

Araştırma / Original article**Sürücü seçme ve değerlendirmede
özbildirime dayalı psikolojik ölçeklerin yeri****Yeşim YASAK,¹ Aysegül DURAK BATIGÜN²****ÖZET**

Amaç: Bu çalışmanın amacı, trafik psikolojisi alanında ülkemizde de kullanılmaya başlanan ve özbildirim türünde ölçekler olan 'Kısa Semptom Envanteri,' 'A-Tipi Kişilik Ölçeği' ve 'Çok Boyutlu Öfke Envanteri'nin performans değerlendirmesi için ya da trafik suçu işleyen ve sürücü belgelerini geri alabilmek için psikoteknik değerlendirme merkezlerine başvuran bireyler üzerindeki işleyişini araştırmaktır. **Yöntem:** Trafik kurallarını ihlal ettikleri için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında ilgili maddeler nedeniyle ellerinden sürücü belgesi alınanlar (s=159), çalıştıkları şirket tarafından performans değerlendirilmesi ya da iş başvurusu amacıyla gönderilenler (s=248) ve gönüllü bireyler (s=154) olmak üzere toplam 561 erkek sürücü örneklem grubunu oluşturmuştur. Yaş aralığı 20-50, yaş ortalaması 33.67±8.64'tür. Veri toplama aracı olarak Kısa Semptom Envanteri, A-Tipi Kişilik Ölçeği ve Çok Boyutlu Öfke Ölçeği kullanılmıştır. **Sonuçlar:** Yapılan istatistik analizler sonucunda sürücü belgesi alıkonan grup, Kısa Semptom Envanterinin toplam puanı ve tüm alt ölçekleri, ÇBÖÖ-saldırgan davranışlar ve ÇBÖÖ-intikama yönelik tepkiler alt boyutlarından gönüllü gruba göre daha düşük puanlar almıştır. Bunlara ek olarak, performans grubu ve sürücü belgesi alıkonan grup; A tipi-zamana verilen önem, ÇBÖÖ-sakin davranışlar, ÇBÖÖ-içe dönük tepkiler ve ÇBÖÖ-umursama tepkiler alt ölçeklerinden gönüllü gruba göre anlamlı olarak daha yüksek puanlar almıştır. Diskriminant analiz sonuçları incelendiğinde, üç grup içinde performans değerlendirmesi grubunun, %77.7'lik oranla en yüksek doğru sınıflandırma oranına sahip olduğu görülmüştür. Bunu, %56'lık oranla gönüllü grup ve %14.5 ile sürücü belgelerine el konulan grup izlemiştir. **Tartışma:** Psikoteknik değerlendirme merkezlerinde sürücü belgesi alıkonan bireyler için bir karar verileceğinde, özbildirime dayalı psikolojik ölçeklerden elde edilen bilgilerin dikkatli bir biçimde değerlendirilmesi gerekmektedir. Söz konusu ölçeklerin, sürücü seçme ve değerlendirme sürecinde karar vermek için tek başlarına ölçüt olarak kullanılması doğru değildir. Bu ölçeklerin yanı sıra, özellikle görüşme teknikleri gibi birtakım destek yöntemlerin kullanmasının gerekliliği açık bir biçimde görülmektedir. (Anadolu Psikiyatri Dergisi 2010; 11:235-241)

Anahtar sözcükler: Trafik psikolojisi, kişilik özellikleri, ruhsal belirtiler, öfke, A-tipi kişilik

**The role of psychological self-report scales
in selection and evaluation of drivers****ABSTRACT**

Objective: The aim of the current study was to check, also widely-used in Turkish traffic psychology area, 'Brief Symptom Inventory', 'Type-A Personality Scale' and 'Multidimensional Anger Scale' on professional drivers or traffic offenders who apply to psychotechnical evaluation centers to performance rating or to regain their driving license. **Methods:** The study included 561 male drivers between the ages of 20 and 50 years and mean of the age was 33.67±8.64. One hundred fifty nine of them were drivers who lost driving licence because of offence against traffic rules according to Law of the Road that is numbered 2918. Two hundred forty eight of them were

¹ Doç.Dr., TŞOF- Psikoteknik: Sürücü Değerlendirme, Eğitim ve Araştırma Merkezi Ankara

² Doç.Dr., Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Psikoloji Bölümü, Ankara

Yazışma adresi/Address for correspondence:

Doç.Dr. Aysegül DURAK BATIGÜN, Ankara Üniv. Dil ve Tarih Coğrafya Fak. Psikoloji Böl., Sıhhiye-Ankara

E-mail: ayseguldurak@yahoo.com

Geliş tarihi: 11.01.2010, Kabul tarihi: 28.06.2010

drivers who apply the centers because of performance rating or employment application. The others (154 drivers) were volunteer who chosen randomly. As the assessment instruments Brief Symptom Inventory, Type-A Personality Scale and Multidimensional Anger Scale were used. **Results:** Psychometric analyses revealed that drivers who the driver licences were held back got significantly lower scores for Brief Symptom Inventory, the subscales aggressive behaviors and revenge seeking behaviors of Multidimensional Anger Scale. In addition, the drivers presenting for performance evaluation and the drivers whose license was taken got significantly higher scores for the subscale importance placed on time of Type-A Personality Scale and the subscales keeping calm, introvert reactions and reckless behaviors of Multidimensional Anger Scale than the volunteers. When the results of the discriminant function analyses were evaluated the results showed that the drivers presenting for performance evaluation were the most accurately classified at the rate of 77.7%, followed by the volunteers at the rate of 56% and the drivers whose driving license was taken at the rate of 14.5%. **Discussion:** The results of self-reported psychological scales should be evaluated very carefully in driver selection and evaluation. Self-report scales that were used at the current study were not sufficient criteria alone. It was arised that, beside these kind of scales, some different method especially interview technique must be used. (*Anatolian Journal of Psychiatry* 2010; 11:235-241)

Key words: traffic psychology, personality, psychological symptoms, anger, type-A personality

GİRİŞ

Trafik kazalarına ilişkin veriler incelendiğinde, en önemli etkenin insan olduğu görülmekte; insan etkeninin kazalardaki payı %92-94 olarak belirtilmektedir.¹ Sürücülük davranışının ve kazaların analizi, sürücünün iyi ve güvenli bir performans göstermesi için yeterli psikomotor yeteneklere ve fizyolojik işlevlere/becerilere sahip olmasının yeterli olmadığını ortaya koymaktadır.² Dolayısıyla, sürücü seçme ve değerlendirme (psikoteknik değerlendirme) süreci, kişinin güvenli araç kullanma performansını içerdiği kadar; kurallara uyma motivasyonunu belirleyen trafikte ilişkin kişilik özelliklerinin de değerlendirilmesini kapsamaktadır.³ Psikoteknik değerlendirme uygulamalarının olduğu ülkelerde, yetenek ölçümlerinin yanı sıra kişilik özelliklerinin de değerlendirildiği görülmektedir. Örneğin, bu uygulamanın en yaygın olduğu ülkelerden biri olan Avusturya'da sürücüler, yeteneklerinin yanı sıra 'açıklık', 'kendine güven', 'sosyal uyum', 'benlik algısı', 'saldırgan etkileşim', 'duygusal araç kullanma' gibi boyutları içeren kişilik ve tutum ölçekleri aracılığıyla ve yarı yapılandırılmış bir görüşme ile değerlendirilmektedir.³ Almanya'da da çok benzer bir durum vardır ve özbeğirime dayalı tutum ve kişilik ölçeklerini ruhsal görüşme olmadan uygulamak geçerli ve kabul edilir bulunmaz.⁴

Ülkemizde psikoteknik değerlendirme usul ve esaslarını belirleyen 4 Sayılı Cetvel'de ise, sadece zihinsel yetenek ve becerilerle psikomotor yetenek ve becerilerin ölçülmesi ve değerlendirilmesi koşulu vardır;⁵ sürücülüğe ilişkin tutum ve kişilik özelliklerinin ölçülmesine ve değerlendirilmesine ilişkin herhangi bir gereklilik yoktur.

Trafik ve kişilik özellikleriyle ilgili literatür gözden geçirildiğinde, genellikle gönüllü bireyler üzerinde yapılan çalışmalar dikkati çekmektedir. Bu

çalışmalarda, birtakım ruhsal belirtilere sahip olmanın yanı sıra, dışa dönüklük, nevrozizm, iç kontrol odağı, saldırganlık, öfke ve A-tipi kişilik gibi özellikler kural ihlalleri ya da kazaya katışma ile ilişkili boyutlar olarak karşımıza çıkmaktadır.⁶⁻⁹ Örneğin, trafik kurallarını ihlal ettiği için ceza almış sürücülerle yapılan bir çalışmada, bu sürücülerin psikotizm puanlarının yüksek olduğu saptanmıştır.¹⁰ Bazı çalışmalarda, kişilik özelliklerinin dolaylı olarak sürücülük davranışlarını belirlediği, tutum boyutlarının daha belirleyici olduğu vurgulanmaktadır.^{11,12}

Batıda yapılan çalışmalar öfke düzeyi yüksek kişilerin, trafikte de genellikle daha çabuk ve daha çok öfkelenmelerini göstermiştir.⁷ Türkiye'de 295 profesyonel sürücü ile yapılan bir çalışmada, riskli sürücülük davranışları ve öfke ile Kısa Semptom Envanteri'nin 'kayıt', 'depresyon', 'saldırganlık' ve 'psikotizm' alt boyutları arasında pozitif yönde anlamlı ilişkiler saptanmıştır.¹¹

A-tipi davranış örüntüsü de sürücü davranışları ile ilişkili görülmektedir. A-tipi davranışlarla hızlı araç kullanma, kaza sayısı, kural ihlalleri, trafikte sabırsızlık, öfkelenme ve alkollü araç kullanma gibi riskli sürücülük davranışları arasında pozitif ve anlamlı ilişki saptanmıştır.^{6,13-16}

Ülkemizde, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen bazı trafik suçları için sürücülerin psikoteknik değerlendirmeden geçmeleri gerekmektedir. Bu değerlendirme sürecinde de yukarıda söz edilen boyutların (ruhsal belirtiler, öfke, A-tipi davranışlar vb.) dikkate alınmasında yarar görülmektedir. Bu boyutların ölçümü, özbeğirime dayalı olan ölçekler ile gerçekleştirilmektedir. Bu noktadan hareketle, bu çalışmanın amacı, son yıllarda ülkemizde gerek sürücü seçme ve değerlendirme amacıyla, gerekse belgelerine el konulan sürücülerin psikolojik

değerlendirilme süreçlerinde kullanılmaya başlanan ve öz bildirime dayalı olan 'Kısa Semptom Envanteri', 'A-Tipi Kişilik Ölçeği' ve 'Çok Boyutlu Öfke Envanteri'nin trafik suçu işleyen bireyler üzerindeki işleyişini araştırmaktır.

YÖNTEM

Örneklem

Örneklem üç gruptan oluşmaktadır. Birinci grupta bulunan bireyler, şoför olarak bir kurumda çalışacak ya da çalışmakta olan ve kurumları tarafından performans değerlendirmesi amacıyla Ankara'daki bir psikoteknik değerlendirme merkezine gönderilmiş, belirli ölçütleri (20-50

yaş aralığında bulunmak, erkek olmak, en az bir yıldır araç kullanıyor olmak ve söz konusu ölçeklerin tümünü yanıtlamış olmak) karşılayan 248 kişiden oluşmaktadır. İkinci grup 159 kişiden oluşmaktadır ve hız ihlali nedeniyle sürücü belgesi alıkonan kişilerdir. Bu kişiler ilgili yasa maddesi¹⁷ gereği trafik zabıtası tarafından psikoteknik değerlendirme amacıyla merkeze gönderilen kişilerdir. Üçüncü grup ise, aynı il sınırları içinde oturan ve en az bir yıldır araç kullanmakta olan, 20-50 yaş aralığında 154 gönüllü erkek sürücülerden oluşmaktadır. Sonuç olarak, tüm örneklem 561 erkek sürücülerden oluşmuştur. Yaş ortalaması 33.67 ± 8.64 'tür. Örneklemi oluşturan üç grubun özellikleri Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Örneklem gruplarının demografik özellikleri

Demografik özellikler	Performans değerlendirme (s=248) %	Sürücü belgesi alıkonan (s=159) %	Gönüllü (s=154) %
Yaş (Ort.±SS)	30.15±7.98	38.24±7.66	34.63±8.19
Eğitim			
İlköğretim	29.7	27.7	13.6
Lise	46.3	31.4	29.9
Üniversite	24.0	40.9	56.5
Sürücülük süresi			
1-5 yıl	29.3	3.3	16.9
6-10 yıl	33.7	25.8	27.3
11-20 yıl	28.5	49.7	39.0
21-40 yıl	8.5	21.2	15.6
Kaza sayısı			
Kaza yok	49.2	35.8	29.9
Bir kaza	26.6	28.9	22.7
İki ve daha çok	24.2	35.2	46.1
Son üç yılda alınan trafik cezası			
Yok	50.8	5.8	56.5
Var	49.2	94.2	41.6

Tablo 1'de de görüldüğü gibi, örneklem gruplarının yaş ortalamaları ve aktif olarak araç kullanma süreleri benzerdir. Sürücülük yaşamları boyunca karıştıkları kaza sayısı açısından gruplar arasında anlamlı bir farklılık olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi ve Post Hoc-Tukey testi sonucunda performans grubunun (ort.=0.75±0.82), sürücü belgesi alıkonan gruptan (ort.=0.99±0.85) ve gönüllü gruptan (ort.=1.16±0.86) anlamlı düzeyde daha az kazaya karıştıkları ($F=12.07$, $p<0.001$) görülmektedir. Ancak sürücü belgesi alıkonan grup ile gönüllü grup arasında yaşamları boyunca kazaya karışma sayısı açısından anlamlı bir farklılık bulun-

mamıştır. Buna ek olarak, son üç yılda alınan trafik cezası açısından sürücü belgesi alıkonan grubun diğer iki gruba göre ceza sayısı daha çoktur; çünkü bu grup zaten bir yıl içinde beş kez hız ihlali nedeniyle ceza alan sürücülerden oluşmaktadır. Bu grubun %5.8'inin ceza almadığını belirtmesinin nedeni, hız ihlali dışında başka bir trafik cezası olmadığını belirtmiş olmalarıdır.

Veri toplama araçları

Bilgi Formu: Katılımcıların yaşı, eğitim düzeyi, araç kullanma süresi, ceza alma, kazaya karışma durumuna ilişkin bilgiler, araştırmacılar tara-

fından hazırlanan bir form değerlendirilmiştir.

Kısa Semptom Envanteri (KSE): Derogatis¹⁸ tarafından, çeşitli ruhsal belirtileri tarama amacıyla geliştirilmiştir. Alınan toplam puanların yüksekliği, bireyin belirtilerinin sıklığını göstermektedir. Yetişkin ve ergenler üzerindeki Türkiye uyarlaması çalışmaları sonucunda ölçeğin geçerli ve güvenilir olduğu belirtilmektedir.^{19,20}

Çok Boyutlu Öfke Ölçeği (ÇBÖÖ): Kişilerin öfke konusundaki duygu, düşünce ve tutumlarını belirlemeyi amaçlayan bir ölçektir. Bu araştırmada ölçeğin, 'kişilerarası öfke tepkileri' ve 'öfkeyle ilişkili davranışlar' boyutları kullanılmıştır. Ölçeğin geçerli ve güvenilir olduğuna ilişkin yeterli kanıtlar vardır.^{21,22}

A-Tipi Kişilik Ölçeği: Rathus ve Nevid'in²³ bireylerin A-tipi ya da B-tipi kişilik özelliklerine sahip olup olmadıklarını belirleyebilmek için üç ayrı kaynaktan yararlanılarak hazırlanan bir soru listesinden esinlenerek geliştirilmiş 25 maddelik bir ölçektir. Yüksek puanlar, bireylerdeki A-tipi kişilik özelliğinin yoğunluğunu göstermektedir. Çalışmalar ölçeğin geçerli ve güvenilir olduğunu göstermektedir.²³

SONUÇLAR

Demografik değişkenlere yönelik analizler

Önce, ölçeklerden alınan puanların örneklem grupları açısından farklılaşıp farklılaşmadığına bakılmıştır. Bu amaçla, tüm analizlerde yaşı ve eğitimin etkisi kontrol edilerek bağımsız örneklem grubu desenine uygun çok değişkenli varyans analizi (MANCOVA) yapılmıştır. Grup etkisinin Wilks' Lambda değerleri bazı bağımlı değişkenler yönünden anlamlı farklar olduğunu göstermektedir (Wilks' Lambda=0.75, serbestlik derecesi=501, $F=0.475$, $p<0.001$).

KSE toplam puanı ($F_{(2,501)}=5.49$, $p<0.001$, $\eta^2=0.02$), KSE-anksiyete ($F_{(2,501)}=5.33$, $p<0.01$, $\eta^2=0.02$), KSE-depresyon ($F_{(2,501)}=4.84$, $p<0.001$, $\eta^2=0.02$), KSE-olumsuz benlik ($F_{(2,503)}=4.36$, $p<0.002$, $\eta^2=0.02$), KSE-somatizasyon ($F_{(2,501)}=2.88$, $p<0.05$, $\eta^2=0.01$), KSE-hostilite ($F_{(2,501)}=5.10$, $p<0.01$, $\eta^2=0.02$), A-Tipi Kişilik Ölçeği toplam puanı ($F_{(2,501)}=7.48$, $p<0.001$, $\eta^2=0.03$), A Tipi-işe verilen önem ($F_{(2,501)}=4.31$, $p<0.01$, $\eta^2=0.02$), A Tipi-hıza verilen önem ($F_{(2,501)}=18.31$, $p<0.001$, $\eta^2=0.07$), A Tipi-zamanlamaya verilen önem ($F_{(2,501)}=16.10$, $p<0.001$, $\eta^2=0.06$), A Tipi-sosyal etkinliklerden uzaklaşma ($F_{(2,501)}=5.33$, $p<0.001$, $\eta^2=0.02$), ÇBÖÖ-intikama yönelik tepkiler ($F_{(2,501)}=7.92$, $p<0.001$, $\eta^2=0.03$), ÇBÖÖ-saldırgan davranış-

lar ($F_{(2,501)}=3.88$, $p<0.01$, $\eta^2=0.02$), ÇBÖÖ-sakin davranışlar ($F_{(2,501)}=24.33$, $p<0.001$, $\eta^2=0.09$), ÇBÖÖ-içe dönük tepkiler ($F_{(2,501)}=9.12$, $p<0.001$, $\eta^2=0.04$), ÇBÖÖ-umursamaz tepkiler ($F_{(2,501)}=7.47$, $p<0.001$, $\eta^2=0.03$), ölçek ve alt ölçeklerinde 'Grup' temel etkilerinin olduğu görülmektedir. Bu temel etkilerin hangi gruplar arasındaki farklılıklardan kaynaklandığını anlamak amacı ile yapılan Bonferroni testi sonuçları Tablo 2'de görülmektedir. Sürücü belgesi alıkonan grup, KSE'nin toplam puanı ve tüm alt ölçeklerinden daha düşük puan almıştır. Ayrıca, A-Tipi Kişilik Ölçeği toplam puanı, işe verilen önem ile hıza verilen önem alt ölçeklerinde performans grubu hem sürücü belgesi alıkonan, hem de gönüllü gruptan anlamlı düzeyde daha yüksek puan almıştır. Bunlara ek olarak, performans grubu ve sürücü belgesi alıkonan grup; A tipi-zamana verilen önem, ÇBÖÖ-sakin davranışlar, ÇBÖÖ-içe dönük tepkiler ve ÇBÖÖ-umursamaz tepkiler alt ölçeklerinden gönüllü gruba göre anlamlı olarak daha yüksek puanlar almıştır. Sürücü belgesi alınan grubun ÇBÖÖ-saldırgan davranışlar ve ÇBÖÖ-intikama yönelik tepkiler alt boyutlarından gönüllü gruba göre daha düşük puanlar aldıkları gözlenmiştir.

Diskriminant fonksiyon analizleri

Diskriminant analizinde yordayıcı değişkenler olarak ölçeklerin alt ölçekleri alınmış ve iki diskriminant fonksiyon bulunmuştur. Model, bağımlı değişkendeki varyansın %25'ini açıklayabilmektedir. Bağımlı değişkendeki varyansın %86.8'i birinci fonksiyon tarafından açıklanmakta (özdeğer=27) ve grupları anlamlı olarak birbirinden ayırdığı görülmektedir (Wilks' Lambda=0.76, $sd=10$, $p<0.001$). İkinci fonksiyon varyansın %13.2'sini açıklamaktadır (özdeğer=0.04) ve grupları anlamlı olarak birbirinden ayırmaktadır (Wilks' Lambda=0.96, $sd=4$, $p<0.001$).

Bağımsız değişkenlerin önemini değerlendirmek için standardize kanonik ayırt edici fonksiyon katsayılarına baktığımızda, her üç grubu ayırmada A Tipi-işe verilen önem (Katsayıları: 1. fonksiyon için -0.58, 2. fonksiyon için 0.25), A Tipi-hıza verilen önem (Katsayıları: 1. fonksiyon için 0.58, 2. fonksiyon için 0.79), A Tipi-zamanlamaya verilen önem (Katsayıları: 1. fonksiyon için 0.46, 2. fonksiyon için -0.40), ÇBÖÖ-sakin tarz (Katsayıları: 1. fonksiyon için 0.51, 2. fonksiyon için 0.02) ve ÇBÖÖ-intikama yönelik tepkiler (Katsayıları: 1. fonksiyon için -0.28, 2. fonksiyon için 0.41) ayırt edici bağımsız değişkenlerdir.

Diskriminant fonksiyon analizi, sınıflandırma sonuçlarına göre incelendiğinde, gruplarda yer

Tablo 2. Ölçeklerden alınan puanların grup değişkeni açısından incelenmesi

Grup değişkeni	Sürücü belgesi alıkonan (s=128) Ort. ± SS	Performans (s=238) Ort. ± SS	Gönüllü (s=140) Ort. ± SS	p
Kısa Semptom Envanteri	22.62 ± 23.28 ^a	33.67 ± 28.53 ^b	33.56 ± 24.49 ^b	0.004
Anksiyete	4.46 ± 5.67 ^a	6.46 ± 6.83	7.16 ± 6.07 ^b	0.005
Depresyon	5.80 ± 6.29 ^a	8.89 ± 8.16 ^b	8.65 ± 6.91 ^b	0.008
Olumsuz benlik	5.71 ± 6.32 ^a	8.56 ± 7.57 ^b	7.94 ± 6.88 ^b	0.01
Somatizasyon	2.41 ± 3.76 ^a	3.76 ± 4.49 ^b	3.78 ± 4.04 ^b	0.05
Hostilite	4.23 ± 3.91 ^a	5.99 ± 4.81 ^b	6.03 ± 4.03 ^b	0.006
A Tipi Kişilik Ölçeği	64.41 ± 13.60 ^b	69.93 ± 13.84 ^a	63.44 ± 15.58 ^b	0.001
İşe verilen önem	24.93 ± 6.74 ^a	27.84 ± 7.23 ^b	27.59 ± 8.08 ^b	0.01
Hıza verilen önem	18.87 ± 4.62 ^a	20.51 ± 4.67 ^b	17.06 ± 5.06 ^c	0.000
Zamanlamaya verilen önem	11.38 ± 2.45 ^b	11.48 ± 2.44 ^b	10.04 ± 2.47 ^a	0.000
Sosyal etkinliklerden uzaklaşma	9.23 ± 3.34	10.11 ± 3.33 ^a	8.74 ± 2.94 ^b	0.005
Çok Boyutlu Öfke Ölçeği	124.53 ± 30.75	135.28 ± 35.09	132.01 ± 36.06	0.29
İntikama yönelik tepkiler	37.31 ± 13.32 ^b	43.51 ± 16.44	46.08 ± 17.02 ^a	0.000
İçe dönük tepkiler	27.72 ± 6.68 ^b	28.00 ± 7.07 ^b	24.61 ± 6.63 ^a	0.000
Umursamaz tepkiler	7.82 ± 3.09 ^b	7.88 ± 3.15 ^b	6.71 ± 2.54 ^a	0.001
Saldırgan davranışlar	20.09 ± 6.52 ^a	22.96 ± 8.17	23.19 ± 7.88 ^b	0.02
Sakin davranışlar	34.36 ± 8.40 ^b	33.37 ± 8.05 ^b	27.74 ± 7.96 ^a	0.000

Aynı harfleri içeren ortalamalar arasında anlamlı farklılık yoktur.

Tablo 3. Katılımcıların gruplara doğru olarak sınıflandırılma oranları

Gerçek grup	Performans (%)	Yordanan gruplar Sürücü belgesi alıkonan (%)	Gönüllü (%)
Performans (s=242)	77.7 (s=188)	6.6 (s=16)	15.7 (s=38)
Sürücü belgesi alıkonan (s=131)	73.3 (s=96)	14.5 (s=19)	12.2 (s=16)
Gönüllü (s=150)	40.0 (s=60)	4.0 (s=6)	56.0 (s=84)

alan katılımcı sayısı eşit olmadığından grupların öncelikli olasılık değerleri hesaplanmıştır. Genel olarak bakıldığında, katılımcıların %55.6'sını diskriminant fonksiyon analizi doğru sınıflandırmıştır ve bu en yüksek öncelikli olasılık değeri olan %42'den daha yüksektir. Tablo 3'te katılımcıların gruplara doğru olarak sınıflandırılma oranları gösterilmiştir. Tablo 3'de görüldüğü gibi, üç grup içinde performans değerlendirmesi grubu, %77.7'lik oranla (öncelikli olasılık %47) en yüksek doğru sınıflandırma oranına sahiptir. Bunu %56'lık oranla (öncelikli olasılık %29) gönüllü grubu ve %14.5 ile (öncelikli olasılık %25) belgelerine el konulan grup izlemiştir.

TARTIŞMA

Sürücülük yaşamları boyunca karışıklı kaza sayısı açısından örnekleme oluşturan gruplar arasında anlamlı bir farklılık olup olmadığını anlamak için yapılan analiz sonucunda, sürücü belgesi alıkonan grup ile gönüllü grup arasında anlamlı bir farklılık gözlenmemiştir. Performans grubunun, sürücü belgesi alıkonan gruptan ve gönüllü gruptan anlamlı düzeyde daha düşük puanlar alması, grubun özellikleri açısından anlaşılabilir görünmektedir. Performans grubu, çalıştıkları kurum tarafından performans değerlendirme amacıyla ilgili merkeze gönderilen bireylerden oluşmaktadır. Dolayısıyla bu bireyle-

rin, işini kaybetme kaygısı ile karıştıkları kaza sayısını olduğundan daha az gösterme çabası içinde olabilecekleri düşünülebilir.

Yapılan analizlerde, birçok alt ölçekte grup değişkeninin temel etkisi bulunmuştur. KSE'nin hem toplam puanında, hem de tüm alt ölçeklerinde sürücü belgesi alınan grubun diğer iki gruptan daha düşük puan aldığı görülmektedir. Oysa riskli sürücülük davranışlarının ruhsal belirtiler ile ilişkisi üzerine KSE kullanılarak yapılan çalışmalarda, kural ihlali eğilimi yüksek olan ve riskli sürücülük davranışı gösteren kişilerin ruhsal belirtilerinin de daha yüksek olduğu bulunmuştur.^{11,12,25,26} Benzer şekilde, sürücü davranışları ve öfke bağlamında yapılan çalışmalar da, öfke düzeyi yüksek olan sürücülerin daha fazla kural ihlali yaptıklarını ve daha fazla kazaya karıştıklarını göstermektedir.^{27,28} Tüm bu bulgular, değerlendirme sonucunda işini ya da sürücü belgesini kaybetme kaygısı taşımayan sürücülerle yapılan çalışmalarda elde edilmiştir. Çalışmamızda ise, sürücü belgesi alıkonan grup ve performans grubu, ölçekleri bir zorunluluk nedeniyle doldurmuştur. Diğer bir deyişle, bu ölçekleri sürücü belgesini geri alamama ya da işini kaybetme kaygısı ile yanıtlamışlardır.

A-Tipi Kişilik Ölçeğinden alınan puanlar açısından biraz farklı bir durum karşımıza çıkmaktadır. İlgili literatür, trafik suçu işleyen veya işleme eğilimi olan kişilerde A-tipi kişilik özelliğinin daha fazla olduğunu belirtmekle beraber,^{13,16} çalışmamızda durum, bu ölçeğin alt boyutlarını oluşturan maddelerin içerikleri ile bağlantılı olarak bir miktar farklılaşmaktadır. Trafik suçu işlemiş bireylerin ve performans değerlendirmesi için gelen bireylerin gönüllü gruptan daha çok zamana ve hıza önem vermeleri grupların özelliklerinden kaynaklanıyor olabilir. İş başvurusu yapan bir kişi gözüyle bu alt ölçeklerin maddelerine baktığımızda (Örneğin, 'İşlerin hemen ve hızlı yapılması gerektiğini hissedirim', 'Yavaş çalışan birini görünce rahatsız olurum' vb.), bu maddelerin insanlarda olması gereken bazı özellikleri (çalışkanlık, titizlik vb.) yansıtan maddeler olarak algılanma olasılığının yüksek olduğu düşünülebilir. Başka bir deyişle, bu kişiler işe kabul edile ve belgesini geri alabilme motivasyonu ile kendilerinde bu özellikleri olduğundan fazla yansıtma eğiliminde bulunmuş olabilir.

Bu bulgulardan hareketle, sürücü belgesi alıkonan grup ve performans grubunun, kendini iyi gösterme veya kendini saklama motivasyonunun ağır bastığı düşünülebilir. Yukarıda söz edilen diğer çalışmaların örneklemlerine bakıldığında, bu kişilerin değerlendirme sonucunda

sürücü belgesini geri alamamak veya işini kaybetmek gibi bir tehdit ile karşı karşıya olmayan gönüllü bireylerden oluştuğu görülmektedir. Yapılan diskriminant analizi sonucunda da iki fonksiyon bulunmuştur. Bu fonksiyonlara bakıldığında, iki grubun tek bir grup gibi hareket ettiği görülmektedir; bu ölçekler sürücü belgesi alıkonan grubu, diğer iki gruptan ayıramamaktadır.

İlgili literatürde, kendini bildirim türü ölçeklerinin kullanılmasına ilişkin uyarılara sıklıkla rastlanmaktadır. Örneğin, Dağ²⁹ kendini bildirim türü ölçekler ile yapılan ölçümlerde hata payının kaçınılmaz olduğunu vurgulamaktadır. Birey soruyu kendince anlamak, ilgili bilgiyi anımsamak, karar vermek ve yanıt seçeneklerini bulmak zorundadır. Ayrıca tüm bu süreçte de sosyal beğenilirlilik, tepki kurulumları gibi faktörler de işleyebilmektedir.²⁹ Çalışmamızdan elde edilen sonuçlar, bu bilgiler ışığında da değerlendirilmelidir. Söz konusu ölçeklerin hiçbirinde, bireylerin test alma tutumlarını ölçen bazı göstergeler (örneğin, geçerlilik alt testleri, yalan ölçekleri vb.) bulunmamaktadır ki, bazı durumlarda bu ölçekler bile manipüle edilebilmektedir. Örneklemin özellikleri göz önünde bulundurulacak olursa, ölçek maddelerinin manipüle edilmiş olması akla uygun gelmektedir. Dolayısıyla, sürücü belgesi alıkonan bireyler için bir karar verileceği zaman, kendini bildirim ölçeklerinden elde edilen bilgilere dayanılarak herhangi bir sonuca varmanın hatalı olacağı görülmektedir.

Bu tür kendini bildirim ölçeklerinin, sürücü seçme ve değerlendirme amacıyla tek başlarına kullanılmalarının doğru olmayacağı söylenebilir. Yapılan ek çalışmalar (gruplara özel normlarının çıkartılması ve/veya yalan ölçeklerinin eklenmesi vb.) sonucunda bu ölçeklerin kullanılmasına karar verilecekse bile, mutlaka bu amaçla geliştirilmiş ve ülkemizde de bazı merkezlerde kullanılmakta olan, 'yarı yapılandırılmış ruhsal görüşme formu' aracılığıyla toplanan bilgiler ile birlikte değerlendirilmesinde fayda olduğu söylenebilir. Sürücü seçme ve değerlendirme geçmişine sahip ülkelerden olan Almanya ve Avusturya'da da benzer öz bildirim türü ölçeklerden elde edilen sonuçlar, trafik psikologlarının yapmakla yükümlü oldukları görüşmeler uygulanmadan yasal geçerlilik taşımamaktadır ve tek başına bu ölçekleri kullanarak karar vermek yasaktır.^{3,4}

Sonuç olarak, bu ölçekler mutlaka kullanılacaksa, sonuçların özellikle trafik psikolojisi alanında eğitim almış, özel görüşme tekniklerini bilen ve bu tür ölçeklerin sınırlılıklarının (özellikle bu tür gruplar için) farkında olan meslek elemanları tarafından değerlendirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

1. Evans L. Traffic Safety. Science Serving Society. Michigan, Bloomfield Hills, 2004, p.337-338.
2. Hatakka M. What makes a good driver? The hierarchical approach. DAN-Report: Results of EU-Project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers. G Bartl (Ed.), Vienna, Austrian Road Safety Board, 2000.
3. Bukasa B, Wenninger U, Yasak Y. Workshop on driver selection. XI. Ulusal Psikoloji Kongresi (18-19 Eylül 2000, Ege Üniversitesi), İzmir, 2000.
4. Nickel WR. Uygulamalı Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu Yayınlanmamış Ders Notları. X. Ulusal Psikoloji Kongresi (16-18 Eylül 1998, Ankara Üniversitesi), Ankara, 1998.
5. 4 Sayılı Cetvel. Psikoteknik Değerlendirme ve Psikiyatri Uzmanı Muayenesinde Sürücülerde Aranılacak Şartlar ile Değerlendirme ve Muayeneye İlişkin Usul ve Esaslar. T.C. Resmi Gazete, 18 Temmuz 1997. 23053 (Mükerrer): 456-465.
6. West R, Elander J, French D. Mild social deviance, type-A behaviour pattern and decision-making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk. Br J Psychol 1993; 84:207-219.
7. Deffenbacher JL, Oetting ER, Lynch RS. Development of A Driving Anger Scale. Psychol Rep 1994; 74:83-91.
8. Deffenbacher JL, Deffenbacher DM, Lynch RS. Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. Behav Res Ther 2003; 41:701-718.
9. Schwebel DC, Severson J, Ball KK, Rizzo M. Individual difference factors in risky driving: The role of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. Accid Anal Prev 2006; 38:801-810.
10. Furnham A, Saipie J. Personality correlates of convicted driver. Pers Individ Dif 1993; 14:329-336.
11. Sümer N. Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. Accid Anal Prev 2003; 35:949-964.
12. Olteidal S, Rundmo T. The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. Safety Science 2006; 44:621-628.
13. Perry A R. Type-A behaviour pattern and motor vehicle driver behaviour. Perceptual and Motor Skills 1986; 63: 875-878.
14. Perry AR, Baldwin DA. Further evidence of associations of Type A personality scores and driving-related attitudes and behaviors. Perceptual and Motor Skills 2000; 91: 147-154.
15. Evans GW, Carrere S, Palsane MN. Type A behavior and occupational stress: A cross-cultural study of blue-collar workers. J Pers Soc Psychol 1987; 52:1002-1007.
16. Nabi H, Consoli SM, Chastang JF, Chiron M, Lafont S, Lagarde E. Type A behavior pattern, risky driving behaviors, and serious road traffic accidents: A prospective study of the GAZEL cohort. Am J Epidemiol 2005; 161:864-870.
17. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu. Erişim tarihi: 13.10.2008. <http://www.trafik.gov.tr/>.
18. Derogatis LR. The Brief Symptom Inventory (BSI): Administration, Scoring and Procedures manual-II. Clinical Psychometric Research Inc., 1992.
19. Şahin NH, Durak A. Kısa Semptom Envanteri: Türk gençleri için uyarlaması. Türk Psikoloji Dergisi 1994; 9:44-56.
20. Şahin NH, Batıgün AD, Uğurtaş S. Kısa Semptom Envanteri (KSE): Ergenler için kullanımının geçerlik, güvenilirlik ve faktör yapısı. Türk Psikiyatri Dergisi 2002; 13:125-135.
21. Balkaya F, Şahin NH. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği. Türk Psikiyatri Dergisi 2003; 14:192-202.
22. Batıgün AD, Şahin NH. Öfke, dürtüsellik ve problem çözme becerilerindeki yetersizlik gençlik intiharlarının habercisi olabilir mi? Türk Psikoloji Dergisi 2003; 18:37-59.
23. Rathus SA, Nevid JS. Stres: What It is and What It does? Psychology and the Challenges of Life: Adjustment and Growth. Fourth ed., 1989, p.181-229.
24. Batıgün AD, Şahin NH. İş stresi ve sağlık psikolojisi araştırmaları için iki ölçek: A-tipi kişilik ve iş doyumu. Türk Psikiyatri Dergisi 2006; 17:32-45.
25. Sümer N, Özkan T. Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. Türk Psikoloji Dergisi 2002; 17:1-22.
26. Norris FH, Matthews BA, Riad JK. Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. Accid Anal Prev 2000; 32:505-515.
27. Beck KH, Wang MQ, Mitchell MM. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety? J Safety Res 2006; 37:159-165.
28. Eşiyok B, Yasak Y, Korkusuz İ. Trafikte öfke ifadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. Türk Psikiyatri Dergisi 2007; 18:231-243.
29. Dağ İ. Psikolojik test ve ölçeklerde geçerlik ve güvenilirlik. 3P Dergisi 2005; 13(Ek sayı 4):17-23.