

Toplu taşıma ve tır-kamyon sürücülerinde öfke ve öfke ifade tarzı

Celalettin İÇMELİ¹, Adnan ÖZÇETİN¹, Talat BAHÇEBAŞI², Ahmet ATAÖĞLU¹

ÖZET

Amaç: En önemli duygulardan biri olan öfke genellikle aile içi ilişkiler, iş ve çalışma koşulları, sağlıkla ilgili ve yasal sorunlar nedeniyle ortaya çıkar. Bu çalışmada tır-kamyon taşımacılığı ve toplu taşıma araçlarında çalışan sürücü gruplarının öfke ve anksiyete düzeyleri ile öfkeyi ifade ediş biçimlerinin farkını ölçmeyi amaçladık.

Yöntem: Gönüllü olan toplu taşıma araç sürücülerinden 108 kişi, tır-kamyon sürücülerinden 101 kişi çalışmaya alındı ve sosyodemografik veriler için hazırlanan anket ile Sürekli Öfke-Öfke Tarz Ölçeği (SOÖTÖ) ile Beck anksiyete ölçeğini doldurdu. Toplu taşıma sürücülerinden sadece 2 tanesi kadın olduğundan bunlar değerlendirmeye alınmadı

Bulgular: Sürücülerin öfke açısından karşılaştırılmasında tır-kamyon sürücü grubunun toplu taşıma grubuna göre sürekli öfke ve dışa öfkelerinin daha yüksek ve istatistiksel anlamlı farkı olduğunu bulduk (sırayla $p=0.003$ ve $p=0.026$). Her iki sürücü grubunda da yaş arttıkça anksiyete puanlarının azaldığı görülmektedir. Sürekli öfke, dışa öfke ve içe öfke puan ortalamaları toplu taşıma grubunda yaş büyüdükçe istatistiksel olarak anlamlı şekilde azalmaktadır. Toplu taşıma grubunda şoförlük süresi uzadıkça dışa öfke puan ortalamaları düşmektedir ($p=0.005$).

Tartışma ve Sonuç: Anksiyete düzeyleri her iki sürücü grubunda yaşla azalmaktadır. Toplu taşıma grubunda çalışma süresi arttıkça kontrollü öfke, dışa ve içe öfke düzeylerinde önemli oranda azalma olduğu görülmektedir. Öfke düzeyleri ve tarzlarında değişimi zorlayan olasılıkla iş ve çalışma ortamında diğer bireylerle sürekli kurulan ilişkilerdir. Toplu taşıma sürücülerini bu değişimin gerekliliğini anladıkları için öfke düzeylerinde zamanla azalma ortaya çıkmıştır. Buradan hareketle sürücülere verilecek öfke yönetimi eğitimi kendiliğinden oluşan olumlu değişimi hızlandıracak, kolaylaştıracak ve kalıcı hale gelmesini sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Anksiyete, öfke, öfke yönetimi, sürücü, toplu taşıma.

Anger and anger expression among drivers of public transportation and trailer truck/truck drivers

ABSTRACT

Aim: Anger which is one of the most important emotions, usually arises from problems at family or work relationships, working conditions, health and legal problems. The aim of the study was to measure the anger and anxiety levels and the difference in anger expression among the drivers working in trailer truck/truck transport and public transportation.

Method: 108 public transport vehicle drivers and 101 trailer truck/truck drivers who were all volunteers, were included in the study and they filled a questionnaire prepared for sociodemographic data, Spielberger State-Trait Anger Inventory and Beck Anxiety Inventory. Since only two public transport drivers were female, excluded from consideration.

Results: In comparison of the drivers in terms of anger; trait anger and anger out was found to be significantly higher in the trailer truck/ truck drivers than the public transport drivers ($p=0.003$ and $p=0.026$). In both groups the anxiety scores decreased with increasing age. However, in the group of public transport, the average score of trait anger, anger out and anger in decreased significantly with increasing age. The average score of anger out also decreased in parallel to years passing in driving in this group ($p=0.005$).

Discussion: The anxiety levels decreased with increasing age in both groups of drivers. The controlled anger, anger out and anger in levels decreased significantly in public transport group in parallel to the increased duration of working hours. Probably, the force changing the anger levels and styles was due to business relations established with the other individuals in the working environment. As a result of understanding the need of this change, the levels of anger appeared to decrease within time among public transport drivers. We believe that, training on anger management given to drivers will speed up, facilitate the positive changes occurring spontaneously, and provide it to become permanent.

Key words: Anxiety, anger, anger management, drivers, public transport.

¹ Düzce Üniversitesi Tıp Fakültesi Psikiyatri AD.

² Düzce Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı AD.

Correspondence: Dr. Adnan ÖZÇETİN e-mail: adnanozcetin@duzce.edu.tr

GİRİŞ

En önemli duygulardan biri olan öfke genellikle aile içi ilişkiler, iş ve çalışma koşulları, sağlıkla ilgili ve yasal sorunlar nedeniyle ortaya çıkar. Öfke, şiddet ve süreklilik açısından değişkenlik gösteren ve genelde duygusal bir yükseliş ve hatalı bir davranışa maruz kalma gibi bir algı ile ilişkili olan olumsuz bir duygu durumudur¹. Öfkenin planlanan değil, içsel bir duygu olduğu, ancak çok farklı görünümde ortaya çıktığı, bireyi psikolojik uyarılmış durumda tuttuğu ve güçlendirici etkisi vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra, insanları incitebilir duruma getirdiği, öfke duygusunun ortaya çıkardığı davranışsal tepkilerin öğrenilen tepkiler olduğu ve bu nedenle değişebileceği, ani ortaya çıkabilen bir duygu olduğu ve bastırılması kadar kontrolsüz ortaya konulmasının da sağlıklı olmadığı vurgulanmıştır^{2,3}.

Öfke, kısa süreli ve orta yoğunlukta ortaya çıktığında yararlı iken, sürekli ya da şiddetli olduğunda yıkıcı olabilen bir duygudur^{4,5}. Öfke; özellikle açık bir şekilde gösterildiğinde ve bu durum diğer insanlar tarafından olumsuz değerlendirildiğinde, kişide düşük benlik saygısına, kişilerarası ve aile içi çatışmalara, sözel ve fiziksel saldırılara ve iş yaşamı ile ilgili uyumsuzluklara neden olabilir. Başka bir ifadeyle, kişiler hem kültürel nedenler hem de öfkenin neden olduğu olumsuz sonuçlardan dolayı, öfkelenmekten korkmakta ve öfkesini göstermek istememektedir. Oysa öfkenin bastırılması çözümsel olmayıp var olan enerjinin içe döndürülmesidir. Öfkenin bu şekilde yaşanması bireyin kendisine zarar vermesine neden olmaktadır^{5,6,7,8}.

Öfkenin nasıl ifade edildiği çok önemlidir. Öfkenin ifade edilme tarzı kişilik özelliklerine göre değişmektedir⁹. Öfke, ifade edilme tarzına göre değerlendirilmekte ve ifade edilmişindeki sonuçları nedeniyle sorun yaşanmaktadır^{10,11}. Öfke bireylerde değişik biçimlerde ortaya çıkmaktadır. Bunlar; öfke içe vurumu, öfke dışı vurumu ve öfke kontrolüdür^{12,13,14,15}.

Öfke dışı vurumu; oluşan öfke duygusunun sözel olarak ve/ya da davranışa dökülerek dışarıya aktarılmasıdır ve öfkenin yol açtığı stresle başa çıkmada uyumsuz bir tepkidir. Öfke içe vurumu; kişinin gizleyerek ya da öfkeyi içinde tutarak var olan öfke etkenlerine karşı kullandığı başka bir uyum mekanizmasıdır. Öfke kontrolü ise kişinin başkalarıyla ilişkilerinde öfkesini ne düzeyde kontrol ettiği ya da ne ölçüde sakinleşme eğiliminde olduğunu belirten durumdur. Bireysel tepkilerle öfkeyi ifade eden önceki kontrol deneyimleridir^{14,16}.

Sürücüler, aracı sadece kişisel ulaşım amacıyla kullananlar, yük ve eşya taşımacılığı için ya da çok sayıda insanı taşıyan ulaşım araçlarını kullananlar başta olmak üzere birçok şekilde gruplandırılabilirler. Kişisel amaçlı araç kullanan sürücüler genellikle trafikte bulunan diğer sürücülerle uzaktan iletişim kurarlar. Yük ve eşya taşımacılığı yapan sürücülerin de çok az bireyle ve genellikle kısa süreli ilişkileri olmaktadır. Şehir içi toplu taşımacılık yapan sürücülerin ise ilişkide bulunması gereken insan sayısı ve tipi günlük ortalama sekiz saatlik çalışma süresi içinde son derece fazla sayıdadır. Bu çalışmada tır-kamyon taşımacılığı ve toplu taşıma araçlarında çalışan sürücü gruplarının öfke ve anksiyete

düzeyleri ile öfkeyi ifade ediş biçimlerinin farkını ölçmeyi amaçladık. Toplu taşıma sürücülerinin daha öfkeli olacağını ancak öfkelerini bastırması olacağını ileri sürdük.

YÖNTEM

Çalışmamıza merkez ilçe belediye (toplu taşıma) otobüslerinde çalışan sürücüler ile şehirlerarası taşımacılık yapan Tır ve kamyon sürücülerini dahil edildi. Çalışmaya katılacaklara verecekleri bilgilerin tamamen gizli kalacağı ve bilimsel araştırma amacı dışında kullanılmayacağı anlatıldı. Gönüllü olan toplu taşıma araç sürücülerinden 108 kişi, tır-kamyon sürücülerinden 101 kişi çalışmaya alındı ve sosyodemografik veriler için hazırlanan anket ile SOÖTÖ ile Beck anksiyete ölçeğini doldurdu. Toplu taşıma sürücülerinden sadece 2 tanesi kadın olduğundan bunlar değerlendirmeye alınmadı. Tır-kamyon sürücülerinin ise tamamı erkekti. Her bir katılımcının anket ve ölçekleri doldurma süresi yaklaşık 20-25 dakika kadar sürdü.

Sosyodemografik veri formu: Bu formda katılımcının yaşı, cinsiyeti, eğitim düzeyi, yerleşim yeri, medeni durumu, çocuk sayısı, gelir düzeyi, şoförlük süresi, toplu taşıma ya da tır-kamyonda çalışma süresi, alkol-madde ve sigara kullanımına ilişkin sorular mevcuttu.

Sürekli Öfke-Öfke Tarz Ölçeği (SOÖTÖ): Öfke düzeyi ve öfke tarzı bu ölçek kullanılarak incelenmiştir. Öfke duygusu ve ifadesini ölçen, bir kendini değerlendirme ölçeğidir. Spielberger tarafından 1983 yılında geliştirilmiş, ülkemiz için geçerlilik ve güvenilirliği Özer tarafından 1994 yılında yapılmıştır^{17,18}. Ölçek öfke içe, öfke dışı, öfke kontrol ve sürekli öfke olmak üzere 4 alt ölçekten ve 34 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin değerlendirilmesinde "Hiç tanımlamıyor" yanıtına 1 puan, "Biraz tanımlıyor" yanıtına 2 puan, "Oldukça tanımlıyor" yanıtına 3 puan, "Tümüyle tanımlıyor" yanıtına 4 puan verilir. Öfke içe, öfke dışı ve öfke kontrol alt ölçeklerinden alınabilecek en düşük puan 8, en yüksek puan 32; sürekli öfke alt ölçeğinden alınabilecek en düşük puan 10, en yüksek puan 40'tır. Ölçeğin genel toplam puanı olmayıp, dört alt ölçeğin maddeleri o alt ölçeğin toplam puanını oluşturmaktadır. Sürekli öfke alt ölçeğinden alınan yüksek puanlar öfke düzeyinin yüksek olduğunu, öfke-kontrol alt ölçeğinden alınan yüksek puanlar öfkenin kontrol edilebildiğini, öfke-dışa alt ölçeğinden alınan yüksek puanlar öfkenin kolayca ifade edildiğini, öfke-içe alt ölçeğinden alınan yüksek puanlar ise öfkenin bastırılmış olduğunu gösterir¹⁹. Ülkemizde bir çok çalışmada kullanılmıştır^{5,9,16,20,21,22,23}.

Beck Anksiyete Envanteri (BAE): Beck ve arkadaşları (1988) tarafından geliştirilen bireylerin yaşadığı anksiyete belirtilerinin sıklığının belirlenmesi amacıyla kullanılan kendini değerlendirme ölçeğidir²⁴. 21 maddeden oluşan, 0-3 arası puanlanan likert tipi bir ölçektir. Puan marjı 0-63'tür. Ölçekten alınan toplam puanların yüksekliği, bireyin yaşadığı anksiyetenin şiddetini gösterir. Türkiye'de geçerlik ve güvenilirliği Ulusoy ve arkadaşları (1998) tarafından yapılmıştır²⁵.

İstatistik:

Çalışmamızda Windows for SPSS 11.5 programı kullanılarak istatistik değerlendirme yapıldı. Parametrik değerlere sahip grupların karşılaştırılmasında mean değeri

Tablo 1: Toplu taşıma ve Tır-Kamyon şoförlerinin sosyodemografik değişkenlere göre karşılaştırılması

Değişken	Toplu taşıma Şoförü n:106 Mean	Tır-Kamyon Şoförü n:101 Mean	P
Yaş	41.24±9.09	42.75±10.10	0.143
Şoförlük süresi	18.01±8.41	20.18±9.77	0.150
Toplutaşıma yada Tır-kamyon çalışma süresi	10.02±7.78	16.57±10.45	<0.001 t = 73,54
Çocuk sayısı	2.46±1.05	2.61±1.19	0.296
Sigara sayısı /gün	8.51±9.42	9.29±9.75	0.626
	Sayı (%)	Sayı (%)	
Yaşadığı yer			
-İl merkezi	101 (95.3)	68 (67.3)	N.A.
-İlçe	3 (2.8)	15 (14.9)	
-Köy	2 (1.9)	18 (17.8)	
Eğitim düzeyi			
-İlkokul	64 (60.4)	54 (53.5)	N.A.
-Ortaokul	2 (1.9)	17 (16.8)	
-Lise	39 (36.8)	24 (23.8)	
-Yüksekokul	1 (0.9)	4 (4.0)	
-Fakülte	-	2 (2.0)	
Medeni durum			
-Evli	94 (88.7)	90 (89.1)	0.922
-Bekar	12 (11.3)	11 (10.9)	
Gelirin gideri karşılaması			
-Karşılıyıyor	56 (52.8)	56 (55.4)	0.761
-Karşılıyıyor	49 (46.2)	45 (44.6)	
Madde kullanımı			
-Kullanmıyor	54 (50.9)	43 (42.6)	0.228
-Sigara kull.	52 (49.1)	58 (57.4)	

ve t testi, non-parametrik değerlere sahip grupların karşılaştırılmasında ise median değeri ve Mann-Whitney U ve Kruskal-Wallis testleri kullanıldı. P<0.05 istatistiksel fark olarak anlamlı değer kabul edildi.

BULGULAR

Toplu taşıma ve tır-kamyon sürücülerinin sosyodemografik özellikleri tablo 1’de verilmiştir. Her iki grubun yaş ortalaması, medeni durum, şoförlük süresi, çocuk sayısı, günlük içilen sigara sayısı benzerdi. Sigara kullanımı olan 3 tır-kamyon sürücüsü aynı zamanda alkol kullandığını bildirmişti. Yine tır-kamyon sürücülerinin 5’i gelirinin giderinden fazla olduğunu belirtti. Sürücülerin tır-kamyonda çalışma süre ortalaması diğer gruptan oldukça uzun olup istatistiksel olarak anlamlı farklılık vardı (10.02±7.78 / 16.57±10.45, t=73.54, p<0.001).

Sürücülerin öfke açısından karşılaştırılmasında tır-kamyon sürücüsü grubunun toplu taşıma grubuna göre sürekli öfke ve dışı öfkelerinin daha yüksek ve istatistiksel anlamlı farkı olduğunu bulduk (sırayla X²= 4097.0, p=0.003 ve X² = 4394.5, p=0.026). Kontrollü öfke, öfke içe ve anksiyete puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark yoktu (Tablo 2).

Yaş gruplarına göre; her iki sürücü grubunda da yaş arttıkça anksiyete puanlarının azaldığı görülmektedir. Sürekli öfke, dışı öfke ve içe öfke puan ortalamaları toplu taşıma grubunda yaş büyüdükçe istatistiksel olarak anlamlı şekilde azalmaktadır. Toplu taşıma grubunda kontrollü öfke, tır-kamyon grubunda ise tüm öfke alt ölçeklerinde farkın istatistiksel olarak önemli olmadığı görülmektedir (Tablo3).

Toplu taşıma grubunda şoförlük süresi açısından dışı öfke istatistiksel olarak anlamlı farklılık göstermektedir (12.98±4.33, X²= 10.763, p=0.005). Çalışma süresi

uzadıkça dışı öfke puan ortalaması düşmektedir.

Toplu taşıma araçlarında çalışan sürücülerin bu alandaki çalışma süreleri arttıkça hem dışı öfke hem de içe öfke ortalamaları düşmektedir. Anksiyete ve sürekli öfke puan ortalamaları arasında ise istatistiksel olarak anlamlı fark yoktu. Kontrollü öfke puanları ise orta süre (6-10 yıl) çalışan grupta en düşüktü. Tır-kamyon sürücülerinin bu alandaki çalışma sürelerine göre yaptığımız analizde ise ne anksiyete ne de öfke alt ölçek puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark yoktu (Tablo 4).

TARTIŞMA

Çalışmamızda yer alan sürücü grupları benzer sosyodemografik özellikler göstermektedir, sadece tır-kamyon ve toplu taşıma alanında çalışma süreleri arasında önemli fark vardı (p<0.001). Tır-kamyon sürücülerini diğer gruba göre daha uzun süre çalışmışlardı.

Her iki sürücü grubunun tümü erkekti, öfke düzeyi ve öfke tarzına ilişkin yapılmış önceki çalışmaların çoğunluğu kadınlardan oluşmaktadır (1,5,16,20,23,26). Bu fark, sürücülüğe ilişkin mesleklerde genellikle erkeklerin çalışıyor olmasından kaynaklandı.

Literatürde toplu taşıma ve tır-kamyon sürücülerini anksiyete ve öfke açısından karşılaştıran bir çalışma bulamadık. Bizim bulgularımıza göre anksiyete, kontrollü öfke ve içe öfke düzeyleri her iki sürücü grubunda benzerdi, sürekli öfke ve dışı öfke düzeyleri ise tır-kamyon sürücülerinde toplu taşıma sürücülerine göre daha yüksekti. Yani toplu taşıma grubundaki sürücüler sürekli öfkelerini azaltmayı ve öfkelerini dışı daha az yansıtmayı öğrenmiş görünmektedirler. Tır-kamyon sürücülerini toplu taşıma sürücüsü grubundan oldukça uzun süre kendi alanlarında çalışmış olmalarına karşın sürekli öfkelerini ve öfkeyi dışı yansıtmaya özelliklerini

Tablo 2: Toplu taşıma ve Tır-Kamyon sürücülerinin öfke ve anksiyete puanlarının dağılımı

Değişkenler	Toplu Taşıma Şoförü n:106 Median	Tır-Kamyon Şoförü n:101 Median	P*
Beck Anksiyete puan ortalaması	0	2	0.061
Sürekli Öfke	15	16	0.003 $X^2=4097.0$
Kontrollü Öfke	21	22	0.352
Dışa Öfke	12	13	0.026 $X^2=4394.5$
İçe Öfke	15	14	0.962

(*) Mann-Whitney U testi

Tablo 3: Toplu taşıma ve Tır-Kamyon sürücülerinin yaş gruplarına göre anksiyete ve öfke puan ortalamalarının dağılımı

Değişkenler	Yaş Grubu	Beck Anksiyete puan ortalaması (Mean±sd)	Sürekli Öfke (Mean±sd)	Kontrollü Öfke (Mean±sd)	Dışa Öfke (Mean±sd)	İçe Öfke (Mean±sd)
Toplu Taşıma Sürücüsü n:106 (%51.2)	25-34 yaş (n:24)	5.04±7.47	17.13±6.35	22.46±4.89	16.42±5.69	16.75±4.19
	35-44 yaş (n:44)	3.91±5.02	15.48±3.95	19.75±6.74	11.95±3.76	13.89±4.97
	45 ve üstü yaş (n:38)	1.63±3.15	13.82±2.67	21.34±8.02	12.00±2.62	14.32±4.20
	X ² , p*	X ² =6.528, 0.038	X ² =5.812, 0.055	>0.05	X ² =12.175, 0.002	X ² =7.393, 0.025
Tır-Kamyon Sürücüsü n:101 (%48.8)	25-34 yaş (n:26)	8.31±8.93	19.46±6.15	22.23±4.22	15.50±5.10	15.12±4.08
	35-44 yaş (n:27)	5.81±6.43	18.00±6.87	21.37±7.74	14.70±5.20	14.04±4.03
	45 ve üstü yaş (n:48)	3.73±6.78	17.54±6.79	21.90±7.86	13.81±4.97	14.81±5.00
	X ² , p*	X ² =10.412, 0.005	>0.05	>0.05	>0.05	>0.05

(*) Kruskal-Wallis testi

değiştirmemiş ya da değiştirememiş görünmektedir.

Her iki grubu yaş gruplarına göre değerlendirdiğimizde sürücü yaşları büyüdükçe anksiyete puanları azalmaktadır. Sürücülerin, yaşları ilerledikçe anksiyete ile başa çıkmada daha başarılı oldukları düşünülebilir. Kontrollü öfke denilen ve öfkenin ne düzeyde bastırılıp kontrol edildiğini tanımlayan durumun ise her iki sürücü grubunda zamanla biraz daha iyi olduğu görülse de önemli bir fark oluşmamakta ve kontrollü öfke yüksek düzeyini korumaktadır^{27,28}. Sürekli öfke tarzı toplu taşıma sürücülerinde azalmakta, tır-kamyon sürücülerinde ise değişmemektedir. Dışa öfke ve içe öfke tarzları ise toplu taşıma sürücülerinde orta yaş (35-44 yaş) grubunda azalmakta 45 ve üstü yaş grubunda ise çok hafifte olsa yeniden artış görülmektedir. Bu durum ilerleyen yaşlarda öfkenin içe ve dışa yönlendirilmesini azaltan öğrenilmiş davranışların etkisinin azalmaya başladığını göstermektedir. Muhtemelen ilerleyen yaşlarda iş kaybı olasılığının azalması ve emeklilik güvencesinin elde edilmiş olması öfkenin ortaya konuş biçiminde eskiye

dönüşü kolaylaştırmaktadır. Tır-kamyon sürücülerini, toplu taşıma sürücülerini gibi çalışma ortamlarında fazla sayı ve farklı kişilikte bireyle karşılaşmadıkları için öfke tarzlarında önemli bir değişiklik ihtiyacı duymamaktadırlar. Aynı iş alanında çalışma süreleri de yaş gruplarına benzer şekilde tır-kamyon sürücü grubunda anksiyete ve öfke alt ölçeklerinde bir değişim göstermemektedir. Buna karşın toplu taşıma grubunda çalışma süresi arttıkça kontrollü öfke, dışa ve içe öfke düzeylerinde önemli azalma olduğu görülmektedir. Anksiyete ve sürekli öfke ise benzer düzeylerde kalmıştır. Toplu taşıma alanında çalışma süresi arttıkça dışa ve içe öfke düzeylerinin önemli ölçüde azalma göstermesi sürücülerin çalışma ortamının gereğine uygun olarak öfke tarzlarında değişiklik yaptıklarını düşündürmektedir. Toplu taşıma sürücülerini öfke yönetimine ilişkin planlı bir eğitim almamaktadırlar. Buna rağmen, bizim bulgularımız bu sürücülerin hizmet verdikleri bireylere karşı duygularını sorun çıkmasını engelleyecek şekilde gösterme ve olumlu kişilerarası ilişkiler kurma becerilerini kendiliklerinden geliştirme yönünde değişim

Tablo 4: Sürücülerin Toplu taşıma ve Tır-Kamyonda çalışma sürelerine göre anksiyete ve öfke puan ortalamalarının dağılımı

Değişkenler	Süre (yıl)	Beck Anksiyete puan ortalaması (Mean±sd)	Sürekli Öfke (Mean±sd)	Kontrollü Öfke (Mean±sd)	Dışa Öfke (Mean±sd)	İçe Öfke (Mean±sd)
Toplu Taşımda Çalışma Süresi n:106	1-5 (n:39)	4.21±5.63	15.85±4.26	21.77±6.80	14.56±4.72	16.46±4.75
	6-10 (n:33)	2.82±5.70	15.48±5.24	18.45±6.02	13.30±4.36	14.27±4.16
	11-35 (n:34)	2.88±4.40	14.35±3.55	22.38±7.36	10.85±2.82	13.06±4.36
	p*	>0.05	>0.05	X ² =6.333, 0.042	X ² =13.972, 0.001	X ² =9.592, 0.008
Tır-kamyonda Çalışma Süresi n:101	1-5 (n:18)	7.61±9.42	17.67±5.57	21.94±5.55	15.06±4.49	13.89±3.20
	6-10 (n:18)	4.89±7.07	18.78±6.13	20.78±5.62	15.89±4.66	15.33±4.20
	11-35 (n:65)	5.03±6.99	18.12±7.09	22.11±7.74	13.94±5.29	14.72±4.91
	p*	>0.05	>0.05	>0.05	>0.05	>0.05

(*) Kruskal-Wallis testi

yaşadıklarını göstermektedir. Tır-kamyon sürücülerini ise böyle bir değişime ihtiyaç duymamışlar ve öfke tarzı düzeyleri benzer şekilde kalmıştır. Kontrollü öfke boyutu ise toplu taşıma sürücülerinde orta süre (6-10 yıl) çalışanlarda önemli bir azalma göstermekle birlikte süre 10 yılı aşınca öfke kontrolünde yeniden sorun ortaya çıkmakta ve başa dönülmektedir.

Sonuç olarak; anksiyete düzeyleri her iki sürücü grubunda yaşla azalmaktadır. Bu olumlu gelişme yaşam deneyimlerinin artması ve sorunlarla başa çıkma yöntemlerini öğrenmekle ilişkili olabilir. Öfke düzeyleri ve tarzlarında ise değişimi zorlayan olasılıkla iş ve çalışma ortamında diğer bireylerle sürekli kurulan ilişkilerdir. Tır-kamyon sürücülerinde olduğu gibi bu değişimi zorlayan çalışma ortamı olmadıkça, değişim kendiliğinden olmamaktadır. Toplu taşıma sürücülerini ise bu değişimin gerekliliğini anladıkları için öfke düzeylerinde zamanla azalma ortaya çıkmıştır. Buradan hareketle sürücülere öfke yönetimi eğitimi verilmesinin yararlı olacağı düşünülebilir^{16,27,28,29}. Öfke yönetimi eğitimi kendiliğinden oluşan olumlu değişimi hızlandıracak, kolaylaştıracak ve kalıcı hale gelmesini sağlayacaktır.

Kısıtlılıklar: Çalışmanın sadece erkek sürücülerle yapılmış olması.

KAYNAKLAR

1. Vecchio, T, O'Lear, D, K, "Effectiveness of Anger Treatments for Specific Anger Problems: A Meta-Analytic Review", *Clinical Psychology Review*, 2004; 24(1), 15-34.
2. Balkaya, F. Çok Boyutlu Öfke Envanterinin Geliştirilmesi, Yüksek Lisans, Ankara, Ankara Üniversitesi, 2001.
3. Fryxell, D. Personal, Social and Family Charateristic of Anger Students, NY, Professional School Counseling, 2000; (4) 86.

4. Smith, DC, Furlong, MJ. Correlates of Anger, Hostility and Agression in Children and Adolescents, In M. J. Furlong ve D. C. Smith (Eds.), *Anger, Hostility and Agression: Assesment, Prevention and Intervention Strategies for Youth*, New York, 1998; 15–38.
5. Erdem M, Çelik C, Yetkin S, Özgen F. Yaygın anksiyete bozukluğunda öfke düzeyi ve öfke ifade tarzı. *Anatolian Journal of Psychiatry* 2008; 9:204-207.
6. Balkaya F, Şahin NH. Çok boyutlu öfke ölçeği. *Türk Psikiyatri Dergisi* 2003; 14:192- 202.
7. Arsakay G. Hipertansiyon, Ruhsal Etkenler, Öfke ve Kontrollü, Problem Çözme Yaklaşımları. Yayımlanmamış Uzmanlık Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi, 2001.
8. Moscovitch DA, McCabe RE, Antony MM, Rocca L, Swinson RP. Anger experience and expression across the anxiety disorders. *Depress Anxiety* 2008; 25:107-113.
9. Türkçapar H, Güriz O, Özel A, Işık B, Dönbak Örsel S. Antisozyal kişilik bozukluğu olan hastalarda öfke ve depresyonun ilişkisi. *Türk Psikiyatri Dergisi* 2004; 15 (2): 119-124.
10. Batıgün AD. İntihar ile ilişkili bazı değişkenler: Öfke/saldırganlık, dürtüsel davranışlar, problem çözme becerileri, yaşamı sürdürme nedenleri. *Kriz Dergisi* 2004; 12 (2): 49-61.
11. Erkek N, Özgür G, Babacan Gümüş A. Hipertansiyon tanısı alan hastaların sürekli öfke ve öfke ifade tarzları. *C.Ü. Hemşirelik Yüksekokulu Dergisi*, 2006; 10 (2): 9-18.
12. N Bostancı, Ş Çoban, Z Tekin, A Özen. Üniversite Öğrencilerinin Cinsiyete Göre Öfke İfade Etme Biçimleri. *Kriz Dergisi*, 2006; 14 (3): 09-18.
13. Lerner H. Öfke Dansı. Çev: S Gül 7.Basım. İstanbul: Varlık Yayınları; 2007, s: 8-9.

14. Starner TM, Peters RM. Anger expression and blood pressure in adolescents. *The Journal of School Nursing* 2004; 20 (6): 335-342.
15. Tambağ H, Öz F. Aileleri ile birlikte ve yetiştirme yurtlarında yaşayan ergenlerin öfke ifade etme biçimleri. *Kriz Dergisi* 2005; 13 (1): 11-21.
16. Albayrak B, Kutlu Y. Ergenlerde öfke ifade tarzı ve ilişkili faktörler. *Maltepe Üniversitesi Hemşirelik Bilim ve Sanatı Dergisi*. 2009, 2 (3):57-69.,
17. Lecompte A, Öner N. Durumluk-Sürekli Kaygı Envanterinin Türkçe'ye Adaptasyon ve Standardizasyonuile İlgili Bir Çalışma. IX. Milli Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Kongresi Çalışmaları 1975; 457-462.
18. Özer AK. Sürekli öfke (SL-Öfke) ve öfke ifade tarzı (Öfke-tarz) ölçekleri ön çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi* 1994; 31:26-35.
19. Savaşır I, Şahin NH. Bilişsel-Davranışçı Terapilerde Değerlendirme: Sık Kullanılan Ölçekler. *Türk Psikologlar Derneği Yayınları No.9, Ankara, Özyurt Matbaacılık, 1997; s.67-78.*
20. Erbek E, Eradamlar N,Beştepe E ve ark. Kadına Yönelik Fiziksel ve Cinsel Şiddet: Üç Grup Evli Çiftte Karşılaştırmalı Bir Çalışma. *Düşünen Adam* 2004;17(4):196-204.
21. Eşiyok B, Yasak Y, Korkusuz İ. Trafikte öfke ifadesi: Sürücü öfke ifadesi envanterinin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 2007; 18 (3): 231-243.
22. Güleç H, Sayar K, Özkorumak E. Depresyonda bedensel belirtiler. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 2005;16 (2): 93.
23. Güleç H, Sayar K, Topbaş M ve ark. Fibromiyalji sendromu olan kadınlarda aleksitimi ve öfke. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 200415 (3): 191-198.
24. Beck AT, Epstein N, Brown G, Steer RA. An inventory for measuring clinical anxiety: Psychometric properties. *J Consult Clin Psychol*, 1988; 56: 893-897.
25. Ulusoy M, Şahin N, Erkman H. Turkish Version of The Beck Anxiety Inventory: psychometric Properties. *J Cognitive Psychotherapy: Int Quaterly*, 1998; 12:28-35.
26. Keskin G, Babacan Gümüş A, Engin E. Bir Grup Sağlık Çalışanında Öfke ve Mizaç Özellikleri: İlişkisel Bir İnceleme. *Düşünen Adam Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Dergisi* 2011;24:199-208
27. Controlling anger before it controls you. <http://www.apa.org/topics/anger/control.aspx#> (04.12.2011).
28. Thomas SP. Teaching Healthy Anger Management. *Perspectives in Psychiatric Care* 2001; 37 (2): 38-72 Article first published online: 16 JAN 2009 (pp.41-48).
29. Deffenbacher JL, Filetti LB, Lynch RS et al. Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 2002; 40 (8):895-910.