TUAD, 2020, 3(1), 1–27

Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi

Dergi Ana Sayfa: http://dergipark.org.tr/tuad

Safety Research Unit

Araştırma Makalesi

Genç Sürücülerde Öfke Deneyimleri: Bir Nitel Analiz Çalışması

Uluğhan Ergin[1*], Gizem Fındık[1], Bahar Öz [1]

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

Öz

İnsan faktörünü de içerisinde barındıran trafik sistemi, sürücülerin gerek yaşadıkları tehlikeleri olaylarla gerekse diğer yol kullanıcılarıyla olan etkileşimleriyle öfke duygusunu deneyimleyebildikleri açık bir sistemdir. Özellikle genç sürücü grubunda daha yaygın gözlemlenebilen bu öfke durumu, risk algısından sapkın sürücülüğe kadar birçok değişken üzerinde belirleyici rol oynamaktadır. Bu araştırmanın temel hedefi, genç sürücü grubunun trafikte yaşadığı olaylar sonucunda hissettiği öfkeyi derinlemesine incelemektir. Bunun için katılımcılara şiddetli bir şekilde öfkelendikleri bir trafik olayını anımsamaları istenmiş, bu anıya yönelik çeşitli sorular yöneltilmiştir. Bu çalışma, nitel bir çalışma olup, 7 erkek ve 7 kadın katılımcıdan oluşan, toplamda 14 kişiyle yapılan mülakatlar sonucu elde edilen metinlerin analiziyle oluşturulmuştur. Çalışmada Tematik Analiz yöntemi tercih edilmiş ve analizin sonucunda toplamda dört üst tema ile on beş alt tema ortaya çıkmıştır. Bunlar: "Olayın Nedeni" üst temasına bağlı "Niyetli Davranışlar", "Bireysel Özellikler", "Etkileşimli ve Değişken Trafik Sistemi", "Dikkatsizlik" ve "Kadın Sürücü"; "Hissedilen Duygular" üst temasına bağlı "Öfke", "Sinir Bozukluğu", "Korku", "Başkalarına Karşı Sorumluluk" ve "Uzun Süreli Duygusal Etkiler"; "Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması ve son olarak "Olay Sonrası Tepkiler" üst temasına bağlı "Alttan Alma", "Misilleme", "Jest ve Mimiklerle Gösterilen Tepkiler", "Araç Aracılığıyla İletişim Kurma" ve "Başa Çıkma" alt temalarıdır. Temaların birbiri ile ilişkisini incelemek adına MAXQDA yazılımının Kod Birlikte Oluşma Modeli kullanılmış olup, ortaya çıkan ilişkiler sosyal psikoloji alanyazınında mevcut kuramlar ve olgular ışığında ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: öfke, genç sürücüler, sürücülük öfkesi, yol öfkesi, trafik psikolojisi

Anger among Young Drivers: A Qualitative Study

Abstract

Traffic system, which includes human factors, is an open system that drivers can experience the emotion of anger through either dangerous driving experiences or interactions with other road users. The state of anger that could be observed especially within young driver group, predicts various driving related variables from risk perception to aberrant driving. The main aim of this research is to extensively examine the anger of young driver group as a result of their experiences within traffic. For that purpose, participants were asked to recall a traffic experience that caused them to feel profound anger, and they were asked certain questions related to their specific memory. This study is a qualitative study that have analyzed the transcriptions of 7 male and 7 female participants, 14 in total, which their transcriptions have been acquired through interviews. In this study, Thematic Analysis is preferred and the analysis revealed four themes and fifteen subthemes. Related with the theme of "The Reason of the Incident", "Intentional Behaviors", "Individual Characteristics", "Interactive and Changeable Traffic System", "Inattentiveness" and "Female Driver" were revealed. Related with "Emotions Felt", "Anger", "Frustration", "Fear", "Responsibility for Others" and "Long-term Emotional Effects" were revealed. While the theme of "The Main Source of Anger" stands on its own, the last theme, "Reactions after the Incident", have revealed the subthemes of "Constructive Approach", "Retaliation", "Reactions through Gestures and Facial Expressions", "Communicating through Vehicle" and "Coping". To examine the relationship between themes, code co-occurrence model of MAXQDA software was used and the revealed affiliations were discussed through theories and phenomena of social psychology literature.

Keywords: anger, young drivers, driving anger, road rage, traffic psychology

[*] *İletişim / Contact: Uluğhan Ergin, Güvenlik Araştırma Birimi, Psikoloji Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Türkiye. E-Posta / E-mail:* ulughanergin@gmail.com.

Gönderildiği tarihi / Date submitted: 08.10.2019, Kabul edildiği tarih / Date accepted: 24.02.2020

Alıntı / Citation: Ergin, U., Fındık, G. ve Öz B. (2020). Genç Sürücülerde Öfke Deneyimleri: Bir Nitel Analiz Çalışması. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi, 3*(1), 1–27. doi:10.38002/tuad.631087

CC BY NC

Genç Sürücülerde Öfke Deneyimleri: Bir Nitel Analiz Çalışması

Öfke, çoğunlukla negatif hissiyatla ve saldırganlıkla tanımlanan, kasları geren ve otonom sinir sistemini uyaran güçlü bir duygudur (Zhang ve Chan, 2016). İnsan faktörünün de önemli bir ölçüde dahil olduğu trafik ortamında, öfke duygusunun hâkim olduğu trafik etkileşimlerine rastlamak kesinlikle olasıdır (Porter, 2011, s. 193). Dolayısıyla trafik ortamı, öfke duygusunun daha sık hissedilebileceği bir alan olduğu için öfke araştırmaları adına önemli bir bağlam oluşturmaktadır. Örneğin, Parkinson'un (2001) çalışması, sürücülük esnasında yaşanan negatif olayların, sürücülük bağlamının dışında yaşanan olaylara kıyasla daha kolay öfkeye yol açabileceğini göstermiştir. Duyguların ve motivasyonların direksiyon başında alınan kararlarla ve sürüş stilleriyle ilişkili olduğu göz önünde bulundurulduğunda, sürücünün deneyimlediği öfkenin, trafik güvenliği açısından önemli bir etkisi vardır (Berdoulat, Vavassori ve Sastre, 2013; Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch ve Richards, 2003; Precht, Keinath ve Krems, 2017; Roidl, Frehse ve Höger, 2014; Steinhauser ve ark., 2018). Bu etkiler, en başta sürücünün iyimser risk değerlendirmesi olmak üzere (Lu, Xie ve Zhang, 2013), saldırgan sürücülük, riskli sürücülük gibi güvensiz sürüş stillerini ve sürücü hatalarını da kapsar (Zhang ve Chan, 2016). Tüm bunların yanı sıra, direksiyon başında hissedilen öfkenin, özellikle erkek sürücüler için, kural ihlalleri ile olumlu ilişkisi, bu kuvvetli duygunun derinlemesine çalışılmasının trafik güvenliği açısından önemini ortaya koymaktadır (González-Iglesias, Gómez-Fraguela ve Luengo-Martín, 2012; Lonczak, Neighbors ve Donovan, 2007).

Trafik ortamında hissedilen öfke ile ilişkisi çalışılan değişkenler, çoğunlukla kişilik özelliklerini kapsar. Beş Büyük Kişilik Özelliği (Dahlen ve White, 2006), durumluk sürekli öfke gibi kişilikle alakalı özellikler, trafikte deneyimlenen öfkenin yordayıcıları olarak ele alınmışlardır. Bu kişilik özelliklerinin yanı sıra, dürtüsellik ve heyecan arama gibi daha çok genç sürücü grubunun temsil ettiği özellikler de öfkeyle birlikte riskli sürücülükle ilişkileri açısından önceki araştırmalarda ele alınmıştır. Bu çalışmalarda, öfkenin de dürtüsellik ve heyecan arama ile birlikte genç sürücü grubundaki riskli sürücülükle olan ilişkisine yönelik bulgular açığa çıkmıştır (Dahlen, Martin, Ragan ve Kuhlman, 2005; Huang ve Winston, 2011). Özellikle dürtüselliğin saldırgan sürücülük gibi sapkın sürücü davranışlarıyla olan olumlu ilişkisi, Bıçaksız ve Özkan'ın (2016) kapsamlı derlemesinde irdelenmiştir. Bu çalışmada, dürtüselliğin ve sapkın sürücülüğün; ihlaller, kazalar ve sürücü öfkesi gibi değişkenler arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalar ele alınmış ve dürtüselliğin en çok ihlaller ile ilişkisi diğer çalışmalar tarafından ortaya koyulmuştur. İhlallerin yanı sıra, Bıçaksız ve Özkan'ın (2016) çalışması sürücü öfkesi ve dürtüsellik değişkenlerini ele alan çalışmaları da incelemiş, ele alınan çalışmaların sürücü öfkesi ve dürtüsellik arasında olumlu bir ilişki ortaya koyduğunu belirtmişlerdir. Bununla birlikte, yaş ve öfkenin ifadesi arasındaki ilişkiyi araştıran çalışmalar, iki değişken arasında olumsuz bir ilişki olduğunu ortaya koymuş, yaşlı bireylerin, genç bireylere göre öfke düzenlemesi konusunda daha başarılı oldukları belirtilmiştir (Demir, Demir ve Özkan, 2016; Eşiyok, Yasak ve Korkusuz, 2007; Phillips, Henry, Hosie ve Milne, 2006). Son olarak, González-Iglesias, Gómez-Fraguela ve Luengo-Martín'in (2012) sürücü öfkesi ve ihlaller konusundaki cinsiyet farklılıklarını ele aldıkları çalışma, yaş ve öfke ifadesi arasındaki ters ilişkiyi trafik örneklemi üzerinden sunmuştur.

Trafikte hissedilen öfke ve öfkenin ifadesi konusundaki çalışmalar, yaş ve kişilik özellikleri gibi değişkenlerin yanı sıra, cinsiyet farklılıklarına da odaklanmıştır. Bu cinsiyet farklılıkları, öfkenin hissedildiği trafik olayları ve öfkenin ifadesi gibi alanlarda kendini göstermektedir. Örneğin, kadın sürücüler sözlü saldırganlıkla öfkelerini ifade etmeye meyilliyken, erkek sürücüler öfkelerini araç ile ifade etme (örn. korna çalmak) meylindelerdir (Bogdan, Măirean ve Havârneanu, 2016a; Dahlen ve Ragan, 2004). Bununla birlikte Demir ve ark. (2016) da erkeklerin kadınlara göre fiziksel saldırganlığa daha meyilli olduklarını belirtmişlerdir. González-Iglesias ve ark.'ın (2012) bir başka çalışması kadınlarla erkeklerin trafikteki farklı

durumlara öfkelendiğini ifade etmiştir. Çalışmasında, kadın sürücülerin trafik engelleriyle karşılaştıklarında (örn. Yolda karşılaşılan ve işaretlenmemiş bir çukur), erkek sürücülerin ise polisle karşılaştıkları durumlarda daha çok öfkelendiğini ortaya koymuştur. Aynı çalışma, kadınların öfkelendikleri durumlarda, erkeklere göre daha yapıcı tepkiler verdiklerini, erkeklerinse diğer yol kullanıcısıyla yüz yüze gelme gibi fiziksel saldırgan tutumlara daha çok yönelebileceğini belirtmiştir.

Belirtilmelidir ki trafikte öfke konusundaki cinsiyet farklılıklarını ele alan çalışmalar, "öfkenin hissedilişinden" çok, "öfkenin ifadesi" konusuna odaklanmıştır (Demir ve ark., 2016; Eşiyok ve ark., 2007). Bu çalışmalar hissedilen öfkenin doğasını, erkek ve kadın sürücüler için açıklamakta zorlanmış, nicel analizler çoğunlukla Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin (Deffenbacher, Lynch, Oetting ve Swaim, 2002; Eşiyok ve ark., 2007) alt boyutları üzerinden (örn. öfkenin sözle ifadesi, öfkenin araçla ifadesi) cinsiyet farklılıklarını ortaya koymuştur. (González-Iglesias ve ark., 2012). Bu bağlamda, nitel araştırma yöntemi sürücülerin direksiyon başında hissettikleri öfkeyi farklı açılardan, detaylı biçimde ele almamıza olanak sağlarken, cinsiyet farklılıkları konusunda da farklı anlayışlar kazanmamızı sağlayabilir. Örneğin Eatough ve Smith'in (2006) öfke üzerine yaptığı araştırma, öfkenin hissediliş süreci üzerine nitel araştırma yoluyla farklı bir bakış açısı geliştirmiş ve öfke hissine kapılan katılımcıların önemli ölçüde bedensel ve fizyolojik tepkiler belirttiklerine vurgu yapmıştır. Bu nedenle, trafikte hissedilen öfke konusunda nitel bir araştırma ile bu duygunun trafik bağlamında derinlemesine incelenmesi alanyazına önemli bir katkı sağlayabilir. Trafikte hissedilen öfke konusundaki nitel bir çalışma, yalnızca cinsiyet farklılıkları konusunda değil, yaş, riskli sürücülük ve ihlaller gibi diğer önemli değişkenlerin de ele alınması açısından önem arz edebilir. Örneğin önceki araştırmaların, öfke ve öfkenin ifadesi değişkenleri ile yaş arasında ters ilişki ortaya koyması, sürücülükte deneyimlenen öfke konusunun özellikle genç sürücüler arasında araştırılmasının önemine vurgu yapmaktadır. Bununla birlikte geçmiş araştırmalar, sürücü öfkesinin riskli sürücülük, saldırgan sürücülük ve ihlaller gibi birçok güvensiz sürüş özellikleriyle olan ilişkisini ortaya koymuş, trafikte öfkenin azaltılmasının önemini bir de bu boyuttan ele almıştır (Britt ve Garrity, 2003). Tüm bu bulguların ışığında bu çalışma, genç sürücülerin trafikteki öfke deneyimlerini detaylı bir şekilde incelemeyi ve alanyazında bulunan sürücü öfkesi konulu az sayıdaki nitel araştırmalara bir yenisini daha eklemeyi hedeflemektedir. Böylelikle, özellikle genç sürücü grubunun daha sık deneyimlediği trafikte öfke konusu farklı bakış açılarından ele alınabilecek ve bu grubun öfke deneyimleri sırasında nasıl hissettikleri, ne düşündükleri ve nasıl mantık kurdukları detaylı bir şekilde incelenebilecektir. Son olarak, trafikte deneyimlenen öfkeyi nitel bir araştırma yoluyla incelemek, trafik ortamında uyumsuz olarak kendini gösteren bu kuvvetli duyguya müdahale edebilmemiz açısından farklı anlayışlar geliştirmemize olanak sağlayabilir ve trafikte hissedilen öfkeyi, öfke kaynaklı kazaları, ihlalleri ve saldırganlığı azaltabilmemiz adına bizlere önemli ipuçları verebilir.

2. Yöntem

2.1. Katılımcılar

Bu çalışmada 7 kadın ve 7 erkekten oluşan 14 katılımcı yer almıştır. Katılımcıların yaşları 20 ile 24, yaklaşık araç kullanma miktarları ise 6.000 ile 100.000 kilometre arasında değişmektedir. Katılımcıların özelliklerine ilişkin detaylı bilgi Tablo 1'de sunulmuştur.

2.2. Materyaller

Çalışmada veri toplama yöntemi olarak yarı yapılandırılmış mülakat tercih edilmiştir. Mülakatlar kapsamında katılımcılara demografik sorular ile esas araştırma konusuna yönelik bazı sorular yöneltilmiştir. İlk kısımda yaş, cinsiyet, araç kullanma miktarı gibi katılımcıyı tanımaya yönelik sorular bulunmaktadır. İkinci kısımda ise öncelikle katılımcılardan trafikte

yaşadıkları ve kendilerinde öfke uyandıran belirli bir olay hatırlamaları istenmiş; sonrasında yaşadıkları olayı, hissettikleri duyguları, olayın yaşanmasının ardındaki sebepleri açıklamaları istenmiştir. Bu amaçla katılımcılara yöneltilen sorulardan bazıları şöyledir: "Lütfen araç kullanırken deneyimlediğiniz olaylar arasından sizi en çok öfkelendiren olayı hatırlamaya çalışın", "Yaşadığınız bu olay sizi ne kadar öfkelendirdi", "Hissettiklerinizi anlatın", "Sizce yaşanan bu olayda sorumluluk kimdeydi", "Sizce sorumlu olan tarafın bu davranışı yapmasında ne gibi faktörler rol oynuyordu".

2.3. İşlem

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Uygulamalı Etik Araştırma Merkezi'nden alınan etik onayından sonra olası katılımcılarla iletişime geçilmiştir. Araştırmaya katılmayı kabul eden katılımcılarla uygun oldukları bir zaman dilimi belirlenerek mülakatlar yapılmıştır. Her mülakat öncesi katılımcılar çalışma ile ilgili bilgilendirilmiş, ses kaydı alınacağına dair sözlü ve yazılı rızaları alınmıştır.

Hedeflenen katılımcı sayısına ulaşıldığında veri toplama süreci sonlandırılmış, transkripsiyon işlemleri yapılmıştır. Her ses kaydı için birebir transkripsiyon yapılmış ve böylece veri analizi sürecine geçilmiştir.

2.4. Veri Analizi

Mevcut çalışmada, nitel verilerde tekrar eden desenleri bulmayı hedefleyen esnek bir analiz yöntemi olan (Braun ve Clarke, 2006) Tematik Analiz yöntemi tercih edilmiştir. Transkripsiyon aşaması bittikten sonra veriye hâkim olabilmek adına metinler tekrar tekrar okunmuş ve bu süreçte veri setinin tamamını betimlemeye yönelik notlar alınarak ilk kodlar oluşturulmuştur. Verilerin kodlanmasında tümevarımsal ve realist bir yaklaşım izlenmiştir. Tüm metinler için ilk kodlar oluşturulduktan sonra benzer kodlar bir araya getirilerek üst temalar ve alt temalar oluşturulmuş, sonrasında ise bu temalar isimlendirilmiştir. İsimlendirme işlemi bittikten sonra veriler MAXQDA yazılımına aktarılmıştır. Yazılım kullanılarak her tema altındaki kodlar tekrar gözden geçirilmiş ve kodların temalara uygunluğu kontrol edilmiştir. Temalar arasındaki ilişkiler MAXQDA yazılımı kod haritası aracılığı ile araştırılmıştır.

3. Bulgular

Veriler topluca analiz edilmiş ve dört tane üst temaya ulaşılmıştır. Bunlar: "Olayın Nedeni", "Öfkenin Esas Kaynağı", "Hissedilen Duygular" ve "Olay Sonrası Tepkiler"dir. "Olayın Nedeni" üst teması kapsamında "Bireysel özellikler", "Niyetli davranışlar", "Kadın sürücü", "Dikkatsizlik" ve "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" olmak üzere beş alt tema belirlenmiştir. "Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması kapsamında alt tema bulunmazken, "Hissedilen Duygular" üst teması altında "Başkalarına karşı sorumluluk", "Sinir bozukluğu", "Uzun süreli duygusal etkiler", "Öfke" ve "Korku" olmak üzere beş alt tema bulunmuştur. Son olarak, "Olay Sonrası Tepkiler" üst teması kapsamındaki beş alt tema "Misilleme", Alttan alma", "Başa çıkma", "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" ve "Araç aracılığıyla iletişim kurma" dır. Üst ve alt temalar Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 1. ***Katılımcıların demografik bilgileri***

Katılımcı*	Yaş	Ehliyete Sahip Olunan Süre (Yıl)	Katedilen Yaklaşık Mesafe (km)	Son 3 Yıl İçinde Gerçekleşen Aktif Kaza Sayısı	Öfke Uyandıran Olay
Buse	24	6	37000	3	Diğer yol kullanıcısının tepkisi
Tufan	22	4	16000	1	Hedef engellenmesi
Göksühan	22	4	50000	1	Kaza
Salim	23	4	10000	2	Diğer yol kullanıcısının tepkisi
Okan	23	6	100000	1	Ramak kala
Tarık	23	4	28000	0	Hedef engellenmesi
Kerim	23	4	50000	4	Hedef engellenmesi, diğer yol kullanıcısının tepkisi
Zehra	22	4	20000	2	Hedef engellenmesi, diğer yol kullanıcısının tepkisi
Samet	23	6	7000	0	Diğer yol kullanıcısının tepkisi
Kıymet	23	5	20500	4	Ramak kala
Kazım	20	1	16500	0	Diğer yol kullanıcısının tepkisi
Beliz	23	3	6000	3	Hedef engellenmesi
Fulya	22	3	30000	3	Ramak kala
Songül	24	6	54750	2	Hedef engellenmesi, diğer yol kullanıcısının tepkisi

** Katılımcıların gizliliğini korumak adına, bu çalışmada rumuzlar kullanılmıştır.*

Tablo 2. ***Veri analizi sonucunda ulaşılan temalar***

Üst Tema	**Alt Tema**
Olayın nedeni	Bireysel özellikler Niyetli davranışlar Kadın sürücü Dikkatsizlik Etkileşimli ve değişken trafik sistemi
Öfkenin esas kaynağı	-
Hissedilen Duygular	Başkalarına karşı sorumluluk Sinir bozukluğu Uzun süreli duygusal etkiler Öfke Korku
Olay Sonrası Tepkiler	Misilleme Alttan alma Başa çıkma Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler Araç aracılığıyla iletişim kurma

3.1. Olayın Nedeni

Katılımcılardan mülakat başlangıcında, trafikte kendilerini öfkelendiren belirli bir olayı hatırlamaları istenmiştir. Hemen hemen tüm katılımcılar (13/14 katılımcı), anlattıkları olaydan kendisini değil, olaya dahil olan diğer yol kullanıcısını sorumlu tutmuştur. Bu üst tema kapsamında katılımcılar, sözünü ettikleri olayların nedenleriyle ilgili birtakım açıklamalar yapmışlardır. Bu açıklamalar kimi zaman çevresel etmenlere işaret etse de çoğunlukla diğer yol kullanıcılarıyla doğrudan ilintili etmenlere ilişkin olmaktadır. "Olayın Nedeni" üst teması kapsamında "Bireysel özellikler", "Niyetli davranışlar", "Kadın sürücü", "Dikkatsizlik" ve "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" olmak üzere beş alt tema bulunmuştur.

3.1.1. Bireysel özellikler.

Öfkeye yol açan davranışların kimi zaman karşıdaki kişinin bireysel özelliklerinden kaynaklandığı düşünülmüştür. Bu özelliklerin sabit ve farklı durumlarda geçerli olan davranış örüntülerinden oluştuğu öne sürülmüştür. Katılımcılardan bazıları konuya ilişkin şunları söylemiştir:

> "Adamla biz, ben ona yol vermek için sağa geçtiğimde bakıştık sinirli sinirli ve ben bunu sonradan şöyle yorumladım, adam muhtemelen benzer bir durumda yine aynı şeyi yapıyor, yani biri ona sinirli baktığında önüne kırıp el frenini çekip iniyor arabadan." (Salim, Erkek, 23)

> "Bence bu davranışları [kuyruk oluşmuş şeride boş şerit üzerinden dahil olmaya çalışmak] hepimiz bir noktada gösterdiğimiz için çevresel faktörler, lakin adamınki biraz şeydi yani, biraz üst bir davranıştı, o da onun olduğu insandan ötürü. Yani sen de ben de sinirleniriz, o tarz hareketler yapabiliriz ama kimse o tarz bir çocuk gibi yapmaz, o da ondan kaynaklı." (Kerim, Erkek, 23)

> "Yani o anki ruh haliyle de alakalı olabilir çünkü normal şartlarda herkesin yapacağı bir tutum [hızla seyrederken makas atma] değildi yani ama muhtemelen yapmakla ilgili bir sorunu yoktur yani. Buna karşılık kendisine yapıldığında da tabii ki kornaya mornaya abanıp ana avrat küfrediyordur diye de düşünüyorum." (Tarık, Erkek, 23)

> "Bu biraz bencillik. O hani, oraya park eden insanın düşünmemesinden kaynaklı bir şey." (Kazım, Erkek, 20)

> "Yani adam, manyağın teki klasik, böyle deli gibi süren, hırbo insanlardan biriydi yani. … Ha gerçi, bana ben olduğum için mi, yoksa her ara yoldan anayola çıkan insan görünce arkasına takılıp da kornaya mı basıyor? Muhtemelen o hıyar, sürekli aynı şeyi yapıyor yani." (Salim, Erkek, 23)

3.1.2. Niyetli davranışlar.

Bazı katılımcılara göre, trafikte öfke uyandıran olayların temelinde diğer sürücülerin bilerek ve isteyerek yaptıkları niyetli davranışlar bulunmaktadır. Katılımcılar bu davranışları kendi şahıslarına yönelik olarak algılamamaktadırlar. Fakat karşıdaki kişinin sözü edilen davranışı bilinçli olarak yaptığını düşünmektedirler. Bir katılımcı, trafikte ilerlemesinin engellendiği bir olayı anlatırken şunları söylemiştir:

> "Muhtemelen solda kuyruk var diye orta şeritte duruyordu. Yani bence bu, şey, fark etmeden yapılacak bir hareket değil. … Işığı mı fark etmemiş olabilir yani burada ben onun açısından bir çıkar yol göremiyorum açıkçası yani. Çünkü nasıl yanlış şeritte dursun ki? Ve de hani yeşil ışık yanıyor sen gitmiyorsun, e beklemek istemedi yani muhtemelen." (Tarık, Erkek, 23)

Kimi durumlarda ise yine bilerek ve isteyerek yapılan davranışlar, istenmeyen sonuçlara yol açabilmektedir. Katılımcılar, bu gibi durumlarda da karşıdaki kişinin davranışının kendi kontrolünde olduğunu düşünmekte; fakat bu bilinçli davranış akabinde ortaya çıkabilecek durumlarda niyet olmadığının altını çizmektedirler. Katılımcılardan biri konuyla ilgili düşüncelerini şu şekilde aktarmıştır:

> "Kimse isteyerek birini biçmek istemez. Yani hele ki dolmuş şoförüysen, bir iş yapıyorsun, para kazanıyorsun, isteyerek yapmazsın bunu. Ama o yola o an çıkması isteyerekti, çünkü dikkat etmedi. İstemese çıkmazdı." (Okan, Erkek, 23)

3.1.3. Kadın sürücü.

Bazı katılımcılara göre, "kadın şoförler" trafikte öfke duyulan olaylar yaşanmasında rol oynamaktadırlar. İlginçtir ki, bu alt tema kapsamında yapılan tüm kodlamalar yalnızca kadın katılımcılar tarafından söylenen sözlerden oluşmaktadır. Bu alt tema, "bireysel özellikler" alt temasına dahil olabilecek nitelikte olsa da kadın katılımcılara özgü bir tema olarak ortaya çıktığı için ve Türkiye'de kadın sürücüye yönelik var olan algıya dikkat çekilmesi için ayrı bir alt tema olarak ele alınmıştır. Katılımcılar, trafikte saldırgan davranışlara maruz kalmalarının önemli bir sebebi olarak kendilerinin kadın olmalarını göstermişlerdir. Kadın sürücülerle ilgili yapılan bazı yorumlarda ise kadın olmanın getirdiği bazı özelliklerden ötürü sürücülük becerilerinin sorgulandığı gözlenmiştir. Katılımcıların konuya ilişkin görüşlerinden bazıları şöyledir:

> "Bence dolmuşlar kadın şoförleri bilerek ve isteyerek sırf korkutmak için böyle şeyler yapıyor [sinyal vermeden aniden önüne kırma, sıkıştırma vs.]. … Özellikle taksiciler, dolmuşçular yani bu işi meslek olarak edinmiş insanlarda bence, bir kadının sürücü olması onları çok rahatsız ediyor diye düşünüyorum. Genel şey diyor, kadın çok kötü kullanıyor, ben bunu rahatsız etmeliyim. Bu algı var bence." (Kıymet, Kadın, 23)

> "Ben çok sinirliyim bu kadınlara. Çok türümüzü yanlış temsil ediyorlar. … Böyle oldukları için çok üzülüyorum gerçekten çok üzülüyorum ve annem de böyle kullanıyor [dikkatsiz] ve bir şey söyleyemiyorsun çünkü kırılıyorlar ve çok kişisel algılıyorlar. … Bunu çok böyle kişisel algılayıp başka noktalara böyle getireceğine insanlar, dikkatli olmaya ekstra özen göstersinler. … Hıza dikkat etsinler, bir şeritte istediği hızda gidemez insanlar. Belli bir hızın üstünde olman gerekiyor yani, bir ahenk, uyum harmoni bunlar önemli şeyler. O kadar bencil olmamalı insanlar etrafınla uyumlu olmak gerekiyor. Kadınlarda işte sıkıntı bu bence, hiç takım oyunlarına yönelmiyoruz biz çocuklukta, bu gerçekten böyle, futbol oynasak erkekler gibi, hentbol oynasak, o takım ruhunu, sürü ruhunu hissedeceğiz ama bizde bu yok yani, başımıza buyruğuz abi gerçekten sadece benciliz yaa, benciliz. Etrafla uyumlu olmak beraber hareket etmek gibi bir algı yok bizde, bu da motor becerilerimizin daha zayıf olmasıyla üst üste binince trafikte canavar oluyoruz." (Zehra, Kadın, 22)

3.1.4. Dikkatsizlik.

Dikkat eksikliği de katılımcıların öfke duydukları olaylarda ortaya koydukları etmenler arasında yer almıştır. Katılımcıların bazıları dikkatsizliği durumsal (örneğin; cep telefonu kullanımına bağlı) bir olgu olarak değerlendirmiş, bazıları ise sabit bireysel bir özellik olarak ele almıştır. Benzer şekilde bazı katılımcılar dikkatsizliği ciddi bir hata olarak ele alırken diğerleri bunun herkesin başına gelebilecek kabul edilebilir bir durum olduğunu ifade etmişlerdir. Karşıdaki yol kullanıcısının dikkatsizliğinden kaynaklandığı düşünülen olaylarda hissedilen öfkeye ilişkin katılımcılar şunları söylemişlerdir:

> "Bir anda da dolmuşçu beni büyük ihtimalle görmedi yani dikkat etmedi, bakmadı yani. Telefonla konuşuyor, rastgele atladı yola. O yüzden yani, dolmuşçunun çok fazla hatası

var burada yani. … Şimdi telefonda konuştuğu için, yani bir noktada kontrol dışı oluyor adam. Dikkatinin büyük bir kısmı yolda olmuyor. Telefonda oluyor yani, hatta bilimsel olarak o şeydir yani, telefonda konuşursan, nerdeyse yüzde elli ekranın bölünmesi gibi bir şey oluyor." (Okan, Erkek, 23)

"Ya dikkati üzerinde bir kontrolü yok. … Ya dikkatsiz yani, dikkatsiz ama elinden gelen bir şey yok işte, öyle, o da öyle." (Zehra, Kadın, 22)

3.1.5. Etkileşimli ve değişken trafik sistemi.

Katılımcılara göre trafikte öfke uyandıran olaylarda kimi zaman çevresel etmenlerin de rolü olabilmektedir. Katılımcılara göre trafik, birçok farklı yol kullanıcısını bünyesinde barındıran bir sistemdir ve ancak tüm bu yol kullanıcıları kolektif bilinçle hareket ettiklerinde uyumu yakalamak mümkündür. Diğer bir deyişle trafikte herkes birbirine bağlıdır ve bu bağlılık fark edilip davranışlar bu yönde düzenlendiğinde daha güvenli bir ortam oluşabilir. Ayrıca trafiğin akışı, yoğunluğu, trafik iklimi gibi etmenlere bağlı olarak yaşanabilecek aksaklıklar öfke uyandıran olaylara yol açabilmektedir. Konuyla ilgili bazı katılımcıların yorumları şu şekildedir:

"İşte mesela arabalar bazen yol versinler diye burunlarını çıkarıyorlar önlerine kırıyorlar falan ya yol verilmediği için, bu araba da belki, sıkıldı işte arabaların… zaten biliyor yol vermeyeceğini falan. O yüzden, emrivaki mi denir? Emrivaki olarak hızla çıkmış olabilir." (Fulya, Kadın, 22)

"Açıkçası şeye kızdım, orada bize bir şey olabilirdi, o beni öfkelendirdi, hani bunu karşı tarafın düşünmesi gerekiyor, böyle bir şeyi fark edip ona göre hareket etmesi gerekiyor." (Beliz, Kadın, 23)

"Durum ona gelmiş ve kimse vermesin mi yer yani. Bir sen yer ver sonra biri sana versin şeklinde olabilir çünkü o sıraya giremiyorsun, bazen de yola öyle bir yerden geliyorsun ki sıra sağda kalıyor ve sen mutlaka soldan gidip oradaki sıraya girmek zorunda oluyorsun." (Kerim, Erkek, 23)

"İstanbul'daki trafik akışı, böyle şeylerin [yol alma-verme ihlalleri] olmasına teşvik ediyor. İnsanlar bir arabayı sollayınca daha çok vakit kazanırlar ki ben o trafiğin içinde de bulundum, o yüzden yani adama da bir şey diyemiyorum yani. … İnsanlar dönüyor, yolcu bırakıyor, benzin alması gerekiyor, birinin hemen, acil dönmesi yolu belki hemen fark edip "aaa Allah hemen" deyip direksiyonu sağa kırıp girmesi falan da oluyor. Ya insanların çok umurunda değil. Dünyanın bence çoğunda büyük bir problem var, sinyal kullanmıyor kimse." (Samet, Erkek, 23)

3.2. Öfkenin Esas Kaynağı

Bu üst tema kapsamında bazı katılımcılar, yaşadıkları olayda öfkenin esas kaynağının görünenin ötesindeki bazı etmenler olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer bir deyişle, olayın kendisinden ziyade, olay süresince ve sonrasında karşıdaki kişinin verdiği tepkiler öfke hissine sebebiyet verebilmektedir. Bir katılımcı, konuyla ilgili düşüncelerini şu şekilde ifade etmiştir:

"Ha bir de ben şeye kızmıyorum, çarpması değil beni sinirlendiren ne olacak mala geldi. Yani haklıyım demesi bana beni asıl sinirlendiren olay." (Göksühan, Kadın, 22)

Benzer şekilde, bazı durumlarda da katılımcıların esas öfkelendikleri nokta trafikte yaşadıkları olaylarda karşı tarafın davranışına yaptıkları atıflardır. Diğer bir deyişle, karşıdaki yol kullanıcısının yaptığı davranışın sebebini nasıl anlamlandırdıkları, ya da

anlamlandıramadıkları, öfke hissine yol açabilmektedir. Bu durumlara bazı örnekler şu şekilde sıralanabilir:

> "Ya, şöyle, trafikte olan bir olaya sinirlenmektense o arabayı çekmemesine sinirlendim çünkü hani bu, şey, karşındaki insana saygı. Karşındaki insanın hakkına saygı olarak görüyorum ben bunu, o yüzden, ona sinirlendim. Hani bana yapılan bir saygısızlık olduğu için sinirlendim. … Oraya park edememek beni sinirlendirmedi çünkü zaten… Ya şöyle, sinirlendim ama çok sinirlendirecek bir şey değildi, çünkü oraya park etmem, yüz metre ileri park ederim yüz metre yürürüm. Yani hani o büyük bir kıstas değil. Orada sinirlenmemin sebebi, bana bir saygısızlık olarak yapılması bunun." (Kazım, Erkek, 20)

> "Ya kendini ne sanıyor? İlk düşüncem bu oldu. Ne haddine diye düşündüm, benim kişiliğim, yani şey gibi algıladım, benim genç olduğumu, deneyimsiz olduğumu düşündüğü için kötü bir şoför olduğumu ima edermiş gibi bir araç kullandı. Ben biraz kişisel aldım derken zaten bunu kastediyorum." (Songül, Kadın, 24)

> "Tamam, olabilir, sola geçecek olsa önüme kırması sinyal vermeden belki beni o kadar rahatsız etmezdi ama sonrasında sağa dönüyorsan niye benim önüme kırdın? Evet, çok anlamsız geldi…" (Kıymet, Kadın, 23)

3.3. Hissedilen Duygular

Mevcut çalışma genç sürücülerin trafikteki öfke deneyimlerini araştırdığından ötürü, anlatılan her olayda öfke hissedilmesi beklenen bir durum olmuştur. Katılımcıların beyanları göstermektedir ki, yaşanan olaylar çoğu zaman anlık, kimi zaman ise uzun süreli duygusal etkiler meydana getirmiştir. Ayrıca, katılımcılar kendilerinde öfke uyandıran olayları anlatırken, aslında yaşanan olayların bazen yalnızca öfke değil, öfkeyle birlikte çeşitli duygular uyandırdığı ortaya çıkmıştır. Bu üst tema kapsamında "Başkalarına karşı sorumluluk", "Sinir bozukluğu", "Uzun süreli duygusal etkiler", "Öfke" ve "Korku" olmak üzere beş alt tema ortaya koyulmuştur.

3.3.1. Başkalarına karşı sorumluluk.

Öfkeyle birlikte ortaya çıkabilecek hislerden biri başkalarına karşı sorumluluktur. Katılımcılar, paylaştıkları kritik olaylarda kimi zaman aynı araçta birlikte yolculuk ettikleri yolculara, kimi zaman da diğer yol kullanıcılarına karşı sorumlu hissetmişlerdir. Yalnız kendi can güvenlikleri için değil, onların can güvenliği için de endişe etmişlerdir. Bu durumu bir katılımcı şu şekilde özetlemiştir:

> "Bir de daha iki sene oldu ehliyeti alalı ve onun da bir tedirginliği vardı, ailem de vardı yanımda, hep birlikte bir korku yaşadık orada." (Beliz, Kadın, 23)

3.3.2. Sinir bozukluğu.

Trafikte yaşanan olaylarda öfkeye eşlik edebilecek bir diğer hissin sinir bozukluğu olduğu ortaya çıkmıştır. Katılımcılar öfkelendikleri olaylarda aynı zamanda "sinir olduklarını", "gıcık olduklarını" ve "sinirlerinin bozulduğunu" ifade etmişlerdir.

3.3.3. Uzun süreli duygusal etkiler.

Çok sık olmasa da bazı durumlarda yaşanan olaylar katılımcılar üzerinde uzun süreli duygusal etkiler bırakmıştır. Diğer bir deyişle, olay üzerine hissedilen duyguların etkisi anlık olmanın ötesine geçmiş ve katılımcıda kalıcı izler bırakmıştır. Bir katılımcı yaşadığı olayı özetledikten sonra bu etkiyi şu şekilde ifade etmiştir:

> "Benim için gerçekten hem travmatik, hem de en sinirlendiğim olay [trafikte yaşadığı bir saldırıya ithafen] sanırım." (Buse, Kadın, 24)

3.3.4. Öfke.

Beklendiği üzere, katılımcıların tamamı anlattıkları olaylardan ötürü öfkeye kapıldıklarını söylemişlerdir. Öfkenin boyutları ise kişiden kişiye değişiklik göstermektedir. Katılımcılardan bazıları yaşadıkları öfkeyi şöyle tarif etmişlerdir:

> "Şöyle diyeyim sana, ya bilsem, bana bir şey olmayacak ne dayak yiyeceğim ne hapse gireceğim adamı vururdum yani, çok net yani." (Salim, Erkek, 23)

> "Bayağı öfkelendim çünkü çok yersiz bir hareketti kısacası yani." (Tufan, Erkek, 22)

Hissettikleri öfkeye rağmen, sonradan düşündüklerinde bazı katılımcılar aslında trafikte yaşanan olaylarda bu denli öfkelenmenin doğru olmadığına kanaat getirmişlerdir. Konuya ilişkin beyanlardan bazıları şu şekildedir:

> "Yani kötüydü genel olarak, sadece çok sinirlenmiştim, ama tabi çok basit bir hareket aslında ve normalde bu kadar da sinirlenmememiz gerekiyor böyle şeylere [orta şeritteki araç sağa döneceği için düz gidecek sürücüyü engellemesi]." (Tufan, Erkek, 22)

> "Bence ben öfkelenerek doğru yapmadım, çok umurumda olmaması lazımdı ama mesela ben de o gün herhalde sinirliydim yani." (Samet, Erkek, 23)

3.3.5. Korku.

Öfkeyle birlikte en sık deneyimlenen duygu korku olmuştur. Katılımcıların anlattıkları kritik olaylar çoğunlukla güvenliğin tehlikede olduğu durumlardan oluşmaktadır. Bu nedenle korku sıklıkla dile getirilen bir duygu olmuştur. Katılımcılardan bazıları yaşadıkları korkuya ilişkin şunları ifade etmiştir:

> "Ya işte en çok korku oldu. Hem ben çarpacağım diye korktum hem de arkamdaki bana çarpacak diye korktum. … Zaten kornaya bastım bayağı, korktuğum için ve sinirlendiğim için." (Fulya, Kadın, 22)

> "Yani kalp krizi falan geçiriyordum yani, korku ve öfke bir arada, çok sarsmıştı beni." (Kıymet, Kadın, 23)

3.4. Olay Sonrası Tepkiler

Yaşanan olaylar sebebiyle hissedilen öfke ve diğer olumsuz duygularla başa çıkabilmek adına, katılımcılar tarafından birtakım tepkiler ortaya koyulmuştur. Bu tepkilerin bazıları sözü edilen duyguları kontrol etmeye, bazıları ise bu duyguları ifade etmeye yöneliktir. Bu üst tema etrafında toplanan beş alt tema "Misilleme", "Alttan alma", "Başa çıkma", "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" ve "Araç aracılığıyla iletişim kurma"dır.

3.4.1. Misilleme.

Katılımcıların anlattıkları olay üzerine duydukları öfkeyi kontrol etmek üzere sergiledikleri davranışlardan biri misillemedir. Bir diğer deyişle, katılımcılar öfkelerini karşılarındaki kişiye benzer davranışlarla karşılık vererek dindirmeye çalışmışlardır. Bu durumu bir katılımcı şu sözlerle dile getirmiştir:

> "Kadın beni sıkıştırmaya devam etti, ben çok sinirlendim, çok öfkelendim dolayısıyla o yüzden biraz inat olsun diye yavaş gitmeye başladım ona, çünkü onun da geçmesi için yol yok, özellikle yavaş gitmeye başladım, arkamdan korna basmaya tekrar bu sefer

> kornaya çevirdi selektörünü. O da delirdi, ondan sonra bir şekilde karşıdaki araba gelmeyi durdurunca solladı beni, önüme geçti ama ben çıldırıyorum tabi o sırada, arkasından basıyorum ben de bu sefer, çarpacağım neredeyse. Delirdim çünkü. … Bütün yol kavga ede ede gittik ben özellikle tekrar öne geçmeye başardım sonrasında ve asla yol vermedim. Çıldırtacağım çünkü ben de hani, çıldırtmak istedim onu." (Songül, Kadın, 24)

3.4.2. Alttan alma.

Bazı katılımcılar ise öfkelerini kontrol etmek için sakin kalmaya çalışarak daha yapıcı tepkiler vermeye çalışmışlardır. Bu şekilde olayların ilerlemesine engel olmaya çalışmış, yaşanan anlaşmazlığı barışçıl şekilde çözüme ulaştırmayı hedeflemişlerdir. Katılımcılardan bazıları bu tepkilerini şu sözlerle anlatmışlardır:

> "Ki ondan sonra bir dert olmasın –çünkü Bilkent arabası– diye onun yanına çektim, camı açtı 'Ne bakıyorsun?' deyip küfretti ben de yani 'Kardeşim özür dilerim, önüme kırdın' falan dedim. 'Ama şöyle yapıyon da' dedi 'Evet evet özür dilerim' dedim. 'Neyse önemli değil' deyip gitti. Sen de özür dileyiver ki ben haksız da değilim yani." (Kerim, Erkek, 23)

> "E ben delirdim tabi, 'Hocam geri geri gelirken aynanıza bakmak zorundasınız'. Sensörü falan da yok sensörü olsa hadi diyeceğim ki sensörüne güvendi, onu yapmadı. Haklı olduğunu iddia ediyor, sonra tutanak tuttuk. Ben de böyle çok uğraşmak istemedim, yazdık oraya çocuğun istediği gibi yazdık yani sonra yüzde 50 yüzde 50 verdiler öyle olunca." (Göksühan, Kadın, 22)

3.4.3. Başa çıkma.

Olay sonrasında hissedilen duyguları kontrol etmede kullanılan farklı başa çıkma yöntemleri bulunmaktadır. Bu alt tema kapsamında toplanan öfke kontrolü yöntemleri karşıdaki yol kullanıcısına yönelik herhangi bir tepkiyi içermemekte, daha ziyade kişinin kendi kendini sakinleştirme veya olaya bakışını farklı bir boyuta taşıma özelliği taşımaktadır. Bu yöntemlerden bazıları mizah, dikkati başka bir yöne kaydırma ve kendini yatıştırmadır. Bu yöntemleri katılımcılardan bazıları şu sözlerle anlatmıştır:

> "Bir olay çıksın yani, anladın mı? Bir dramatik bir şey yani hani. Günde 50 kilometre yol gidiyorum anladın mı sıkıcı bir olay aslında hani renk bunlar da…" (Zehra, Kadın, 22)

> "Sinirden ağladım, eve dönerken annemi falan aradım hatta dedim ki benle konuş, sakinleştir beni başka bir şeylerden bahset bana." (Göksühan, Kadın, 22)

3.4.4. Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler.

Katılımcılar öfkelerini ifade etmek için birtakım bedensel tepkiler verdiklerini ifade etmişlerdir. Bu tepkiler, öfke ifadesine yönelik jest ve mimikleri içermekte; bazen bakışma, bazen de el kol hareketi yapma şeklindedir. Verdikleri tepkilerden bazılarını katılımcılar şu sözlerle anlatmışlardır:

> "Ben panik oldum zaten hemen kapıyı falan kilitledim, ne yapıyorsun falan diye sadece camdan böyle elimi falan şey yaptım. Adam inip benim arabadan inmemi istedi, bayağı, bayağı korktum zaten o gün." (Buse, Kadın, 24)

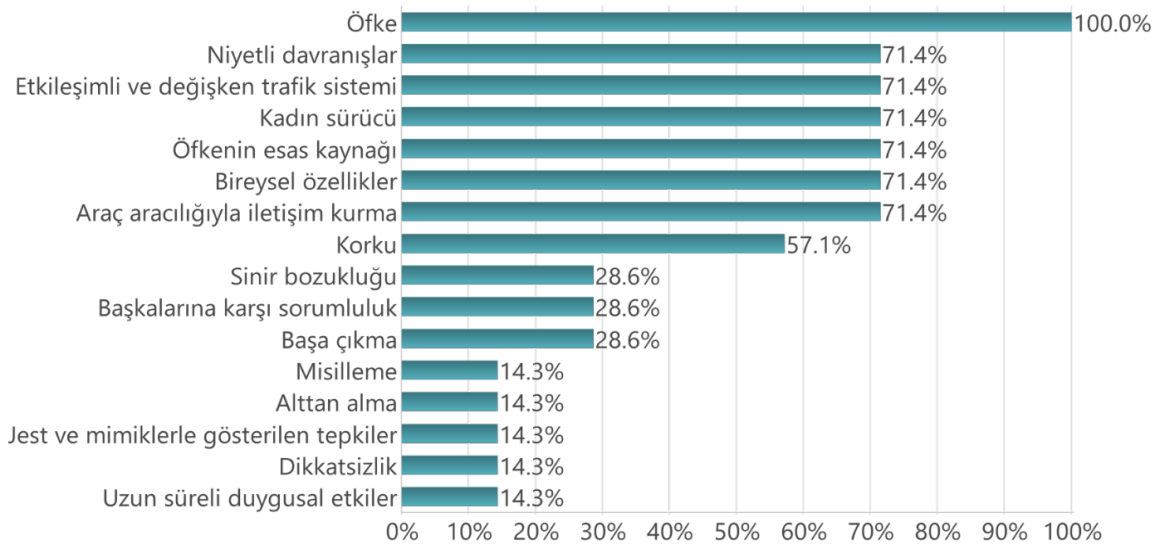
3.4.5. Araç aracılığıyla iletişim kurma.

Genç sürücülerin öfke uyandıran anlaşmazlıklar neticesinde duygularını ifade etme biçimlerinden bir diğeri de araç ile verilen tepkilerdir. Bu tepkiler arasında korna çalma, selektör yapma ve uç durumlarda yakın takip ile sıkıştırma sayılabilir. Katılımcılardan biri verdiği tepkiyi şu şekilde anlatmıştır:

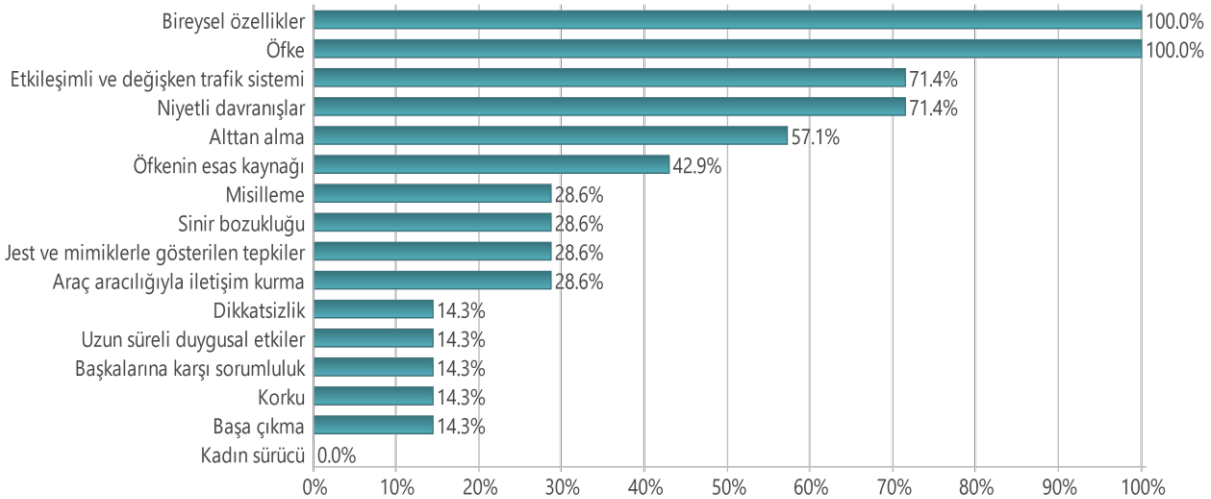
> "Arkadaki herif kornaya bastı ben dururken. Ben de sinirlenip ben de bastım sonra, anayola çıktık. … Selektör atıyor falan. Ben de geçsin manyak diye sağa geçtim." (Salim, Erkek, 23)

3.5. Cinsiyetler Arası Farklılıklar

Temalar oluşturulduktan sonra, kadın ve erkeklerin tema yapılarında birtakım farklılıklar tespit edilmiştir. Bu nedenle kadın ve erkeklerde temaların nasıl farklılaştığı MAXQDA yazılımındaki Kod Frekansları analiziyle incelenmiştir. Ortak analiz sonucu ulaşılan temaların 7 kadın ve 7 erkek katılımcı ile yapılan mülakatlarda görülme oranlarının belirtildiği figürler sırasıyla Şekil 1 ve Şekil 2'de sunulmuştur. Şekilde gösterilen sayılar, katılımcıların ne kadarlık bir yüzdesinin aynı temadan en az bir kez bahsettiğini göstermektedir.



Şekil 1. Kadın katılımcılar için temaların görüldüğü mülakat oranları



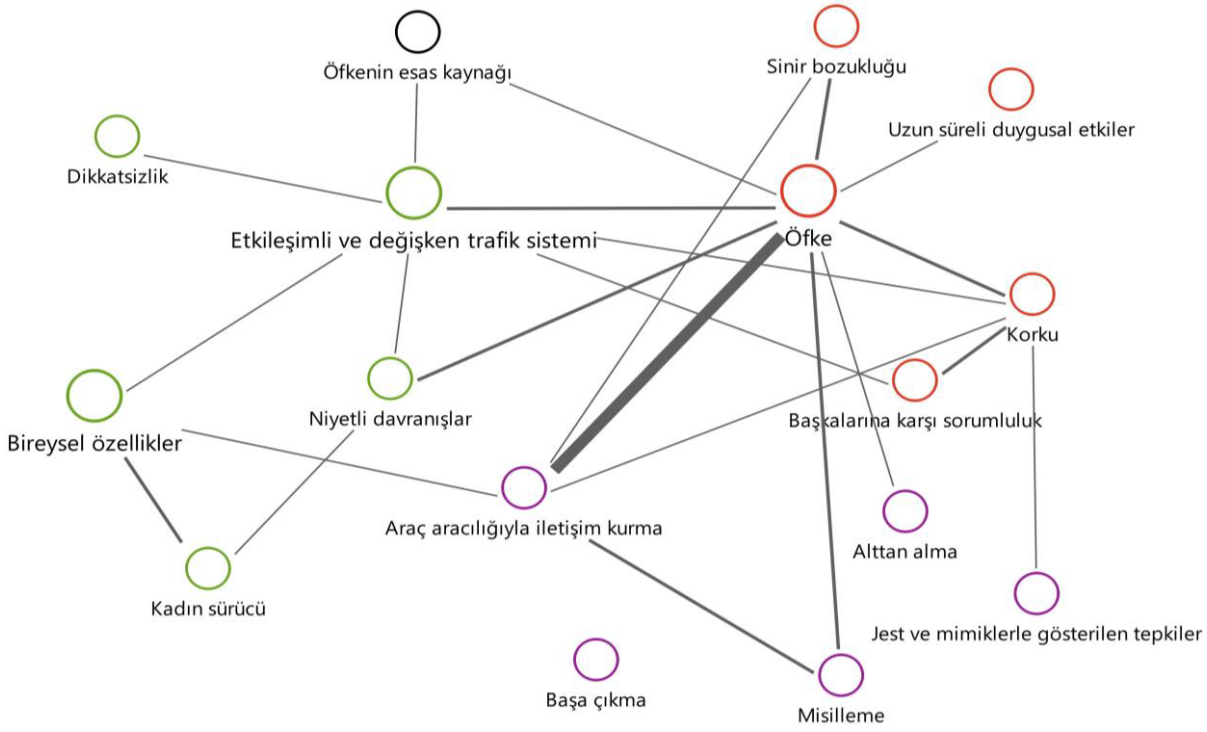
Şekil 2. Erkek katılımcılar için temaların görüldüğü mülakat oranları

Örneğin Şekil 1.'in gösterdiği %100'lük oran, 7 kadın katılımcının 7'sinin de öfke temasından bahsettiğini gösterirken, %14.3'lük orana sahip "Dikkatsizlik" teması, 7 kadın katılımcıdan yalnızca 1 tanesinin bahsettiği ortaya çıkmaktadır.

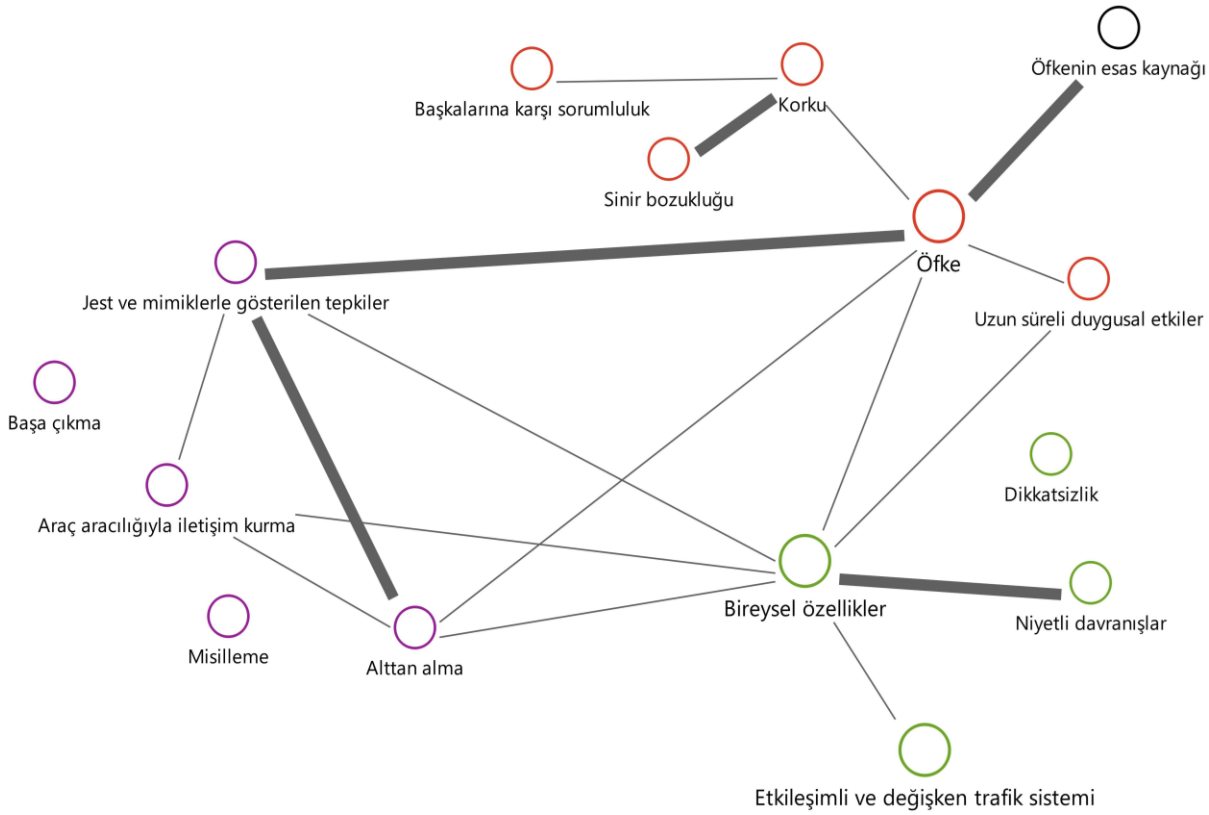
Şekil 1 ve 2 göstermektedir ki kadın katılımcıların çoğu ile yapılan mülakatlarda geçen "Kadın sürücü" teması erkek katılımcılarla yapılan mülakatların hiçbirinde geçmemiştir. Bir diğer fark ise öfke ifadesine ilişkindir. Erkeklere kıyasla kadın katılımcıların daha büyük bir oranında "Araç aracılığıyla iletişim kurma" teması bulunmaktadır. Benzer şekilde, "Korku" da kadın katılımcıların daha büyük bir oranında sözü edilen bir tema olmuştur. Yaşanan olaylar üzerine "Alttan alma" temasından söz eden katılımcı oranı erkekler için kadınlara göre daha fazladır.

3.6. Temalar arasındaki İlişkiler

Temaların birbiri ile ilişkisini incelemek için MAXQDA yazılımının Kod Birlikte Oluşma Modeli kullanılmıştır. Bu modelde temalar arasındaki ilişkilerin temeli farklı temaların aynı metin kesitinde görülmesidir. Bu ilişkiler iki tema arasına çizilen çizgilerle ifade edilir ve belirli iki temanın aynı metin kesitinde görülme sıklığı arttıkça aralarındaki çizgi de kalınlaşır. Kadın ve erkek katılımcılar için ayrı ayrı oluşturulan Kod Birlikte Oluşma Modelleri sırasıyla Şekil 3 ve Şekil 4'te gösterilmiştir. Şekil 3 ve 4'e bakıldığında görülmektedir ki temalar arasındaki ilişkiler de kadın ve erkek katılımcılar için farklılaşmaktadır. Örneğin; öfke ile en sık birlikte görülen tema kadınlar için araç aracılığıyla iletişim kurma iken, erkekler için jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler olmuştur. Erkeklere kıyasla kadınlarda öfke ile korku arasındaki ilişki daha kuvvetlidir. Bununla birlikte kadınlarda korkunun en sık birlikte görüldüğü tema başkalarına karşı sorumluluk iken, erkekler için bu tema sinir bozukluğu olmuştur.



Şekil 3. Kadın katılımcılar için Kod Birlikte Oluşma Modeli



Şekil 4. Erkek katılımcılar için Kod Birlikte Oluşma Modeli

4. Tartışma

Bu çalışma, genç sürücü grubundaki öfke deneyimlerini nitel analiz yoluyla incelemeyi ve ele alınan öfke deneyimlerini farklı başlıklar altında toplayarak bu deneyimlerle ilintili üst ve alt temalar oluşturmayı hedeflemiştir. Araştırma kapsamında katılımcılardan kendilerinde yoğun öfke uyandıran belirli bir olayı hatırlamaları ve anlatmaları istenmiş, sonrasında da mülakat boyunca bu olay hakkındaki düşüncelerine yönelik sorular yöneltilmiştir. Buna bağlı olarak verilen yanıtlar üzerinden ortaya çıkan temalar, öfke duygusunu merkeze almış ve sistematik olarak bu duyguyu incelemeyi amaçlamıştır. Yapılan mülakat analizleri, toplamda 4 üst tema ile bu üst temalara bağlı 15 alt temayı ortaya koymuş ve her bir üst tema, katılımcının paylaştığı öfke deneyimiyle alakalı farklı evreleri ve özellikleri ele almıştır.

İlk olarak ortaya çıkan "Olayın Nedeni" üst teması, katılımcının paylaştığı öfke uyandıran olayın temel sebebini katılımcının yaklaşımı üzerinden ortaya koymuştur. Bu üst temaya bağlı olarak ortaya çıkan beş alt temadan ilki olan "Bireysel özellikler", katılımcıların olayın temel sebebi olarak diğer yol kullanıcısının kişilik, tutum ve anlayış gibi bireysel özelliklerini işaret etmesiyle ortaya çıkmıştır. İkinci alt tema, "Niyetli davranışlar", katılımcıların kendilerinde öfke uyandıran olayın nedeni olarak diğer yol kullanıcısının bilerek ve isteyerek bu davranışı gerçekleştirmesini içermektedir. Üçüncü alt tema olarak karşımıza çıkan "Kadın sürücü" teması ilginç bir alt tema olup, katılımcıların kendilerinde öfke uyandıran davranışa maruz kalmalarının temel sebebini kendilerinin kadın sürücü olmasına yormaları sonucunda ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte dördüncü alt tema olan "Dikkatsizlik", katılımcıların kendilerinde öfke uyandıran olayın sebebi olarak diğer yol kullanıcısının dikkat eksikliğini göstermesi sonucu ortaya çıkmıştır. Son olarak "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" teması, beşinci alt tema olarak ortaya çıkmış olup, katılımcıların olayın sebebi olarak çevresel etmenleri ve trafik ortamının müşterek yapısını öne çıkarmasıyla ortaya çıkmıştır.

İkinci olarak ortaya çıkan "Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması, bünyesinde herhangi bir alt tema oluşturmamasına rağmen, katılımcıların deneyimlenen olay içerisinde neden yoğun bir öfke hissettiklerine dair önemli bulgular ortaya koymuştur. Bu bulgular çoğunlukla trafik ortamının sosyal etkileşim yönüyle ilintili olmuş, erkek katılımcıların

%42,9'u, kadın katılımcıların ise %71,4'ü hissettikleri öfkenin esas kaynağı olarak diğer yol kullanıcısının olay sonrası tepkisini veya olayın sorumlusu olan diğer yol kullanıcısının davranışlarına yaptıkları atıfları göstermiştir.

Üçüncü olarak karşımıza çıkan "Hissedilen Duygular" teması, trafikte deneyimlenen öfkeye eşlik eden başka olumsuz duyguları açığa çıkarması bakımından önemli bir üst temadır. Bu üst temaya bağlı beş alt tema ortaya çıkmış ve bunlardan ilki pek tabii olarak "Öfke" olmuştur. Öfke teması hem kadın hem de erkek sürücü grubunun ifadelerinin tamamında ortaya çıkmıştır (bkz. Şekil 1, Şekil 2) ve ortaya çıkan bazı diğer alt temalar da bunun gibi olumsuz duygularla ilintili gözükmektedir. Örneğin; ortaya çıkan diğer bir alt tema, "Uzun süreli duygusal etkiler", yaşanılan olayın ardından katılımcının deneyimlediği "travmatik" denilebilecek derecedeki olumsuz duygularını ve hatta bedensel tepkilerini göstermiştir. Ortaya çıkan diğer bir alt tema olan "Korku" da özellikle kadın katılımcıların yarısından fazlasının belirttiği (bkz. Şekil 1) bir olumsuz duygu olarak karşımıza çıkmış ve korku duygusunun öfke duygusuna eşlik edebileceğini göstermiştir. Yine olumsuz duygularla ilintili olarak katılımcıların ifade etmiş olduğu bir başka alt tema da "Sinir bozukluğu" olarak kendini göstermiştir. Her ne kadar bu alt tema, öfke duygusunun bir sonucu olarak gözükse de katılımcıların belirli bir kısmı bu duyguyu öfkeden ayırarak belirtme ihtiyacı hissetmişlerdir. Son olarak karşımıza çıkan "Başkalarına karşı sorumluluk" alt teması, diğer alt temaların aksine olumsuz duygu temelli değildir. Bu alt temayı vurgulayan katılımcılar hem yakınlarının hem de olaya karışan diğer aracın yolcularının can güvenlikleri için kendilerini sorumlu hissetmişlerdir.

Bu çalışmanın son üst teması olan "Olay Sonrası Tepkiler", katılımcıların yaşadıkları öfke uyandıran olayın ardından ne gibi tepkiler gösterdiklerini ortaya koymaktadır. Bu üst tema içerisinde gene beş alt tema bulunmaktadır. İlk tema olan "Misilleme", katılımcıların kendilerine yapılmış olan davranışa, aynı veya benzer biçimde karşılık verdiği durumları belirtmektedir. Buna karşın ikinci alt tema olarak ortaya çıkan "Alttan alma", katılımcının öfkesine rağmen diğer yol kullanıcısıyla yapıcı bir diyalog kurma çabasını ve gerginliği azaltma girişimini ifade eder. Üçüncü alt tema olan "Başa çıkma" ise, katılımcının olay sonrasında yaşadığı duygusal gerginlikle ve olumsuz duygularla mücadele ettiği durumları gösteren bir alt temadır. Bununla birlikte, katılımcılardan bir kısmı öfke ve gerginlikleriyle baş etmektense, doğrudan ifade etmeyi tercih etmişlerdir. Dördüncü tema olan "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" tam da bu durumu örnekleyen bir alt tema olup, kişilerin yaşadıkları olayın ardından öfkelerini, elini ve kolunu kaldırmak gibi jest ve mimiklerini kullanarak gösterdikleri durumları ifade eder. Benzer bir şekilde, son alt tema olan "Araç aracılığıyla iletişim kurma" da katılımcıların korna çalmak veya selektör yapmak gibi kullandıkları otomobil vasıtasıyla öfkelerini ifade etme biçimini belirtir.

Çalışmamız, cinsiyet farklılıkları konusunda da ilginç sonuçlar ortaya koymuştur. İlk olarak, erkek katılımcıların tamamı, yaşadıkları olayın nedenini, diğer yol kullanıcısının bireysel özellikleriyle bağdaştırmıştır. Kadın katılımcıların büyük çoğunluğu yaşadıkları olayın nedenini, diğer yol kullanıcısının bireysel özelliklerine bağdaştırırken, bu bağdaştırmanın erkek katılımcıların tamamında ortaya çıkması dikkat çekicidir. Kayda değer bir başka cinsiyet farklılığı ise "Korku" alt temasının kadınlarda, erkeklere göre daha yaygın bahsedilmesidir. Görünen o ki, kadın sürücüler trafikte öfkelendiklerinde korku, çoğu zaman öfkeye eşlik eden bir duygu olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 1 ve Şekil 2'de belirtilen, kadın ve erkek katılımcıların temalardan en az bir kere bahsetme oranına göre, kadınlar, trafikte öfkelendikleri

durumlarda öfkelerini ifade etmek adına, araç aracılığıyla iletişimi erkeklere göre daha çok tercih etmektedirler. Buna karşın fark, kadın katılımcılara göre az da olsa, erkek katılımcılar öfkelerini beden diliyle göstermeyi daha çok tercih etmişlerdir. Çalışmanın en çarpıcı bulgularından birisi ise, "Alttan alma" alt temasının erkekler arasında daha yaygın ifade edilip (%57.1) kadınlar arasında ise daha az ifade edilmesidir (%14.3). Bu bulgu, kadınların trafik ortamında yaşanan olumsuz deneyimlere daha yapıcı bir yaklaşım sergilediğini gösteren önceki çalışmalarla çelişmektedir (González-Iglesias ve ark., 2012). Çalışmamızın hangi potansiyel sebeplere bağlı olarak böylesi bir sonuç ortaya koyduğu, "Alttan alma" temasının diğer temalarla olan ilişkisi bakımından ileriki bölümlerde incelenecektir.

Bundan sonraki bölümde makale, yalnızca belirli alt ve üst temalar üzerine odaklanacak, bu temaları birbirleriyle olan ilişkileri açısından ele alacak ve bu ilişkiler üzerinden ortaya çıkan cinsiyet farklılıklarını detaylı biçimde inceleyecektir.

4.1. Olayın Nedeni

Çalışmamızın ilk üst teması olan "Olayın Nedeni", katılımcıların yaşamış oldukları olayların sebeplerini nasıl değerlendirdiklerini ve bu değerlendirmelerinde hangi ölçütleri kullandıklarına odaklanmaktadır. Bu üst temaya bağlı olarak ortaya çıkan alt temalar, trafikte öfkelenilen olayların nasıl anlamlandırıldığını ve bu anlamlandırma sırasında ne gibi psikolojik mekanizmaların rol oynadığını ortaya çıkarması bakımından dikkate değerdir.

4.1.1. Niyetli davranışlar – Bireysel özellikler.

"Olayın Nedeni" üst temasına bağlı olarak ortaya çıkan bu iki alt tema, genç sürücülerin trafikte öfke duydukları olayları nasıl anlamlandırdıklarını göstermeleri açısından önemlidir. Öfke ve öfkenin ifadesini, bireyin nasıl anlamlandırdığına odaklanan çalışmalar Weiner'ın (1985, 2005) atıfsal kuramını temel almışlar, niyetlilik ve kontrol edilebilirlik gibi değişkenleri kullanarak bireylerin, öfkelendikleri trafik olaylarını nasıl anlamlandırdıklarını ortaya çıkarmayı hedeflemişlerdir (Vallières, Vallerand, Bergeron ve Mcduff, 2014; Wickens, Wiesenthal, Flora ve Flett, 2011).

Öfkenin nasıl anlamlandırıldığını araştıran çalışmalara verilebilecek en güzel örneklerden olan Wickens ve ark.'nın (2011) çalışması, karşı tarafın davranışının niyetliliğine yapılan atfın, hissedilen öfkeyi ve öfkenin ifadesini dolaylı olarak belirlediğini göstermiştir. Oluşturdukları modelde Wickens ve ark. (2011), Newcomb ve Heider'in (1958) çalışmalarından adapte edilen ve Weiner'in (1985) atıfsal kuramının boyutlarından olan "niyetlilik", "kontrol edilebilirlik" ve "sebebin odağı" boyutlarını yordayıcı değişken olarak ele almıştır. Buna göre Wickens ve ark. (2011), ele alınan bu değişkenlerin diğer yol kullanıcısına yüklenen "sorumluluğuna" bağlı olarak sürücünün "anlayış" veya "öfke" duygularını belirleyebileceği hipotezini ortaya koymuşlardır. Bulguları, "niyetlilik" atfının toplam varyansın %43'ünü açıklamasının yanı sıra, niyetlilik ve öfke değişkenleri arasındaki iki değişkenli bağıntı katsayısını r= .54 olarak göstermiştir (Wickens ve ark., 2011). Diğer yandan, Vallières ve ark. (2014) da "niyetlilik", "başa çıkma" ve "benlik savunuculuğunu" yordayıcı değişken olarak ele aldıkları çalışmalarında, "niyetlilik" ve "öfke" değişkenleri arasında olumlu bir bağıntı bulmuşlardır (r= .24). Sonuç olarak atıfsal kuramı temel alan önceki çalışmaların ışığında niyetlilik atfı, öfkeyle olumlu ilişkisi bakımından önemli bir değişken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmamızın Newcomb ve Heider'ın (1958) temelini attığı yükleme teorisiyle ilişkili bir diğer alt teması da "Bireysel özelliklerdir". Bu alt temadan bahseden katılımcılar, olayın sebebini anlamlandırmak adına olaya karışan diğer yol kullanıcısının kişilik özelliklerine odaklanmışlar, diğer yol kullanıcılarının "oldukları kişiyi" olayın sebebiyle doğrudan ilişkilendirmişlerdir. Sosyal psikolojinin ünlü olgularından "temel yükleme hatası" tam da bu durumla ilişkilidir

(Harvey, Town ve Yarkin, 1981; Tetlock, 1985). Bu olgu, temel yükleme hatasının yanı sıra, atıf konusuna odaklanan Jones ve Davis (1965) tarafından "rastlantısala karşı niyetli" başlığı altında incelenmiş, niyetli olarak algılanan davranışın kişi tarafından çoğunlukla karşı tarafın kişilik özelliklerine atfedileceğini belirtmiştir. "Bireysel özellikler" temasıyla ilişkili olabilecek bir başka olgu da "yapan-gözleyen etkisidir" (Robins, Spranca ve Mendelsohn, 1996; Taylor ve Koivumaki, 1976). Bu etki, kısaca kişinin kendisiyle alakalı atıflarını dışsal etmenler üzerine, başkalarıyla alakalı atıflarını ise içsel etmenler üzerine kurgulaması olarak tanımlanabilir (Fındık, Uslu, Öz, Lajunen ve Özkan, 2015). Fındık ve ark.'ın (2015) yapan-gözleyen etkisinin sürücü becerisi ve sürücü davranışlarıyla olan ilişkisini sürücü örneklemiyle incelediği çalışmasında, bu etkinin trafikte tanık olunan olayların anlamlandırılması açısından da rol oynadığını ortaya koymuştur. Özellikle sürücüler, kendilerinin yaptığı trafik ihlallerini dışsal etmenlere bağlarken, başkalarının gerçekleştiği kural ihlallerini kişisel özellikler gibi içsel etmenlere bağlayarak anlamlandırmaktadırlar (Fındık ve ark., 2015). Sonuç olarak, temel yükleme hatası ve yapan-gözleyen etkisi gibi atıfla ilgili sosyal-psikolojik olgular, çalışmamızda ortaya çıkan "Bireysel özellikler" temasının hangi şekilde ortaya çıktığının muhtemel açıklamaları olabilirler.

Çalışmamızın bulguları, erkek sürücüler için Jones ve David'in (1965) ifadesini destekler nitelikte olmasına rağmen (bkz. Şekil 4), kadın sürücüler için niyetlilik ve bireysel özelliklere yapılan atıf ilişkisi, erkeklerinki kadar net değildir. Erkekler, diğer yol kullanıcısının davranışını niyetli olarak algıladıkları durumlar için, diğer yol kullanıcısının kişisel özelliklerini de olayın sebebi olarak belirtmişlerdir. Buna karşın kadın sürücüler, Şekil 3'te de görülebileceği üzere, niyetli davranışlar temasını ve bireysel özellikler temasını birlikte ifade etmek yerine, "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" alt temasıyla birlikte ifade etmişledir. Bu durum, kadın ve erkek arasındaki atıf farklılıklarına işaret etmektedir. Bununla birlikte kadın sürücülerin erkek sürücülere göre diğer yol kullanıcısının niyetli davranışlarını, yatkınlıklardan çok durumsal etmenlere bağlamaya meyilli olduğunu ima etmektedir.

4.1.2. Etkileşimli ve değişken trafik sistemi.

Mülakatlar sırasında birçok katılımcı, trafikte yaşanan ve öfke uyandıran olayların, çevresel etmenlere ve diğer yol kullanıcılarının içinde bulunduğu duruma da bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcıların odaklandıkları bu tema, alanyazında sıklıkla vurgulanan "trafik kültürü" ile ilişkili gözükmektedir (Özkan ve Lajunen, 2011). Trafik kültürü, belirli bir bölgedeki resmi ve resmi olmayan trafik kurallarını, normları ve değerleri merkeze alan ve bu bağlamda genel yol kullanıcı davranışlarında belirleyici rol oynayan, trafik sisteminin temel bir kavramıdır (Porter, 2011). Buna bağlı olarak da katılımcılar kendilerinde öfke uyandıran trafik olaylarının sebeplerini "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" teması altında sınıflandırdığımız trafik kültürünün ve yol kullanıcılarının belirli özelliklerine bağlamışlardır.

Bununla birlikte, alanyazındaki çalışmalar ülke kültürünü boyutlara ayırmıştır (Hofstede, 1984, 2011; Hofstede ve Bond, 1984). Özkan ve Lajunen (2015) ülke kültürünü trafik ortamının çok katmanlı yapısı içerisinde, güvenlik kültürü kapsamında değerlendirmişlerdir. Hofstede (2011), kavramsallaştırdığı kültürel boyutlardan belirsizlikten kaçınma boyutunu "bir topluluğun, belirsiz bir gelecek karşısında deneyimlediği stres" olarak tanımlar. Örneğin, Hofstede (2001, s. 151) ülkelerin kültür boyutlarındaki skorlarını karşılaştırdığı kitabında, Türkiye'nin "belirsizlikten kaçınma" boyutundaki skorunun yüksek (85) olduğunu bildirmiştir. Bu bağlamda, Hofstede ve Bond'un (1984) belirtmiş olduğu boyutlardan olan "belirsizlikten kaçınma", çalışmamızdaki "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" boyutuyla ilişkili gözükmektedir. Öte yandan, belirsizlikten kaçınma ile trafikteki yaşanan ölümcül olaylar arasında olumlu bir ilişki belirtilmiştir (Solmazer, Üzümcüoğlu ve Özkan, 2016). Bu olumlu ilişkinin temeli, etkileşimli ve değişken trafik sisteminin yol açtığı öfkeyle bağlantılı olabilir.

Her ne kadar Hofstede ve Bond'un (1984) "belirsizlikten kaçınma" boyutu makro (ülke) seviyede gerçekleşen bir olguya işaret etse de, çalışmamızda ortaya çıkan "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" alt teması "belirsizlikten kaçınma" boyutunun mikro (bireysel) seviyedeki yansıması gibi gözükmektedir (Özkan ve Lajunen, 2015). Sonuç olarak katılımcılar, trafik ortamının sahip olduğu öngörülemez etkileşimlerin ve değişkenliğin bir sonucu olarak trafikteki bazı olaylarda öfke hissediyor olabilirler.

Öte yandan, "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" alt teması, diğer temalarla ilişkisi bakımından kadın sürücülerde ve erkek sürücülerde farklılık göstermektedir. Kadın sürücüler "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" temasını, diğer temalarla ilişkisi bakımından merkezileştirirken (bkz. Şekil 3), erkek sürücüler bu temayı diğer temalarla birlikte ifade etmekten kaçınmışlardır (bkz. Şekil 4). Görünen o ki, kadın sürücüler öfke hissettikleri olayı değerlendirirken, dışsal faktörlere daha çok önem vermektedir. Diğer yandan erkek sürücüler, "Bireysel özellikler" temasını merkezileştirerek, öfke duydukları olayın sebebini değerlendirirken temel olarak diğer yol kullanıcısının içsel faktörlerini ölçüt olarak kullanmaktadırlar.

4.1.3. Kadın sürücü.

Çalışmamızın ortaya çıkardığı bir başka ilginç tema olan "Kadın sürücü" teması, yalnızca kadın sürücüler arasında ifade edilmiştir. Bu alt tema, kadın sürücülerin, diğer yol kullanıcısının davranışının altında yatan sebebi, kendilerinin kadın olmalarına bağlamaları sonucu ortaya çıkmıştır. Bu tema, kadın sürücülerin içerisinde bulunduğu trafik kültürüyle, kadın sürücülerin içsel atıflarının etkileşimi sonucu ortaya çıkmış gibi gözükse de stereotip tehdidi de kadın sürücülere özgü bu alt temanın etkili bir açıklayıcısı olabilir (Steele ve Aronson, 1995; Steele, Spencer ve Aronson, 2002).

Genel anlamda stereotip tehdidi, insanların basmakalıp inanışlara maruz kalacağı endişesiyle bu inanışlarla alakalı alanlarda performans sıkıntıları yaşadığı olguyu tanımlar (Moè, Cadinu ve Maass, 2015; Yeung ve von Hippel, 2008). Bu çalışma bağlamında stereotip tehdidi, kadınların diğer yol kullanıcıları tarafından sırf kadın oldukları için olumsuz bir tavırla karşılaşma endişelerini kapsıyor gözükmektedir. Her ne kadar bu çalışma, sürücülerin sürüş performanslarına odaklanmasa da kadın sürücülerin stereotip tehdidine bağlı olarak üzerlerinde hissettikleri baskı, öfkelendikleri trafik olayının sebebini diğer yol kullanıcısının sahip olduğuna inandıkları basmakalıp inanca atfetmelerine yol açıyor olabilir.

Stereotip tehdidine ek olarak, "güç mesafesi" de kadınların kendileri için algılandığını hissettiği basmakalıp inanışların açıklayıcısı olabilir (Burton, 2008; Hofstede, 1984, 2011; Hofstede ve Bond, 1984). Güç mesafesi, bir ülke kültürünün sosyal sıradüzeni ne derecede geçerli gördüğüne yönelik yaklaşımıdır (Burton, 2008; Hofstede, 1984, 2011; Hofstede ve Bond, 1984). Güç mesafesi yüksek olan kültürler, hiyerarşiye yüksek bir önem verirlerken güç mesafesi düşük kültürler, toplumsal eşitlik ilkesine hiyerarşiden daha çok öncelik verir (Burton, 2008; Hofstede, 1984, 2011; Hofstede ve Bond, 1984). Bununla birlikte, güç mesafesi bir kültürün kadınlara karşı nasıl bir yaklaşıma sahip olduğuyla da ilişkilidir (Glick, 2005). Glick'in (2005) çalışması, ikircikli cinsiyetçilikle güç mesafesi arasında bir ilişki kurarken, güç mesafesi yüksek olan kültürlerin bu tip bir cinsiyetçiliğe daha yatkın olabileceğini tartışmıştır. Türkiye'nin de güç mesafesi boyutundaki puanının yüksek (66) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, kadın katılımcılar arasında "Kadın sürücü" alt temasının belirtilmesi de kültürün bu boyutuyla ilişkili olabilir (Hofstede, 2001, s. 87).

4.2. Öfkenin Esas Kaynağı

"Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması, bünyesinde alt tema oluşturmamasına rağmen ortaya koyduğu tartışma unsurları açısından önemlidir. Bu üst tema, katılımcıların yaşadıkları olayın ardından öfke duydukları unsurun, yaşanılan olaydan çok diğer yol kullanıcısıyla girilen etkileşim olduğunu göstermiştir. Özkan ve Lajunen'in (2011) de belirtildiği üzere insan, trafik sistemi içerisinde çok seviyeli bir sosyokültürel çevre ile etkileşim içerisindedir. Bu çok seviyeli sosyokültürel çevre, çalışmamızda yer almış katılımcıların aktardığı sosyal etkileşimler aracılığıyla kendini göstermekte ve öfke uyandıran olaylar kapsamında "Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması biçiminde karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla bu üst tema, trafik sisteminin sosyal unsurlardan ve insan etkileşiminden, buna bağlı olarak da insan psikolojisinden ayrı bir sistem olmadığı konusuyla ilgili bir tema olup, trafik bağlamını sosyal psikolojik bakış açısı ile değerlendirmenin önemine vurgu yapmaktadır.

Bu üst tema, her şeyden önce araç sürücüsünün diğer yol kullanıcısıyla girdiği olumsuz duygu temelli tartışmanın, yaşanılan olayın kendisinde uyandırdığı öfkeden daha kuvvetli olduğunu ortaya koymuştur. Yaşanılan olayın uyandırdığı öfkenin bile önüne geçebilen bu sosyal etkileşimlerin etkisi, bireysel seviyede kendini gösteren sosyal psikolojik unsurların bir sonucu olabilir. Örneğin; katılımcıların ifade ettiği sosyal etkileşimleri detaylı bir şekilde incelediğimizde, çoğu zaman "Bunu bana nasıl yapar?", "Bana yapılan saygısızlık.", "Haklı çıkmaya çalışmasına sinirlendim." gibi ifadelerle karşılaşmaktayız. Bu ifadeler, sosyal psikolojideki özsaygı kavramıyla ilintili gözükmektedir (Bushman ve Baumeister, 1998). Özellikle de benlik savunması olarak nitelendirebileceğimiz bu tutum, kişinin özsaygısını korumak adına kendisine yöneltilen benlik tehditlerini öfke ve saldırganlık yoluyla bertaraf etmeyi amaçlar (Fast, Burris ve Bartel, 2014; Horvath ve Morf, 2009; Neighbors, Vietor ve Raymond Knee, 2002; Vallières ve ark., 2014) Bu gibi benlik savunmasına bağlı olarak öfke ve saldırganlık duygularını ön plana çıkaran bireyler, alanyazında "kırılgan özsaygıya" (Kernis, 2003) sahip olmakla nitelendirilip, narsisizm gibi karanlık kişilik özellikleriyle ilişkilendirilirler (Baumeister, Bushman ve Campbell, 2000; Bushman, Steffgen, Kerwin, Whitlock ve Weisenberger, 2018; Demir, Demir ve Özkan, 2016; Furnham, Richards ve Paulhus, 2013; Horvath ve Morf, 2009; Jones ve Neria, 2015; Paulhus ve Williams, 2002; Sümer, Tümer, Ergin ve Şahin, 2019). Alanyazında trafik bağlamında da sıkça ele alınan bu konu (Bushman ve ark., 2018; Demir ve ark., 2016; Hennessy, 2016; Lustman, Wiesenthal ve Flett, 2010; Sümer ve ark., 2019; Vallières ve ark., 2014), benlik tehdidi algılayan ve benlik savunmasına yatkın davranış sergileyen karanlık kişilik özelliklerine sahip bireylerin öfkeyle birlikte, öfkenin ifadesi (Britt ve Garrity, 2003; Demir ve ark., 2016; Hennessy, 2016; Jones ve Neria, 2015; Vallières ve ark., 2014), saldırgan sürücülük (Bogdan, Măirean ve Havârneanu, 2016b; González-Iglesias ve ark., 2012; Lajunen, Parker ve Stradling, 1998; Roidl ve ark., 2014) ve sürücü intikamı (Sümer ve ark., 2019; Wickens, Wiesenthal ve Roseborough, 2015) gibi trafikte uyum bozucu davranışlara yönelebileceğini göstermiştir.

Tüm bunlarla birlikte, katılımcılarımızın trafikteki sosyal etkileşim sırasında hissettikleri öfkeyi sadece onların sahip olduğu karanlık kişilik özelliklerine veya benlik tehdidi algılamaya yatkın narsistik kişilik özelliklerine yormadığımızı belirtmek isteriz. Sadece, tartışmanın bu kısmında, katılımcıların sosyal etkileşimleri sonucu yaşamış oldukları bu öfke uyandıran olayların alanyazındaki benlik tehdidi, benlik savunması ve karanlık kişilik özellikleriyle ilişkili olabileceğine yönelik bir vurgu yapmayı ve trafikte öfke uyandıran sosyal etkileşimlerin bir de bu gözden değerlendirilmesinin uygun olabileceğinin altını çizmeyi hedefledik.

4.3. Hissedilen Duygular

Çalışmanın bir başka önemli üst teması olan "Hissedilen Duygular", genç sürücülerin deneyimlediği belirli duyguların açığa çıkması, olay sonrası sergiledikleri tepkilerin ne gibi duyguları temel alarak ortaya çıktığını anlamak adına önemlidir. Çalışmamızın yöntemi, katılımcılara öfke uyandıran bir anıyı ve o anının yarattığı etkileri sorma temelli olduğu için, istisnasız bütün katılımcılar ifadeleri sırasında öfke temasından bahsetmişlerdir. Bununla birlikte, öfke duygusuna "Korku" ve "Sinir bozukluğu" temaları da eşlik etmiş, bu üç duygu katılımcıların ifade ettikleri üç temel negatif hissiyatı oluşturmuştur.

4.3.1. Öfke – Korku – Sinir Bozukluğu.

Alanyazını incelediğimizde, öfke ve korku duygularının birlikte pek de sık çalışılmadığını görmekteyiz. Onun dışında bu iki duyguya odaklanan çalışmalar, çoğunlukla ikisinin sahip olduğu farklı işlevler üzerinde durmuş (Chatterjee, Gao, Sarkar ve Uzmanoglu, 2019) veya gerek genel psikolojik bağlamdaki (Yang ve ark., 2018), gerekse trafik bağlamındaki (Lu ve ark., 2013) risk algısında ne gibi değişken roller oynadıklarını belirtmişlerdir. Halbuki belli bir açıdan bakıldığında, trafikte yaşanan ve kişinin güvenliğini tehdit oluşturabilecek korku uyandıran olaylara karşı sürücüler korkularının etkisiyle öfkeli bir tepki ortaya koyabilirler. Örneğin; Wickens, Roseborough, Hall ve Wiesenthal (2013) çalışmasında, sürücülerden öfke duydukları olayları konu alacak şekilde günce tutmalarını istemiş, belirtilen trafik olayları arasında "önüne kırma" ve "yakın mesafeden takip" gibi sürücünün güvenliğini tehdit ederek korku uyandırabilecek olaylar dahil edilmiştir. Öte yandan, kadın ve erkek sürücülerde korku ve öfkenin aynı ifadeler içinde kullanılması (bkz. Şekil 3, Şekil 4), öfke duygusunun ortaya çıkışında korkunun da olası bir rolü olabileceğini göstermektedir.

Katılımcıların ifade ettiği bir başka olumsuz duygu da "Sinir bozukluğu" alt temasını oluşturmuştur. Bu alt temayla ilintili mevcut çalışmanın ortaya çıkardığı en ilginç bulgu, erkeklerin bu tema ile "Korku" temasını birlikte ifade etmeleridir. Erkek sürücüler trafik ortamı içerisinde korku duydukları olaylarla karşılaştıklarında, aynı zamanda "sinir olduklarını" da ifade etmişlerdir. Öte yandan kadın sürücüler "Sinir bozukluğu" teması ile "Korku" temasını bir arada kullanmamış, bu iki temayı da "Öfke" teması ile birlikte ifade etmeyi tercih etmişlerdir. Sözü edilen cinsiyet farklılığı, erkeklere yüklenmiş eril cinsiyet rolleriyle ilişkili olabilir (Roles ve Women's Commission for Refugee Women and Children, 2005). Bu bağlamda erkekler, korku duydukları olaylar karşısında, kendilerine yüklenmiş basmakalıp düşünceler aracılığıyla öz değerleri sorgulamaya itilmiş ve buna bağlı olarak da "Sinir bozukluğu" temasını ifade etmiş olabilirler (Crocker ve Wolfe, 2001).

4.4. Olay Sonrası Tepkiler

Çalışmamızın son üst teması olarak ortaya çıkan "Olay Sonrası Tepkiler", sürücülerin öfkelendikleri olayın ardından duygularını nasıl ifade ettiklerini ve yaşadıkları olayı nasıl çözümlediklerini görmek açısından önemli bulgular ortaya koymuştur. Bu çözümlemeler, bir yandan çeşitli öfke ifadelerini kapsarken, öte yandan da sürücülerin ortaya koymuş olduğu uyumlu durum yönetimlerini de barındırmaktadır.

4.4.1. Jest ve Mimiklerle Gösterilen Tepkiler.

Özellikle erkekler arasında "Öfke" alt temasıyla birlikte sıklıkla ifade edilen "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" alt teması, sürücülerin hissettikleri öfkenin ardından tepkilerini beden dili aracılığıyla diğer yol kullanıcısına aktardığı durumları karşılar. Deffenbacher ve ark.'ın (2002) geliştirdiği Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin alt boyutlarıyla karşılaştırıldığında "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" alt teması, "Kişisel Fiziksel Saldırgan İfade" boyutuna karşılık gelmektedir. Her ne kadar katılımcıların büyük çoğunluğu, diğer yol kullanıcısıyla doğrudan

çatışmaya girme veya diğer yol kullanıcısıyla yüz yüze gelmek gibi biraz daha ileri seviyedeki fiziksel saldırganlığa başvurmasalar da jest ve mimiklerini öfke ifadeleri esnasında kullanmaları, bu ifadenin kişisel ve fiziksel olarak nitelendirilmesine yetmektedir. Çalışmamızda erkek sürücülerin fiziksel saldırganlığı kadın sürücülere göre daha çok tercih etmeleri hakkında ortaya koyduğu bulgu, alanyazındaki önceki çalışmalar ile uyumludur (González-Iglesias ve ark., 2012).

4.4.2. Araç Aracılığıyla İletişim Kurma.

"Olay Sonrası Tepkilere" bağlı olarak ortaya çıkan diğer bir alt tema da "Araç aracılığıyla iletişim kurma" temasıdır. Bu alt tema, Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin "Öfke İfadesi İçin Araç Kullanımı" boyutuyla örtüşmektedir (Deffenbacher ve ark., 2002). Bahsi geçen "Araç aracılığıyla iletişim kurma" alt teması, selektör yapma veya korna çalma gibi ılımlı olarak nitelendirilebilecek öfke ifadesi biçimlerini kapsarken, kadın sürücüler olay sonrasında verdikleri bu tepkiyi öfkeyle daha çok ilişkilendirmişlerdir. Öte yandan erkek sürücüler, "Araç aracılığıyla iletişim kurma" tepkisini kadın sürücüler kadar diğer alt temalarla ilişkilendirmemişlerdir. Buna karşın erkek sürücüler, "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" temasını öfke duygusuyla ilişkilendirmiştir (bkz. Şekil 4). Bu durum kadın sürücülerin öfkelendikleri trafik olaylarında araç aracılığıyla öfkelerini ifade etmeye daha yatkın olduğuna işaret ederken, erkek sürücülerin ise öfkelerini ifade etmek için fiziksel yöntemleri tercih edebildiğini göstermektedir. Bu spesifik bulgu, "Öfke İfadesi İçin Araç Kullanımı Boyutunda" cinsiyet farklılığı gözlemleyemeyen González-Iglesias ve ark.'ın (2012) çalışmasını tamamlayıcı nitelikte olurken, öfke çalışmalarının nitel verilerle ele alınmasının farklı anlayışlara yol açabileceğine de güzel bir örnektir.

4.4.3. Alttan Alma.

Çalışmamızda detaylıca ele alacağımız son alt tema olan "Alttan alma", sürücülerin yaşadıkları öfke uyandıran olayların ardından takındıkları yapıcı tutumu ifade etmektedir. "Sürücü Öfke İfadesi Envanterinin" boyutları arasından "Uyumlu/Yapıcı İfade" boyutu bu alt temayla bağdaşmaktadır (Deffenbacher ve ark., 2002). Her ne kadar alanyazının önceki çalışmaları, kadın sürücülerin erkeklere göre daha çok yapıcı tutumda bulunduklarını ortaya koysa da, bulgularımız, erkek sürücülerin kadın sürücülere göre "Alttan alma" temasından daha çok bahsettiğini ortaya koymaktadır (González-Iglesias ve ark., 2012) (bkz. Şekil 1 ve Şekil 2). Bununla birlikte, erkek sürücülerin ortaya koyduğu bir başka ilginç bulgu, erkek sürücülerin "Alttan alma" temasını "Jest ve mimiklerle gösterilen tepkiler" alt temasıyla bağdaştırdığını göstermektedir. Kadın sürücülerin görünürde "Alttan alma" temasını bir başka temayla aynı yoğunlukta ilişkilendirdiği gözlemlenmemiştir. Buna karşın erkek sürücüler yapıcı tutumları, kendi öfkelerini kişisel olarak ifade ettikten sonra ortaya koyabildikleri gözükmektedir. Buna göre, erkek sürücüler öfkelerini doğrudan ifade ettikten sonra yapıcı çözümler üretmeye odaklanabilirlerken, kadın sürücüler öfkelerini araç ile ifade ederek alttan almak gibi yapıcı çözümlere başvurmakta zorlanıyormuş gibi gözükmektedirler. Bu bulgu, "Öfke İfadesi Envanterinin" alt boyutlarının birbirleriyle etkileşim halinde olduklarına işaret etmekte ve öfke odaklı nitel çalışmaların alanyazına yapabileceği katkıyı bir kez daha göstermektedir.

5. Gelecek Çalışmalar ve Sonuç

Çalışmamız adına gerçekleştirdiğimiz mülakatlar, toplamda dört üst tema ile on beş alt tema ortaya çıkarmıştır. Bunlar: "Olayın Nedeni" üst temasına bağlı "Niyetli davranışlar", "Bireysel özellikler", "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi", "Dikkatsizlik" ve "Kadın sürücü"; "Hissedilen Duygular" üst temasına bağlı "Öfke", "Sinir bozukluğu", "Korku", "Başkalarına karşı sorumluluk" ve "Uzun süreli duygusal etkiler"; "Öfkenin Esas Kaynağı" üst teması ve son olarak "Olay Sonrası Tepkiler" üst temasına bağlı "Alttan alma", "Misilleme", "Jest ve

mimiklerle gösterilen tepkiler", "Araç aracılığıyla iletişim kurma" ve "Başa çıkma" alt temalarıdır.

"Olayın Nedeni" üst temasına bağlı alt temalar arasından "Niyetli davranışlar" ve "Bireysel özellikler" ve "Etkileşimli değişken trafik sistemi" trafik ortamında atıflandırmanın önemli bir rol oynadığına işaret ederken, bu alt temalardaki cinsiyet farklılıkları atıf süreçlerinin kadın ve erkek için farklılaşabildiğini ima etmektedir. Buna göre, ileriki çalışmaların atıf süreçlerindeki cinsiyet farklılıklarına odaklanması, kuramsal açıdan yaşanan olayların nasıl anlamlandırıldığına ışık tutması açısından önemlidir. Bununla birlikte, "Etkileşimli ve değişken trafik sistemi" alt temasının "Belirsizlikten Kaçınma" gibi kültür boyutlarıyla (Hofstede ve Bond, 1984) olan muhtemel ilişkisi, ülke kültürünün birey üzerindeki etkisini ortaya koymak açısından nicel ve nitel çalışmalarla ele alınmalı, bu muhtemel etki belirginleştirilmelidir. Son olarak da "Kadın sürücü" teması, özellikle Türkiye'deki kadın sürücülerin yaşıyor olabileceği stereotip tehdidine (Moè ve ark., 2015) ve güç mesafesine (Hofstede ve Bond, 1984) vurgu yaparken, ileriki çalışmalar hem Türkiye kültürü hem de bu tehdidin deneyimlendiği başka kültürler içerisinde sosyokültürel müdahalelere odaklanmalı ve güç mesafesi ile ikircikli cinsiyetçilik ilişkisine yönelik bulgular ortaya koymalıdır.

"Hissedilen Duygular" üst temasına bağlı alt temalar da trafikte yaşanılan ve öfke uyandıran olayların kişi üzerinde ne gibi etkiler uyandırdığını göstermesi açısından önemlidir. Buna göre çalışmamız, "Öfke", "Sinir bozukluğu" ve "Korku" alt temaları arasında muhtemel bir birliktelik yakalamıştır. Dolayısıyla, trafik ortamında ve belki de diğer alanlarda da öfke uyandıran olaylar aynı zamanda korku ve sinir bozukluğu gibi diğer olumsuz duyguları da tetiklemekte ve bu duygular etkileşim halinde kişiyi yaşamakta olduğu duruma sürüklemektedir. Bu bağlamda, öfke duygusuyla birlikte diğer olumsuz duygular da nicel araştırmalarla ele alınmalı, nitel araştırmalarla da bu duyguların derinine inilmelidir.

Son olarak da "Olay Sonrası Tepkiler" üst teması, öfkenin ifadesi ve yapıcı davranışların kadın ve erkek arasında nasıl farklılaştığını göstermesi açısından alanyazınla çelişkili bulgular ortaya koymuştur. Bu çelişkili bulguların kaynağı, yüksek ihtimalle nitel çalışmanın ortaya koyduğu detaylı mülakat analiziyle ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, nicel çalışmaların trafikteki öfke ifadesinin cinsiyetler arasındaki farklılıkları konusunda ortaya koyduğu genelleme niteliğindeki ifadeler sorgulanmalı ve gelecek çalışmalar trafikte öfkenin nasıl ifade edildiği konusunda nitel araştırmalarla detaylı bulgular elde etmelidir.

Bu araştırma, trafikte ortaya çıkan ve öfke uyandıran olayları, nitel araştırma yöntemiyle sosyal psikolojik bağlamda ele almıştır. Görüldüğü üzere çalışma, sosyal psikolojide yer alan kavramları ve olguları geniş bir biçimde trafikte genç sürücülerin deneyimlediği öfke duygusu ile ilişkilendirmiş ve buna bağlı olarak da alanyazına farklı yaklaşımlarla katkı sağlamayı hedeflemiştir. Bu makalede ele alınan bulguların kuvvetlenmesi açısından nicel çalışmalarla desteklenmesinin yanı sıra, nitel çalışmaların sayısının artması ve farklı örneklemlerle (örn. yaşlı sürücüler, kadın sürücüler) çalışılması, özellikle trafik ortamında kendini gösteren sosyal psikolojik olguların belirginleşmesi adına elzemdir.

Yazar Notu

Çalışmamızın düzenlenme aşamasında, değerli görüşlerini paylaşan ve çalışmamıza katkı sağlayan meslektaşlarımız Bilgesu Kaçan ve Osman Kerem Yalçın'a çok teşekkür ederiz.

Kaynakça

Baumeister, R. F., Bushman, B. J. ve Campbell, W. K. (2000). Self-esteem, narcissism, and aggression: Does violence result from low self-esteem or from threatened egotism? *Current Directions in Psychological Science. 9(1)*, 26–29, doi:10.1111/1467-8721.00053

Berdoulat, E., Vavassori, D. ve Sastre, M. T. M. (2013). Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis and Prevention, 50,* 758-767. doi: 10.1016/j.aap.2012.06.029

Bıçaksız, P. ve Özkan, T. (2016). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 38,* 194-223, doi:10.1016/j.trf.2015.06.001

Bogdan, S. R., Măirean, C. ve Havârneanu, C. E. (2016a). A meta-analysis of the association between anger and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42,* 350-364, doi:10.1016/j.trf.2016.05.009

Bogdan, S. R., Măirean, C. ve Havârneanu, C. E. (2016b). A meta-analysis of the association between anger and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42,* 350–364. doi:10.1016/j.trf.2016.05.009

Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology, 3(2),* 77-101. doi:10.1191/1478088706qp063oa

Britt, T. W. ve Garrity, M. J. (2003). An integrative model of road rage. *Revue Internationale de Psychologie Sociale, 16(3),* 53–79.

Burton, D. (2008). *Cross-Cultural Marketing: Theory, Practice and Relevance*. New York, NY: Routledge/Taylor & Francis Group.

Buscher, D. ve Quick, D. (2004). *Masculinities: male roles and male involvement in the promotion of gender equality: a resource packet.* New York: Women's Commission for Refugee Women and Children.

Bushman, B. J. ve Baumeister, R. F. (1998). Threatened Egotism, Narcissism, Self-Esteem, and Direct and Displaced Aggression: Does Self-Love or Self-Hate Lead to Violence? *Journal of Personality and Social Psychology, 75(1),* 219-229. doi:10.1037/0022-3514.75.1.219

Bushman, B. J., Steffgen, G., Kerwin, T., Whitlock, T. ve Weisenberger, J. M. (2018). "Don't you know I own the road?" The link between narcissism and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 52,* 14-20. doi:10.1016/j.trf.2017.10.008

Chatterjee, S., Gao, X., Sarkar, S. ve Uzmanoğlu, C. (2019). Reacting to the scope of a data breach: The differential role of fear and anger. *Journal of Business Research, 101,* 183-193. doi:10.1016/j.jbusres.2019.04.024

Crocker, J. ve Wolfe, C. T. (2001). Contingencies of self-worth. *Psychological Review, 108(3),* 598-623. doi:10.1037/0033-295X.108.3.593

Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. ve Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention, 37(2),* 341-348. doi:10.1016/j.aap.2004.10.006

Dahlen, E. R. ve Ragan, K. M. (2004). Validation of the propensity for angry driving scale. *Journal of Safety Research, 35(5),* 557-563. doi:10.1016/j.jsr.2004.09.002

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., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S. ve Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy, 41(6),* 701-718. doi:10.1016/S0005-7967(02)00046-3

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy, 40(6),* 717-737. doi:10.1016/S0005-7967(01)00063-8

Demir, B., Demir, S. ve Özkan, T. (2016). A contextual model of driving anger: A meta-analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42,* 332-349. doi:10.1016/j.trf.2016.09.020

Eatough, V. ve Smith, J. (2006). "I was like a wild wild person": Understanding feelings of anger using interpretative phenomenological analysis. *British Journal of Psychology, 97(4),* 483-498. doi:10.1348/000712606X97831

Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, I. (2007). Anger expression on the road: Validity and reliability of the driving anger expression inventory. *Türk Psikiyatri Dergisi. 18(3),* 231-243.

Fast, N. J., Burris, E. R. ve Bartel, C. A. (2014). Managing to stay in the dark: Managerial self-efficacy, ego defensiveness, and the aversion to employee voice. *Academy of Management Journal, 57(4),* 1013-1034. doi:10.5465/amj.2012.0393

Fındık, G., Uslu, İ., Öz, B., Lajunen, T., Özkan, T. (2015). Sürdürülebilir ulaşım için yol ve trafik güvenliği ulusal kongresi bildiri kitabı. Orman, A., Özgür, O., Soydan, A.G., Can, K., Uluçay, G., Gürler, H., Kokol, N. (Ed.) *Sürdürülebilir ulaşım için yol ve trafik güvenliği ulusal kongresi* içinde (s. 136 – 142). Ankara: Gazi Üniversitesi

Furnham, A., Richards, S. C. ve Paulhus, D. L. (2013). The Dark Triad of Personality: A 10Year Review. *Social and Personality Psychology Compass, 7(3),* 199-216. doi:10.1111/spc3.12018

Glick, P. (2005). Ambivalent sexism, power distance, and gender inequality across cultures. S. Guimond (Ed.), *Social Comparison and Social Psychology: Understanding Cognition, Intergroup Relations, and Culture* içinde (s. 283-302). Cambridge, England: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511584329.015

González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A. ve Luengo-Martín, M. Á. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 15(4),* 404-412. doi:10.1016/j.trf.2012.03.002

Harvey, J. H., Town, J. P. ve Yarkin, K. L. (1981). How fundamental is "the fundamental attribution error"? *Journal of Personality and Social Psychology, 40(2),* 346-349. doi:10.1037/0022-3514.40.2.346

Hennessy, D. A. (2016). Are narcissists really angrier drivers? An examination of state driving anger among narcissistic subtypes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42,* 267-275. doi:10.1016/j.trf.2016.06.025

Hofstede, G. (1984). Cultural dimensions in management and planning. *Asia Pacific Journal of Management, 1(2),* 81-99. doi:10.1007/BF01733682

Hofstede, G. (2011). Dimensionalizing Cultures: The Hofstede Model in Context. *Online Readings in Psychology and Culture, 2(1),* 1-26. doi:10.9707/2307-0919.1014

Hofstede, G. ve Bond, M. H. (1984). The need for synergy among cross-cultural studies. *Journal of Cross-Cultural Psychology, 15(4),* 417-33. doi:10.1177/0022002184015004003

Hofstede, G. H. (2001), *Culture's Consequences, Second Edition: Comparing Values, Behaviors, Institutions and Organizations Across Nations*. London, England: Sage Publications, Inc, Thousand Oaks.

Horvath, S. ve Morf, C. C. (2009). Narcissistic defensiveness: Hypervigilance and avoidance of worthlessness. *Journal of Experimental Social Psychology, 45(6),* 1252-1258. doi:10.1016/j.jesp.2009.07.011

Huang, P. ve Winston, F. K. (2011). Young drivers. B.E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* içinde (s. 315-338). London; Waltham, MA: Academic Press. doi:10.1016/B978-0-12-381984-0.10023-2

Jones, D. N. ve Neria, A. L. (2015). The Dark Triad and dispositional aggression. *Personality and Individual Differences, 86,* 360-364. doi:10.1016/j.paid.2015.06.021

Jones, E. E. ve Davis, K. E. (1965). From acts to dispositions: the attribution proces in social psychology. L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* içinde (s. 219-266). New York, NY: Academic Press.

Kernis, M. H. (2003). Toward a conceptualization of optimal self-esteem. *Psychological Inquiry, 14(1),* 1-26. doi:10.1207/S15327965PLI1401_01

Lajunen, T., Parker, D. ve Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 1(2),* 107-121. doi:10.1016/S1369-8478(98)00009-6

Lonczak, H. S., Neighbors, C. ve Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention, 39(3),* 536-545. doi:10.1016/j.aap.2006.09.010

Lu, J., Xie, X. ve Zhang, R. (2013). Focusing on appraisals: How and why anger and fear influence driving risk perception. *Journal of Safety Research, 45,* 65-73. doi:10.1016/j.jsr.2013.01.009

Lustman, M., Wiesenthal, D. L. ve Flett, G. L. (2010). Narcissism and aggressive driving: Is an inflated view of the self a road Hazard? *Journal of Applied Social Psychology, 40(6),* 1423-1449. doi:10.1111/j.1559-1816.2010.00624.x

Moè, A., Cadinu, M. ve Maass, A. (2015). Women drive better if not stereotyped. *Accident Analysis and Prevention, 85,* 199-206. doi:10.1016/j.aap.2015.09.021

Neighbors, C., Vietor, N. A. ve Raymond Knee, C. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin, 28(3*), 324-335. doi:10.1177/0146167202286004

Newcomb, T. ve Heider, F. (1958). The Psychology of Interpersonal Relations. *American Sociological Review, 23(6),* 742-743. doi:10.2307/2089062

Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology. 92(3),* 507-526. doi:10.1348/000712601162310

Paulhus, D. L. ve Williams, K. M. (2002). The Dark Triad of personality: Narcissism, Machiavellianism, and psychopathy. *Journal of Research in Personality, 92(3),* 507-526. doi:10.1016/S0092-6566(02)00505-6

Phillips, L. H., Henry, J. D., Hosie, J. A. ve Milne, A. B. (2006). Age, anger regulation and well-being. *Aging and Mental Health, 10(3),* 250-256. doi:10.1080/13607860500310385

Porter, B. E. (2011). *Handbook of Traffic Psychology (1st Ed.*). London; Waltham, MA: Academic Press. doi:10.1016/C2009-0-01975-8

Precht, L., Keinath, A. ve Krems, J. F. (2017). Effects of driving anger on driver behavior – Results from naturalistic driving data. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 45,* 75-92. doi:10.1016/j.trf.2016.10.019

Robins, R. W., Spranca, M. D. ve Mendelsohn, G. A. (1996). The Actor-Observer Effect Revisited: Effects of Individual Differences and Repeated Social Interactions on Actor and Observer Attributions. *Journal of Personality and Social Psychology, 71(2),* 375. doi:10.1037/0022-3514.71.2.375-389

Roidl, E., Frehse, B. ve Höger, R. (2014). Emotional states of drivers and the impact on speed, acceleration and traffic violations - A simulator study. *Accident Analysis and Prevention, 70,* 282-292. doi:10.1016/j.aap.2014.04.010

Solmazer, G., Üzumcüoğlu, Y. ve Özkan, T. (2016). The role of traffic law enforcements in the relationship between cultural variables and traffic fatality rates across some countries of the world. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 38,* 137-150. doi:10.1016/j.trf.2016.01.001

Steele, C. M. ve Aronson, J. (1995). Stereotype Threat and the Intellectual Test Performance of *African Americans. Journal of Personality and Social Psychology, 69(5),* 797-811. doi:10.1037/0022-3514.69.5.797

Steele, C. M., Spencer, S. J. ve Aronson, J. (2002). Contending with group image: The psychology of stereotype and social identity threat. *Advances in Experimental Social Psychology, 34,* 379-440. doi:10.1016/S0065-2601(02)80009-0

Steinhauser, K., Leist, F., Maier, K., Michel, V., Pärsch, N., Rigley, P., … Steinhauser, M. (2018). Effects of emotions on driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 59,* 150-163. doi:10.1016/j.trf.2018.08.012

Sümer, N., Tümer, B., Ergin, U. ve Şahin, S. M. (2019). Dark personality and road crashes: mediating role of driver vengeance and violations. *The 10th International Driving Symposium (DA2019)*. The Eldorado Hotel in Santa Fe, New Mexico.

Taylor, S. E. ve Koivumaki, J. H. (1976). The perception of self and others: Acquaintanceship, affect, and actor-observer differences. *Journal of Personality and Social Psychology, 33(4),* 403. doi:10.1037/0022-3514.33.4.403

Tetlock, P. E. (1985). Accountability: A Social Check on the Fundamental Attribution Error. *Social Psychology Quarterly, 48(3),* 227-236. doi:10.2307/3033683

Özkan, T., ve Lajunen, T. (2011). Person and environment: Traffic culture. B. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* içinde (s. 179–192). London; Waltham, MA: Academic Press.

Özkan, T., ve Lajunen, T. (2015). A general traffic (Safety) culture system (G-TraSaCuS). *TraSaCu Project, European Commission, RISE Programme.*

Vallières, E. F., Vallerand, R. J., Bergeron, J. ve Mcduff, P. (2014). Intentionality, anger, coping, and ego defensiveness in reactive aggressive driving. *Journal of Applied Social Psychology, 44(5),* 354-363. doi:10.1111/jasp.12228

Weiner, B. (1985). An Attributional Theory of Achievement Motivation and Emotion. *Psychological Review, 92(4)*, 548-573 doi:10.1037/0033-295X.92.4.548

Weiner, B. (2005). *Social motivation, justice, and the moral emotions: An attributional approach*. Mahwah: New Jersey: Erlbaum. doi:10.4324/9781410615749

Wickens, C. M., Roseborough, J. E. W., Hall, A. ve Wiesenthal, D. L. (2013). Anger-provoking events in driving diaries: A content analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 19,* 108-120. doi:10.1016/j.trf.2013.02.002

Wickens, C. M., Wiesenthal, D. L., Flora, D. B. ve Flett, G. L. (2011). Understanding Driver Anger and Aggression: Attributional Theory in the Driving Environment. *Journal of Experimental Psychology: Applied, 17(4*), 354-370. doi:10.1037/a0025815

Wickens, C. M., Wiesenthal, D. L. ve Roseborough, J. E. W. (2015). Personality Predictors of Driver Vengeance. *Violence and Victims, 30(1),* 148-162. doi:10.1891/0886-6708.VV-D-13-00111

Yang, Q., Zhao, D., Wu, Y., Tang, P., Gu, R. ve Luo, Y. jia. (2018). Differentiating the influence of incidental anger and fear on risk decision-making. *Physiology and Behavior, 184,* 179-188. doi:10.1016/j.physbeh.2017.11.028

Yeung, N. C. J. ve von Hippel, C. (2008). Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers. *Accident Analysis and Prevention, 40(2),* 667-674. doi:10.1016/j.aap.2007.09.003

Zhang, T. ve Chan, A. H. S. (2016). The association between driving anger and driving outcomes: A meta-analysis of evidence from the past twenty years. *Accident Analysis and Prevention, 90,* 50-62. doi:10.1016/j.aap.2016.02.009