




Araştırma Makalesi

Psikolojik Semptomların Trafikte Heyecan Arama ile İlişkisinin İncelenmesi

Gizem Gümüş^{1*} , İbrahim Öztürk^{2,3} , Burcu Tekeş^{2,4} 

¹ Psikoloji Bölümü, Işık Üniversitesi, İstanbul, Türkiye

² Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye

³ Psikoloji Bölümü, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale, Türkiye

⁴ Psikoloji Bölümü, Başkent Üniversitesi, Ankara, Türkiye

Öz

Dünya genelinde trafik psikolojisi kapsamında ele alınan çalışmalar trafik kazalarında insan faktörünün en önemli etken olduğunu göstermektedir (Sümer ve Özkan, 2002; Şehirli, 2000; Türkoğlu ve Eldoğan, 2002). Trafikte riskli olan kişilik özelliklerinin, sürücülük tarzlarının ve psikolojik belirtilerin bu bağlamda ele alınması trafik güvenliği için önem arz etmektedir. Bu çalışmada psikolojik belirtiler ile trafikte olumsuz çıktılarla ilişkisi olan trafikte heyecan arama değişkeninin ilişkisi araştırılmıştır. Araştırmaya 70'i kadın ve 78'i erkek olmak üzere 19-65 yaşları arasında toplam 148 sürücü katılmıştır (Ort. = 29.43, SS = 10.21). Çalışmada Kısa Semptom Envanteri, Trafikte Heyecan Arama Ölçeği ve kişisel bilgi formu kullanılmıştır. Yapılan hiyerarşik regresyon analiz sonuçlarına göre anksiyete sakin sürücülük tarzı ile negatif, hız yönelimli sürücülük ile ise pozitif yönde ilişkili bulunmuştur. Ayrıca kadın sürücüler daha sakin sürücülük tarzı rapor ederken erkekler ise daha hız yönelimli ve araçtan güç alan sürücülük tarzına sahip olduklarını raporlamışlardır. Bulguların tartışılmasında psikolojik semptomların ve trafikte heyecan aramanın ilişkisi göz önünde bulundurulup sürücü davranışlarını değerlendirirken dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: psikolojik semptomlar, trafikte heyecan arama, yol güvenliği, trafik psikolojisi

Investigation of the Relationship between Psychological Symptoms and Sensation Seeking in Traffic

Abstract

Studies conducted within the scope of traffic psychology show that the human factor is the most important factor in traffic accidents (Sümer ve Özkan, 2002; Şehirli, 2000; Türkoğlu ve Eldoğan, 2002). It is important for traffic safety to address the relationships between personality traits that are risky in traffic, driving styles, and psychological symptoms. In this study, the relationship between psychological symptoms and sensation seeking, which is related to negative outcomes in traffic, was investigated. A total of 148 drivers (70 women and 78 men) between the ages of 19 and 65 ($M = 29.43$, $SS = 10.21$) participated in the study. Brief Symptom Inventory, Driver Thrill-Seeking Scale, and demographic information form were used in the study. According to the hierarchical regression analysis results, anxiety was negatively related to calm driving style and positively associated with speed-oriented driving. In addition, female drivers reported calmer driving style, while men reported that they had a more driving style characterized by speed-orient and power-driven from the vehicle. In the discussion of the findings, it was emphasized that the relationship between psychological symptoms and driver thrill-seeking should be taken into consideration while evaluating the driver behavior.

Keywords: psychological symptoms, driver thrill-seeking, road safety, traffic psychology

* İletişim / Contact: Gizem Gümüş, Psikoloji Bölümü, Işık Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, E-posta: gizem.gumus@outlook.com.tr

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 25.07.2020, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 04.10.2020

Alıntı / Citation: Gümüş, G., Öztürk, İ., ve Tekeş, B. (2020). Psikolojik semptomların trafikte heyecan arama ile ilişkisinin incelenmesi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 109–120. doi: 10.38002/tuad.773877



Psikolojik Semptomların Trafikte Heyecan Arama ile İlişkisinin İncelenmesi

1.1. Trafikte Heyecan Arama ve Yol Güvenliği

Türkiye’de ve uluslararası alanyazında yapılan çalışmalar incelendiğinde, trafik kazalarını ile cinsiyet, yaş, sürücü davranışları ve kişilik özellikleri gibi faktörlerin güçlü ilişkiler içinde olduğu görülmektedir. Bu kişilik özelliklerinden biri olan heyecan aramanın trafik kazaları üzerinde kritik unsurlardan biri olduğu bulgulanmıştır (French, West, Elander ve Wilding, 1993; Lajunen ve Summala, 1995). Zuckerman (1994) heyecan arayışını yeni, karmaşık, yoğun duygular ve deneyimler arayışı; bu tür deneyimler uğruna fiziksel, sosyal ve finansal risk alma isteğine dayanan bir kişilik özelliği olarak tanımlamıştır. Heyecan arama ve riskli sürücü davranışları arasındaki ilişkiler üzerine yapılan çalışmalarda, yüksek heyecan arayan kişilerin düşük heyecan arayan kişilere göre daha fazla riskli sürücü davranışlarında buldukları görülmüştür (Sümer ve Özkan, 2002). Jonah (1997) tarafından yapılan derleme çalışmasında, yüksek heyecan arayışı gösteren erkek sürücülerin şehir içi cadde ve otoyollarda düşük heyecan arayışına sahip kişilerden daha hızlı araba kullandıkları ortaya konmuştur. Aynı çalışmada, yine yüksek heyecan arayışı gösteren sürücülerin öndeki araçla mesafelerini daha kısa tutma eğiliminde oldukları bulunmuştur. Jonah (1997) tarafından ele alınan 40 çalışmanın ortak bulgusu, heyecan arama ve riskli sürücü davranışları (örneğin; daha seyrek emniyet kemeri kullanımı, hız limiti aşma, alkollü araba kullanma) arasında pozitif ilişkiler olduğu yönündedir. Avustralya’da yaşları 17-20 aralığında değişen genç sürücülerle yapılan bir çalışmada ise heyecan arama davranışı sergileyenlerin trafikte daha fazla riskli davranış ve tutum sergiledikleri ve dolaylı olarak trafik kazalarına karıştıkları bulgulanmıştır (Machin ve Sankey, 2008). Bununla birlikte, bazı çalışmalar heyecan arama davranışının doğrudan trafik kazalarından ziyade trafikte ihlal ve risk alma davranışları ile daha fazla ilişkili olduğunu göstermektedir (Dahlen ve White, 2006; Sümer, 2003). Jonah, Thiessen ve Au-Yeung’un (2001) yaptığı bir çalışmada, yüksek heyecan arayışı gösteren kişilerde alkollü araç kullanımına ilişkin riski daha düşük algılama, daha çok alkollü araç kullanma eğilimi ve öfkeli sürüşün daha fazla sergilendiği bulgulanmıştır. Son olarak, kaza yapan kişilerin hiç kaza yapmayanlara göre daha fazla trafikte hata ve ihlalde buldukları ve yüksek düzeyde heyecan arama eğilimi, psikolojik semptomlar ve saldırganlık gösterdikleri bulunmuştur (Sümer ve Özkan, 2002). Tüm bu bulgular ışığında trafikte heyecan aramanın yol güvenliği için önemli bir faktör olduğu ve heyecan aramaya etki eden faktörlerin sürücülerin davranışlarını anlamada anlamlı katkıda bulunacağı görülmektedir. Bu çalışma kapsamında da heyecan aramanın trafikte önemli bir risk faktörü olduğu bilgisi göz önüne alınarak bu özellik ile psikolojik semptomların da ilişkili olabileceği düşünülmektedir.

1.2. Psikolojik Semptomlar ve Riskli Davranışlar

Kişilerarası iletişimde veya duygulanımda ortaya çıkan belirtiler psikolojik semptom olarak adlandırılmakta ve kişide depresyon, anksiyete, somatizasyon, hostilite, olumsuz benlik gibi anomalilerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Depresyon, gündelik yaşamın derin üzüntü ve zevk alamama haliyle devam ettiği, hüznün ve mutsuzluğun hakim olduğu normal dışı bir duygu durumu olarak tanımlanmaktadır (Kring, Johnson, Davison ve Neale, 2013). Anksiyete, bireyin öngördüğü bir problem ile ilgili aşırı endişe duyma ve yoğun korku yaşama eğilimidir. Anksiyeteye vücutta oluşan göğüste sıkışma hissi, terleme gibi birtakım duyumlar eşlik edebilmektedir. Bu belirtiler, kişinin işlevselliğinin önemli alanlarında bozulmasına ya da kişide aşırı sıkıntıya sebebiyet verebilmektedir (Amerikan Psikiyatri Birliği, 2013). Bir diğer semptom olan somatizasyon, kişinin yaşantısında sıkıntıya sebep olan ve yaşantının normal akışını engelleyen fakat bedensel bir hastalıkla açıklanamayan bir ya da daha fazla fiziksel belirtilerden yakınma halidir. Bu da kişide aşırı kaygıya ve endişeye yol açarak zamanını ve enerjisini bedensel endişe

için harcamasına sebep olmaktadır (Kring ve ark., 2013; The American Psychological Association, 2013). İlgili alanyazın incelendiğinde olumsuz benlik, bireyin sürekli olarak kendisini olumsuz değerlendirmesi olarak tanımlanmaktadır (Fennell, 1997). Ayrıca bu olumsuz benliğin sıklıkla depresyon, yalnızlık gibi psikolojik zorluklarla ilgili olduğu görülmektedir (Kermis, 2005). Hostilite, kişiyi diğer bireylere, çevreye ya da nesnelere zarar verecek biçimde saldırgan olmaya yönelen davranış biçimidir (Vural ve Başar, 2006). Aynı zamanda hostilite, diğer bireylere karşı negatif inançlar sistemi olarak da tanımlanır ve kişinin öfkeye daha eğilimli bir birey olmasına yol açabilir (Smith, 1992).

Bahsi geçen psikolojik semptomların trafikte riskli davranışlarla ilişkisinin incelendiği birtakım çalışmalar bulunmaktadır. Anksiyete ile riskli sürüş davranışı arasında anlamlı bir ilişki olduğu, özellikle de erkeklerin anksiyete ve yüksek heyecan arama davranışı ile saldırganca sürüş sergiledikleri, bununla birlikte yol güvenliği açısından risk oluşturdukları bulunmuştur (Olteal ve Rundmo, 2006; Ulleberg, 2001). Benzer bir çalışmada heyecan arayışı ve saldırganlığın dikkatsiz sürüş ile ilişkili olduğu, öfkeli ruh halinde ise sürücülerde hızın arttığı bulgulanmıştır (Arnett, Offer ve Fine, 1997). Ek olarak, Williams, Tregear ve Amana'nın (2011) yaptıkları çalışmada ise saldırganlık ve hostilitenin kaza riski üzerinde etkisi olduğu vurgulanmış ve bu semptomların yüksek olduğu kişilerde kaza yapma riskinin de arttığı gözlenmiştir. Ayrıca alkollü araç kullanımı ve trafik kazalarının ilişkisini araştıran bir çalışmada, öfke ve düşmanlığın hem kazalar hem de alkollü araç kullanma ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Bierness, 2009). Sümer ve Özkan'ın (2002) yaptığı bir çalışmada trafik ihlallerinin, psikolojik semptomlar ile kuvvetli ilişkiler içinde olduğu görülmüştür. Aynı çalışmada psikolojik semptomlar ile kaza yapma sıklığı arasındaki ilişki incelendiğinde ise kaza yapmakla en yüksek ilişkili semptomların anksiyete ve depresyon olduğu belirtilmiştir. Şehir içi sürücülerle yapılan bir çalışmada ise kaza sayısı arttıkça anksiyete belirtilerinde de artışa rastlanmıştır (Koç, Aktaş, Ayancı, Çolak ve Düşünceli, 2014).

Tüm bu bulgulardan yola çıkarak, psikolojik semptomlar ile (anksiyete, hostilite, somatizasyon, olumsuz benlik ve depresyon) riskli sürücü davranışlardan biri olan heyecan arayışı arasında ilişki olduğu düşünülmektedir. Yukarıda bahsedilen çalışmalarda bir kişilik özelliği olan heyecan aramanın riskli sürücü davranışları sergilemeye sebebiyet verdiği yönünde bulgular mevcuttur. Bununla birlikte ilgili alanyazın, psikolojik semptomların da riskli sürücülük ile ilişkisini destekleyen bulgulara işaret etmektedir. Bu ilişkiler göz önüne alındığında, sürücülerdeki psikolojik semptomların trafikte heyecan arama ile güçlü bir ilişki içinde olacağı düşünülmektedir. Bu sebeple, bu semptomların sakin, hız yönelimli ve araçtan güç alan sürücülük tarzlarıyla nasıl bir ilişkisi olduğunu inceleyip literatüre katkıda bulunması amaçlanmaktadır.

2. Yöntem

2.1. Örneklem

Bu çalışmanın örneklemini 70'i kadın (% 47.3) ve 78'i erkek (% 52.7) olmak üzere, ehliyet sahibi olan toplam 148 kişi oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş aralığı 19-65, yaş ortalaması 29.43'dür ($SS = 10.21$). Katılımcıların tahmini olarak yaptıklarını beyan ettikleri toplam kilometre ortalaması 71765.29'dur ($SS = 111799.35$).

2.2. Veri Toplama Araçları

Veriler Kısa Semptom Envanteri, Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği ve kişisel bilgi formu aracılığıyla toplanmıştır.

2.2.1. Kısa Semptom Envanteri (KSE).

KSE, Derogatis (1992) tarafından çeşitli psikolojik belirtileri değerlendirmek amacıyla geliştirilen ve Şahin ve Durak (1994) tarafından Türkçe 'ye uyarlanan, 53 maddeden oluşan beyana dayalı bir ölçektir. Maddeler, 0-4 arasında puanlanan, 5'li Likert tipi (0 = Hiç yok, 4 = Çok fazla var) ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Kısa Semptom Envanteri, Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları .89 ile .70 arasında değişen beş faktörden oluşmaktadır. "Anksiyete" boyutu, "kendini gergin ve tedirgin hissetmek" gibi maddeleri içermekte ve 13 maddeden oluşmaktadır. "Depresyon" boyutu, "gelecekle ilgili umutsuzluk duyguları" gibi maddeleri içermekte ve 12 maddeden oluşmaktadır. "Olumsuz benlik" boyutu, "suçluluk duyguları" gibi maddeleri içermekte ve 12 maddeden oluşmaktadır. "Somatizasyon" boyutu, "baygınlık, baş dönmesi" gibi maddeleri içermekte olup, 9 maddeden oluşmaktadır. "Hostilite" boyutu ise, "bir şeyleri kırma, dökme isteği" gibi maddeleri içermekte ve 7 maddeden oluşmaktadır. Ayrıca bu çalışmada Cronbach's Alfa iç tutarlılık katsayıları; anksiyete için .89, depresyon için .90, olumsuz benlik için .88, somatizasyon için .81 ve hostilite için .77 olarak bulunmuştur.

2.2.2. Trafikte Heyecan Arayışı Ölçeği (THAÖ).

THAÖ, Parker, West, Stradling ve Manstead (1995) tarafından geliştirilen ve Yasak (2002) tarafından Türkçe'ye uyarlanan, sürücülerin trafikte hızlı araç kullanmaktan hoşlanıp hoşlanmadığını ya da sakin araç kullanmayı tercih etme eğiliminin olup olmadığını belirlemeyi amaçlayan, 26 maddelik bir ölçektir. Maddeler, 1 (Kesinlikle katılmıyorum) ile 7 (Tamamen katılıyorum) arasında değişen 7 puanlı Likert tipi ölçek aracılığıyla değerlendirilmektedir. Ölçekte alınabilecek en düşük puan 26, en yüksek puan ise 182'dir ve üç faktörden oluşmaktadır. Birinci faktör 10 maddeden oluşan ve "Sakin sürücülük tarzı" adı verilen "*hiçbir zaman diğer sürücülerle yarışmaya çalışmam*" gibi maddeleri içeren faktördür. İkinci faktör olan "Hız yönelimli sürücülük tarzı", "*her zaman hızlıyım*" gibi maddeleri içermekte ve 10 maddeden oluşmaktadır. Son faktör olan "Araçtan güç alan sürücülük tarzı" ise 6 maddeden oluşmaktadır ve "*araba kullanırken kendimi güçlü hissedirim*" gibi maddeleri içermektedir. Bu çalışmada sakin sürücülük tarzı için Cronbach Alfa iç tutarlık katsayısı .89, hız yönelimli sürücülük tarzı için .91, araçtan güç alan sürücülük tarzı için ise .73 olarak bulunmuştur (Yasak, 2002).

2.2.3. Kişisel Bilgi Formu.

Kişisel bilgi formunda; yaş, cinsiyete ve toplam kilometre yaşı gibi çeşitli demografik sorular sorulmuştur.

2.3. İşlem

Çalışmanın başında gerekli etik izinler Işık Üniversitesi Psikoloji bölümünden alınmıştır. Daha sonra katılımcılara bilgilendirilmiş onam formu sunularak araştırmaya katılmalarının gönüllülük esasına dayandığı belirtilmiş ve katılımcılar çalışmaya dahil edilmişlerdir. Ölçekler katılımcılara çevrimiçi bir yazılım olan www.surveey.com aracılığıyla çeşitli sosyal medya mecraları aracılığı ile ulaştırılmış ve bir uygulama ortalama 30 dakika sürmüştür. Veriler yaklaşık olarak bir ayda toplanmıştır. Bulgular, IBM SPSS Statistics 24 programı kullanılarak, korelasyon ve hiyerarşik regresyon analizleri ile elde edilmiştir.

3. Bulgular

3.1. Değişkenler Arasındaki İlişkiler

Değişkenler arasındaki ilişkiler öncelikle korelasyon analizi ile incelenmiştir (bkz. Tablo 1). Yaş ile kişilerin yapmış olduğu toplam kilometre ($r = .35, p < .001$) ve ‘sakin sürücülük tarzı’ ($r = .20, p = .014$) arasında pozitif yönde ilişkililik; ‘hız yönelimli sürücülük tarzı’ ($r = -.27, p = .001$) ve ‘araçtan güç alan sürücülük tarzı’ ($r = -.26, p = .002$) ile negatif yönde anlamlı bir ilişkisi vardır. Ayrıca yaş ile psikolojik semptomlar arasındaki ilişkiye bakıldığında, yaşın ‘depresyon’ ($r = -.24, p = .004$), ‘olumsuz benlik’ ($r = -.22, p = .008$) ve ‘hostilite’ ($r = -.21, p = .010$) alt boyutları ile negatif yönde anlamlı bir ilişkisi olduğu bulunmuştur. Yaş ‘anksiyete’ ve ‘somatizasyon’ ile istatistiksel olarak anlamlı değildir. Cinsiyet değişkeni ile ‘sakin sürücülük tarzı’ ($r = -.32, p = .000$) negatif yönde ilişkililik; toplam kilometre ($r = .33, p = .000$), ‘hız yönelimli sürücülük tarzı’ ($r = .33, p = .000$) ve ‘araçtan güç alan sürücülük tarzı’ ($r = .17, p = .043$) ile pozitif yönde ilişkilidir. Ayrıca, cinsiyet ile psikolojik semptomların alt boyutlarından olan ‘hostilite’ ($r = .19, p = .024$) pozitif yönde ilişkilidir. Sakin sürücülük tarzı ile psikolojik semptomlar arasındaki ilişkiye bakıldığında, sakin sürücülük tarzının, psikolojik semptomların ‘anksiyete’ ($r = -.21, p = .010$), ‘olumsuz benlik’ ($r = -.17, p = .034$) ve ‘hostilite’ ($r = -.17, p = .05$) boyutları ile arasında negatif yönde anlamlı ilişkiler bulunurken, ‘depresyon’ ve ‘somatizasyon’ boyutları ile istatistiksel bir anlamlılık bulunamamıştır. Hız yönelimli sürücülük tarzı ile psikolojik semptomların arasındaki ilişkiye bakıldığında, hız yönelimli sürücülük tarzının ‘anksiyete’ ($r = .38, p < .001$), ‘depresyon’ ($r = .24, p = .004$), ‘olumsuz benlik’ ($r = .35, p = .000$), ‘somatizasyon’ ($r = .29, p < .001$) ve ‘hostilite’ ($r = .39, p < .001$) alt boyutları arasında pozitif yönde anlamlı ilişkiler vardır. Araçtan güç alan sürücülük tarzı, psikolojik semptomlardan ‘anksiyete’ ($r = .39, p < .001$), ‘depresyon’ ($r = .29, p < .001$), ‘olumsuz benlik’ ($r = .38, p < .001$), ‘somatizasyon’ ($r = .33, p < .001$) ve ‘hostilite’ ($r = .39, p < .001$) alt boyutları ile pozitif yönde ilişkilidir.

3.2. Yaş, Cinsiyet ve Psikolojik Semptomların Trafikte Heyecan Arama ile İlişkisi

Psikolojik semptomların, trafikte heyecan arama ile ilişkisinin incelenmesi için hiyerarşik regresyon analizi kullanılmıştır. Trafikte heyecan aramanın üç alt başlığı olduğundan, analizler her bir bağımlı değişken için ayrı ayrı uygulanmıştır. Bütün analizlerde, yaş ve cinsiyet kontrol değişkeni olarak birinci adımda analize girilmiştir.

İlk regresyon analizinde, sakin sürücülük tarzı bağımlı değişken olarak alınmıştır. Tablo 2 incelendiğinde, analize birinci adımda kontrol değişkeni olarak girilen yaş ve cinsiyet değişkenleri ile birlikte trafikte heyecan aramanın alt boyutu olan sakin sürücülük tarzı puanları arasındaki ilişkinin anlamlı olduğu görülmektedir ($\Delta R^2 = .14, F_{2, 145} = 11.81, p < .001$). Yaş değişkeninin, sakin sürücülük tarzı alt boyutu ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur ($\beta = .20, p = .011$). Aynı zamanda cinsiyet değişkeni ve sakin sürücülük tarzı arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır ($\beta = -.31, p < .001$). İkinci adımda yer alan psikolojik semptomlar ile sakin sürücülük tarzı puanları arasında anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır ($\Delta R^2 = .05, F_{7, 140} = 4.58, p < .001$). Psikolojik semptomların alt boyutu olan anksiyete ile sakin sürücülük tarzı arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunurken ($\beta = -.42, p = .019$), diğer alt boyutlar ile arasında bir ilişki bulunamamıştır.

İkinci regresyon analizinde, hız yönelimli sürücülük tarzı bağımlı değişken olarak analize girilmiştir. Birinci adımda yaş ve cinsiyet ile hız yönelimli sürücülük tarzı arasındaki ilişki incelenmiştir ve anlamlı bir sonuç elde edilmiştir ($\Delta R^2 = .18, F_{2, 145} = 15.44, p < .001$). Yaş değişkeni ile hız yönelimli sürücülük tarzı arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($\beta = -.26, p = .001$).

Tablo 1. Değişkenler arası korelasyon analizleri

	Ort. (SS)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.Yaş	29.43 (10.21)	1										
2.Cinsiyet (1:Kadın, 2:Erkek)	1.53 (.50)	-.01	1									
3.Toplam Kilometre	71765.29 (111799.35)	.35**	.33**	1								
4.Sakin Sürücülük Tarzı	4.89 (1.50)	.20*	-.32	-.09	1							
5. Hız Yönelimli Sürücülük Tarzı	2.72 (1.37)	-.27**	.33**	.08	-.47**	1						
6. Araçtan Güç Alan Sürücülük Tarzı	3.29 (1.30)	-.26**	.17	.05	-.19*	.76**	1					
7.Anksiyete	1.74 (.65)	-.15	.04	-.09	-.21**	.38**	.39**	1				
8.Depresyon	1.98 (.73)	-.24**	.02	-.13	-.12	.24**	.29**	.78**	1			
9.Olumsuz Benlik	1.78 (.67)	-.22**	.11	-.09	-.17*	.35**	.38**	.87**	.83**	1		
10.Somatizasyon	1.56 (.54)	-.14	-.05	-.15	-.12	.29**	.33**	.71**	.60**	.67**	1	
11.Öfke/Saldırganlık	2.03 (.67)	-.21*	.19*	.02	-.17*	.39**	.39**	.71**	.60**	.69**	.56**	1

Not: * $p < .05$, ** $p < .01$.

Tablo 2. Trafikte heyecan aramaya ilişkin hiyerarşik regresyon analizi

	1. Sakin Sürücülük Tarzı					2. Hız Yönelimli Sürücülük Tarzı					3. Araçtan Güç Alan Sürücülük Tarzı				
	R^2	ΔR^2	F	β	p	R^2	ΔR^2	F	β	p	R^2	ΔR^2	F	β	p
1. Aşama	.14	.14	11.81		.000	.18	.18	15.44		.000	.09	.09	7.40		.001
Yaş				.20	.011				-.26	.001				-.25	.002
Cinsiyet (1: Kadın, 2: Erkek)				-.31	.000				.32	.000				.16	.040
2. Aşama	.19	.05	4.58		.000	.32	.14	9.27		.000	.24	.15	6.27		.000
Anksiyete				-.42	.019				.41	.014				.26	.132
Depresyon				.10	.464				-.23	.072				-.17	.220
Olumsuz Benlik				.13	.473				-.03	.853				.09	.632
Somatizasyon				.00	.978				.08	.457				.09	.421
Hostilite				.08	.489				.12	.248				.13	.233

Not: Df , F-test: 1. Basamak = 2, 145; 2. Basamak = 7, 140.

Cinsiyet değişkeni ile ise arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki olduğu görülmektedir ($\beta = .32, p < .001$). Psikolojik semptomlar ve hız yönelimli sürücülük tarzı puanları arasında anlamlı bir ilişki olduğu bulgulanmıştır ($\Delta R^2 = .14, F_{7, 140} = 9.27, p < .001$). Psikolojik semptomların anksiyete alt boyutu ve hız yönelimli sürücülük tarzı pozitif yönde ilişkilidir ($\beta = .41, p = .014$). Fakat psikolojik semptomların diğer alt boyutlar ile hız yönelimli sürücülük tarzı arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Trafikte heyecan aramanın son alt boyutu olan araçtan güç alan sürücülük tarzı ile yaş ve cinsiyet arasındaki ilişkiye bakılmıştır ve model anlamlı bulunmuştur ($\Delta R^2 = .09, F_{2, 145} = 7.40, p = .001$). Yaş ve araçtan güç alan sürücülük tarzı arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunurken ($\beta = -.25, p = .002$); cinsiyet ile arasında pozitif yönde ilişkili olduğu bulgulanmıştır ($\beta = .16, p = .040$). Psikolojik semptomlar ve araçtan güç alan sürücülük tarzı arasındaki ilişki incelendiğinde model anlamlı bulunmuştur ($\Delta R^2 = .15, F_{7, 140} = 6.27, p < .001$) fakat psikolojik semptomların alt boyutları ile anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

4. Tartışma

Alanyazında yer alan çalışmalar incelendiğinde kişilik özellikleri ve psikolojik sağlıkla ilişkili olan bazı faktörlerin olumsuz sürücü davranışları/sürücü becerileri ve trafik ihlalleri ile doğrudan veya dolaylı olarak ilişkili olduğu bulunmuştur (Hoang ve ark., 2020; Kunsoan, Usami, Persia ve Taniform, 2020). Bu çalışmada da trafik güvenliği açısından riskli olduğu düşünülen bir kişilik özelliği olan heyecan arama ve psikolojik semptomlar arasındaki ilişkiler kapsamlı olarak ele alınmıştır. Daha önce yapılan çalışmalara bakıldığında, psikolojik sağlıkla ilintili olan faktörler veya heyecan arama özelliği ile trafikte kazaya yatkınlık açısından risk olarak görülen sürücü beceri ve davranışları birlikte çalışılmıştır. Fakat psikolojik semptomlar özelinde trafikte heyecan arama davranışları ile ilişkisine rastlanmamıştır. Bu sebeple bu semptomlar ile trafikte önemli bir risk faktörü olan heyecan aramanın daha detaylı olarak araştırılması amaçlanmıştır.

İlk olarak yapılan korelasyon analizinde yaşın, toplam kilometre ve trafikte heyecan arayışının alt boyutu olan sakin sürücülük tarzı ile pozitif; hız yönelimli ve araçtan güç alan sürücülük tarzı ile negatif bir ilişkisi olduğu bulunmuştur. Bulgularla paralel olarak Aslan'ın (2018) çalışmasında genç sürücülerin yaralanma/ölüm ile sonuçlanan kazaya karışma oranlarının daha yüksek olduğu görülmüştür. Aynı zamanda, yaş azaldıkça sürücülerin ihlal ve hata gibi riskli sürücü davranışlarının da arttığı bulunmuştur (Sümer ve Özkan, 2002). Ayrıca, genç sürücülerde öfke ve saldırganlık düzeyi ile birlikte trafik kazalarına karışma oranları da artış göstermektedir (Lajunen ve Parker, 2001). Hız ihlali ve emniyet kemeri kullanmamanın ise genç sürücülerde en sık yapılan kural ihlalleri olduğu rapor edilmiş ve bunun sebebi olarak gençlerde artan güven duygusu öne sürülmüştür (Koushki, Ali ve Al-Saleh, 1998; Forsyth, Maycock ve Sexton, 1995). Bu sebeple yaş azaldıkça yüksek düzeyde heyecan arayışı davranışları sergileme eğiliminde olmaları, beklentilerle tutarlı bir bulgudur. Buna paralel olarak elde edilen sonuçlar, yüksek heyecan arama davranışının ergenlerde daha fazla olup, heyecan arayışının da ergenler arasında trafik kaza ve ihlallerde yüksek risk oluşturduğu bilgisi ile de açıklanabilir (Ulleberg ve Rundmo, 2003). Söz konusu bulgular, yaş ve riskli sürücü davranışı olan heyecan arama arasındaki ilişkilere yönelik elde edilen sonuçlarla da tutarlılık göstermektedir. Bu bulgulara ek olarak mevcut çalışmada, psikolojik semptomlar ve trafikte heyecan arama arasındaki korelasyon analizinde ise sakin sürücülük boyutu ile psikolojik semptomların alt boyutlarından anksiyete, olumsuz benlik ve hostilete arasında pozitif ilişki bulunmuş; depresyon ve somatizasyon arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Ayrıca, hız yönelimli ve araçtan güç alma alt boyutları anksiyete, depresyon, olumsuz benlik, somatizasyon ve hostilete olmak üzere psikolojik semptomların tüm boyutları ile pozitif bir ilişki göstermiştir. Yapılan analiz sonuçları hıza yönelimli ve araçtan güç alan sürücülük

davranışının, hostilite ve anksiyete ile güçlü ilişkiler içinde olduğunu göstermektedir. Bu sonuçlar, öfke ve saldırganca tutumların trafikte riskli davranışlar ile ilişkili olduğu bulgusu ile paraleldir (Sümer ve Özkan, 2002; Lajunen ve Parker, 2001). Budak ve Taymur'un (2015) yaptıkları başka bir çalışmada ise bu bulgularla tutarlı olarak dürtüsellik, düşmanlık/öfke ve depresyon gibi semptomların, trafik kazaları ve riskli sürüş davranışları ile güçlü ilişkileri olduğu belirtilmiştir.

Yaş ve cinsiyet değişkenleri kontrol edilerek yapılan aşamalı regresyon analizinde psikolojik semptomlar ve trafikte heyecan aramanın üç alt boyut (sakin, hız yönelimli ve araçtan güç alan sürücülük tarzları) açısından anlamlı farklılıklar saptanmıştır. İlk olarak, yaş korelasyon analiziyle paralellik göstermiştir. Ayrıca demografik değişkenlerden cinsiyet, trafikte heyecan arama ile ilişkili bulunmuştur. Buna göre erkek sürücülerin kadın sürücülerle karşılaştırıldığında daha yüksek düzeyde hız yönelimli ve araçtan güç alma sürücülük davranışına sahip oldukları raporlanmışlardır. Bu bulgular geçmiş çalışmalarla tutarlı olarak trafikte riskli davranışlar, kazaya karışma oranları, ihlaller ve hatalar açısından cinsiyet farklılıklarının önemli bir risk faktörü olarak değerlendirilmesini desteklemektedir (Bener ve Crundall, 2008; Martínez-Gabaldón, Martínez-Peréz ve Méndez, 2019; V-Luot ve ark., 2020). Bu sonuçlar, Türkiye'deki yapılan bir çalışmada erkek sürücülerin kendine güven puanlarının daha yüksek bulunmasıyla açıklanabilir (Yiğit-Işık ve Yasak, 1997).

Son olarak trafikte heyecan arama ile en güçlü ilişkinin psikolojik semptomlar arasında olduğu görülmektedir. Elde edilen bulgular ışığında, yüksek düzeyde psikolojik semptom gösteren sürücülerde olumsuz sürücü davranışları gözlemlendiği düşünülebilir. Benzer şekilde daha yüksek kural ihlali eğilimi olan ve problemlili sürücü davranışları sergileyen kişilerin psikolojik belirti puanlarının da daha yüksek olduğu görülmüştür (Olteal ve Rundmo, 2006; Sümer, 2003; Norris, Matthews ve Riad, 2000). Psikolojik semptomların alt boyutlarına bakıldığında ise anksiyete ile sakın sürücülük negatif yönde; hız yönelimli sürücülük pozitif yönde ilişkili bulunurken araçtan güç alan sürücülük tarzı ile anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Başka bir ifadeyle, sürücülerin anksiyetesi arttıkça daha az sakın araç kullandıkları ve daha fazla hız yönelimli sürücülük sergiledikleri bulunmuştur. Geçmiş çalışmalarda anksiyete ve yüksek heyecan arama özelliğine sahip sürücülerin riskli sürüş davranışları sergilediği ve trafikte önemli bir risk faktörü oldukları vurgulanmıştır (Sümer ve Özkan, 2002; Ulleberg, 2001). Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting ve Salvatore'nin (2000) yaptıkları araştırma sonucunda ise öfke ve anksiyete seviyeleri yüksek olan sürücülerin trafikte daha saldırgan oldukları ifade edilmiştir. Tüm bu bilgilerin ışığında, psikolojik semptomların yol güvenliği için olumsuz sonuçlara yol açabileceği düşünülmektedir. Ayrıca, risk faktörü olan trafikte heyecan aramanın özellikle hıza yönelme ve araçtan güç alma gibi uyumlayıcı olmayan boyutlarına etki edeceği görülmektedir. Sonuç olarak bulgular, psikolojik semptomların trafikte heyecan arama ile yakından ilişkili olabileceğini, özellikle anksiyetenin riskli sürücülükle ilişkili olduğunu ve bu semptomla yönelik daha fazla çalışmanın da ihtiyacını vurgulamaktadır.

4.1. Kısıtlılıklar ve Öneriler

Mevcut çalışmanın birtakım kısıtlılıkları bulunmaktadır. Örneklemde genç sürücülerin görece daha fazla olması çalışmanın bir kısıtlılığı olarak söylenebilir. Bu sebeple, örneklemin genellenebilirliği açısından gelecekteki çalışmalarda, örneklem sayısı artırılarak daha genel bir sonuca ulaşılabilir. Ayrıca veri toplama işlemi tamamen kendi-bildirim şeklinde yapılmıştır. Bu da kişilerde sosyal istenirliğe yol açabileceğinden verilen cevaplar bir kısıtlılık oluşturmaktadır (af Wählberg, Dorn ve Kline, 2010; Dağ, 2005). Özellikle psikolojik semptomlar açısından sorulan sorular, kişilerde sosyal istenirliğe yol açıp kendini olumlama yolunu seçmelerine sebebiyet vermiş olabilir. Katılımcıların dürüst cevaplar vermelerini sağlamak adına kişisel bilgilerin alınmamış olmasının bu kısıtlılığın önüne geçilmesinde kısmen de olsa yardımcı

olacağı düşünölmektedir. Bulgular doğrultusunda eğitim ve rehabilitasyon programlarında anksiyeteye ilişkin uygulama eklemek trafik güvenliği için olumlu etki yapabileceği düşünölmektedir.

Yazar Notu

Bu çalışmanın bulguları 20. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde (15-17 Kasım 2018, Ankara) sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

Kaynakça

- af Wählberg, A. E., Dorn, L. ve Kline, T. (2010). The effect of social desirability on self reported and recorded road traffic accidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(2), 106–114. doi: 10.1016/j.trf.2009.11.004
- Amerikan Psikiyatri Birliği (2013). Ruhsal bozuklukların tanıs ve sayımsal el kitabı, Beşinci Baskı (DSM-5), *Tanı ölçütleri başvuru el kitabı*, Köroğlu, E. (Çev. Ed.), Yer: Hekimler Yayın Birliği, Ankara.
- Arnett J. J., Offer, D. ve Fine M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: ‘State’ and ‘trait’ factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29(1), 57–63. doi: 10.1016/S0001-4575(97)87007-8
- Aslan, H. (2018, Kasım). *Genç sürücü davranışlarının trafik güvenliği konseptinde analizi*. 6. Uluslararası Mühendislik ve Bilim Alanında Yenilikçi Teknolojiler Sempozyumu (ISITES2018), Alanya, Türkiye.
- Bener, A. ve Crundall, D. (2008). Role of gender and driver behaviour in road traffic crashes. *International Journal of Crashworthiness*, 13(3), 331–336. doi: 10.1080/13588260801942684
- Bierness D. J. (2009). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol Drugs Driving*, 9(4), 129–143.
- Budak, E. ve Taymur, İ. (2015). Alkol ve madde etkisi altında araç kullanımı ile ilişkin psikolojik faktörler. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 7(3), 333–347. doi: 10.5455/cap.20141222124822
- Dağ, İ. (2005). Psikolojik test ve ölçeklerde geçerlik ve güvenilirlik. *Psikiyatri Psikoloji Psikofarmakoloji Dergisi*, 13(4), 17–23.
- Dahlen, E.R. ve White, R.P. (2006). The big five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903–915. doi: 10.1016/j.paid.2006.03.016
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47(1), 5. doi: 10.1037/0022-0167.47.1.5
- Derogatis, L. R. (1992). *The brief symptom inventory (BSI): administration, scoring & procedures manual-II*. Clinical Psychometric Research
- Fennell M. (1997). Low self-esteem: A cognitive perspective. *Behavioural Cognitive Psychotherapy*, 25(1), 1–25. doi: 10.1017/S1352465800015368
- Forsyth, E., Maycock, G., ve Sexton, B. (1995). Cohort study of learner and novice drivers: Part 3, accidents, offences and driving experience in the first three years of driving. *TRL Project Report*, PR 111.
- French, D. J., West, R. J., Elander, J. ve Wilding, J. M. (1993) Decision-making style, driving style, self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36(6), 627–644. doi: 10.1080/00140139308967925

- Hoang, C. L., Vu, H. M., Pham, H. Q., Nguyen, H. L. T., Vu, L. G., Tran, B. X., Latkin, C. A., Ho, R.C.M. ve Ho, C. S. (2020). Psychological distress of patients experiencing different types of road traffic injuries in Vietnam. *International journal of environmental research and public health*, 17(10), 3429. doi: 10.3390/ijerph17103429
- Jonah B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29(5), 651–65. doi: 10.1016/S0001-4575(97)00017-1
- Jonah, B. A., Thiessen, R. ve Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33(5), 679–684. doi: 10.1016/S0001-4575(00)00085-3
- Koç, M., Aktaş, M., Ayancı, M., Çolak, T. S. ve Düşünceli, B. (2014). Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin psikolojik belirti profilleri. *Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi*, 1(1), 110-124.
- Koushki, P. A., Ali, S. Y. ve Al-Saleh, O. (1998). Road traffic violations and seat belt use in Kuwait: Study of driver behavior in motion. *Transportation research record*, 1640(1), 17–22.
- Kring, A. M., Johnson, S.L, Davison, G. ve Neale, J. (2013). Psikolojik bozukluklar. Şahin, M. (Çev. Ed.). *Anormal Psikolojisi içinde* (s. 130-245). Basım Yeri: Nobel Akademi.
- Kunsoan, N. B., Usami, D. S., Persia, L. ve Taniform, P. (2020). Influence of psychological determinants on bus drivers' risky behaviour and road traffic crashes along Yaounde-Douala highway Cameroon. *Advances in Transportation Studies*, 51, 81-94.
- Lajunen, T. ve Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. doi: 10.1016/0191-8869(95)00068-H
- Lajunen, T. ve Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger, and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 243–255. doi: 10.1016/S0001-4575(00)00039-7
- Machin, M. A. ve Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 541–547. doi: 10.1016/j.aap.2007.08.010
- Martínez-Gabaldón, E., Martínez-Peréz, J. ve Méndez, I. (2019). An empirical characterization of high-risk drivers in Spain. The role of gender, age, marital status and education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 66, 430–444. doi: 10.1016/j.trf.2019.09.014
- Norris, F. H., Matthews, B. A. ve Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis and Prevention*, 32(4), 505–515. doi: 10.1016/S0001-4575(99)00068-8
- Oltedal S. ve Rundmo T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621–628. doi: 10.1016/j.ssci.2005.12.003

- Parker, D., West, R., Stradling, S. ve Manstead, A. S. (1995). Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention*, 27(4), 571–581. doi: 10.1016/0001-4575(95)00005-K
- Smith, T. W. (1992). Hostility and health: Current status of a psychosomatic hypothesis. *Health Psychology*, 11(3), 139–150. doi: 10.1037/0278-6133.11.3.139
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(50), 1–22.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 949–964. doi: 10.1016/S0001-4575(02)00103-3
- Şahin, N. H. ve Durak, A. (1994). Kısa Semptom Envanteri: Türk gençleri için uyarlanması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 9(31), 44–56.
- Şehirli, A. (2000). *Türkiye'deki trafik kazalarında risk faktörleri ve ölümlerin analizi*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Türkoğlu, A., ve Eldoğan, O. (2002). Trafik kazalarında insan faktörü. *Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 6(3), 9–14.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology Behaviour*, 4(4), 279–297. doi: 10.1016/S1369-8478(01)00029-8
- Ulleberg, P. ve Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443.
- V-Luot, N., Linh, D. T., Phong, N. D., V-Long, N., Duc, B. M. ve V-Hue, P. (2020). Traffic risk perception, risky road use behaviors among Vietnamese people. *The Open Psychology Journal*, 13(1), 49–57. doi: 10.2174/1874350102013010049
- Vural, M. ve Başar, E. (2006). Psikolojik faktörlerin koroner kalp hastalığına etkisi: Olumsuz psikolojik faktörlere müdahale edilmeli mi? *Anadolu Kardiyoloji Dergisi*, 6, 55–59.
- Yasak, Y. (2002). *Trafik kazalarıyla ilişkili sürücü tutum ve davranışları*. (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Yiğit-Işık, I. ve Yasak, Y. (1997). Driver behaviour profile in Turkey: relationship between driver behaviour and risk taking. *6th International Workshop "Driver Improvement" (DI 97)*, 20-22 Ekim, Berlin, Almanya.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. <https://books.google.com.tr> adresinden edinilmiştir.
- Williams, J., Tregear, S. ve Amana, A. (2011) Psychiatric disorders and driver safety: A systematic review. *Driving Assessment Conference*, 284–290. doi: 10.17077/drivingassessment.1409