

Duygu Düzenleme Stratejileri ve Sürücü Öfke İfadeleri: Cinsiyetin Düzenleyici Rolü

Atakan Güngör¹, Mert Tütenkan², Gaye Solmazer³, Burcu Tekeş⁴

Güngör, A., Tütenkan, M., Solmazer, G. ve Tekeş, B. (2020). Duygu düzenleme stratejileri ve sürücü öfke ifadeleri: Cinsiyetin düzenleyici rolü. *Nesne*, 8(16), 126-142. DOI: 10.7816/nesne-08-16-09

Anahtar kelimeler
Duygu düzenleme,
bilişsel yeniden
değerlendirme,
bastırma, sürücü
öfke ifadeleri

Keywords
Emotion regulation,
cognitive
reappraisal,
suppression, driving
anger expression

Öz

Bu çalışmanın amacı duygu düzenleme stratejilerinden bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırmanın sürücü öfke ifadeleri üzerindeki etkilerini incelemektir. Ayrıca, bu ilişkilerde cinsiyetin düzenleyici rolü de incelenmiştir. Araştırmanın örneklemini ehliyet sahibi ve en az bir yıldır aktif olarak araç kullanan, 18-63 yaş aralığında bulunan, 325 (132 kadın, 193 erkek) katılımcı oluşturmuştur. Çalışmada, Duygu Düzenleme Anketi (DDA) ve Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (SÖİE) kullanılmıştır. Yapılan analizler sonucunda, bilişsel yeniden değerlendirmenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile pozitif yönde ilişkili olduğu, bastırmanın ise bu ifade ile negatif yönde ilişkili olduğu bulgularına ulaşılmıştır. Bilişsel yeniden değerlendirme ile öfke ifade indeksi (sözle, bedenle, araçla ifade) arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolü marjinal olarak anlamlıdır. Anlamlı olmamasına rağmen, kadınlarda bilişsel yeniden değerlendirme arttıkça öfke ifade indeksinin azaldığına ilişkin bir eğilim olduğu, erkeklerde ise böyle bir eğilim olmadığı görülmüştür. Ayrıca bastırma ile öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici etkisinin anlamlılık eğilimi vardır. Erkek sürücülerde bastırmanın öfke ifade indeksiyle (sözle, bedenle, araçla ifade) pozitif yönde ilişkili olduğu fakat kadınlarda böyle bir ilişkinin olmadığı görülmüştür. Araştırmanın güçlü yönleri, sınırlılıkları ve katkıları ilgili alanyazın ışığında tartışılmıştır.

Emotion Regulation Strategies and Driving Anger Expression: The Moderating Role of Gender

Abstract

The current study investigated the relationship between emotion regulation strategies (i.e., cognitive reappraisal and suppression) and driving anger expression. This study also investigated the moderating effect of gender on the relationship between emotion regulation strategies and driving anger expression. The participants were 325 drivers (132 females, 193 males) ranging from 18 to 63 years in age, who had a driving license and had been actively driving for at least one year. Emotion Regulation Questionnaire and Driver Anger Expression Inventory were used in this study. The results showed that cognitive reappraisal was positively associated with adaptive/constructive expression, while suppression was negatively associated with this expression. There was a marginally significant moderating effect of gender on the relationship between cognitive reappraisal and total aggressive expression index. Despite being insignificant, there was a tendency that, as cognitive reappraisal increases, total aggressive expression index decreases in only female drivers. In addition, there was a tendency for the moderating effect of gender on the relationship between suppression and total aggressive expression index. In male drivers, suppression was positively associated with total aggressive expression index (verbal, body, vehicle expression), but not in female drivers. The strengths, limitations, and contributions of this study are discussed in the light of the relevant literature.

Makale Bilgisi
Geliş tarihi: 08 Aralık 2019
Düzeltilme tarihi: 29 Mayıs 2020
Kabul tarihi: 10 Haziran 2020

Yazar Notu: Bu çalışmada kullanılan verilerin bir kısmı, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Psikoloji Kongresi'nde (Deneyim Oluşturma ve Aktarımı-IV "Köprüler Kurmak", 25-27 Nisan 2018) sunulan "Trafikte Duygu Düzenleme: Bilişsel Yeniden Değerlendirme ve Bastırma Stratejilerinin Sürücü Öfke İfadeleri Üzerindeki Etkisi" adlı bildiriye sunulmuştur.

DOI: 10.7816/nesne-08-16-09

¹ Psk., Işık Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, atakungor95(at)hotmail.com, ORCID: 0000-0001-5411-7392

² Yüksek lisans öğrencisi, Bahçeşehir Üniversitesi, Beyin ve Biliş Araştırmaları Laboratuvarı, merttutenkan(at)gmail.com, ORCID: 0000-0001-7881-5451

³ Dr. Öğr. Üyesi, İzmir Bakırçay Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, gayesolmazer(at)gmail.com, ORCID: 0000-0003-2776-701X

⁴ Dr. Öğr. Üyesi, Başkent Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, burcutekes(at)gmail.com, ORCID: 0000-0002-6601-1023

Trafik kazaları dünya genelinde her yıl yaklaşık 1.35 milyon insanın ölüm sebebi olarak değerlendirilmektedir (Dünya Sağlık Örgütü [DSÖ], 2018). Türkiye’de ise 2018 yılında meydana gelen trafik kazası sayısı 1.229.364 iken, kaza sebebiyle hayatını kaybedenlerin sayısı 6.675’tir (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2019). Trafik kazalarının farklı sebepleri bulunsa da en temel sebebinin insan faktörü olduğu ileri sürülmektedir (Lewin, 1982; Rumar, 1985). Bununla da tutarlı olarak, Türkiye’de 2018 yılında meydana gelen kazalardaki kusurların %98.8’inin insan (sürücü, yaya ve yolcu) kaynaklı olduğu görülmektedir. Bu insan faktörlerinden %89.5 oranı ile en çok kazaya sebebiyet veren yol kullanıcı grubunu ise sürücüler oluşturmaktadır (TÜİK, 2019). Herhangi bir araç kullanılırken hissedilen yoğun öfke olarak ifade edilen sürücü öfkesi (Deffenbacher, Oetting ve Lynch, 1994), kazaya sebebiyet veren bu insan faktörleri arasında önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle, bu çalışmada duygu düzenleme stratejileri ve sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişki ve bu ilişkideki cinsiyetin düzenleyici rolü ele alınacaktır.

Trafik bağlamında öfke duygusunu ve bu duygunun sebep olduğu ciddi sorunları inceleyen birçok çalışma mevcuttur. Örneğin, bir kişilik özelliği olarak sürücülük öfke düzeyinin, yüksek öfkeye sahip olanların daha yüksek değerlere sahip olacağı şekilde, sürüş esnasında yaşanan öfke sıklığı ve şiddeti ile ilişkili olduğu bulgulanmıştır (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch ve Richards, 2003; Deffenbacher, Lynch, Oetting ve Yingling, 2001). Yüksek öfke düzeyine sahip sürücülerin, düşük öfke düzeyine sahip sürücülere karşılaştırıldığı bir çalışmada, yüksek öfke düzeyine sahip olanların trafikte saldırganlık gösterme, riskli davranışlar sergileme ve bazı güvenlik çıktıları açısından farklılaştığı bulunmuştur (Deffenbacher ve ark., 2003). Başka bir çalışmada da profesyonel sürücülerde saldırganlığın bir boyutu olarak değerlendirilen öfke ile sözel ve fiziksel saldırganlık ve sapkın sürücü davranışları (hata ve ihlaller) arasında pozitif korelasyonlar olduğu görülmektedir (Sümer, 2003). Bu bulgularla tutarlı olarak, sürücü öfkesi ve güvenlik çıktıları arasındaki ilişkileri inceleyen meta-analiz çalışmaları, sürücü öfkesi ile saldırgan sürücülük (Bogdan, Măirean ve Havârneanu, 2016; Zhang ve Chan, 2016), riskli sürücülük ve sürücü hataları (Zhang ve Chan, 2016) arasındaki ilişkileri desteklemiştir. Kazayla ilişkili çıktılar olarak kavramsallaştırılan ramak kalalar ve kazalar ile sürücü öfkesi arasındaki korelasyonların da güçlü olmasa da anlamlı olduğu görülmüştür (Zhang ve Chan, 2016). Aynı zamanda alanyazın, trafik güvenliği açısından öfke seviyesinin yanı sıra bu öfkenin ifade ediliş tarzının da oldukça önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Hatta bazı araç simülasyonu çalışmaları (örn, Qu, Dai, Zhao, Zhang ve Ge, 2016), öfke duygusunun deneyimlenmesi ile karşılaştırıldığında, trafikte öfkenin ifade edilişinin trafik güvenliğini daha çok tehdit ettiğine işaret etmektedir. Deffenbacher, Lynch, Oetting ve Swaim (2002), trafikte öfkenin dört farklı ifade ediliş biçimini (araçla, bedenle, sözle ve uyum sağlayıcı/yapıcı ifade) tanımlamıştır. Bu dört farklı ifadeden araçla (örn, hızlanma, yavaşlama), bedenle (örn, dil çıkarma, el-kol hareketi yapma) ve sözle (örn, söylenme, bağırma, küfredme) olanlar saldırgan ifadelerdir (Deffenbacher ve ark., 2002; Eşiyok, Yasak ve Korkusuz, 2007). Bu saldırgan ifadelerin ve üçünün toplamından oluşan öfke ifade indeksinin sürücü öfkesi, saldırganlık ve riskli davranışların farklı ölçüm değişkenleri ile pozitif yönde ilişkili olduğu saptanmıştır (Deffenbacher ve ark., 2002). Öte yandan, adından da anlaşılabilirliği gibi öfkenin yapıcı bir şekilde ifade edilebilmesi ile ilişkili olan uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi (örn., “karşılık vermeden önce sonuçlarını düşünürüm.”) ise sürücü öfkesi (Eşiyok ve ark., 2007), saldırganlık ve riskli davranışların farklı ölçüm değişkenleri ile negatif yönde bağlantılı bulunmuştur (Deffenbacher ve ark., 2002). Son beş yıl içerisinde herhangi bir nedenle trafik cezası alan sürücüler ile ceza almayan sürücülerin karşılaştırıldığı bir çalışmada, ceza alanların trafikteyken öfke duygusunun araçla ve bedenle ifade biçimine daha çok başvurduğu bulgulanmıştır (Eşiyok ve ark., 2007). Türkiye’de taksii şoförleri ile yapılan bir başka çalışmada da trafik öfkesinin saldırgan bir şekilde ifade

edilmesi (sözel, bedenle, araçla ve genel öfke ifade indeksi) ile bazı kaza ile ilişkili değişkenler (konsantrasyon kaybı, kontrol kaybı ve ramak kalalar⁵) arasında ilişkiler tespit edilmiştir (Sullman, Stephens ve Kuzu, 2013). Benzer şekilde, yeni yapılan bazı araştırmalar da saldırgan ifadeler ile tehlikeli sürücülük arasındaki ilişkileri desteklemiştir (örn, Ge, Qu, Zhang, Zhao ve Zhang, 2015).

Sürücü öfkesiyle ilgili araştırmalar bu duygunun deneyimi ve ifadesi ile sınırlı kalmamıştır. Sürücülerin trafikte karşılaşılan durumlara yönelik öfke bilişleri de incelenmiş ve beş faktörde toplanmıştır. Bu faktörler: “Yargılayıcı ve şüpheli düşünceler” (örn, “Araba kullanmalarına izin verilmemeli”), “aşağılayıcı etiketleme ve sözel saldırgan düşünceler” (örn, “Ne aptal sürücü!”), “intikam ve misilleme düşünceleri” (örn, “Onları rahatsız etmek için yavaşlayacağım” vb.), “fiziksel saldırganlık düşünceleri” (örn, “Onu öldüresiye dövmek isterdim”) ve “başa çıkma/ öz-egitim düşünceleri”dir (örn, “Yapılacak bir şey yok, boş ver gitsin”) (Batıgün ve Yasak, 2015; Deffenbacher, Petrilli, Lynch, Oetting ve Swaim, 2003). Olumlu olarak değerlendirebileceğimiz “başa çıkma/öz-egitim düşünceleri” dışındaki dört faktör; sürücü öfkesi ve saldırgan sürücü öfke ifadeleri ile pozitif yönde ilişkilidir (Deffenbacher, Petrilli ve ark., 2003). “Başa çıkma/öz-egitim düşünceleri” ise uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi ile pozitif yönde ilişkilidir (Batıgün ve Yasak, 2015; Deffenbacher, Petrilli ve ark., 2003). Ayrıca, genel stres düzeyi ile olumsuz sürücü öfke ifadesi arasındaki ilişkide, intikam, saldırganlık, yargılama ve aşağılayıcı düşüncelerin tam aracılık rolü olduğu saptanmıştır (Yasak, Batıgün ve Eşiyok, 2016).

Tüm bu olumsuz sonuçlarından dolayı trafikte öfke duygusunun düzenlenmesinin önem teşkil edeceği düşünülmektedir. Gross’a (1998b) göre duygu düzenleme kavramı, “bireylerin hangi duygulara sahip olacaklarını ve onlara sahip olduklarında, bu duyguları nasıl deneyimleyeceklerini ve ifade edeceklerini etkileme süreçleri” (s.275) olarak tanımlanmaktadır. Bilinçli veya bilinçsiz bir şekilde gerçekleşebilen duygu düzenleme süreçleri, duygu üretim sürecini bir veya daha fazla şekilde etkileyebilir (Gross, 1998b). Gross (1998a), daha önceki araştırmalardan yola çıkarak duygu düzenleme stratejilerinin kabaca ikiye ayrıldığı bir süreç modeli önermiştir. Bu modele göre duygu oluşumunun başlangıcı, içsel veya dışsal ipuçlarının değerlendirilmesi olarak kabul edilmektedir. Bu model, bu değerlendirmenin deneyimsel, davranışsal ve fizyolojik yanıt eğilimleri oluşturduğunu da ortaya koymaktadır. Bu yanıt eğilimleri tepki aşamasında değiştirilip düzenlenebilmektedir ve bu düzenleme işlemi ile dışa vurulacak duygusal tepkilerin son hali oluşmaktadır. Duygusal ipuçlarının düzenlenmesinde kullanılan stratejiler, öncül odaklı duygu düzenleme olarak ele alınırken, tepki eğilimlerinin düzenlenmesinde kullanılanlar ise yanıt odaklı duygu düzenleme olarak değerlendirilmektedir.

Duygu düzenleme araştırmalarında, yukarıda bahsedilen genel duygu düzenleme stratejilerinin altında değerlendirilen spesifik duygu düzenleme stratejileri kullanılmıştır. Bunlar bilişsel yeniden değerlendirme (öncül odaklı) ve bastırma (yanıt odaklı) (Gross, 1998a; Gross ve John, 2003; Gross, Richards ve John, 2006; John ve Gross, 2004; Richards ve Gross, 1999; Richards ve Gross, 2000). Bilişsel yeniden değerlendirme, durumun kişi üzerindeki duygusal etkisini değiştirmek amacıyla, duygu oluşturabilecek bir durumun yeniden değerlendirilerek bu durum hakkındaki düşünme biçiminin değiştirilmesini ifade etmektedir (Lazarus ve Alfert, 1964; akt., Gross ve John, 2003). Bir mesleğin yaptığı kaba yorumu kişiliğe yapılmış bir saldırı yerine o kişinin yorgunluğunun yansıması olarak değerlendirmek ve böylece daha az öfke tepkisi vermek, bu stratejiye örnek oluşturabilmektedir (Memedovic, Grisham, Denson ve Moulds, 2010). Bastırma ise “devam eden duygu ifade davranışının

⁵ Bu noktada, ramak kala ile öfkenin bedenle ifadesi arasında anlamlı ilişkinin bulunmamış olduğunu rapor etmek önemlidir.

engellenmesi” olarak değerlendirilmektedir (Gross, 1998a, s. 226). Meslektaşın yaptığı kaba yorumdan duygusal olarak daha az etkilenmiş hatta etkilenmemiş gibi davranmak ise bastırmaya örnek olarak verilebilmektedir (Memedovic ve ark., 2010). Her iki duygu düzenleme stratejisi de günlük yaşamda sıklıkla kullanılmaktadır ve duygu düzenleme açısından olumlu ve olumsuz duygular arasında, olumsuz duyguların (Çalışma 1’de: üzüntü, öfke ve kaygı; Çalışma 2’ de: üzüntü, öfke, utanç, kaygı ve korku) daha çok düzenleneceği bir şekilde farklılıklar gözlenmektedir (Gross, Richards ve John, 2006). Katılımcıların anlık duygu düzenlemelerinin incelendiği deneysel bir çalışmada, bilişsel yeniden değerlendirme kullanımının, olumsuz duyguların deneyimini ve ifadesini etkili bir şekilde azaltma işlevine sahip olduğu, bastırmanın ise sadece duygu ifadesini azaltma işlevinin olduğu bulgulanmıştır (Gross, 1998a). Daha sonraki yıllarda duygu düzenleme anketi kullanılarak bu çalışma genişletilmiş ve duygu düzenleme stratejilerinin eğilimsel kullanımının uzun dönemli sonuçları incelenmiştir. Bilişsel yeniden değerlendirmenin eğilimsel olarak kullanılmasının olumsuz duygu deneyimi ve ifadesi ile ters yönlü bir ilişkiye sahip olduğu ortaya çıkarılmıştır (Gross ve John, 2003). Öfke duygusu özelinde yapılan bazı çalışmalarda da bilişsel yeniden değerlendirme stratejisinin etkililiği değerlendirmiştir (örn, Denson, Grisham ve Moulds, 2011; Mauss, Cook, Cheng ve Gross, 2007; Memedovic ve ark., 2010; Ray, Wilhelm ve Gross, 2008; Szasz, Szentagotai ve Hofmann, 2011). Bu çalışmaların bazılarında bu strateji deneysel manipülasyon yöntemleri aracılığıyla incelenmiş (Denson ve ark., 2011; Ray ve ark., 2008; Szasz ve ark., 2011), diğerlerinde ise (Mauss ve ark., 2007; Memedovic ve ark., 2010) bir kişilik özelliği olarak kullanmaya odaklanılmıştır. Ayrıca, bu çalışmalardan bazılarında cinsiyet değişkeninin oluşturabileceği farklılıkların önüne geçilmeye çalışıldığını ve bu nedenle sadece kadınlardan oluşan örneklemelerin kullanıldığını belirtmek önemlidir (Maus ve ark., 2007; Memedovic ve ark., 2010; Ray ve ark., 2008). Genel olarak bu çalışmalar, öfke duygusunun azaltılmasında bilişsel yeniden değerlendirmenin yararlı olduğunu göstermiştir (Denson ve ark., 2011; Maus ve ark., 2007; Memedovic ve ark., 2010; Ray ve ark., 2008). Sürücülük bağlamında da benzer sonuçlar elde edilmiştir. Sürücülerle yapılan bir çalışmada bilişsel yeniden değerlendirme ile sürücü öfkesi arasında negatif bir ilişki bulunmuştur (Popuşoi ve Holman, 2016). Bu bulgulardan hareketle, trafikte öfkeye neden olabilecek durumlar karşısında sıklıkla bilişsel yeniden değerlendirme stratejisini kullanan sürücülerin, daha az olumsuz düşüncelere ve dolayısıyla daha düşük öfke düzeyine sahip olacağı düşünülmektedir. Bu noktada, öfkelerini daha az saldırgan bir şekilde ifade etmeleri, buna karşın farklılıkları kabul etme ve bilişsel yeniden yapılandırma gibi stratejileri içeren uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifade biçimlerini daha çok kullanmaları beklenmektedir. Bastırmanın eğilimsel olarak kullanımının uzun vadeli sonuçları ise Gross’un (1998a) deneysel çalışmasıyla farklılıklar göstermiştir. Yanıt odaklı bir strateji olmasına rağmen bastırmanın eğilimsel kullanımı deneyime de etki etmiş ve daha fazla olumsuz duygu deneyimi ve daha az olumlu duygu deneyimi ile ilişkilendirilmiştir (Gross ve John, 2003). Bu bulgudan hareketle, sıklıkla bastırma stratejisini kullanan sürücülerin, trafik ortamında daha fazla öfke duygusu deneyimlemesi ve bu nedenle öfkelerini daha fazla saldırgan bir şekilde ifade etmesi beklenmektedir. Bu doğrultuda oluşturulan hipotezler aşağıda verilmiştir:

Hipotez 1: Bilişsel yeniden değerlendirme, uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesiyle olumlu yönde bir ilişkiye sahiptir.

Hipotez 2: Bastırma, uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesiyle olumsuz yönde bir ilişkiye sahiptir.

Hipotez 3: Bilişsel yeniden değerlendirme, öfke ifade indeksiyle (sözle, bedenle, araçla ifade) olumsuz yönde bir ilişkiye sahiptir.

Hipotez 4: Bastırma, öfke ifade indeksiyle (sözle, bedenle, araçla ifade) olumlu yönde bir ilişkiye sahiptir.

Alanyazın taraması, duygu düzenleme stratejileri ve trafikte öfke ifadesi değişkenleri arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici değişken olarak görev yapabileceğini önermektedir. Bununla ilişkili olarak, öfke ile ilgili kuramlar incelendiğinde genel görüş, bu duygunun erkeklere uygun görüldüğü ve bu duygudan kaynaklanan saldırgan ifadelerin erkeklerde daha fazla olduğudur (Şahin, 2005). Benzer şekilde, Gross ve arkadaşları (2006), kadınlarda daha yüksek puanlar olacak şekilde öfke kontrolünde cinsiyet farkı bulmuştur. Üniversite öğrencilerindeki öfke ifadesini inceleyen bir çalışmada, saldırgan davranış gösterme açısından erkeklerin; fazla kaygılı, pasif-agresif, içe dönük davranışlar gösterme açısından ise kadınların daha yüksek puanlara sahip olduğu bir cinsiyet farkı bulgulanmıştır (Bostancı, Çoban, Tekin ve Özen, 2006). Cinsiyet farkı bulmayan araştırmalar olsa da (Ge ve ark., 2015), genel olarak sürücülerle yapılan araştırmalarda da erkekler aleyhine benzer sonuçlar elde edildiği söylenebilmektedir. İlişkili bulunan boyutlarda farklılıklar görülmesine rağmen, genel olarak erkeklerin saldırgan ifade -özellikle araçla ve bedenle- biçimlerini daha fazla kullandığı gösterilmiştir (Deffenbacher ve ark., 2002; Eşiyok ve ark., 2007; Yasak ve ark., 2016). Kadın sürücüler lehine uyum sağlayıcı/yapıcı ifade cinsiyet farkı bulgulayan araştırmalar mevcuttur (Eşiyok ve ark., 2007; González-Iglesias, Gomez-Fraguela ve Luengo-Martin, 2012; Jovanovic, Lipovac, Stanojevic ve Stanojevic, 2011; Yasak ve ark., 2016). Bu bulgulardan hareketle kadın sürücülerin trafik ortamında öfkelerinin deneyimini ve ifadesini, yeniden değerlendirerek veya bastırarak daha fazla düzenlemeye çalışması beklenmektedir. Bu noktada, cinsiyetin bir düzenleyici değişken olarak ele alınması önerilmekte ve duygu düzenleme stratejileri ve sürücü öfke ifadeleri arasındaki ilişkileri, kadınlarda daha güçlü olacak şekilde düzenlemesi beklenmektedir. Bu doğrultuda oluşturulan hipotezler aşağıda verilmiştir:

Hipotez 5: Cinsiyet değişkeni, bilişsel yeniden değerlendirme ile uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi arasındaki ilişkiyi, kadın sürücüler için daha güçlü olacak şekilde düzenlemektedir.

Hipotez 6: Cinsiyet değişkeni, bastırma ile uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi arasındaki ilişkiyi, kadın sürücüler için daha güçlü olacak şekilde düzenlemektedir.

Hipotez 7: Cinsiyet değişkeni, bilişsel yeniden değerlendirme ile öfke ifade indeksi (sözle, bedenle, araçla ifade) arasındaki ilişkiyi, kadın sürücüler için daha güçlü olacak şekilde düzenlemektedir.

Hipotez 8: Cinsiyet değişkeni, bastırma ile öfke ifade indeksi (sözle, bedenle, araçla ifade) arasındaki ilişkiyi, kadın sürücüler için daha güçlü olacak şekilde düzenlemektedir.

Trafik bağlamında duygu düzenlemeyi inceleyen çalışmalar mevcuttur. Örneğin, duygu düzenleme güçlüklerinin sürüş tarzları üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir (Navon ve Taubman-Ben-Ari, 2019; Trógolo, Melchior ve Medrano, 2014). Bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma özelinde ise Popuşoi ve Holman (2016), bu stratejilerin sürücü öfkesiyle olan ilişkilerine ve düzenleyici rolüne odaklanmıştır. Ancak bu stratejilerin sürücü öfke ifadeleri üzerindeki etkisini inceleyen bir çalışmaya rastlanmamıştır. Mevcut araştırmanın, bu ilişkileri ve cinsiyetin bu ilişkilerdeki düzenleyici rolünü ortaya koyarak alanyazına katkı sağlayacağına inanılmaktadır.

Yöntem

Katılımcılar

Araştırma, ehliyet sahibi ve en az bir yıldır aktif olarak araç kullanan 325 katılımcı ile gönüllülük ilkesine bağlı kalınarak yürütülmüştür. Katılımcıların 132'si kadın (%40.6), 193'ü erkektir (%59.4). Yaş aralığı 18-63 yıl arasında değişmekte olup yaş ortalaması 27.21'dir ($S = 9.83$). %0.9'u ilkokul, %1.2'si ortaokul, %13.8'i lise, %74.9'u üniversite, %9.5'i yüksek lisans/doktora mezunudur. Sürücülerin aktif olarak araç kullanma aralığı 1-46 yıl, ortalaması ise 7.09 ($S = 8.63$) yıldır. Çalışmadaki katılımcılar ortalama 7.64 (S

= 8.81) yıldır ehliyet sahibi olup, ehliyet alındığından itibaren ortalama 90.359.54 ($S = 214565.4$) kilometre araç kullanmıştır. Sürücüler son bir yıl içerisinde ortalama 15.322.44 ($S = 51169.6$) kilometre araç kullanmıştır.

Veri Toplama Araçları

Duygu Düzenleme Anketi: Gross ve John (2003) tarafından geliştirilen ve Köse (2011) tarafından Türkçe'ye çevrilen bu ölçek, bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma olmak üzere iki alt boyuta ayrılmaktadır. Bilişsel yeniden değerlendirme alt ölçeği 6 maddeden oluşmakta ve “Duygularımı, içinde olduğum durumla ilgili düşünme tarzımı değiştirerek denetlerim.” gibi ifadeleri içermektedir. Bastırma alt ölçeği ise 4 maddeden oluşmakta ve “Duygularımı kendime saklarım.” gibi ifadeleri içermektedir. Ölçekteki maddeler, “(1) kesinlikle katılmıyorum” ile “(7) kesinlikle katılıyorum” uçlarına sahip 7’li likert tipi derecelendirme ile değerlendirilmektedir. Her iki alt boyut birbirinden bağımsız olmakla birlikte, yüksek puanlar duygu düzenleme stratejilerinin kullanım sıklığını göstermektedir. Gross ve John (2003), bilişsel yeniden değerlendirme için Cronbach’s alfa iç tutarlılık kat sayısını .79, bastırma içinse .73 olarak belirlemiştir. Bu çalışmada uygulanan faktör analizi bu anketin iki faktörlü yapısını desteklemiştir (bkz. Ek 1). Bu nedenle bu çalışmada bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma iki faktör olarak kullanılmıştır. Mevcut çalışmada, bilişsel yeniden değerlendirme için Cronbach’s alfa iç tutarlılık kat sayısı .77, bastırma içinse .63 olarak raporlanmıştır.

Sürücü Öfke İfadesi Envanteri: Deffenbacher ve ark. (2002) tarafından geliştirilen; Eşiyok ve ark. (2007) tarafından Türkçe geçerlik ve güvenirlik çalışmaları yapılan bu ölçek, sürücülerin trafikte öfkelerini ifade etme biçimlerini ölçümlemeyi amaçlamaktadır. Ölçekte “(1) hiçbir zaman” ile “(4) her zaman” uçlarına sahip 4’lü likert tipi derecelendirme kullanılmaktadır. Orijinalinde 49 madde bulunan bu ölçeğin Türkiye’ye uyarlama çalışmasında, 2 madde atılarak 47 madde içeren bir versiyonu oluşturulmuştur (Eşiyok ve ark., 2007). Bu uyarlanmış versiyonu da orijinal ölçek gibi, Cronbach’s alfa iç tutarlılık kat sayıları .79 ile .88 arasında değişen dört alt ölçekten oluşmaktadır (Eşiyok ve ark., 2007). “Öfkenin sözel ifadesi” alt boyutu “Ehliyetini nerden aldın? gibi soruları bağırarak söylerim” gibi maddeleri içermektedir ve 12 madde ile değerlendirilmektedir. “Öfkenin bedenle ifadesi” alt boyutu “Arabadan çıkmaya çalışır ve diğer sürücüye de çıkmasını söylerim” gibi maddeleri içermektedir ve 10 madde ile değerlendirilmektedir. “Öfkenin araçla ifadesi” alt boyutu “Diğer sürücünün tamponuna oldukça fazla yaklaşıyorum” gibi maddeleri içermektedir ve 10 madde ile değerlendirilmektedir. “Uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” alt boyutu ise “Güvenli bir sürücü olmak için daha dikkatli davranırım” gibi maddeleri içermektedir ve 15 madde ile değerlendirilmektedir. Orijinalinde olduğu gibi, Türkçe’ye uyarlanmış versiyonunda da bu dört faktörün yanında, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade faktörü dışındaki üç ifadenin toplamından “öfke ifade indeksi” ($\alpha = .90$) oluşturulabilmektedir. Bu çalışmada bu ankete faktör analizi uygulanmıştır (bkz. Ek 1). Bazı maddelerdeki çapraz yüklemelerden ve bazı maddelerin farklı faktörlerde yer almasından, öfkenin bedenle ve araçla ifadesinin ayrımının net olmadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle sürücü öfke ifadesi envanteri, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ve öfke ifadesi indeksi olarak analizlere dahil edilmiştir. Mevcut çalışmada alt ölçeklerin Cronbach’s alfa iç tutarlılık kat sayıları, “uyum sağlayıcı/yapıcı ifade” için .88 ve “öfke ifade indeksi” için .91 olarak bulunmuştur.

Kişisel Bilgi Formu: Katılımcılardan; cinsiyet, yaş ve eğitim düzeyi gibi demografik bilgilerle kaç yıldır ehliyet sahibi olduğu, aktif olarak araç kullanım süresi ve yıllık yapılan kilometre gibi trafikte araç kullanımına ilişkin bilgiler de alınmıştır.

İşlem

Bu çalışmanın etik izni, Işık Üniversitesi Psikoloji Bölümü'nden alınmıştır. Anket formu, sırasıyla bilgilendirilmiş onam formu, Duygu Düzenleme Anketi, Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (SÖİE) ve kişisel bilgi formundan oluşmaktadır. İlgili anketlerin kullanım izni yazarlardan alınmıştır. Anket, web tabanlı çevrimiçi bir yazılım olan www.surveey.com aracılığı ile katılımcılara iletilmiş ve çeşitli sosyal medya platformları (Facebook, Instagram) aracılığı ile katılımcılarla paylaşılmıştır. Katılımcılardan herhangi bir kimlik bilgisi istenmemiştir. Verilerin analizinde, IBM SPSS Statistics 23 programı ve PROCESS v3 (Hayes, 2018) makro eklentisi kullanılmıştır.

Bulgular

Korelasyon Analizine İlişkin Bulgular

Değişkenler arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla Pearson korelasyon analizi yapılmıştır. Yapılan analiz sonuçlarına göre duygu düzenleme anketinin bilişsel yeniden değerlendirme alt boyutu ile sürücü öfke ifadesi ölçeğinin uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesi alt boyutu arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($r = .29$; $p = .000$). Benzer şekilde bilişsel yeniden değerlendirme ile bastırma alt ölçekleri arasında da pozitif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($r = .22$; $p = .000$). Korelasyon analizinin detayları Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1

Değişkenlerin Ortalama ve Standart Sapma Değerleri ve Değişkenler Arası Korelasyon

	Ort.	S	1	2	3	4
Bilişsel Yeniden Değerlendirme (1)	4.68	1.29	-	.22***	-.02	.29***
Bastırma (2)	3.77	1.31		-	.10	-.05
Öfke İfade İndeksi (3)	1.61	.38			-	-.10
Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade (4)	2.67	.65				-

*** $p < .001$

Regresyon Analizine İlişkin Bulgular

Duygu düzenleme anketinin alt ölçekleri olan bilişsel yeniden değerlendirme (hipotez 1) ve bastırmanın (hipotez 2) uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile ilişkilerinin test edilmesi amacıyla çoklu regresyon analizi uygulanmıştır (bkz. Tablo 2). Yapılan analiz sonucunda, modelin anlamlı olduğu bulunmuştur ($R^2 = .10$, $F(2, 322) = 17.08$, $p = .000$) ve bastırma ve bilişsel yeniden değerlendirme, uyum sağlayıcı/yapıcı ifadedeki varyansın %10'unu açıklamıştır. Bilişsel yeniden değerlendirme, istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyle pozitif yönde ilişkilidir ($\beta = .31$, $p = .029$). Bastırma ise istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyle negatif yönde ilişkilidir ($\beta = -.12$, $p = .000$). Başka bir deyişle, araştırma sonuçları Hipotez 1 ve Hipotez 2'yi desteklemiştir.

Duygu düzenleme anketinin alt ölçekleri olan bilişsel yeniden değerlendirme (Hipotez 3) ve bastırmanın (Hipotez 4) öfke ifade indeksiyle (sözle, bedenle, araçla ifade) ilişkilerinin test edilmesi amacıyla çoklu regresyon analizi uygulanmıştır (bkz. Tablo 2). Yapılan analiz sonucunda, değişkenler arasındaki ilişkiyi inceleyen modelin istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı bulunmuştur ($R^2 = .01$, $F(2, 322) = 1.99$, $p = .138$). Bilişsel yeniden değerlendirme ile öfke ifade indeksi arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır ($\beta = -.05$, $p = .421$). Bastırma ise öfke ifade indeksiyle marjinal anlamlılık düzeyinde pozitif

yönde ilişkili bulunmuştur ($\beta = .11$, $p = .051$). Bir bütün olarak değerlendirildiğinde, araştırma sonuçlarının Hipotez 3'ü desteklemediği fakat Hipotez 4'ü desteklediği görülmektedir.

Tablo 2

Sürücü Öfke İfadelerinin Duygu Düzenleme Stratejileriyle olan ilişkisine ait Çoklu Regresyon Analizi

		Model			β	p
		R	R^2	F		
Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade	Bilişsel Yeniden Değerlendirme	.31	.10	17.08***	.31	.000
	Bastırma				-.12	.029
Öfke İfade İndeksi	Bilişsel Yeniden Değerlendirme	.11	.01	1.99	-.05	.421
	Bastırma				.11	.051

*** $p < .001$

Düzenleyici Değişken (Moderatör) Analizine İlişkin Bulgular

Duygu düzenleme anketinin alt boyutları (bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma) ile sürücü öfke ifadesi envanterinin alt boyutları (uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ve öfke ifade indeksi) arasındaki ilişkilerde cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi amacıyla dört ayrı düzenleyici değişken analizi uygulanmıştır. Cinsiyetin düzenleyici etkisi, PROCESS v3 makro eklentisi aracılığı ile test edilmiştir (Hayes, 2018). Testler, 5000 önyükleme (bootstrap) örnekleme üzerinde model 1 kullanılarak yapılmıştır. Düzenleyici değişken analizinin sonuçları Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3

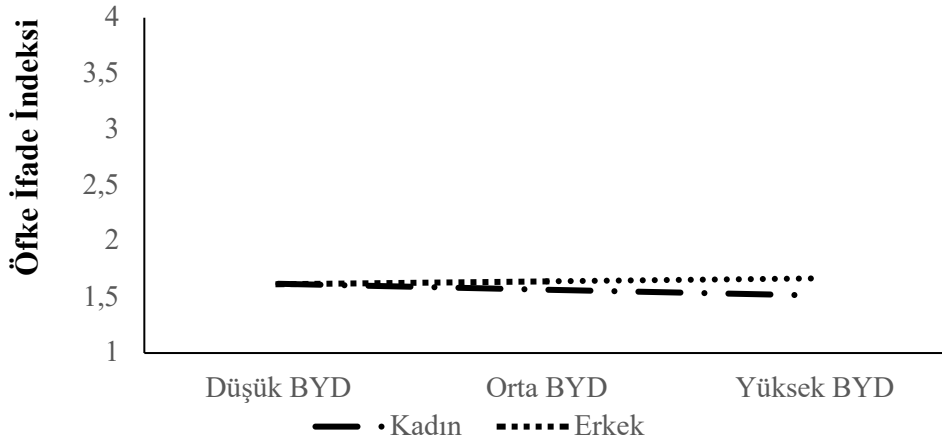
Duygu Düzenleme Stratejileri ve Sürücü Öfke İfadeleri Arasındaki İlişkide Cinsiyetin Düzenleyici Etkisi

		B	SH	t	p
Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade	Sabit Terim	2.47 [1.60, 3.33]	.44	5.61	.000
	Bilişsel Yeniden Değerlendirme (BYD)	.11 [-.07, .28]	.09	1.21	.226
	Cinsiyet	-.28 [-.80, .23]	.26	-1.09	.279
	Cinsiyet * BYD	.02 [-.09, .12]	.05	.35	.727
Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade	Sabit Terim	3.28 [2.57, 3.98]	.36	9.13	.000
	Bastırma	-.08 [-.26, .11]	.09	-.79	.429
	Cinsiyet	-.36 [-.79, .07]	.22	-1.63	.105
	Cinsiyet * Bastırma	.04 [-.07, .15]	.06	.69	.492
Öfke İfade İndeksi	Sabit Terim	1.97 [1.44, 2.50]	.27	7.27	.000
	Bilişsel Yeniden Değerlendirme (BYD)	-.10 [-.21, .01]	.06	-1.85	.066
	Cinsiyet	-.21 [-.53, .11]	.16	-1.31	.192
	Cinsiyet * BYD	.06 [-.00, .13]	.03	1.84	.066
Öfke İfade İndeksi	Sabit Terim	1.74 [1.33, 2.16]	.21	8.24	.000
	Bastırma	-.07 [-.18, .04]	.06	-1.20	.232
	Cinsiyet	-.14 [-.40, .11]	.13	-1.11	.267
	Cinsiyet * Bastırma	.06 [-.01, .12]	.03	1.72	.086

Bilişsel yeniden değerlendirme ile uyum sağlayıcı/yapıcı ifade arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi amacıyla yapılan analiz sonuçlarına göre; cinsiyetin düzenleyici etkisi istatistiksel olarak anlamlı değildir ($B = .02$, %95 GA [-.09, .12], $t = .35$, $p = .727$). Bu nedenle, Hipotez 5 desteklenmemiştir. Cinsiyetten bağımsız olarak bilişsel değerlendirmenin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyle olumlu yönde bir ilişkiye sahip olduğu görülmektedir.

Bastırma ile uyum sağlayıcı/yapıcı ifade arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi amacıyla yapılan analiz sonuçlarına göre; cinsiyetin düzenleyici etkisi istatistiksel olarak anlamlı değildir ($B = .04$, %95 GA $[-.07, .15]$, $t = .69$, $p = .492$). Bu nedenle, Hipotez 6 desteklenmemiştir. Cinsiyetten bağımsız olarak bastırmanın uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyle olumsuz yönde bir ilişkiye sahip görülmektedir.

Bilişsel yeniden değerlendirme ile öfke ifade indeksi (sözle, bedenle, araçla ifade) arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi amacıyla yapılan analiz sonuçlarına göre; cinsiyetin düzenleyici etkisi marjinal olarak anlamlıdır ($B = .06$, %95 GA $[-.00, .13]$, $t = 1.84$, $p = .066$). Hem kadınlarda ($B = -.04$, %95 GA $[-.09, .01]$, $t = -1.60$, $p = .111$) hem de erkeklerde ($B = .02$, %95 GA $[-.02, .06]$, $t = .96$, $p = .337$), bilişsel yeniden değerlendirme ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişki anlamlı değildir. Ancak, sonuçlar, Hipotez 7 ile tutarlı bazı eğilimlerin olduğuna işaret etmektedir. Etkileşim grafiği incelendiğinde, kadınlarda bilişsel yeniden değerlendirme arttıkça öfke ifade indeksinin azaldığına ilişkin bir eğilim olduğu, erkeklerde ise bu değişkenler arasında bir ilişkinin olmadığı görülmüştür (bkz. Şekil 1).

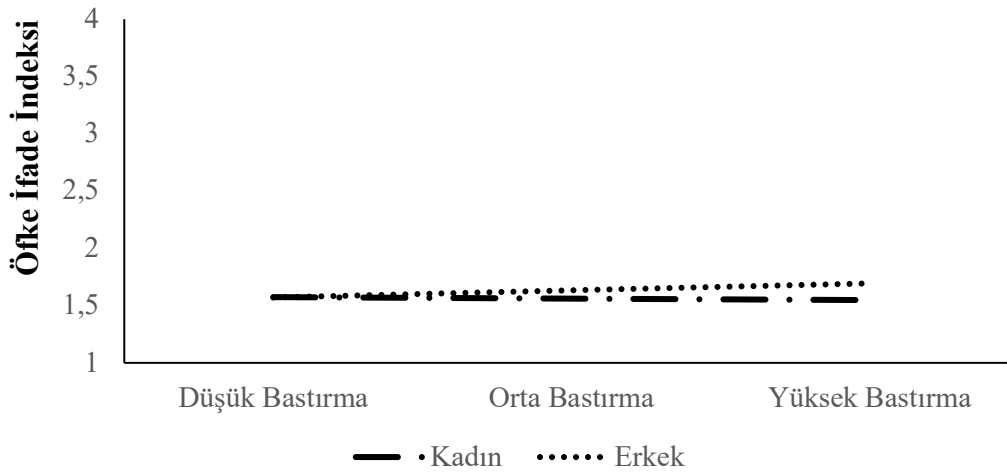


Şekil 1. Kadınlarda ve erkeklerde, bilişsel yeniden değerlendirme (BYD) ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişki.

Bastırma ile öfke ifade indeksi (sözle, bedenle, araçla ifade) arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi amacıyla yapılan analiz sonuçlarına göre; cinsiyetin düzenleyici etkisinin anlamlılık eğilimi vardır ($B = .06$, %95 GA $[-.01, .12]$, $t = 1.72$, $p = .086$). Erkeklerde bastırma ile saldırgan ifade arasındaki ilişki anlamlıdır ($B = .05$, %95 GA $[-.01, .09]$, $t = 2.30$, $p = .022$). Kadınlarda ise bu ilişki anlamlı değildir ($B = -.01$, %95 GA $[-.06, .04]$, $t = -.38$, $p = .704$). Erkeklerde bastırma arttıkça saldırgan ifadeye artış olmasına karşın kadınlarda bu iki değişken arasında bir ilişki yoktur (bkz. Şekil 2). Bu sonuç Hipotez 8'i desteklememektedir. Bununla birlikte, regresyon analizindeki bastırmanın öfke ifade indeksi üzerindeki etkisinin sadece erkeklerde geçerli olduğu görülmektedir.

Sonuçlar toparlandığında, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade açısından cinsiyetten bağımsız bir şekilde bilişsel yeniden değerlendirmenin olumlu, bastırmanın ise olumsuz bir etkisinin olduğu görülmektedir. Öfke ifade indeksi açısından ise cinsiyetin düzenleyici rolüne işaret edebilecek bazı bulgular göze çarpmaktadır.

Bilişsel yeniden değerlendirme ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici etkisi marjinal olarak anlamlıdır. Her ne kadar hem kadınlar hem de erkekler için bu ilişki anlamlı olmasa da kadınlar için bilişsel yeniden değerlendirme arttıkça öfke ifade indeksi puanlarının azaldığına ilişkin bir eğilim görülmektedir. Bastırma ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici rolü anlamlı olmasa da bir eğilim olduğu göze çarpmaktadır. Erkekler için bastırma ve öfke ifadesi indeksi arasında negatif ilişki mevcutken kadınlarda böyle bir ilişki olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.



Şekil 2. Kadınlarda ve erkeklerde, bastırma ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişki

Tartışma

Bu çalışmanın amacı, sürücü öfke ifadeleri (yapıcı ve saldırgan ifade) ve duygu düzenleme stratejileri (bastırma ve bilişsel yeniden değerlendirme) arasındaki ilişkilerin incelenmesidir. Ayrıca, bu ilişkilerde cinsiyetin düzenleyici rolünün incelenmesi de amaçlanmıştır.

Çalışmanın sonuçları bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırmanın uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesiyle ilişkili olduğunu göstermektedir. Beklenildiği gibi bilişsel yeniden değerlendirme bu ifadeyi olumlu yönde etkilemiştir. Bu stratejiyi sıklıkla kullanan sürücüler, öfkelerini yapıcı bir şekilde ifade etmektedir. Bu bulgu, bilişsel yeniden değerlendirmenin olumsuz duygunun deneyim ve ifadesini ters yönde etkilediğini başka bir deyişle bu deneyim ve ifadenin azaltılmasında faydalı olduğunu bulgulayan çalışmalarla tutarlıdır (Gross, 1998a; Gross ve John, 2003). Aynı zamanda, öfke deneyiminin azaltılmasında bilişsel yeniden değerlendirmenin etkili olduğunu ortaya koyan çalışmalarla (Denson ve ark., 2011; Maus ve ark., 2007; Memedovic ve ark., 2010; Ray ve ark., 2008; Szasz ve ark., 2011) ve bu stratejinin sürücü öfkesiyle negatif ilişkisini ortaya koyan çalışmayla (Popuşoi ve Holman, 2016) da tutarlılık göstermektedir. Bastırma ise uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesini olumsuz bir şekilde etkilemiştir. Sıklıkla bastırma stratejisini kullanan sürücüler, uyum sağlayıcı/yapıcı öfke ifadesini daha az kullanmaktadır. Bu bulgu, sürekli bastırma kullanımının, deneyim ile ifade arasındaki tutarsızlıktan dolayı uzun vadede daha az olumlu duygu deneyimi ve daha fazla olumsuz duygu deneyimi ile ilişkili olduğu bulgusuyla tutarlıdır (Gross ve

John, 2003). Ellis'e (1977) göre öfke bastırıldıkça artan bir duygudur (akt., Şahin, 2005). Ayrıca bastırma kullanımının bilişsel açıdan bazı maliyetlerinin olması (Richards ve Gross, 1999; Richards ve Gross, 2000), güvenli araç sürme ("Güvenli bir sürücü olmak için daha dikkatli davranırım."), sakinleşme ("Sakinleşmek için radyo veya müzik açarım.") ve problem çözmeye ("Durumla ilgili pozitif çözümler düşünmeye çalışırım.") odaklanma gibi stratejileri içeren uyum sağlayıcı/yapıcı ifade kullanımını zorlaştırmış olabilir. Aynı zamanda, bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırma ile uyum sağlayıcı/yapıcı ifade arasındaki ilişkide ise cinsiyetin düzenleyici bir etkisinin olmadığı bulgulanmıştır. Bu bulgu uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ile duygu düzenleme stratejilerinin ilişkisinin cinsiyetten bağımsız olarak gerçekleştiğini göstermektedir.

Bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırmanın öfke ifade indeksi (araçla, bedenle ve sözle) üzerindeki etkisine bakıldığında, bilişsel yeniden değerlendirmenin anlamlı bir etkisinin olmadığı görülmüştür. Bastırma ise marjinal anlamlılık ile pozitif yönde etki göstermiştir. Değinilen duygu düzenleme stratejilerinin öfke ifade indeksiyle net bir ilişkiye sahip olmamasının bir sebebi de duygu ifade davranışlarındaki cinsiyet farklılıkları olabilir. Öfke alanyazınındaki genel görüş, bu duygunun erkeklere uygun görüldüğü ve bu duygudan kaynaklanan saldırgan ifadelerin erkeklerde daha fazla olduğudur (Şahin, 2005). Trafik bağlamında yapılan çalışmalarda da genel olarak erkekler, kadınlara kıyasla, saldırgan ifade biçimini ve özellikle de araçla ve bedenle olan ifadeyi daha fazla kullanmıştır (Deffenbacher ve ark., 2002; Eşiyok ve ark., 2007; Yasak ve ark., 2016). Bu nedenle, mevcut çalışmada bu ilişkilerde cinsiyetin düzenleyici rolü de incelenmiştir.

Araştırmanın sonuçları duygu düzenleme stratejileri ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici etkisine işaret etmektedir. Daha özel olarak bilişsel yeniden değerlendirme ve öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici etkisinin marjinal olarak anlamlı olduğu bulgulanmıştır. Kadınlar ve erkeklerde anlamlı bir etki bulunmamasına rağmen etkileşim grafiği incelendiğinde, bilişsel yeniden değerlendirme kullanımı arttıkça kadınlarda saldırgan ifadenin eğilim olarak azaldığı görülmektedir. Bastırma ile öfke ifade indeksi arasındaki ilişkide cinsiyetin düzenleyici etkisinin anlamlılık eğilimi mevcuttur. Erkeklerde bu ilişki anlamlı olmasına karşın kadınlarda anlamlı değildir. Sıklıkla bastırma kullanan erkek sürücüler daha fazla saldırgan ifade kullanmıştır. Beklenenden farklı olarak bu ilişkinin erkeklerde daha güçlü olmasının sebebi, duygu düzenleme anketinin belirli bir duyguya yönelik hazırlanmış olmaması olabilir. Danışanlarla yapılan klinik görüşmelerdeki gözlemler baz alınarak; öfkenin erkeklik ile ilişkilendirildiği, buna bağlı olarak bu duygunun erkek duygusu olarak görüldüğü ve erkeklerin genel olarak bu duygu dışındaki diğer duyguları daha az ifade ettiği ileri sürülmüştür (Sharkin, 1993). Bu nedenle, kullanılan ölçeğin genel olarak olumlu ve olumsuz duygulara hitap etmesi (Gross ve John, 2003) duygular arasındaki önemli farkların ortaya çıkmasını engellemiş olabilir. Tüm bu sonuçlar bütün olarak değerlendirildiğinde öfke ifade indeksi ve duygu düzenleme stratejileri arasındaki ilişkilerde cinsiyetin düzenleyici rolünün olabileceği görülmektedir. Kadınlarda bilişsel yeniden değerlendirmenin olumlu etkisinin, erkeklerde ise bastırmanın olumsuz etkisinin öfkenin saldırgan ifadesi açısından daha görünür olduğu tartışılabilir durmaktadır.

Bu çalışmanın değerlendirilmesi gereken bazı kısıtlılıkları da bulunmaktadır. Öncelikle, örneklemin büyük çoğunluğunun son derece eğitilmiş olması genellenebilirlik açısından sınırlılıklara neden olmaktadır. Gelecek çalışmalarda genel popülasyonu daha çok temsil eden örneklem kullanılmasıdır. Gross ve John'un (2003) tartıştığı gibi, öfkeye özgü duygu düzenleme ölçeklerinin geliştirilmesi ve kullanılması, bu duyguya özel olan farklılıkların yakalanması açısından daha iyi olabilir. Yaratıcı deneysel çalışmalar ile

farklı trafik durumlarının neden olduğu anlık öfke duygusunun düzenlemesi incelenebilir. Böylece bilişsel yeniden değerlendirme ve bastırmanın doğrudan etkileri ortaya çıkarılabilir ve bu trafik durumlarına yönelik önlemlerin alınmasına katkı sağlanabilir.

Mevcut çalışma, duygu düzenleme stratejilerinin sürücü öfke ifadeleri üzerindeki etkilerini ve bu ilişkilerdeki cinsiyetin düzenleyici etkisini inceleyen özgün bir araştırma niteliğindedir. Bilişsel yeniden değerlendirmenin olumlu ve bastırmanın ise olumsuz etkisi trafik ortamında da gösterilmiştir. Sıklıkla bilişsel yeniden değerlendirme stratejisini kullanan sürücüler öfkelerini uyum sağlayıcı/yapıcı bir şekilde ifade etmiştir. Buna karşın, sıklıkla bastırma kullanan sürücüler daha az uyum sağlayıcı yapıcı ifade kullanmış ve erkek sürücülerde sıklıkla bastırma kullanımının saldırgan ifadeyi artırdığı bulgulanmıştır. Ayrıca önceki çalışmalarda, eğilimsel olarak bastırma kullanımının kişiler arası işlevsellik ve iyilik hali açısından olumsuz etkilerinin olduğu bulgulanmıştır (Gross ve John, 2003). Bu temelde, sürücülere yönelik hazırlanan eğitim ve müdahale programlarında bu araştırmanın bulgularından faydalanılabilir. Bu programlarda, duygu düzenleme stratejilerinin ne olduğu, olası etkileri ve kullanımları tartışılabilir. Böylece sürücülerin duygu düzenleme eğilimleri şekillendirilerek daha güvenli bir trafik ortamı sağlanabilir.

Kaynakça

- Batıgün, A. D. ve Yasak, Y. (2015). Sürücü Öfke Düşünceleri Ölçeği'nin Türkçe'ye uyarlanması. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 55(1), 243-261. doi: 10.1501/Dtcfder_0000001432
- Bogdan, S. R., Măirean, C. ve Havârneanu, C. E. (2016). 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
- Bostancı, N., Çoban, Ş., Tekin, Z. ve Özen, A. (2006). Üniversite öğrencilerinin cinsiyete göre öfke ifade etme biçimleri. *Kriz Dergisi*, 14(3), 9-18. doi: 10.1501/Kriz_0000000252
- 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
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Yingling, D. A. (2001). Driving anger: Correlates and a test of state-trait theory. *Personality and Individual Differences*, 31(8), 1321-1331. doi: 10.1016/S0191-8869(00)00226-9
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. ve Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91. doi: 10.2466/pr0.1994.74.1.83
- Deffenbacher, J. L., Petrilli, R. T., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research*, 27(4), 383-402. doi: 10.1023/A:1025403712897
- Denson, T. F., Moulds, M. L. ve Grisham, J. R. (2012). The effects of analytical rumination, reappraisal, and distraction on anger experience. *Behavior Therapy*, 43(2), 355-364. doi: 10.1016/j.beth.2011.08.001
- Dünya Sağlık Örgütü (2018). *Global status report on road safety 2018*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ adresinden edinilmiştir.

- Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin geçerlik ve güvenilirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(2), 1–13.
- Ge, Y., Qu, W., Zhang, Q., Zhao, W. ve Zhang, K. (2015). Psychometric adaptation of the driving anger expression inventory in a Chinese sample. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 33, 75-86. doi: 10.1016/j.trf.2015.07.008.
- 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
- Gross, J. J. (1998a). Antecedent- and response-focused emotion regulation: Divergent consequences for experience, expression, and physiology. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(1), 224. doi: 10.1037/0022-3514.74.1.224
- Gross, J. J. (1998b). The emerging field of emotion regulation: An integrative review. *Review of General Psychology*, 2(3), 271-299. doi: 10.1037/1089-2680.2.3.271
- Gross, J. J. ve John, O. P. (2003). Individual differences in two emotion regulation processes: Implications for affect, relationships, and well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85(2), 348-362. doi: 10.1037/0022-3514.85.2.348
- Gross, J. J., Richards, J. M. ve John, O. P. (2006). Emotion regulation in everyday life. D. K. Snyder, J. Simpson. ve J. N. Hughes (Ed.), *Emotion regulation in couples and families: Pathways to dysfunction and health* içinde (s. 13-35). Washington, DC: American Psychological Association.
- Hayes, A. F. (2018). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach, second edition* [e-kitap sürümü]. <https://www.guilford.com/books/Introduction-to-Mediation-Moderation-and-Conditional-Process-Analysis/Andrew-Hayes/9781462534654> adresinden edinilmiştir.
- John, O. P. ve Gross, J. J. (2004). Healthy and unhealthy emotion regulation: Personality processes, individual differences, and life span development. *Journal of Personality*, 72(6), 1301-1334. doi: 10.1111/j.1467-6494.2004.00298.x
- Jovanovic, D., Lipovac, K., Stanojevic, P. ve Stanojevic, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(1), 43–53. doi: 10.1016/j.trf.2010.09.005
- Köse, S. (2011). Turkish ERQ (Duygu Düzenleme Ölçeği). doi: 10.13140/RG.2.1.1744.5367. https://www.researchgate.net/publication/304763185_Turkish_ERQ_Duygu_Duzenleme_Olcegi
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25(10), 917-924. doi: 10.1080/00140138208925051
- Mauss, I. B., Cook, C. L., Cheng, J. Y. ve Gross, J. J. (2007). Individual differences in cognitive reappraisal: Experiential and physiological responses to an anger provocation. *International Journal of Psychophysiology*, 66(2), 116-124. doi: 10.1016/j.ijpsycho.2007.03.017
- Memedovic, S., Grisham, J. R., Denson, T. F. ve Moulds, M. L. (2010). The effects of trait reappraisal and suppression on anger and blood pressure in response to provocation. *Journal of Research in Personality*, 44(4), 540-543. doi: 10.1016/j.jrp.2010.05.002
- Navon, M. ve Taubman-Ben-Ari, O. (2019). Driven by emotions: The association between emotion regulation, forgivingness, and driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 65, 1-9. doi: 10.1016/j.trf.2019.07.005
- Popuşoi, S. ve Holman, A. (2016). Driving anger and aggressive tendency: The moderating role of emotion regulation strategy. *Bulletin of the Transilvania University of Brasov. Series VII: Social Sciences. Law*, 9(59), 153-164.

- Ray, R. D., Wilhelm, F. H. ve Gross, J. J. (2008). All in the mind's eye? Anger rumination and reappraisal. *Journal of Personality and Social Psychology*, 94(1), 133–145. doi: 10.1037/0022-3514.94.1.133
- Richards, J. M. ve Gross, J. J. (1999). Composure at any cost? The cognitive consequences of emotion suppression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 25(8), 1033-1044. doi: 10.1177/01461672992511010
- Richards, J. M. ve Gross, J. J. (2000). Emotion regulation and memory: The cognitive costs of keeping one's cool. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79(3), 410-424. doi: 10.1037/70022-3514.79.3.410
- Rumar, K. (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behavior. Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), *Human Behavior and Traffic Safety* içinde (s. 151–165). Plenum Press, New York.
- Sharkin, B. S. (1993). Anger and gender: Theory, research, and implications. *Journal of Counseling & Development*, 71(4), 386-389. doi: 10.1002/j.1556-6676.1993.tb02653.x
- Sullman, M. J., Stephens, A. N. ve Kuzu, D. (2013). The expression of anger amongst Turkish taxi drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 56, 42-50. doi: 10.1016/j.aap.2013.03.013.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 949-964. doi: 10.1016/S0001-4575(02)00103-3
- Szasz, P. L., Szentagotai, A. ve Hofmann, S. G. (2011). The effect of emotion regulation strategies on anger. *Behaviour Research and Therapy*, 49(2), 114-119. doi: 10.1016/j.brat.2010.11.011
- Şahin, H. (2005). Öfke ve öfke denetiminin kuramsal temelleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi Burdur Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6(10), 1-22.
- Trógolo, M. A., Melchior, F. ve Medrano, L. A. (2014). The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior. *Journal of Behavior, Health & Social Issues*, 6(1), 107-117. doi: 10.5460/jbhsi.v6.1.47607
- Türkiye İstatistik Kurumu (2019). *Karayolu trafik kaza istatistikleri, 2018*. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30640> adresinden edinilmiştir.
- Yasak, Y., Batıgün, A. D. ve Eşiyok, B. (2016). Trafik ve stres: Stres ile trafikte öfke ifadesi arasındaki ilişkide sürücü öfke düşüncelerinin aracı rolü. *Türk Psikoloji Dergisi*, 31(78), 13-21.
- Zhang, T. ve Chan, A. H. (2016). The association between driving anger and driving outcomes: A meta-analysis of evidence from the past twenty years. *Accident Analysis & Prevention*, 90, 50-62. doi: 10.1016/j.aap.2016.02.009
- Qu, W., Dai, M., Zhao, W., Zhang, K. ve Ge, Y. (2016). Expressing anger is more dangerous than feeling angry when driving. *PLoS one*, 11(6), 1-10. doi: 10.1371/journal.pone.0156948

EK 1

Duygu düzenleme anketinin faktör yapısının bu örneklem için uygun olup olmadığının belirlenmesi amacıyla Varimaks rotasyonu kullanılarak 10 madde üzerinden temel bileşenler analizi (TBA) yapılmıştır. Kaiser Meyer-Olkin (KMO) katsayısı (.79) tatmin edici seviyededir. Ayrıca, Bartlett'in Küresellik Testi sonuçları anlamlı bulunmuştur, $\chi^2(45) = 694.32, p < .001$. Yapılan faktör analizi sonucunda özdeğeri 1'in üzerinde olan varyansın %48.35'ini açıklayan iki faktör olduğu görülmüştür. İlk faktör varyansın %28.75'ini açıklamaktadır. İlgili maddeler (1, 3, 5, 7, 8, 10) ve kuramsal yapı göz önüne alındığında, maddelerin bilişsel yeniden değerlendirmeyi oluşturduğu anlaşılmıştır. İkinci faktör ise varyansın %19.65'ini açıklamaktadır. İlgili maddeler (2, 4, 6, 9) ve kuramsal yapı göz önüne alındığında, maddelerin bastırmayı oluşturduğu anlaşılmıştır. Gross ve John (2003)' nun makalesindeki faktör yapısı ile aynı şekilde bulunmuştur. Duygu düzenleme anketinin faktör yapısı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Duygu Düzenleme Ölçeği Faktör Yapısı

Madde	BYD	Bastırma
Madde 1	.67	
Madde 2		.69
Madde 3	.61	
Madde 4		.58
Madde 5	.47	
Madde 6		.77
Madde 7	.82	
Madde 8	.72	
Madde 9		.67
Madde 10	.79	

Not. .30 alt sınır olarak ele alınmıştır. Bu değerin altındaki yüklemeler tabloda verilmemiştir. BYD = Bilişsel Yeniden Değerlendirme.

EK 2

Sürücü öfke ifadesi ölçeğinin faktör yapısının bu örneklem için uygun olup olmadığının belirlenmesi amacıyla Varimaks rotasyonu kullanılarak 47 madde üzerinden temel bileşenler analizi (TBA) yapılmıştır. KMO katsayısı (.88) tatmin edicidir ve Bartlett'in Küresellik Testi sonuçları anlamlıdır, $\chi^2(1081) = 7455.23$, $p < .001$.

Sürücü Öfke İfadesi Envanteri Faktör Yapısı

Madde	US/Yİ	ÖSİ	ÖBİ	ÖAİ
Madde 1			.34	
Madde 2				.71
Madde 3				.72
Madde 4			.54	.38
Madde 5		.66		
Madde 6		.71		
Madde 7			.30	.55
Madde 8			.67	
Madde 9		.46	.36	
Madde 10			.34	.38
Madde 11		.67		
Madde 12			.82	
Madde 13			.63	
Madde 14		.73		
Madde 15			.35	.54
Madde 16			.35	.53
Madde 17			.74	
Madde 19				.45
Madde 20			.75	
Madde 21			.53	
Madde 22				.38
Madde 23	.64			
Madde 24	.51			
Madde 25	.65			
Madde 26	.70			
Madde 27				.68
Madde 28		.64		
Madde 29	.67			
Madde 30	.60			
Madde 31		.70		
Madde 32	.54			
Madde 34			.39	
Madde 35	.71			
Madde 36	.73			
Madde 37		.42		
Madde 38		.47	.41	.36
Madde 39		.74		
Madde 40		.69		
Madde 41			.75	
Madde 42	.70			
Madde 43		.57		
Madde 44	.58			
Madde 45	.72			
Madde 46			.38	.37
Madde 47	.70			
Madde 48	.74			
Madde 49	.60			

Not. .30 alt sınır olarak ele alınmıştır. Bu değer altındaki yüklemeler tabloda verilmemiştir. US/Yİ = Uyum Sağlayıcı/Yapıcı İfade; ÖSİ = Öfkenin Sözel İfadesi; ÖBİ = Öfkenin Bedenle İfadesi; ÖAİ = Öfkenin Araçla İfadesi. Koyu olarak sunulan yüklemeler, ilgili maddenin altında yer aldığı faktörü yansıtmaktadır. Bu çalışmada, Deffenbacher ve ark. (2002) tarafından geliştirilen bu ölçeğin, Eşiyok ve ark. (2007) tarafından yapılan Türkçe'ye uyarlama çalışmasında 18. ve 33. maddeler çıkarılmış ve 47 maddelik bir versiyonu oluşturulmuştur. Bu çalışmada, Türkçe'ye uyarlanmış versiyonu kullanmıştır. Bu nedenle 18. ve 33. madde bulunmamaktadır.

Yapılan faktör analizi sonucunda özdeğeri 1'in üzerinde olan, varyansın %62.06'sını açıklayan 10 faktör olduğu görülmüştür. Eğitim grafiğindeki ilk kırılma noktası ve ilgili literatür bilgisi göz önüne alındığında, dört faktörlü bir yapının uygun olabileceği görülmektedir. Bu doğrultuda, yeni bir analiz ile veriler 4 faktörlü çözüme zorlanmıştır. Her faktörün içine giren maddeler ve faktör yükleri yukarıdaki tabloda gösterilmiştir.

İlk faktör varyansın %14.59'unu açıklamaktadır. İlgili maddeler (23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 35, 36, 42, 44, 45, 47, 48, 49) ve kuramsal yapı dikkate alındığında, maddelerin uyum sağlayıcı/yapıcı ifadeyi oluşturduğu anlaşılmıştır. İkinci faktör varyansın %11.7'sini açıklamaktadır. İlgili maddeler (5, 6, 9, 11, 14, 28, 31, 37, 38, 39, 40, 43) ve kuramsal yapı dikkate alındığında, maddelerin öfkenin sözel ifadesini oluşturduğu anlaşılmıştır. 38. maddede çapraz yükleme olmasına rağmen yüksek faktör yükü ilgili faktörde olduğundan, bu faktörde kalmasına karar verilmiştir. Üçüncü faktör varyansın %11.56'sını açıklamaktadır. İlgili maddeler (1, 4, 8, 12, 13, 17, 20, 21, 34, 41, 46) ve kuramsal yapı dikkate alındığında, maddelerin öfkenin bedenle ifadesini oluşturduğu anlaşılmıştır. Ölçeğin Türkçe 'ye uyarlanmış versiyonunun faktör yapısından (Eşiyok ve ark., 2007) farklı olarak, 4. ve 46. madde öfkenin araçla ifadesi yerine bu faktörde yer almıştır. Bu noktada, 46. maddenin Türkçe'ye uyarlama çalışmasında (Eşiyok ve ark., 2007) da bu faktöre yüklendiği, fakat kuramsal yapı değerlendirilip araçla ifadenin altında ele alındığını vurgulamak önemli olabilir. Dördüncü faktör varyansın %8.67'sini açıklamaktadır. İlgili maddeler (2, 3, 7, 10, 15, 16, 19, 22, 27) ve kuramsal yapı dikkate alındığında, maddelerin öfkenin araçla ifadesini oluşturduğu anlaşılmıştır. Ölçeğin Türkçe 'ye uyarlanmış versiyonunun faktör yapısından (Eşiyok ve ark., 2007) farklı olarak, 10. madde öfkenin bedenle ifadesi yerine bu faktörde yer almıştır. Bazı maddelerdeki çapraz yüklemelerden ve bazı maddelerin farklı faktörlerde yer almasından, öfkenin bedenle ve araçla ifadesinin ayrımının net olmadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle sürücü öfke ifadesi envanteri, uyum sağlayıcı/yapıcı ifade ve öfke ifadesi indeksi olarak analizlere dahil edilmiştir.