öfkесinin ve buna bağlı olarak da saldırgan davranışların nedenleri arasında değerlendirilebilir. Alan yazında da trafik polislerinin varlığı ve trafik kontrolü gibi sürücüler tarafından hareketlerinin kısıtlandığı algısını oluşturan ve uygulanan cezalar nedeniyle sürücülerini maddi kayıplara uğratabilen faktörlerin önemli bir engellenme nedeni olarak değerlendirildiği görülmektedir. Bu gibi durumlar ile karşılaşan sürücülerin yaşadıkları engellenme ve stres nedeniyle öfkelerini daha fazla gösterdikleri belirtilmektedir (Delice, 2013).

Konu engellenme kuramı çerçevesinde değerlendirildiğinde, her iki cinsiyet açısından da engellenmenin farklı koşullarda öfke ve saldırganlığa neden olabileceği görülmektedir. Ancak cinsiyete ilişkin elde edilen bulgular, engellenmenin her iki cinsiyette de her koşulda öfke ve saldırganlıkla sonuçlanmadığını ve bu durumun olayların farklı şekillerde yorumlanmasına bağlı olarak değiştiğini düşündürmektedir. Örneğin, erkekler polis veya trafik kontrolü ile karşılaştıklarında kadınlara göre kendilerini daha fazla engellenmiş hissetmektedirler. Erkekler amaçlarına ulaşmak için bazı trafik kurallarını ihlal etmeye daha yatkın görüldükleri için, trafik kontrollerini sürüş tarzlarının değişmesine yönelik bir baskı olarak algılamaktadırlar (Berkowitz'den aktaran Gonzalez-Iglesias vd., 2012). Bu durum öfke ve saldırganlığın ortaya çıkmasında engellenmenin yanında bireylerin algılama biçimlerinin etkili olabileceğini göstermektedir. Bir olay karşısında insanların verdikleri tepkilerin anlaşılabilmesi için olayın birey açısından ne anlam ifade ettiğinin ve nasıl algılandığının bilinmesinin önemine vurgu yapan bilişsel-davranışçı kuram da öfke ve saldırganlıkta insanların algılama biçimlerinin önemine vurgu yapmaktadır (Beck, 1976).

Sosyal öğrenme kuramı da, saldırganlığın gözlem, eylemlerin pekiştirilmesi ve yapısal belirleyiciler aracılığıyla sonradan öğrenildiğini ileri sürmektedir (Bandura, 1978). Sosyal ve kültürel özelliklere göre toplumsal yapı içerisinde şekillenen cinsiyet rolleri de büyük ölçüde sosyal öğrenme ile sonradan kazanılmaktadır. İçinde yaşanılan sosyo-kültürel çevre erkeklerin daha baskın ve otoriteye yönelik daha tepkisel olmaları; kadınların ise daha uyumlu olmaları beklentisi içerisinde olabilmektedir. Dolayısıyla sosyal öğrenme çerçevesinde şekillenen toplumsal cinsiyet rollerinin bireylerin trafik polisi ve trafik kontrolünün varlığı durumunda ortaya çıkabilecek tepkiler üzerinde etkili olabileceği düşünülebilir. Bu durum kadınların ve erkeklerin kişilerarası ilişki tarzları açısından da değerlendirilebilir. Alanyazın bulguları da bu durumu desteklemektedir. Yapılan bir araştırmada, besleyici ilişki tarzı ve cinsiyet değişkenlerinin, trafik polisin varlığı durumunda öfkelenmenin anlamlı birer yordayıcısı olarak gösterilmiştir (Durak Batıgün ve Yasak, 2019).

Saldırgan/düşmanca hareketler karşısında kadınların sürücü öfke düzeylerinin erkeklere göre daha yüksek bulunması, ilgili alanyazın bulguları ile benzerlik göstermektedir (Delice, 2013; Sullman, 2006). Bununla birlikte, Albentosa ve arkadaşları (2018) tarafından yapılan araştırmanın ilk (analiz) aşamasında saldırgan/düşmanca hareketler karşısında kadınların sürücü öfke düzeylerinin erkeklere göre daha yüksek bulunduğu, ancak aynı araştırmada çoklu karşılaştırmalar için yapılan düzeltmelerde cinsiyete bağlı olarak bir farklılık olmadığı belirtilmiştir. Aynı zamanda, Sullman ve arkadaşları da (2007), saldırgan/düşmanca hareketler alt boyutu açısından cinsiyete ilişkin herhangi bir farklılık olmadığını belirtmişlerdir.

İlgili alanyazında, kadın sürücülerin yol güvenliğinin tehlikeye düştüğü durumlarda trafikte erkeklere göre daha fazla öfke yaşadıkları belirtilmektedir (Holgaard, Moller, ve Haustein 2018). Kadın sürücüler, diğer sürücüler tarafından araç kullanış biçimlerine yönelik el-kol hareketleriyle küfredilmesi, korna çalınması, bağırılması gibi saldırgan/düşmanca tepkiler karşısında güvenliklerinin tehdit altında olduğunu düşünerek, erkek sürücülere göre daha fazla öfke yaşayabilmektedirler. Kadınların, gerek sosyal ortamda gerekse trafikte erkeklere göre daha fazla saygı görme beklentisi içerisinde olmalarının da, bu durum üzerinde etkili olabileceği düşünülebilir.

Bu bulguyla ilgili olarak, erkeklerin sürüş becerilerine kadınlara oranla daha fazla güvenebildiği ve diğer sürücüler tarafından kendi sürüş becerilerine yönelik saldırgan/düşmanca tepkilere karşı daha az öfkelenemediği; kadınların ise kendi sürüş becerilerine yönelik saldırgan/düşmanca tepkilere karşı daha fazla öfkelenedikleri düşünülebilir. Alanyazın bulguları da bu görüşü desteklemektedir (D'Ambrosio, Donorfio, Coughlin, Mohyde ve Meyer, 2008).

Katılımcıların sürücü öfke ölçeğinin diğer alt boyutları olan saygısızlık/kabalık, kural ihlali, yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri alt boyutlarının ise cinsiyete göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir. Ancak alanyazında, cinsiyet değişkeni açısından bu alt boyutlara ilişkin farklı sonuçlar da bulunmaktadır (Sullman vd., 2007).

Konuyla ilgili alanyazındaki bu bulgular genel olarak değerlendirildiğinde, sürücü öfkesi alt boyutlarına ilişkin elde edilen farklılıklarda, cinsiyet değişkeninden daha çok, cinsiyet rollerinin etkili olduğu görülmektedir (Albentosa vd., 2018; Delice, 2013; Özkan ve Lajunen, 2005; Öztürk, Fındık ve Özkan, 2019; Sullman, Paxion ve Stephens, 2017; Sullman, Stephens ve Hill, 2017).

Tablo 2: Profesyonel Sürücüler ile Profesyonel Olmayan Sürücülerin Sürücü Öfkesi Alt Boyutlarından Aldıkları Puanlara İlişkin T Testi Tablosu

		N	Ortalama	Standart sapma	T	df	P
Saygısızlık/Kabalık	Profesyonel Sürücüler	153	3,0080	,82904	-3,858	278	,000**
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	3,3788	,76525			
Trafik Zabitasının Varlığı	Profesyonel Sürücüler	153	2,5931	,92963	4,978	278	,000**
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	2,0689	,80959			
Saldırgan Düşmanca Hareketler	Profesyonel Sürücüler	153	2,9651	1,00158	-2,591	278	,010*
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	3,2887	1,08490			
Kural ihlali	Profesyonel Sürücüler	153	3,0735	,85977	-2,438	278	,015*
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	3,3209	,82730			
Yavaş Araç Kullanma	Profesyonel Sürücüler	153	2,8214	,86731	630	277,927	,529
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	2,7612	,73120			
Trafik Ortamı Engelleri	Profesyonel Sürücüler	153	2,8459	,83694	-843	278	,400
	Profesyonel Olmayan Sürücüler	127	2,9280	,77891			

*p<.05

** p<.001

Profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin öfke düzeylerinin anlamlı düzeyde farklılaşıp farklılaşmadığını tespit etmeye yönelik Bağımsız Gruplar için T testi uygulanmış olup sonuçları Tablo 2' de verilmiştir.

Profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin, sürücü öfkesi ölçeğinin saygısızlık/kabalık ($t_{(0,05;278)}=-3,858$), saldırgan düşmanca hareketler ($t_{(0,05;278)}=-2,591$), kural ihlali ($t_{(0,05;278)}=-2,438$) ve trafik zabitasının varlığı alt boyutlarından ($t_{(0,05;278)}=4,978$) aldıkları puanların anlamlı düzeyde farklılaştığı; yavaş araç kullanma ($t_{(0,05;277,927)}=630$) ve trafik ortamı engelleri ($t_{(0,05;278)}=-843$) alt boyutlarında ise sürücülüğü meslek olarak yapanlar ile meslek olarak yapmayanların öfke düzeylerinin anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmüştür.

Profesyonel olmayan sürücülerin saygısızlık/kabalık alt boyutunda aldıkları puanın ($\bar{x}=3,3788$), profesyonel sürücülerden ($\bar{x}=3,0080$) daha yüksek olduğu görülmektedir. İlgili alanyazın incelendiğinde, sürücü öfkesi düzeylerinin profesyonel sürücü olup/olmama değişkenine bağlı olarak yeterince incelenmediği görülmekle birlikte, araştırma

bulgularımıza benzer (Brandenburg, Oehl ve Seigies, 2017; Cong vd., 2019) ve farklılık gösteren (Fei vd., 2019) bulgulara da rastlanmıştır.

Profesyonel olmayan sürücülerin saldırgan düşmanca hareketler alt boyutundan aldıkları puanın (\bar{x} = 3,2887), profesyonel sürücülerden (\bar{x} = 2,9651) daha yüksek olduğu görülmektedir. İlgili alanyazında da, profesyonel olmayan sürücülerin, profesyonel sürücülere göre bu alt boyuttan daha yüksek puanlar aldıklarını gösteren (Brandenburg vd., 2017; Cong vd., 2019) bulgulara rastlanmakla birlikte; profesyonel sürücülerin, profesyonel olmayan sürücülerden daha yüksek puanlar aldıkları görülmektedir (Fei vd., 2019).

Profesyonel olmayan sürücülerin kural ihlali alt boyutundan aldıkları puanın (\bar{x} = 3,3209), profesyonel sürücülerden (\bar{x} = 3,0735) daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu alt boyuta ilişkin ilgili alanyazında yer alan bulguların, bu çalışmanın bulgularını desteklediği görülmektedir (Brandenburg vd., 2017; Cong vd., 2019; Fei vd., 2019).

Profesyonel sürücülerin trafik zabıtasının varlığı alt boyutundan aldıkları puanın (\bar{x} = 2,5931), profesyonel olmayan sürücülerden (\bar{x} = 2,0689) daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu alt boyuta ilişkin alanyazında yer alan bulguların (Brandenburg vd., 2017; Cong vd., 2019; Fei vd., 2019) bu çalışmada elde edilen bulgular ile örtüşmediği görülmektedir.

Profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücüler yavaş araç kullanma alt boyutu açısından değerlendirildiğinde, öfke düzeylerinin farklılaşmadığı görülmektedir. Alanyazında da bu çalışmada elde edilen bulguları destekleyen (Brandenburg vd., 2017); ve desteklemeyen bulgular olduğu görülmektedir (Cong vd., 2019; Fei vd., 2019).

Profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücüler trafik ortamı engelleri alt boyutu açısından değerlendirildiğinde, öfke düzeylerinin farklılaşmadığı görülmektedir. Bu alt boyuta ilişkin alanyazında yer alan bulgular (Brandenburg vd., 2017; Cong vd., 2019; Fei vd., 2019) bu çalışmada elde edilen bulgular ile örtüşmemektedir.

Sürücü öfkesi ve alt boyutları ile ilgili alanyazındaki bulgular değerlendirildiğinde, araştırmalarda sürücü öfkesi alt boyutlarına yönelik olarak elde edilen bulguların farklılık gösterdiği görülmektedir. Buna bağlı olarak da elde edilen bulgulara yönelik açıklamaların farklılık gösterdiği dikkat çekmektedir. Alanyazında sürücü öfkesi alt boyutları ile ilgili açıklama ve tartışmaların oldukça geniş bir spektrumda yer almış olması, bu çalışmada da alt boyutlar ile ilgili değerlendirmelerin tek tek ele alınması yerine bir bütünlük içerisinde yapılmasını gerekli kılmaktadır.

Konuyla ilgili bulgular ve tartışmalar genel olarak değerlendirildiğinde, sürücü öfkesinin genel öfkeden tamamen bağımsız olarak değerlendirilemeyeceği ve genel öfke düzeyini etkileyen her bir faktörün sürücü öfkesi üzerinde de etkili olabileceği söylenebilir. Profesyonel olan ve olmayan sürücülerin öfke nedenlerinin yalnızca trafikte bulunmakla sınırlandırılmayacağı; trafikteki etkenlerin yanında kişilik özellikleri (Feng vd., 2016), aile içi ilişkiler (Tokur Kesgin, 2019), sosyal ilişkiler (Tokur Kesgin, 2019), iş stresi (Caird ve Kline, 2004; Findık, 2016; Westerman ve Haigney, 2000), kişiler arası iletişim tarzları (İçmeli, Özçetin, Bahçebaşı ve Ataoğlu, 2011), özgecilik (Shi ve Zhang, 2017), kullanılan araç türü (Öz, Özkan ve Lajunen, 2010), trafikten kaynaklanan zorluklar ve stres (Mehdizadeh, Shariat-Mohaymany ve Nordfjaern, 2019; Öz vd., 2010), yolcuların davranışları ve mola sürelerinin yetersizliği (Tokur Kesgin, 2019), meslekte çalışma süresi (İçmeli vd., 2011), araç kullanma hızı ve aracın kullanıldığı yol (Feng vd., 2016), öfke kontrolü eğitimi alıp almama (Tokur Kesgin, 2019) vb. faktörlerin de sürücülerin öfke düzeyleri üzerinde etkili olduğu görülmektedir.

Konuyla ilgili bir çalışmada saldırgan davranışlar açısından farklı profesyonel sürücü grupları arasında bir farklılık görülmesi de minibüs sürücülerinin trafikte profesyonel olmayan sürücülere göre daha saldırgan oldukları tespit edilmiştir (Caird ve Kline, 2004). Ancak alanyazında kendi içinde gruplandırma yapılmadan, profesyonel sürücülerin işleri gereği trafikten kaynaklanan zorlukları ve stresi profesyonel olmayan sürücülere göre daha çok yaşadıkları ve bunun sonucu olarak da yaşanan bu stresi saldırganlık olarak yansıtmaya olasılıklarının daha yüksek olabileceği şeklinde değerlendirildiği de görülmektedir (Westerman ve Haigney, 2000). Örneğin bu konuda yapılan bir çalışmada, otobüs sürücülerinin yolcuların kurallara uymaması, sürekli otobüs güzergahını sormaları, ulaşımdaki aksamalardan sürücüyü sorumlu tutmaları ve gereksiz sorular sormaları, trafik yoğunluğu, dinlenme molalarının yetersizliği gibi nedenlere bağlı olarak öfkelenedikleri tespit edilmiştir (Tokur Kesgin, 2019). Alanyazındaki bu bulgu ve açıklamalar, profesyonel ve

profesyonel olmayan sürücüler arasında saldırganlık açısından bir ayırım yapmanın her zaman mümkün olmadığını, profesyonel sürücüler arasında da saldırganlık açısından farklılık olduğunu düşündürmektedir. Bu farklılık, psiko-sosyal faktörlerin yanında kişilerarası ilişkiler ve yolcuların çeşitli tutum ve yaklaşımlarının profesyonel sürücülerin öfke düzeyleri üzerindeki etkileriyle açıklanabilir.

Profesyonel sürücülerin öfke düzeylerinin, meslekte çalışılan süreye bağlı olarak da değiştiği görülmektedir. Örneğin bu konuda yapılan bir çalışmada, toplu taşıma alanındaki profesyonel sürücülerin çalışma süreleri arttıkça dışa ve içe öfke düzeylerinin önemli ölçüde azaldığı tespit edilmiştir. Bu durum, profesyonel sürücülerin, hizmet verdikleri bireylere karşı öfke gibi olumsuz duygularını kontrol etme ve olumlu kişilerarası ilişkiler kurma çabalarının bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Ancak aynı çalışmada, tır-kamyon sürücülerinin meslekte çalışma sürelerinin artmasıyla birlikte dışa ve içe öfke düzeylerinin azalması arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır (İçmeli vd., 2011). Bu bulgular, öfke düzeylerinin aynı örnekleme hem kullanılan araç türüne hem de profesyonel sürücü olmaya bağlı olarak sonuçların farklılaştığını göstermektedir. Örneğin, bir çalışmada da taksi şoförlerinin, kamyon şoförlerine göre daha fazla saldırganlık içeren trafik ihlalleri sergilediği bulunmuştur (Mehdizadeh vd., 2019). Benzer şekilde sürücü hataları ve saldırganlık içeren kural ihlallerinin sürücülerin iş streslerine bağlı olarak farklılık gösterdiği dikkat çekmektedir. Yapılan bir çalışmada, profesyonel sürücülerde iş stresinin artmasına bağlı olarak sürücü hataları ve saldırganlık içeren kural ihlallerinin de arttığı bildirilmiştir (Fındık, 2016).

Profesyonel sürücülerin öfke düzeylerinin, araç kullanma hızı, aracın kullanıldığı yol (otoyol, şehir içi yol vb.), öfke ifadesi (içe öfke, dışa öfke, öfke kontrol) ve sürücülerin kişilik özelliklerine bağlı olarak da değiştiği görülmektedir (Feng vd., 2016). Aynı zamanda sürücülerin öfke ve saldırganlık düzeylerinin özgeci olup olmamalarına bağlı olarak da farklılık gösterdiği dikkat çekmektedir. Örneğin, bu konuda yapılan bir çalışmada özgeciliğin profesyonel sürücülerin tükenmişlik ve saldırganlık davranışları üzerinde önleyici bir etkisinin olduğu belirtilmektedir (Shi ve Zhang, 2017). Bu bulgular, profesyonel sürücülerin kişilik özelliklerinin de öfke düzeyleri üzerinde etkili olduğunu düşündürmektedir. Benzer şekilde sürücü öfkesinin, öfke içe, öfke dışa ve öfke kontrol boyutları açısından ele alındığı bir çalışmada, profesyonel sürücülerin öfkelerini açık bir biçimde ifade etmeyip gizleyebildikleri görülmekte ve öfkesini gizleyerek içe öfke koşulundan yüksek puanlar alan sürücülerin öfke düzeylerinin, öfkelerini kontrol edebilen sürücülere göre daha yüksek olduğu rapor edilmiştir (Feng vd., 2016).

Trafikte sergilenen saldırganlık davranışlarının yanı sıra, trafik ihlali gibi diğer olumsuz sürücü davranışlarının da sürücülüğü profesyonel olarak yapıp yapmamaya bağlı olarak değiştiği görülmektedir. Örneğin bu konuda yapılan bir çalışmada, profesyonel olmayan sürücülerin profesyonel sürücülere göre saldırganlık içeren trafik ihlallerini daha fazla yaptıkları; profesyonel sürücülerin ise profesyonel olmayan sürücülere göre daha fazla olumlu davranışlarda buldukları tespit edilmiştir (Maslac, Antic, Lipovac, Pesic ve Milutinovic, 2018). Bu bulgular, profesyonel olmayan sürücülerin öfke düzeylerinin ve saldırganlıklarının profesyonel sürücülere göre bazı boyutlarda daha yüksek olabildiğini göstermektedir. Bu durum, profesyonel sürücülerin işlerini kaybetme kaygısıyla, trafikte öfke veya saldırgan davranışlarını daha fazla kontrol etme eğiliminde olabileceklerini düşündürmektedir.

Alanyazındaki tüm bulgular ve açıklamalar değerlendirildiğinde, sürücü öfkesi üzerinde birçok farklı değişkenin etkili olduğu, sürücülerin profesyonel olup olmamasının yanında trafik kurallarının içselleştirilmesinin ve öfke yönetimine ilişkin becerilerin geliştirilmesinin de ön plana çıktığı görülmektedir.

4. Sonuç ve Öneriler

Öfke, kontrol edilemediğinde saldırgan davranışlara neden olabilmektedir. Trafikte karşılan saldırgan davranışların nedenlerinden biri de sürücü öfkesidir. Sürücü öfkesi, sözel veya fiziksel saldırganlık olarak görülebildiği gibi; yarala(n)ma veya ölümle de sonuçlanabilmektedir.

Genel olarak araştırma bulguları, profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin öfke düzeylerinin farklı psiko-sosyal nedenlerden etkilendiğini ortaya koymaktadır. Bu çalışmada alanyazında yeterli düzeyde çalışılmamış

olan sürücü öfkesinin, sürücülüğün profesyonel olarak yapılıp yapılmaması ve cinsiyet değişkeni açısından değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Araştırma bulgularına göre, sürücü öfke düzeylerinin cinsiyet değişkenine göre anlamlı farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir. Trafik zabitasının varlığı alt boyutunda erkekler kadınlardan daha yüksek puanlar alırken; saldırgan/düşmanca hareketler alt boyutunda ise kadınlar erkeklerden daha yüksek puanlar almıştır. Katılımcıların sürücü öfke ölçeğinin diğer alt boyutları olan saygısızlık/kabalık, kural ihlali, yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri alt boyutları ise cinsiyete göre anlamlı düzeyde farklılaşmamıştır.

Sürücü öfke düzeyleri açısından profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücüler arasında anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Araştırma bulgularına göre, profesyonel olmayan sürücülerin, profesyonel sürücülere göre saygısızlık-kabalık, saldırgan-düşmanca hareketler ve kural ihlali alt boyutlarından daha yüksek puan aldıkları tespit edilmiştir. Trafik zabitasının varlığı alt boyutunda ise profesyonel sürücülerin, profesyonel olmayan sürücülere göre daha yüksek puan aldığı saptanmıştır. Diğer taraftan yavaş araç kullanma ve trafik ortamı engelleri alt boyutlarında profesyonel sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin sürücü öfke düzeylerinin anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmüştür.

Alanyazındaki konuyla ilgili teorik açıklamalar ve araştırma bulguları, genel öfke düzeyini etkileyen her bir faktörün sürücü öfkesi üzerinde de etkili olabileceğine ve buna bağlı olarak da sürücü öfkesinin genel öfkeden tamamen bağımsız olarak değerlendirilemeyeceğine işaret etmektedir. Diğer bir ifadeyle, profesyonel olan ve olmayan sürücülerin sürücü öfkelerini yalnızca trafikte bulunmaları ile açıklamanın yeterli olamayacağı; kişilik özellikleri, aile içi ilişkiler, sosyal ilişkiler, iş stresi, kişiler arası iletişim tarzları, özgecilik, kullanılan araç türü, trafikten kaynaklanan zorluklar ve stres, yolcuların olumsuz davranışları, mola sürelerinin yetersizliği, meslekte çalışma süresi, belirlenen hız limiti ve aracın kullanıldığı yolun türü, öfke kontrolü eğitimi alıp almama vb. faktörlerin de etkili olabileceği görülmektedir. Dolayısıyla, sürücü öfkesinin inceleneceği araştırmalarda bütün bu değişkenlerin göz önünde bulundurulmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Bütün bunlardan hareketle, sürücü öfkesinin önlenmesinde sürücülere öfke kontrol eğitimleri verilmesinin önemli bir gereklilik olduğu söylenebilir. Bu amaçla sürücü kurslarında verilen eğitimlerin içeriği revize edilerek, olumlu sürücü davranışları ve öfke kontrol eğitimlerine yer verilebilir. Aynı zamanda hem profesyonel hem de profesyonel olmayan sürücülere trafikte affedici olma, diğer sürücüler tarafından yapılan hatalara tolerans gösterebilme, öfkelerini kontrol edebilme gibi olumlu sürücü davranışlarını içselleştirebilmeleri yönünde verilecek eğitimlerin sürücü öfkesi ve trafikte kural ihlallerini önlenmesinde daha etkili olabileceği söylenebilir. Sürücülerin profesyonel olup olmamasından öte, içselleştirilmiş ve değer yönelimli bir sürücü profili kazandırmaya yönelik yapılacak çalışmaların başarıya ulaşma olasılıklarının daha yüksek olacağı öngörülebilir. Bu öngörüden hareketle olumlu sosyal davranışların çocukluk döneminden itibaren kazandırılması ve içselleştirilmesinin, sürücü öfkesi ve trafikteki saldırgan davranışların önlenmesinde trafik cezalarından daha etkili olabileceği söylenebilir.

Kaynakça

- AAA Foundation for Traffic Safety (2016). Prevalence of Self-Reported Aggressive Driving Behavior: United States, 2014. AAA Foundation for Traffic Safety.
- Albentosa, J., Stephens, A. N. ve Sullman, M. J. M. (2018). Driver Anger in France: The Relationships Between Sex, Gender Roles, Trait And State Driving Anger And Appraisals Made While Driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 52. 127-137.
- Bandura, A. (1978). Social Learning Theory Of Aggression. *Journal Of Communication*. 28(3). 12-29.
- Beck, A. T. (1976). *Cognitive Therapy And The Emotional Disorders*. New York: Meridian.
- Berdoulat, E., Vavassori, D. ve Sastre, M. T. M. (2013). Driving Anger, Emotional And Instrumental Aggressiveness, And Impulsiveness in The Prediction Of Aggressive And Transgressive Driving. *Accident Analysis & Prevention* 50. 758-767.

- Brandenburg, S., Oehl, M. ve Seigies, K. (2017). German Taxi Drivers' Experiences And Expressions Of Driving Anger: Are The Driving Anger Scale And The Driving Anger Expression Inventory Valid Measures?. *Traffic Injury Prevention*. 18(8). 807-812.
- Budak, S. (2009). *Psikoloji sözlüğü*. (4'üncü baskı). Ankara: Bilim ve Sanat.
- Cabarkapa, M., Cubranic-Dobrodolac, M., Cicevic, S. ve Antic, B. (2018). The Influence Of Aggressive Driving Behavior And Impulsiveness On Traffic Accidents. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*. 8(3). 372-389.
- Caird, J. K. ve Kline, T. J. (2004). The Relationships Between Organizational And Individual Variables To On-The-Job Driver Accidents And Accident-Free Kilometres. *Ergonomics*. 47(15). 1598-1613.
- Cong, H., Shi, X., Cooper, J., Ye, Z., Suo, Z., Zhao, X., Chen, C. (2019). Road Rage in China: An Exploratory Study. *Journal of Transportation Safety & Security*. 1-22.
- D'Ambrosio, L. A., Donorfio, L. K. M., Coughlin, J. F., Mohyde, M. ve Meyer, J. (2008). Gender Differences İn Self-Regulation Patterns And Attitudes Toward Driving Among Older Adults. *Journal of Women & Aging*. 20(3-4). 265-282.
- Danciu, B., Popa, C., Micle, M. I. ve Preda, G. (2012). Psychological Risk Factors For Road Safety. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 33. 363-367.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. ve Lynch, R. S. (1994). Development Of A Driving Anger Scale. *Psychological Reports*. 74(1). 83-91.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü öfkeliendiren davranışların ve sürücülerin bu davranışlara verdiği tepkilerin incelenmesi. *Journal of Graduate School of Social Sciences*. 17(2). 251-273.
- Dollard, J., Miller, N. E., Doob, L. W., Mowrer, O. H. ve Sears, R. R. (1939). *Frustration And Aggression*. New Haven, CT, US: Yale University Press.
- Durak Batıgün, A. ve Yasak, Y. (2019). Güvenli Sürücülük İle İlişkili Değişkenler: Kişilerarası İlişki Tarzı Ve Trafik Öfke İfadesi. *Nesne*. 7(15). 170-183.
- Fei, G., Zhang, X., Yang, Y., Yao, H., Yang, J., Li, X., ... Xiang, H. (2019). Driving Anger Among Motor Vehicle Drivers İn China: A Cross-Sectional Survey. *Traffic Injury Prevention*. 20(6). 570-574.
- Feng, Z., Lei, Y., Liu, H., Kumfer, W. J., Zhang, W., Wang, K. ve Lu, S. (2016). Driving Anger İn China: A Case Study On Professional Drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 42. 255-266.
- Fındık, G. (2016). *Job Stress, Burnout, And Aberrant Driving Among Professional Drivers Of Old Age* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Friedman, R., Anderson, C., Brett, J., Olekalns, M., Goates, N. ve Lisco, C. C. (2004). The Positive And Negative Effects Of Anger On Dispute Resolution: Evidence From Electronically Mediated Disputes. *Journal of Applied Psychology*. 89(2). 369-376.
- Gonzalez-Iglesias, B., Gomez-Fraguela, J. A. ve Luengo-Martin, M. A. (2012). Driving Anger And Traffic Violations: Gender Differences. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 15(4). 404-412.
- Holgaard, R., Moller, M. ve Haustein, S. (2018). Hvad Gör Trafikanter Vrede? Analyse Af Situationer Med Vrejvred Og Forskelle Mellem Trafikanttyper. *Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning*. 1-10.
- Hollenhorst, P. S. (1998). What Do We Know About Anger Management Programs İn Corrections. *Federal Probation*. 62(2). 52-64.
- İçmeli, C., Özçetin, A., Bahçebaşı, T. ve Ataoğlu, A. (2011). Toplu taşıma ve tır-kamyon sürücülerinde öfke ve öfke ifade tarzı. *Düzce Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Dergisi*. 1(2). 18-23.
- King, L. M., Nguyen, H. T. ve Lal, S. K. L. (2006, Ağustos). Early Driver Fatigue Detection From Electroencephalography Signals Using Artificial Neural Networks. *International Conference of the IEEE Engineering in Medicine and Biology Society* (s. 2187-2190) içinde. New York, Amerika Birleşik Devletleri.
- Koç, B. (2011). *Okullarda şiddet*. (2'nci baskı). İstanbul: eYazı.
- Mahon, N. E., Yarcheski, A. ve Yarcheski, T. J. (2000). Positive And Negative Outcomes Of Anger İn Early Adolescents. *Research in Nursing & Health*. 23(1). 17-24.

- Maslac, M., Antic, B., Lipovac, K., Pesic, D. ve Milutinovic, N. (2018). Behaviours of drivers in Serbia: Non-professional versus professional drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 52. 101-111.
- Mehdizadeh, M., Shariat-Mohaymany, A. ve Nordfjaern, T. (2019). Driver Behaviour And Crash Involvement Among Professional Taxi And Truck Drivers: Light Passenger Cars Versus Heavy Goods Vehicles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 62. 86-98.
- Nesbit, S. M. ve Conger, J. C. (2011). Evaluation Of Cognitive Responses To Anger-Provoking Driving Situations Using The Articulated Thoughts During Simulated Situations Procedure. *Transportation Research Part F*. 14(1). 54-65.
- Nordfaern, T., Jorgensen, S. H. ve Rundmo, T. (2012). Safety Attitudes, Behaviour, Anxiety And Perceived Control Among Professional And Non-Professional Drivers. *Journal of Risk Research*. 15(8). 875-896.
- Öz, B., Özkan, T. ve Lajunen, T. (2010). Professional And Non-Professional Drivers' Stress Reactions And Risky Driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 13(1). 32-40.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Why Are There Sex Differences In Risky Driving? The Relationship Between Sex And Gender-Role On Aggressive Driving, Traffic Offences, And Accident Involvement Among Young Turkish Drivers. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression*. 31(6). 547-558.
- Öztürk, İ., Fındık, G. ve Özkan T. (2019). Trafik Ortamında Cinsiyet Rollerinin Sürücü Davranışları Ve Sürüş Becerileriyle İlişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*. 2(2). 78-92.
- Öztürk, İ. ve Lajunen, T. J. (2015). Cinsiyet Rollerini, Düşmanlık, Genel Öfke Ve Sürücü Öfkesinin Genç Sürücülerin Sürücü Öfke İfadesine Etkisi. Ş. Yaprak (Ed.), 6. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi içinde (s. 54-66). Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü.
- Shi, X. ve Zhang, L. (2017). Effects Of Altruism And Burnout On Driving Behavior Of Bus Drivers. *Accident Analysis & Prevention*. 102. 110-115.
- Sullman, M. J. M. (2006). Anger amongst New Zealand drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 9(3). 173-184.
- Sullman, M. J. M., Gras, M. E., Cunill, M., Planes, M. ve Font-Mayolas, S. (2007). Driving anger in Spain. *Personality and Individual Differences*. 42(4). 701-713.
- Sullman, M. J. M., Paxion, J. ve Stephens, A. N. (2017). Gender Roles, Sex And The Expression Of Driving Anger. *Accident Analysis & Prevention*. 106. 23-30.
- Sullman, M. J. M., Stephens, A. N. ve Hill, T. (2017). Gender Roles And The Expression Of Driving Anger Among Ukrainian Drivers. *Risk Analysis*. 37(1). 52-64.
- Tokur Kesgin, M. (2019). The Anger In Municipal Bus Drivers And Its Relationship With Sociodemographic Characteristics. *Cukurova Medical Journal*. 44(4). 1292-1302.
- Treat, J. R., Tumbas, N. S., McDonald, S. T., Shinar, D., Hume, R. D., Mayer, R. E., ... Castellan, N. J. (1979). Tri-Level Study Of The Causes Of Traffic Accidents: Final Report. Executive summary. Indiana University, Bloomington, Institute for Research in Public Safety.
- Westerman, S. ve Haigney, D. (2000). Individual Differences In Driver Stress, Error And Violation. *Personality and Individual Differences*. 29(5). 981-998.
- Yaprak, Ş. ve Akbulut, A. M. (2019). Trafik Kaza Ve Denetim İstatistikleri. Ankara: Polis Akademisi.
- Yasak, Y. ve Eşiyok, B. (2009). Anger Amongst Turkish Drivers: Driving Anger Scale And Its Adapted, Long And Short Version. *Safety Science*. 47(1). 138-144.
- Yılmaz, Ş., Öz, B. ve Özkan, T. (2019). Profesyonel Sürücülükte Sürücü Davranışlarına Yönelik Nitel Bir Çalışma. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*. 2(1). 51-65.