

Araştırma Makalesi

Karanlık Üçlü Kişilik Özellikleri ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkilerin İncelenmesi

Pınar Bıçaksız^{1*} 

¹ Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye

Öz

Sürücülük bağlamında kişilik özelliklerini inceleyen çalışmalar yaygın olduğu halde Karanlık Üçlü (narsisizm, Makyavelizm ve psikopati) kişilik özelliklerinin bu bağlamda araştırıldığı çalışmalar kısıtlıdır. Bu çalışmada alanyazında ilk kez Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile Sürücü Davranışları Anketi (Reason ve diğerleri, 1990) ile ölçülmüş olan sürücü davranışları boyutları arasındaki ilişkiler incelenmiştir. En az 3000 km araç kullanmış olan 18 - 65 yaş arası toplam 222 sürücü internet üzerinden çalışma anketini doldurmuştur. Korelasyon analizi sonuçları genel olarak beklenen örüntüyü doğrulamış olup Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin olumsuz sürücülük boyutlarından saldırgan ihlaller, sıradan ihlaller, hatalar ve ihmaller ile pozitif yönlü ilişkili olduğu gözlenmiştir. Ayrıca çoklu regresyon analizi sonuçları, Karanlık Üçlü kişilik özellikleri arasında sürücü davranışlarının en güçlü yordayıcısının narsisizm olduğunu göstermiştir. Narsisizm, saldırgan ihlaller dışında tüm sürücü davranışı boyutlarıyla yürütülen regresyon analizlerinde istatistiksel olarak anlamlı ilişkiler göstermiştir. Makyavelizm ise hem saldırgan hem de sıradan ihlalleri anlamlı olarak yordarken, psikopati hiçbir sürücü davranışı boyutuyla istatistiksel olarak anlamlı ilişki göstermemiştir.

Anahtar Kelimeler: karanlık üçlü, sürücü davranışları, Sürücü Davranışları Anketi

Examination of the Links between the Dark Triad Personality Traits and Driver Behaviors

Abstract

Although there are many studies investigating personality traits in the driving context, examination of the Dark Triad personality traits (narcissism, Machiavellianism, and psychopathy) in this context is relatively limited. In the current study, the relationship between Dark Triad personality traits and driver behaviors measured by the Driver Behavior Questionnaire (Reason et al., 1990) is examined for the first time in the literature. A total of 222 drivers between 18 and 65 years of age who has driven at least 3000 kms filled out the online questionnaire package. Correlation analyses yielded results confirming the expected pattern of positive associations between the Dark Triad traits and aggressive violations, ordinary violations, errors and lapses. In addition, multiple regression analyses results indicated that narcissism is the strongest predictor of driver behaviors among the Dark Triad personality traits. Narcissism yielded statistically significant associations with all the driver behavior dimensions except for aggressive violations in the regression analyses. Machiavellianism significantly predicted aggressive and ordinary violations; while psychopathy predicted none of the driver behavior dimensions significantly.

Keywords: dark triad, driver behaviors, Driver Behavior Questionnaire

* İletişim / Contact: Pınar Bıçaksız, PhD, Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye. E-Posta / E-mail: pbicaksiz@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 13.08.2019, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 23.10.2019

Alıntı / Citation: Bıçaksız, P. (2019). Karanlık üçlü kişilik özellikleri ve sürücü davranışları arasındaki ilişkilerin incelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 66–77.

Karanlık Üçlü Kişilik Özellikleri ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkilerin İncelenmesi

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanan 2018 yılı “Küresel Durum Raporu”na göre dünya genelinde trafik kazaları nedeniyle her yıl 1.35 milyon insan hayatını kaybetmektedir ve trafik kazaları 5-29 yaş aralığındaki bireylerde birinci ölüm nedenidir. Bu nedenle, günümüzde önemli bir halk sağlığı sorunu haline gelmiş olan trafik kazalarının altında yatan nedenlerin incelenmesi büyük önem taşımaktadır. Alanyazında trafik kazalarının nedenleri üç ana başlıkta incelenmiştir: insan, araç ve çevreye dayalı faktörler. Bu faktörlerin ilki olan ve sürücülük tarzı ve becerilerini içeren (Näätänen ve Summala, 1976; Reason, Manstead, Stradling, Baxter ve Campbell, 1990) insan faktörünün, trafik kazalarının %90’ının ana veya yardımcı nedeni olduğu belirtilmiştir (Lewin, 1982). Benzer şekilde Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının %90’ından fazlasına sürücü hatasının neden olduğu belirlenmiştir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2016). Bu da sürücülükte insan faktörünü oluşturan unsurların araştırılması ve anlaşılmasının gerekliliğini göstermektedir.

Sürücülük tarzı “sürücü davranışları” olarak da adlandırılıp sürücünün *ne yapmayı seçtiğini* yansıtırken, sürücülük becerileri “sürücü performansı” olarak da adlandırılır ve sürücünün *ne yapabileceğini* yansıtır (Evans, 1996). Araç kullanmayı öğrenme süreci tamamlandıktan sonra sürücülük tarzının bir trafik kazasına dahil olmada sürücülük becerilerinden daha belirleyici bir etken olduğu öne sürülmektedir (Lajunen, 1997; Evans, 1996). Sürücülük tarzı hız seçimi ve trafik kural ihlalleri yapma eğilimi gibi değişkenleri içermekte olup sürücünün genel tutum, motivasyon ve alışkanlıklarıyla ilişkilidir ve belirli kişilik özelliklerinden etkilenmektedir (Elander, West ve French, 1993). Örneğin heyecan arama (derleme çalışması için bkz. Jonah, 1997); sosyal sapma (West, Elander ve French, 1993); saldırganlık (Hennessy ve Wiesenthal, 2002; Li, Li, Long, Zhan ve Hennessy, 2004), dürtüsellik (derleme çalışması için bkz. Bıçaksız ve Özkan, 2016) ve tip A davranış örüntüsü ve antisosyal tutumlar (Elander ve diğerleri, 1993) gibi kişilik değişkenlerinin sürücülük davranışları ve kazaya karışma ile ilişkileri rapor edilmiştir. Bu çalışmada ise Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile sürücü davranışları arasındaki ilişki incelenmektedir.

Karanlık Üçlü kişilik modeli birbiriyle ilişkili üç kişilik özelliğinden oluşmaktadır: Makyavelizm, psikopati ve narsisizm (Paulhus ve Williams, 2002). Makyavelizm’in temel nitelikleri manipülatif, duygusuz ve stratejik bir yönelime sahip olmak olarak sıralanabilir (Jones ve Paulhus, 2014). Psikopatiyi oluşturan temel unsurlar ise yüksek düzeyde dürtüsellik ve heyecan arama, düşük düzeyde empati ve kaygı olarak sıralanmıştır (Paulhus ve Williams, 2002). Son olarak, narsisizm, aşırı derecede kendine odaklılık, dikkat çekmek için çok fazla çaba gösterme, düşük empati ve kişiler arası ilişkilerde istismarcı eğilimler göstermek ile tanımlanmaktadır (Jakobwitz ve Egan, 2006). Paulhus ve Williams (2002)’a göre bu üç kişilik özelliğinin hepsi değişkenlik gösteren düzeylerde de olsa duygusal soğukluk, düzenbazlık ve saldırganlık eğilimlerini içeren ortak bir sosyal kötücül karakter barındırmaktadır. Karanlık Üçlü kişilik modeli antisosyal doğası nedeniyle genel risk alma davranışlarını yordamaya katkı sağlamaktadır (Malesza ve Ostaszewski, 2016). Bundan yola çıkarak da Karanlık Üçlü kişilik modelinin sürücülük bağlamında da riskli davranışlarla ilişki göstermesi öngörülebilir.

Sürücülük bağlamında Karanlık Üçlü kişilik modelini çalışmalar görece yeni ve sınırlıdır. Bu konuda alanyazında yürütülmüş ve yayınlanmış sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalardan birinde (Ball, Tully ve Egan, 2018), Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin sürücü öfkesi üzerinde, genel saldırganlık değişkeni aracılığıyla, dolaylı bir etkisi olduğu gözlenmiştir. Diğer bir çalışmada (Endriulaitiene, Šeibokaite, Zardeckaite-Matulaitiene, Markšaityte ve Slavinskiene, 2018) ise Karanlık Üçlü kişilik modeli ile hız yapmak, alkol etkisi altında araç kullanmak ve kural ihlali yapmak gibi riskli sürücülükle ilgili tutumlar arasında olumlu yönlü

bir ilişki bulunmuştur. Başka bir çalışmada ise (Monteiro, Coelho, Hanel, Pimentel ve Gouveia, 2018) Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin tehlikeli sürücülük aracılığıyla kazaya karışma üzerindeki dolaylı etkisi incelenmiştir. Benzer bir çalışmada Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin bu kez çifte aracılı bir modelle, sürücü öfkesi ve kural ihlalleri üzerinden kazaya karışma ve alınan trafik cezası sayısı ile ilişkileri incelenmiştir (Sümer, Tümer, Ergin ve Şahin, 2019). Bu çalışmada narsisizmin saldırgan sürücülüğün önemli bir yordayıcısı olduğu ve Makyavelizm'in de kazaya karışmayı hem doğrudan hem de dolaylı olarak yordadığı bulunmuştur. Son olarak, Burtäverde, Chraifö Aniței ve Mihăilă (2016) tarafından yürütülen çalışmada Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin tümünün dışadönüklük, öz disiplin, deneyime açıklık, uyumluluk ve nevrozizm değişkenleri kontrol edildikten sonra bile sürücü saldırganlığını yordadığı rapor edilmiştir. Bu çalışmanın amacı ise, Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin Reason'ın (1990) modeline dayanarak geliştirilmiş olan Sürücü Davranışları Anketi (Reason ve diğerleri, 1990) ile ölçülmüş olan sürücü davranışları ile alanyazında henüz çalışılmamış olan ilişkilerinin incelenmesidir. Bu modele göre olumsuz sürücü davranışları kasıtsız ve kasıtlı olarak ayrıştırılmalıdır çünkü bu iki farklı olumsuz davranış türü farklı süreçlerin sonucunda ortaya çıkmaktadır. Kasıtsız olan olumsuz sürücü davranışları da kendi içinde hatalar ve ihmaller olarak ayrılmaktadır. Hatalar sürücünün araç kullanırken yaptığı kasıtsız ancak ciddi sonuçlara neden olabilecek olumsuz davranışlar olarak tanımlanmaktadır. İhmaller ise daha çok hafıza ve dikkatle ilgili eksikliklerden kaynaklanmakta olup hatalar kadar ciddi sonuçlara neden olmamaktadır. Kasıtlı olan olumsuz sürücü davranışları ise saldırgan ihlaller ve sıradan ihlaller olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu iki tür de güvenli sürüşten kasıtlı sapma davranışı olarak tanımlanmaktadır ancak saldırgan ihlaller kişilerarası bir saldırganlık unsuru barındırmaktayken, sıradan ihlaller böyle bir unsur içermemektedir.

Hatalar ve ihmaller bilişsel süreçlerdeki bazı sorunların sonucu olarak ortaya çıkarken, ihlaller motivasyonla ilişkilidir. Bu nedenle de kişilik özelliklerinin ihlaller üzerindeki etkisinin hatalar üzerindeki etkisinden daha güçlü olması beklenmektedir. Bu çalışmada, alanyazındaki diğer çalışmaların bulguları doğrultusunda (örn., Endriulaitiene ve diğerleri, 2018) Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile sürücü ihlalleri arasında olumlu yönlü bir ilişki beklenmektedir ve bu ilişkinin de Karanlık Üçlü ve sürücü hataları arasındaki ilişkiden daha güçlü olacağı öngörülmektedir.

Hatalar ve ihlallere ek olarak Sürücü Davranışları Anketi'ne sonradan eklenen Olumlu Sürücü Davranışları alt ölçeği (Özkan ve Lajunen, 2005) de bu çalışmada kullanılmıştır. Olumlu sürücü davranışlarını Özkan ve Lajunen (2005) güvenlik kaygısı taşıyarak ya da taşımaksızın genel trafik ortamına ve diğer yol kullanıcılarına yardımcı olmak amacıyla yapılan davranışlar olarak tanımlamışlardır. Örneğin bir yayaya su sıçratmamak için şeritten çıkmak olumlu sürücü davranışı olarak ele alınabilir ama bu davranış bazı durumlarda küçük bir kazaya bile neden olabilir. Bu tip davranışlar günlük sürüş deneyiminde yer aldığından kaza sayısını açıklamayı amaçlayan modellerde olumsuz sürücü davranışlarıyla birlikte yer alması önemlidir. Ancak, yukarıda ele alınan ve sürücülük bağlamında Karanlık Üçlü modelini inceleyen çalışmaların hiçbirinde Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin olumlu sürücü davranışlarıyla ilişkisi incelenmemiştir. Bu nedenle, bu çalışmanın bir başka amacı da Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile olumlu sürücü davranışları arasındaki ilişkinin incelenmesidir. Paulhus ve Williams'a göre (2002) ortak bir sosyal kötücül karakter barındıran bu üç kişilik özelliğinin daha çok başkalarına yardım motivasyonu içeren olumlu sürücü davranışları ile negatif yönlü ilişki göstermesi beklenmektedir.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Sürücü ehliyeti sahibi, 18 yaş üstü ve o güne kadar en az 3000 km araç kullanmış olan sürücülere ulaşmak için kartopu tekniğiyle kolay ulaşılabilir örneklem yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada kullanılan ölçeklerin doldurulacağı internet sitesinin bağlantı adresi sosyal medya sitelerinde birçok farklı kullanıcı tarafından duyurulmuştur. Çalışma ölçeklerini dolduran toplam 222 katılımcının %27.9'u kadın ($N = 62$), %72.1'i erkek ($N = 160$) olup yaşları 18 ve 65 arasında değişmektedir ($Ort. = 29.89$, $SS = 8.61$). Katılımcıların beyan ettikleri o güne kadar araç kullanmış oldukları toplam km sayısı ortalaması ise 278384.58'dir ($SS = 867169$).

2.2. Veri Toplama Araçları

2.2.1. Karanlık Üçlü Ölçeği (Dark Triad Dirty Dozen).

Jonason ve Webster (2010) tarafından geliştirilen 12 maddelik ölçeğin Türkçe uyarlama çalışması Özsoy, Rauthmann, Jonason ve Ardıç (2017) tarafından yürütülmüştür. 3 boyuttan oluşan ölçekte, *narsisizm* alt boyutunun iç tutarlık güvenilirlik katsayısı (*Cronbach Alpha*) .80; *psikopati* alt boyutunun iç tutarlık güvenilirlik katsayısı .67; *Makyavelizm* alt boyutunun iç tutarlık güvenilirlik katsayısı .81 olarak bulunmuştur. Ölçek maddeleri 9-noktalı Likert tipi ölçek (1= kesinlikle katılmıyorum; 5= ne katılıyorum ne katılmıyorum; 9= tamamen katılıyorum) ile cevaplama gerektirmekte olup yüksek puanlar ilgili kişilik özelliğinin yüksek düzeylerine işaret etmektedir. Bu çalışmada bulunan iç tutarlık katsayıları ise *narsisizm* için .80, *Makyavelizm* için .82 ve *psikopati* için .63'tür.

2.2.2. Sürücü Davranışları Anketi.

Reason ve diğerleri (1990) tarafından geliştirilen ve Özkan ve Lajunen (2004) tarafından Türkçe uyarlaması yapılan 28 maddelik ve 4-faktörlü ölçeğe, 2005 yılında Özkan ve Lajunen tarafından 14 maddelik olumlu sürücü davranışları alt ölçeği eklenerek toplam 42 maddeden oluşan yeni ölçek elde edilmiştir. *Hata* alt-ölçeğinin güvenilirlik katsayısı .81, *sıradan ihlal* alt-ölçeğinin .86, *saldırgan ihlal* alt-ölçeğinin .71, *ihmal* alt-ölçeğinin .56 ve *olumlu sürücü davranışları* alt-ölçeğinin ise .84 olarak bulunmuştur. Ölçek maddeleri 6-noktalı sıklık ölçeği (1= hiçbir zaman; 6= her zaman) ile cevaplama gerektirmekte olup yüksek puanlar ilgili değişkenin yüksek sıklıkta beyan edildiğini göstermektedir. Bu çalışmada elde edilen iç tutarlık katsayıları ise sırasıyla *hata* alt-ölçeği için .64, *sıradan ihlal* alt-ölçeği için .80, *saldırgan ihlal* alt-ölçeği için .66, *ihmal* alt-ölçeği için .70 ve *olumlu sürücü davranışları* alt-ölçeği için .85'tir.

3. Bulgular

3.1. Korelasyon Analizleri

Çalışmada kullanılan tüm değişkenlerin ikili korelasyon katsayıları Tablo 1'de gösterilmektedir. İlk olarak demografik değişkenlerle Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin korelasyonları incelendiğinde, *narsisizm* ($r = -.26$, $p < .001$) ve *Makyavelizm*'in ($r = -.21$, $p = .004$) yaş ile negatif yönlü istatistiksel olarak anlamlı ilişki gösterdiği bulunmuştur. Buna göre, yaş arttıkça, beyan edilen *narsisizm* ve *Makyavelizm* seviyelerinde düşüş görülmektedir. Ancak psikopatının yaş ile korelasyonu istatistiksel olarak anlamsızdır. Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinden sadece *narsisizm* cinsiyet ile istatistiksel olarak anlamlı ilişki göstermiştir ($r = -.26$, $p < .001$) ve cinsiyet değişkeninin kodlaması 1=kadın; 2=erkek olarak yapıldığından bu negatif yönlü korelasyon kadın olmanın daha yüksek *narsisizm* değerleriyle ilişkili olduğuna işaret etmektedir. Son olarak, beyan edilen toplam km sayısı ile de sadece *narsisizm* arasında istatistiksel olarak anlamlı bir korelasyon bulunmuştur ($r = -.24$, $p = .001$).

Demografik değişkenler ve sürücü davranışları boyutları arasındaki korelasyonlar incelendiğinde ise yaş ile sadece saldırgan ihlaller ($r = -.22, p = .011$) ve sıradan ihlaller ($r = -.18, p = .041$) arasında anlamlı ilişki görülmektedir. Bu da yaş arttıkça sürücülerin beyan ettikleri saldırgan ve sıradan ihlallerin sıklığında azalma olduğunu göstermektedir. Son olarak toplam km sayısı ise sadece şehirler arası yollardaki hız değişkeni ile anlamlı olarak ilişkili bulunmuştur ($r = -.16, p = .020$). Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin ve sürücü davranışlarının demografik değişkenlerle ilişki örüntüsünde farklılıklar görülmektedir ve bu nedenle çalışmanın hipotezleri test edilirken bu üç demografik değişken kontrol edilerek analizler yürütülmüştür.

Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin sürücü davranışları boyutlarıyla ilişkileri incelendiğinde, olumlu sürücü davranışları ile ilişkiler hariç diğer tüm boyutlarda genel ortak bir örüntü göze çarpmaktadır. Bu üç kişilik özelliğinin saldırgan ihlal, sıradan ihlal ve hata boyutlarıyla pozitif yönlü ilişkileri istatistiksel olarak anlamlıdır, ayrıca ihmal boyutunda da narsisizm ve Makyavelizm yine pozitif yönlü olarak anlamlı ilişki göstermiştir. Bu bulgulara göre genel olarak Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin beyana dayalı ölçülmüş olan olumsuz sürücü davranışlarıyla pozitif yönlü ilişkili olduğu söylenebilir. Olumlu sürücü davranışları boyutunda ise sadece narsisizm istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki göstermiştir ($r = .19, p = .026$).

Son olarak, Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin son üç yıldaki aktif kaza sayısı, son üç yıldaki toplam trafik cezası sayısı, hava ve yol koşulları uygun olduğunda şehir içi ve şehirler arası yollarda tercih edilen hız değişkenleri arasındaki korelasyonları istatistiksel olarak anlamlı değildir. Bu nedenle, bu değişkenler bir sonraki bölümde anlatılan regresyon analizlerine dahil edilmemiştir.

Tablo 1. Değişkenler arasındaki korelasyon katsayıları

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1 Yaş	1														
2 Cinsiyet	.185**	1													
3 Toplam km	.385**	.160*	1												
4 Narsisizm	-.256**	-.257**	-.241**	1											
5 Makyavelizm	-.209**	-.009	-.081	.296**	1										
6 Psikopati	-.065	.007	-.143	.134	.510**	1									
7 Saldırgan İhlal	-.217*	.031	-.024	.242**	.345**	.170*	1								
8 Sıradan İhlal	-.175*	.145	.015	.232**	.411**	.303**	.607**	1							
9 Hata	-.025	.052	.021	.258**	.231**	.177*	.434**	.548**	1						
10 İhmal	-.154	-.064	-.073	.275**	.196*	.123	.235**	.508**	.554**	1					
11 Olumlu Sürücü Davranışları	.090	-.093	-.013	.190*	-.092	-.053	.068	-.104	-.193*	-.158	1				
12 Toplam Ceza Sayısı (son 3yıl)	-.039	.043	.002	-.069	.016	-.013	-.118	-.010	-.076	-.039	-.248**	1			
13 Aktif Kaza Sayısı (son 3yıl)	-.096	-.001	.003	.087	.083	.024	.074	.101	.142	.095	-.121	.038	1		
14 Şehirler Arası Hız	-.227**	.080	-.157*	.107	.123	.126	.320**	.322**	.042	.008	-.034	.034	-.043	1	
15 Şehir İçi Hız	-.218**	.047	-.061	.102	.181*	.106	.288**	.279**	.091	.026	-.118	.136*	-.058	.363**	1

Not: *Korelasyon $p < .05$ derecesinde anlamlı, **Korelasyon $p < .01$ derecesinde anlamlı

3.2. Regresyon Analizleri

Her bir sürücü davranışı boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı beş ayrı hiyerarşik çoklu regresyon analizi yürütülmüştür. Karanlık Üçlü kişilik özellikleri birbirleriyle ilişkili olduğundan (bkz. Tablo 1), bu değişkenlerin birbirleriyle olan ilişkilerini kontrol ederek her birinin sürücü davranışlarında açıkladığı varyans oranını ayrıca belirlemek amacıyla çoklu regresyon analizleri yürütülmüştür. Buna ek olarak hiyerarşik çoklu regresyon analizi yaş, cinsiyet ve toplam km sayısı gibi demografik değişkenlerin analizin ilk basamağında kontrol edilmesine olanak sağlamaktadır.

Saldırgan ihlal boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı ilk analizde, birinci basamakta analize dahil edilmiş yaş, cinsiyet ve toplam km sayısı kontrol edildikten sonra ikinci basamakta analize dahil edilen Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin açıkladığı varyans %11 olarak bulunmuştur ve bu istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($\Delta R^2 = .11$, $p = .001$) ve tüm değişkenlerle açıklanan toplam varyans %17'dir. Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinden sadece Makyavelizm'in saldırgan ihlal boyutuyla pozitif yönlü ilişkili olduğu görülmüştür ($\beta = .26$, $p = .009$).

İkinci analizde, sıradan ihlal boyutu bağımlı değişken olarak kullanılmıştır. Bu analizin hem ilk basamağında kontrol değişkenleri ile ($\Delta R^2 = .07$, $p = .024$) hem de ikinci basamağında eklenen Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile ($\Delta R^2 = .18$, $p < .001$) açıklanan varyans istatistiksel olarak anlamlıdır. Narsisizm ($\beta = .18$, $p = .038$) ve Makyavelizm ($\beta = .26$, $p = .006$) sıradan ihlallerle pozitif yönlü ilişki göstermiştir.

Hata boyutunun bağımlı değişken olarak kullanıldığı üçüncü analizde birinci basamakta analize dahil edilmiş yaş, cinsiyet ve toplam km sayısı kontrol edildikten sonra ikinci basamakta analize dahil edilen Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin açıkladığı varyans %11 olarak bulunmuştur ve bu istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($\Delta R^2 = .11$, $p = .001$) ve tüm değişkenlerle açıklanan toplam varyans %12'dir. İkinci basamakta sadece narsisizm ($\beta = .26$, $p = .005$) sürücü hatalarıyla istatistiksel olarak anlamlı pozitif yönlü ilişkili olarak bulunmuştur.

Dördüncü analizde ise ihmal boyutu bağımlı değişken olarak kullanılmıştır ve yine ikinci basamakta dahil edilen Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin açıkladığı varyans oranı istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ($R^2 = .10$, $\Delta R^2 = .07$, $p = .019$). Hata boyutunda olduğu gibi yine sadece narsisizm ($\beta = .23$, $p = .015$) sürücü ihmalleriyle istatistiksel olarak anlamlı pozitif yönlü ilişki göstermiştir.

Son olarak olumlu sürücü davranışlarının bağımlı değişken olarak kullanıldığı analizde ikinci basamakta analize dahil edilen Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin açıkladığı varyans %6 olarak bulunmuştur, ancak bu oran istatistiksel olarak anlamlı değildir ($\Delta R^2 = .06$, $p = .053$). Bu üç kişilik özelliğinin regresyon katsayıları incelendiğinde ise yine sadece narsisizmin olumlu sürücü davranışlarıyla istatistiksel olarak anlamlı ilişkili olduğu görülmüştür ($\beta = .25$, $p = .009$). Tüm regresyon analizlerinin sonuçları Tablo 2'de gösterilmektedir.

Tablo 2. Hiyerarşik çoklu regresyon analizleri bulguları

	Saldırgan İhlal				Sıradan İhlal				Hata			
	<i>R</i> ²	ΔR^2	β	<i>p</i>	<i>R</i> ²	ΔR^2	β	<i>p</i>	<i>R</i> ²	ΔR^2	β	<i>p</i>
Kontrol değişkenleri:	.056	.056		.053	.069	.069		.024	.005	.005		.889
Yaş			-.254	.007			-.238	.010			-.047	.619
Cinsiyet			.068	.429			.177	.041			.056	.528
Toplam km			.063	.491			.078	.391			.030	.752
Karanlık Üçlü:	.170	.114		.001	.252	.184		.000	.118	.113		.001
Narsisizm			.164	.067			.177	.038			.262	.005
Makyavelizm			.260	.009			.261	.006			.117	.250
Psikopati			.017	.860			.153	.089			.094	.333
	İhmal				Olumlu Sürücü Davranışları							
	<i>R</i> ²	ΔR^2	β	<i>p</i>	<i>R</i> ²	ΔR^2	β	<i>p</i>				
Kontrol değişkenleri:	.025	.025		.335	.022	.022		.395				
Yaş			-.142	.131			.127	.179				
Cinsiyet			-.035	.686			-.109	.214				
Toplam km			-.013	.890			-.044	.638				
Karanlık Üçlü:	.097	.072		.019	.078	.056		.053				
Narsisizm			.229	.015			.250	.009				
Makyavelizm			.091	.378			-.133	.200				
Psikopati			.044	.654			-.011	.915				

4. Tartışma

Bu çalışmada Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile öz beyana dayalı ölçülmüş olan sürücü davranışları arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Halihazırda farklı kişilik özelliklerini sürücülük bağlamında inceleyen çalışmalara sıkça rastlanmaktadır ancak Karanlık Üçlü modelinin bu bağlamda incelendiği çalışmalar henüz sınırlıdır. Buna ek olarak, Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ve Sürücü Davranışları Anketi (Reason ve diğerleri, 1990) ile ölçülmüş olan sürücü davranışları arasındaki ilişkiler henüz incelenmemiştir ve bu çalışmada ilk kez bu ilişki bir Türk sürücü örneğinde test edilmiştir. Son olarak da alanyazında yer alan bu konudaki çalışmaların hiçbirinde Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin olumlu sürücü davranışlarıyla ilişkisi araştırılmamıştır. Bu çalışmanın alanyazında yer alan bu sınırlılıkları gidermeye yönelik katkı yapma potansiyelinin yüksek olduğu öne sürülebilir.

Çalışmanın bulguları genel olarak beklenen örüntülerle uyumludur. İlk olarak, Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile sürücü ihlalleri arasında pozitif yönlü bir ilişki göstermesi ve bu ilişkinin de Karanlık Üçlü ve sürücü hataları arasındaki ilişkiden daha güçlü olması beklenmiştir. Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ve sürücü sıradan ihlalleri, saldırgan ihlalleri, hatalar ve ihmaller arasındaki tüm ilişkiler pozitif yönlüdür ve bu bulgular da beklenenle uyumludur. İlişkilerin gücü ile ilgili karşılaştırmalara bakıldığında ise, beklenen örüntünün Makyavelizm ve psikopati için ortaya çıktığı gözlenmiştir. Ancak narsisizm ile hatalar ve ihmaller arasındaki korelasyon katsayılarının çok az farkla da olsa narsisizm ile saldırgan ve sıradan ihaller arasındaki korelasyon katsayılarından daha yüksek olduğu görülmüştür. Ayrıca regresyon analizlerinde de sadece narsisizm hata ve ihmal boyutlarıyla istatistiksel olarak anlamlı pozitif yönlü ilişkiler göstermiştir. Narsisizmdeki aşırı derecede kendine odaklı olma eğiliminin (Jakobwitz ve Egan, 2006) araç kullanırken de dikkat süreçlerini etkiliyor olabileceği; ve hatalar ve ihmallerin de bilişsel süreçlerden kaynaklı olmalarından dolayı narsisizmle ilişkilerinin Makyavelizm ve psikopatiye göre daha güçlü çıkmış olabileceği düşünülebilir. Buna ek olarak, bu bulguların beklenen örüntüyle tam uyumlu olmamasının olası nedenlerinden biri de görece düşük örneklem büyüklüğü olabilir. Daha büyük bir örneklemle yürütülecek gelecekteki çalışmalar, korelasyon katsayılarının birbirleriyle karşılaştırılmasıyla ilgili daha güvenli çıkarımlar yapmaya olanak sağlayacaktır.

Karanlık Üçlü kişilik özelliklerinin birbirleriyle ilişkili olması ve farklı demografik değişkenlerin sürücü davranışı boyutları ve Karanlık Üçlü kişilik özellikleriyle farklı ilişki örüntüleri göstermesi nedeniyle yürütülen hiyerarşik çoklu regresyon analizi sonuçları ise saldırgan ihlaller hariç, tüm sürücü davranışları boyutlarında narsisizmin istatistiksel olarak anlamlı pozitif yönlü etkisi olduğunu göstermiştir. Psikopati hiçbir analizde istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki göstermezken, Makyavelizm saldırgan ve sıradan ihlallerle pozitif yönlü ilişkili olarak bulunmuştur. Bu bulgular da saldırgan ve sıradan ihlallerle her üç kişilik özelliğinin de anlamlı korelasyon katsayıları varken regresyon analizinde sadece Makyavelizm'in saldırgan ihlallerle ilişkisinde anlamlı katsayısı olmasının bu ilişkilerin önemli unsurun Makyavelizm'e özel bazı davranış örüntüleri olabileceğini ve psikopati ve narsisizmin de Makyavelizm'deki bu bazı örüntülerle ortak görülen yönleri nedeniyle saldırgan ihlaller ile anlamlı korelasyon göstermiş olabileceğini düşündürmektedir.

Son olarak, Karanlık Üçlü kişilik özellikleri ile olumlu sürücü davranışları arasında negatif yönlü ilişki beklenmekteyken çalışmanın bulguları Makyavelizm ve psikopatinin olumlu sürücü davranışlarıyla negatif yönlü ilişkilerinin istatistiksel anlamlılık düzeyine ulaşmadığını, narsisizmin ise istatistiksel olarak anlamlı düzeyde pozitif yönlü ilişki gösterdiği bulunmuştur. Bu üç kişilik özelliği arasında Narsisizme özel olan benliğini aşırı büyütme ve başkalarının hayranlığını kazanma çabası gibi eğilimlerin (Morf ve Rhodewalt, 2001) yer alması nedeniyle bu bireylerin kendilerinin olumlu sürücü davranışlarını sergileme sıklıklarının değerlendirirken

yanlılık göstermiş olabileceği öne sürülebilir. Bu beklenenin tersine çıkmış olan bulgunun diğer bir olası nedeni ise yine örneklem büyüklüğü olabilir. Bu çalışmanın bulguları Türk sürücü örnekleminde yürütülen Reason'ın (1990) modeli kullanılarak ölçülmüş olan sürücü davranışlarını bağımlı değişken olarak kullanan ilk çalışma olması nedeniyle ön ve keşfedici bulgular olarak değerlendirilebilir. Diğer yandan, bulguların büyük çoğunluğu beklenen örüntüleri doğrular niteliktedir.

Bu çalışmanın bazı sınırlılıkları bulunmaktadır. İlk olarak örneklemin küçüklüğü yukarıda da belirtildiği üzere bulguların güvenilirliği ve geçerliğini kısıtlamaktadır. Katılımcı sayısının küçük olmasına ek olarak katılımcılara probabilistik bir yöntemle değil de kartopu örneklem tekniğiyle ulaşılmış olması da bulguların genel Türk sürücü popülasyonuna genellenebilirliğini sınırlamaktadır. Ayrıca, bu çalışmada kullanılan tüm değişkenlerin öz-beyana dayalı ölçülmüş olması da sosyal istenirlik sorunu riskini barındırmaktadır. Bu konuda gelecekte yürütülecek çalışmalarda daha genellenebilir ve büyük bir örneklem hedeflenmesi ve özellikle sürücü davranışlarının ölçümünde öz-beyan dışındaki yöntemlerin de kullanılması faydalı olacaktır. Belli sınırlılıklarına rağmen çalışmanın bulgularının bazı olası pratik doğurguları bulunmaktadır. Kişilik özelliklerinin müdahale programlarıyla değiştirilip dönüştürülebilmesi çok kolay görünmemekle birlikte bu kişilik özelliklerine sahip olan kişiler sürücü ehliyeti almak üzere sürücü kurslarına başvurduklarında bir taramadan geçirilerek tespit edilebilir ve tehlikeli sürücülük konusunda yüksek risk taşıyan bu kişilere yönelik güvenli sürüş tutumları ve davranışlarıyla ilgili müdahale programları yürütülebilir. Bu çalışmanın bulguları dikkate alındığında, özellikle narsisizm kişilik özelliğinin bu tür bir taramayla tespit edilerek bu kişilere güvenli sürücülük müdahale programları sağlanmasının yol güvenliğine katkıda bulunması olası görünmektedir. Ayrıca, ülkemizde hali hazırda sürücü ehliyeti çeşitli nedenlerle elinden alınan sürücüler için aktif olarak işlemekte olan psikoteknik değerlendirme sürecine de bu kişilik özelliğinin ölçülmesi entegre edilerek gerekli müdahale programlarının planlanması ve bu kişilere sağlanması önerilebilir.

Yazar Notları:

Bu çalışmada kullanılan verinin toplanması sürecine değerli katkılarından dolayı Aslı Gövdeci, Merve Demir ve Sümeyra Albakır'a çok teşekkür ederim.

Kaynakça

- Ball, L., Tully, R. ve Egan, V. (2018). The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviours. *Accident Analysis and Prevention*, 120, 130–138.
- Bıçaksız, P. ve Özkan, T. (2016). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 38, 194–223. doi:10.1016/j.trf.2015.06.001
- Burtăverde, V., Chraif, M., Aniței, M. ve Mihăil, T. (2016). The incremental validity of the dark triad in predicting driving aggression. *Accident Analysis and Prevention*, 96, 1–11.
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279–294.
- Endriulaitiene, A., Šeibokaite, L., Zardeckaite-Matulaitiene, K., Markšaityte, R. ve Slavinskiene, J. (2018). Attitudes towards risky driving and Dark Triad personality traits in a group of learner drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 362–370.
- Evans, L. (1996). Comments: The dominant role of driver behavior in traffic safety. *American Journal of Public Health*, 86(6), 784–786.
- Hennessy, D. A. ve Wiesenthal, D. L. (2002). The relationship between driver aggression, vengeance, and violence. *Violence and Victims*, 17, 707–718.
- Jakobwitz, S. ve Egan, V. (2006). The dark triad and normal personality traits. *Personality & Individual Differences*, 40(2), 331–339.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651–665.
- Jonason, P. K. ve Webster, G. D. (2010). The Dirty Dozen: A concise measure of the Dark Triad. *Psychological Assessment*, 22(2), 420–432.
- Jones, D. N. ve Paulhus, D. L. (2014). Introducing the short dark triad (SD3) a brief measure of dark personality traits. *Assessment*, 21, 28–41.
- Lajunen, T. (1997). *Personality Factors, Driving Style, and Traffic Safety*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). University of Helsinki, Helsinki
- Lewin, I. (1982). Driver training: A perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25, 917–924.
- Li, F., Li, C., Long, Y., Zhan, C. ve Hennessy, D. A. (2004). Reliability and validity of aggressive driving measures in China. *Traffic Injury Prevention*, 5, 349–355.
- Malesza, M. ve Ostaszewski, P. (2016). The utility of the Dark Triad model in the prediction of the self-reported and behavioral risk-taking behaviors among adolescents. *Personality & Individual Differences*, 90, 7–11.
- Monteiro, R. P., Coelho, G. L. H., Hanel, P. H. P., Pimentel, C. E. ve Gouveia, V. V. (2018). Personality, dangerous driving, and involvement in accidents: Testing a contextual mediated model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 106–114.

- Morf, C. C. ve Rhodewalt, F. (2001). Unraveling the paradoxes of narcissism: A Dynamic self-regulatory processing model. *Psychological Inquiry*, 12, 177–196.
- Näätänen, R. ve Summala, H. (1976). *Road User Behavior and Traffic Accidents*. North-Holland/American Elsevier: Amsterdam/New York.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2004). *Kültür, güvenlik kültürü, Türkiye ve Avrupa`da trafik güvenliği*. Proje Numarası: SBB-3023, Haziran 2004, Ankara, Türkiye.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive driver behaviour scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 355–368. doi:10.1016/j.trf.2005.04.018
- Özsoy, E., Rauthmann, J. F., Jonason, P. K. ve Ardıç, K. (2017). Reliability and validity of the Turkish versions of Dark Triad Dirty Dozen (DTDD-T), Short Dark Triad (SD3- T), and Single Item Narcissism Scale (SINS-T). *Personality and Individual Differences* 117(2017), 11–14.
- Paulhus, D. L. ve Williams, K. M. (2002). The Dark Triad of personality: Narcissism, Machiavellianism, and psychopathy. *Journal of Research in Personality*, 36, 556–563.
- Reason, J. T. (1990). *Human Error*. Cambridge University Press: New York.
- Reason, J. T., Manstead, A. S. R., Stradling, S., Baxter, J. ve Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1351–1332.
- Rumar, K. (1985). *Human Behaviour and Traffic Safety*. In (Eds.) L. Evans and R. C.
- Sümer, N., Tümer, B., Ergin, U. ve Şahin, S. M. (2019). *Dark personality and road crashes: mediating role of driver vengeance and violations*. In: The 10th International Driving Symposium (DA2019), the Eldorado Hotel in Santa Fe, New Mexico.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2016). Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2015. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21611>
- West, R., Elander, J. ve French, D. (1993). Mild social deviance, Type-A behavior pattern and decision-making style as predictors of self-reported driving style and traffic risk. *British Journal of Psychology*, 84, 207–219.
- World Health Organization (2018). Global status report on road safety 2018. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
“Dünya Sağlık Örgütü (2018). Yol güvenliği küresel durum raporu 2018”.