

PAPER DETAILS

TITLE: TAKSI SÜRÜCÜLERİNİN SALDIRGANLIK VE YASAM DOYUMU DÜZEYLERİNİN
DEGERLENDIRILMESI

AUTHORS: Ferhat TOPER,Gülhan Gökçe CERAN YILDIRIM,Mehmet BASCILLAR

PAGES: 505-519

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2781377>

TAKSİ SÜRÜCÜLERİNİN SALDIRGANLIK VE YAŞAM DOYUMU DÜZEYLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

EVALUATION OF TAXI DRIVER'S AGGRESSION AND LIFE SATISFACTION LEVEL

Ferhat TOPER¹-Gülhan Gökçe CERAN YILDIRIM²-Mehmet BAŞCILLAR³

Öz

Saldırganlık, bir kişinin başka bir kişiye karşı sergilediği hoş olmayan davranışları ifade etmektedir. Saldırganlık denildiğinde insanların zihninde kaba kuvvetin uygulanması canlansa da tek bir davranış veya davranış grubunu saldırganlık olarak tanımlamak oldukça güçtür. Zira saldırganlık çok farklı şekillerde davranışa dönüşebilmektedir. Trafikte şiddet ve saldırganlık son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. Şiddet içeren ve saldırgan davranışlarla ilgili düzenlemelerin eksikliği göz önüne alındığında, sürücülerin dâhil olduğu olay ve kazaların sayısı önemli ölçüde artmıştır. Bu çalışma taksi sürücülerinin sosyodemografik özellikleri, saldırganlık ve yaşam doyumu düzeyleri arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmada nicel araştırma tasarımından yararlanılmıştır. Araştırmanın örneklemini İstanbul ilinde 19 farklı taksi durağına kayıtlı 146 taksi sürücüsü oluşturmaktadır. Veri toplama aracı olarak araştırmacı tarafından hazırlanmış Sosyodemografik Form; Buss ve Perry (1992) tarafından geliştirilmiş Saldırganlık Ölçeği; Diener ve arkadaşları (1985) tarafından geliştirilmiş Yaşam Doyumu Ölçeği kullanılmıştır. Araştırma sonuçları incelendiğinde katılımcıların tamamı erkek olup %92,5'i lise ve altı eğitim düzeyindedir. Taksi sürücülerinin günde 11,3 saat çalıştığı; %72,6'sının trafikte kendisini stres altında hissettiği bulunmuştur. Katılımcıların saldırganlık ile yaşam doyumu düzeyleri arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Anahtar Kelimeler: Taksi sürücüler, saldırganlık, yaşam doyumu

Abstract

Aggression refers to the unpleasant behavior of a person towards another person. Although the use of brute force comes to life in people's minds when aggression is mentioned, it is very difficult to define a single behavior or group of behaviors as aggression. Because aggression can turn into behavior in many different ways. Violence and aggression in traffic have increased significantly in recent years. Given the lack of regulations regarding violent and aggressive behavior, the number of incidents and accidents involving drivers has increased significantly. This study aims to examine the relationship among socio-demographic characteristics, aggression and life satisfaction levels of taxi drivers. Quantitative research design was used in the study. The sample of the research consists of 146 taxi drivers registered in 19 taxi stands in Istanbul. As a data collection tool, a semi-structured sociodemographic form prepared by the researcher; Aggression Scale developed by Buss and Perry (1992); Life Satisfaction Scale developed by Diener et al. (1985) were used. When the results of the research are examined, all of the participants are male and 92.5% of them are at high school or below education level. It was found that Taxi drivers work 11.3 hours a day; and 72.6% of them felt under stress in traffic. A negative and significant relationship was found between the aggression and life satisfaction levels of the participants.

Keywords: Taxi drivers, aggression, life satisfaction

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Malatya Turgut Özal Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Fakültesi, ferhat.toper@ozal.edu.tr,
Orcid: 0000-0001-6398-5343

² Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Rumeli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
ggokceceran.yildirim@rumeli.edu.tr, Orcid: 0000-0002-7594-5100

³ Doç. Dr., Malatya Turgut Özal Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Fakültesi, mehmet.bascillar@ozal.edu.tr,
Orcid: 0000-0002-0223-8050

Makale Türü: Araştırma Makalesi – Geliş Tarihi: 21.11.2022 – Kabul Tarihi: 12.03.2023

DOI:10.17755/esosder.1206883

Atf için: *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 2023;22(86): 505-519

Etik Kurul İzni: Malatya Turgut Özal Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik Kurulunun 11.11.2022 tarih ve 134391 sayılı yazısı ile etik açıdan uygun görülmüştür.

1. GİRİŞ

Saldırganlık, bir kişinin başka bir kişiye karşı sergilediği hoş olmayan davranışlarını ifade etmektedir. Sözlük anlamı “saldırgan olma, kendi düşünce ve davranışlarını zorla karşısındakine benimsetmeye çalışma” olan saldırganlık en genel anlamıyla öfke, düşmanlık, korku gibi nedenlerden dolayı karşıdaki kişiye zarar verme, engelleme olarak tanımlanabilir. Saldırganlığı başkalarını inciten, psikolojik veya fiziksel olarak zarar veren ve karşıdaki kişiyi incitme niyeti taşıyan davranışlar olarak da tanımlamak mümkündür.

Saldırganlık denildiğinde insanların zihninde kaba kuvvetin uygulanması canlansa da tek bir davranış veya davranış grubunu saldırganlık olarak tanımlamak oldukça güçtür. Zira saldırganlık çok farklı şekillerde davranışa dönüşebilmektedir. Fletcher ve Milton (2007) saldırganlığın fiziksel olduğu kadar duygusal bir biçimde de gerçekleşebileceğini ifade etmişlerdir (Fletcher & Milton, 2007).

Saldırganlığın amacı ve içerdiği duygusal yüke bakılmaksızın uygulanma biçimine göre sınıflandırmalar mevcuttur. DSM-5’te yıkıcı davranış bozuklukları başlığı altında yer alan saldırganlık (agresyon), fiziksel saldırganlık ve kural dışı davranışlar sergileme olmak üzere iki boyutta ele alınmaktadır (Kılıç, 2020). Ancak saldırganlığın üçüncü bir boyutu olarak sosyal saldırganlığın da bu boyutlara eklenmesi gerektiği önerilmiştir (Burt ve ark., 2012). Moffitt (1993) saldırganlığı çocukluk sınırlı, ergenlik sınırlı, yaşam boyu, antisosyal davranış gösteren gruplara ve gelişim dönemlerine göre ele almaktadır. Ancak saldırganlıkla ilgili yapılan sınıflandırmalarda sıklıkla Dodge ve Coie (1987) tarafından kullanılan tepkisel (reaktif) ve amaçlı (proaktif) saldırganlık öne çıkmaktadır. Bu sınıflandırmada tepkisel saldırganlık bilgiyi işleme modeline dayanırken amaçlı saldırganlık sosyal öğrenme kuramlarıyla ilişkilendirilmiştir. Tepkisel saldırganlık tehlikeye veya provokasyon olarak algılanan bir duruma karşı geliştirilen savunmacı tepki olarak tanımlanmaktadır. Bu kişilerde öfke patlaması sıklıkla gözlemlenirken çevreden gelen nötr veya belirsiz uyarıcıları daha düşmanca görme eğilimi mevcuttur (Vitaro ve ark., 1998). Sosyal öğrenmeyle ilişkilendirilen amaçlı saldırganlıkta ise belirli bir hedefe ulaşmak amacıyla saldırgan davranışlar sergilenmektedir. Amaçlı saldırganlıkta duygusal tepki, öfke ve kışkırtma söz konusu değildir. Bu saldırganlık türünde amaç bir kazanım elde etmektir.

Yaşam Doyumu

19. yüzyılın sonlarına kadar depresyon, kaygı, stres gibi olumsuz duygulara yoğunlaşan psikoloji biliminde son yarım yüzyıldır pozitif psikolojinin etkisiyle olumlu duygular ön plana çıkarılmış ve bireylerin ruhsal iyi oluş haline yönelik kavramlar üzerinde durulmuştur (Kaba ve ark., 2018). Bu olumlu kavramlardan biri yaşam doyumudur. Yapılan sayısız araştırmalar yaşam doyumunun bireyin ruh sağlığını olumlu yönde etkilediği ortaya konmuştur (Diener, 1995; Gündoğar ve ark., 2007; Özgür ve ark., 2010). Doyum, kişinin beklenti, istek ve arzularının karşılanması anlamına gelirken yaşam doyumunu kişinin beklentileri ile hali hazırda elinde olanların karşılaştırılması durumudur. İlk kez Neugarten ve arkadaşları (1961) tarafından ele alınan yaşam doyumunu, bireyin beklentileriyle elinde olanların karşılaştırılması sonucunda elde edilen durum ve sonuç olarak tanımlanmıştır. Koivumaa-Honkanen ve arkadaşları (2001) ise yaşam doyumunu kişisel amaçlar ve ulaşılacak hedefler arasındaki uygunluk olarak tanımlamışlardır. Öznel iyi oluş haliyle ilgili olan yaşam doyumunun duygusal ve bilişsel olmak üzere iki bileşeni bulunmaktadır. Öznel iyi oluşun duygusal bileşeninin olumlu ve olumsuz duygular oluştururken bilişsel bileşenini ise yaşam doyumunu oluşturmaktadır (Diener, 1985).

Yaşam doyumu hayatın tüm alanlarıyla ilgilidir ve hayatın tümünün olumlu olarak değerlendirilmesidir. Bireylerin yaşam doyumu hayatın tüm alanlarından etkilenebilir. İş yaşamından duyulan memnuniyet, fiziksel iyilik hali, kaygı ve stres düzeyinin düşüklüğü, yaşama yüklenen anlam, gelir düzeyi, devlet politikaları, refah koşulları vb. bir çok değişken yaşam doyumunu doğrudan etkilemektedir (Dağlı & Baysal, 2016). Bunlara ek olarak sosyal ilişkiler de yaşam doyumunun önemli belirleyicilerindendir. Evli olmak, çocuk sahibi olmak, sosyal bir çevreye sahip olmak gibi durumlar kişilerin yaşam doyumlarına etki eden faktörler arasındadır. Yapılan araştırmalarda yaşam doyumunu etkileyen faktörler arasında özgürlük, politik istikrar, demokrasi, bedensel ve ruhsal sağlık, ekonomik özgürlük, refah düzeyi, güvenli bir bölgede yaşamak, aile ve arkadaşlarla iyi ilişkiler içerisinde olmak gibi hususlara yer verilmiştir (Özdevecioğlu & Aktaş, 2007). O halde yaşam doyumunun bireylerin iş, aile, eğitim, sosyal hayat gibi hayatın tüm alanlarındaki değişkenlerden etkilendiği unutulmamalıdır. Özellikle çalışma hayatında kişinin işini sevmesi, elde ettiği gelir, çalışma saati, karşı karşıya olduğu riskler ve tehlikeler kişinin yaşam doyumu üzerinde oldukça önemli etkiye sahiptir.

Trafikte Saldırganlık

Trafikte şiddet ve saldırganlık son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. Şiddet içeren ve saldırgan davranışlarla ilgili düzenlemelerin eksikliği göz önüne alındığında, sürücülerin dâhil olduğu olay ve kazaların sayısı önemli ölçüde artmıştır. Trafikteki saldırganlık eğer diğer yol kullanıcılarına zarar verme niyetindeyse duygusal saldırganlık, kişinin kendi amaçlarını uygulamaya niyetliyse ve bunu yaparken başkalarının zarar görmesi göz ardı ediliyorsa araçsal saldırganlık olarak kabul edilmektedir (Kaiser ve ark., 2016). Karayolu güvenliğinin iyileştirilmesi uzun yıllardır gündemde olan bir konu olsa da 90'lı yıllardan itibaren, sürücülerin şiddet ve saldırganlığını dışa vurmasının önemli sayıda kazaya neden olduğunun tespit edilmesiyle birlikte üzerinde daha fazla durulan bir konu haline gelmiştir (Säucan ve ark., 2012).

Şiddet ve saldırganlığın bu tezahürünün bir diğer nedeni de sosyal normlar ve değerlerle ilgili kuralların özümsememesidir. Bu durum yetkililerin şiddet içeren veya saldırgan olarak sınıflandırılacak bu tür davranışları tespit etmek, bunları tanımlamak, cezalandırmak ve son olarak, onları önlemenin yollarını bulmakla ilgili meşguliyetlerini artırmıştır. Kişilerarası ilişkilerde şiddet ve saldırganlığa sıklıkla rastlanmaktadır. Dolayısıyla "şiddetin ortadan kaldırılması" ifadesi pek doğru bir ifade olmayacaktır. Ancak şiddete yönelik tutumu değiştirmek, olumsuz, istenmeyen sonuçlarına ilişkin algıları değiştirerek yavaş yavaş azaltılabilir, en az tutum değişikliği kadar önemli olan dürtülerin kontrolünü arttırılabilir (Säucan ve ark., 2012). Genel anlamda şiddet, "önyargı, yaralanma, yıkım ve hasara neden olmak amacıyla kasıtlı olarak nesnelere, insanlara veya kendine yönelik her türlü davranış" olarak tanımlanmıştır (Mitrofan, 2003, Akt. Säucan ve ark., 2012).

Sivil toplum örgütleri, kamu kurumları veya polis tarafından zaman zaman trafikteki saldırganlıkla ilgili araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Trafikte saldırganlığa atıfta bulunmak için kullanılan terimler "agresif sürüş" ve "yol öfkesi" terimleridir. *Agresif sürüş*, diğer trafik katılımcıları için kasıtlı olarak psikolojik veya fiziksel veya hem psikolojik hem de fiziksel tehlike oluşturan bir sürücünün herhangi bir davranış biçimi olarak tanımlanmaktadır. *Yol öfkesi* terimi ise kasıtlı olarak diğer sürücülere fiziksel zarar vermeyi veya hatta onları öldürmeyi amaçlayan bir davranış ifade eden, aşırı agresif bir araba kullanma biçimi olarak tanımlanmaktadır (Ellison-Potter ve ark., 2001). Trafikte agresif davranışlar derken şunları anlayabiliriz: Dikkatsiz sürüş, hız sınırının çok üzerinde araç kullanma, ön görülemeyen bir sürüş tarzı (sürüş şeridinde ani değişiklik veya yön değişikliği), trafikteki diğer araçlara gözdağı (gereksiz korna çalma, çok yakın sürüş), selektör yapmak, tehdit etmek, küfür etmek,

ateşli silahlar kullanmak, fiziksel saldırıda bulunmak veya aracı silah olarak kullanmaktır (Ross & Antonowicz, 2004). Son yıllarda yapılan araştırmalar, trafikteki diğer araçlara kıyasla otomobil sürücülerinin saldırganlık nedenlerinin daha fazla olduğunu göstermiştir. Ana faktörler dört kategoride gruplandırılmıştır. Bunlar (Harris & Houston, 2008); *psikolojik* (saldırgan kişilik, adrenalin arayışı, düşmanlık, rekabetçilik, cinsiyet), *sosyal* (arabadaki yolcuların varlığı; katılımcıların yaşı ve cinsiyeti) *zamansal* (zaman baskısı ve günün saati) veya *çevre* ile ilgili faktörlerdir (yolun durumu, trafik yoğunluğu ve hava koşulları).

Psikolojik faktörler söz konusu olduğunda, araştırmalar hem erkeklerin hem de kadınların trafikte hafif saldırganlık biçimlerine (trafikte uzun süreli korna çalma, küfür ve alay etme) eğilimli olduğunu göstermiştir (Hauber, 1980; Hennessy & Wiesensthal, 1999) ancak erkeklerin fiziksel saldırganlık haline gelen durumlara dâhil olma olasılıkları daha yüksektir (Blanchard ve ark., 2000). Gençlerin aynı zamanda agresif sürüş tarzının neden olduğu trafik kazalarının bir parçası olma olasılıkları daha yüksektir (Blanchard ve ark., 2000). Ayrıca, trafikteki şiddet ve saldırganlık olgusunun sonunda zihinsel bir sağlık sorunu olduğu da defalarca gösterilmiştir (Säucan ve ark., 2012). Araştırmalar ayrıca, rahat ve kolay araç kullanan genç erkeklerin diğer yolculardan gelen öneri ve baskılara açık olduklarını ve agresif bir sürüş tarzına sahip olduklarını göstermiştir (Conner ve ark., 2003).

Zamansal faktörler açısından yapılan çalışmalar, günün belirli zamanları ile kazaların dinamikleri arasında bir ilişki kurulabileceğini kanıtlamıştır. Yani belli saatler arasında yoğunlukla öğleden sonra olmak üzere trafik kazalarının sayısında artış olmaktadır. Son olarak, çevreyle ilgili faktörler önemli bir kaza nedeni olabileceği bildirilmiştir. Hava koşulları açısından, sürücülerin agresifliğini artıran bir faktörün gündüz sıcaklığı olabileceği tespit edilmiştir (Kenrick & Macfarlane, 1986).

2. YÖNTEM

Araştırmada betimsel ve ilişkisel model kullanılmıştır. Betimsel model, araştırmanın mevcut durumu tanımlamasına ve gerçeğin en yakın temsiline ulaşılmasını olanaklı kılmaktadır (Ural & Kılıç, 2005, s. 19). Betimsel modelin temel amacı, katılımcılarının özelliklerini ortaya çıkarmaktır (Büyüköztürk, 2013, s. 5). Bu araştırmada betimsel yönden taksi sürücülerinin yaş, çalışma süresi, medeni durumu, çocuk sayısı, eğitim durumu, barınma durumu, ortalama geliri, uyku süresi, günlük çalışma süresi vb. sosyo-demografik özellikleri irdelenmiştir. İlişkisel olarak taksi sürücülerinin sosyo-demografik özellikleri ile saldırganlık ve yaşam doyumu düzeyleri arasındaki ilişki incelenmiştir.

Bu doğrultuda bu araştırma şu sorulara yanıt aramayı amaçlamaktadır:

- 1) Taksi sürücülerinin sosyodemografik özellikleri nedir?
- 2) Taksi sürücülerinin sosyodemografik özellikleri ile saldırganlık ve yaşam doyumu puanları arasında ilişki var mıdır?
- 3) Taksi sürücülerinin saldırganlık ve yaşam doyumu puanları arasında ilişki var mıdır?

Katılımcılar ve Süreçler

Araştırmanın evrenini İstanbul ilinde aktif olarak çalışmakta olan taksi sürücülerini oluşturmaktadır. Evrenin büyüklüğünün belirli olmaması nedeniyle örneklem seçiminde olasılıksız örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın örneklemi uygun örnekleme yöntemiyle İstanbul ilindeki 19 farklı taksi durağına kayıtlı 146 taksi sürücüsü oluşturmaktadır. Araştırmaya katılmaya gönüllü taksi sürücülerinden yüz yüze görüşmelerle toplanan veriler değerlendirmeye alınmıştır.

Veri Toplama Araçları

Bu bölümde araştırma sırasında kullanılan ‘Sosyodemografik Form’, ‘Saldırganlık Ölçeği’ ve ‘Yaşam Doyumu Ölçeği’ hakkında tanıtıcı bilgiler verilecektir.

Sosyodemografik Form

Araştırmacı tarafından hazırlanmış yarı-yapılandırılmış sosyodemografik form 22 sorudan oluşmaktadır. Katılımcılara yaş, çalışma süresi, medeni durum, çocuk sayısı, eğitim durumu, ev durumu, aylık ortalama gelir, araba durumu, uyku süresi, sigara kullanımı, alkol kullanımı, günlük çalışma süresi, trafikte stres altında hissetme, ek işte çalışma durumu vb. konularda sorular yöneltilmiştir.

Saldırganlık Ölçeği

Buss ve Perry (1992) tarafından geliştirilen ölçeğin Türkçe’ye uyarlanması Madran (2012) tarafından yapılmıştır. Ölçek 29 sorudan; ‘öfke’, ‘düşmanlık’, ‘fiziksel saldırganlık’ ve ‘sözel saldırganlık’ olmak üzere dört alt boyuttan meydana gelmektedir. Beşli likert ile yanıtlanan ölçeğin cevapları arasında ‘kesinlikle katılmıyorum’, ‘katılmıyorum’, ‘kararsızım’, ‘katılıyorum’, ‘tamamen katılıyorum’ ifadeleri yer almaktadır. Cronbach alfa katsayısı ölçeğin bütünü için 0,85; fiziksel saldırganlık alt boyutu için 0,78; düşmanlık alt boyutu için 0,71; öfke alt boyutu için 0,71 ve sözel saldırganlık alt boyutu için 0,48 olarak bulunmuştur. Sonuçlar, ölçeğin, saldırganlık düzeyinin ortaya konulabilmesi için uygun bir veri toplama aracı olduğunu göstermektedir.

Yaşam Doyumu Ölçeği

Diener ve arkadaşları (1985) tarafından geliştirilen bu ölçek, beş sorudan oluşmakta, sorular yedili likert ölçeği ile cevaplandırılmaktadır. Cevapları, ‘hiç uygun değil’, ‘uygun değil’, ‘biraz uygun değil’, ‘ne uygun ne uygun değil’, ‘biraz uygun’, ‘uygun’ ve ‘çok uygun’ seçenekleri oluşturmaktadır. Her bir soru bu doğrultuda bir ile yedi arasında puanlandırılmaktadır. Puanın yüksek olması, yaşam doyumunun da yüksek olduğunu göstermektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlaması Köker (1991) tarafından gerçekleştirilmiş, güvenirlik katsayısı 0.85 olarak bulunmuştur. Yetim (1993) ise ölçeğin Cronbach alfa katsayısını 0.86 olarak bulmuştur. Bulunan sonuçlar, ölçeğin yaşam doyumunun ölçülmesi için uygun bir veri toplama aracı olduğunu göstermektedir.

İstatistiksel Analiz

Verilerin analizi SPSS 23 programı ile sosyal bilimler için belirlenen %95 güven aralığında gerçekleştirilmiştir. Sosyodemografik bilgileri ortaya koymak için betimsel analiz kullanılmıştır. Verilerde normal dağılımın sağlandığının görülmesi üzerine parametrik testler gerçekleştirilmiştir. Sosyodemografik bilgilerle ölçek puanlarını karşılaştırmak için ‘t testi’, saldırganlık ve yaşam doyum puanları arasındaki ilişkiyi incelemek için de ‘Pearson Korelasyon Analizi’ gerçekleştirilmiştir.

Araştırmaya İlişkin Etik Bilgiler

Bu araştırma Malatya Turgut Özal Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırmaları Etik Kurulunun 2022/13-2 sayılı kararı ile etik açıdan uygun bulunmuştur.

3. BULGULAR

Tablo 1. Sosyodemografik Bilgiler (N=146)

	N	%
Yaş		
Ortalama $\pm$ Sd	44,27 $\pm$ 11,37	
En düşük-en yüksek veri	19-76	
Eğitim durumu		
İlkokul	44	30,1
Ortaokul	36	24,7
Lise	55	37,7
Önlisans	2	1,4
Lisans	8	5,5
Yüksek Lisans	1	,7
Aylık hanehalkı gelir		
Ortalama $\pm$ Sd	5840,70 $\pm$ 1229,89	
En düşük-en yüksek veri	2000-24000	
Medeni durum		
Evli	110	75,3
Hiç Evlenmemiş	21	14,4
Eşinden Boşanmış	12	8,2
Eşini Kaybetmiş	3	2,1
Çocuk sayısı		
0	12	9,0
1	12	9,0
2	54	40,9
3	37	28,0
4+	17	12,8
Ev Durumu		
Kendi evi	75	51,4
Kira	63	43,2
Akrabama ait	8	5,5
Araba Durumu		
Evet	51	34,9
Hayır	95	65,1
Sigara Kullanımı		
Evet	107	73,3
Hayır	39	26,7
Alkol Kullanımı		
Evet	48	32,9
Hayır	98	67,1

Tablo-1’de katılımcıların sosyodemografik bilgilerine yer verilmektedir. Katılımcıların tamamı erkek olup yaşları 19 ile 76 arasında değişmektedir. Katılımcıların ortalama yaşı 44,27 $\pm$ 11,37 (ortalama $\pm$ s.sapma) olup %37,7’si lise mezunudur. Katılımcıların aylık hanehalkı geliri ortalaması 5840,70 $\pm$ 1229,89 olarak bulunmuştur. Taksicilerin %75,3’ü evli olup %28’inin üç çocuğu bulunmakta, %51,4’ü ise kendine ait bir evde yaşamaktadır. Katılımcıların %34,9’u kendisine ait arabasının olduğunu belirtmiştir. Taksicilerin %73,3’ü sigara kullandığını, %32,9’u ise alkol kullandığını belirtmiştir.

Tablo 2. Çalışma Bilgileri (N=146)

	N	%
Kaç yıldır çalıştığı		
Ortalama $\pm$ Sd	15,10 $\pm$ 11,07	
En düşük-en yüksek veri	1-50	
Çalışma süresi(gün/saat)		
Ortalama $\pm$ Sd	11,36 $\pm$ 2,03	
En düşük-en yüksek veri	6-20	
Trafikte stres altında hissetme		
Evet	106	72,6
Hayır	40	27,4
Ek iş olarak taksicilik		
Evet	21	14,5
Hayır	124	85,5
Trafikte argo ve küfürlü söz kullanımı		
Evet	66	45,2
Hayır	80	54,8
Takside sopa, bıçak vb. araç gereç bulundurma		
Evet	39	26,7
Hayır	107	73,3
Çalışırken kendini güvende hissetme		
Evet	51	34,9
Hayır	95	65,1
Trafikte diğer taksicilerle rekabete girme		
Evet	41	28,1
Hayır	105	71,9
Meslek sevgisi		
Evet	89	61
Hayır	57	39
Taksiciler için geliştirilen mobil uygulamaları kullanma		
Evet	79	54,1
Hayır	67	45,9

Tablo-2’de katılımcıların çalışma deneyimi 15,1 yıl; günlük çalışma süresi 11,3 (saat/gün) olarak bulunmuştur. Katılımcıların %72,6’sı trafikte stres altında hissettiğini; %14,5’i ek iş olarak taksicilik yaptığını; %45,2’si trafikte argo veya küfürlü söz kullandığını; %26,7’si takside sopa, bıçak vb. araç gereç bulundurduğunu; %34,9’u çalışırken kendini güvende hissettiğini; %28,1’i trafikte diğer taksicilerle rekabete girdiğini; %54,1’i taksiciler için hazırlanmış mobil uygulamaları kullandığını belirtmiştir.

Tablo 3. Katılımcıların Saldırganlık, Saldırganlığın Alt boyutları ve Yaşam Doyumu Puanlarının Ortalaması, Standart Dağılımı ve Bağımsız Örneklem t-testi (t) Sonuçları

	Fiziksel Saldırganlık		Düşmanlık		Öfke		Sözel Saldırganlık		Genel Saldırganlık		Yaşam Doyumu	
	M (SD)	t	M (SD)	t	M (SD)	t	M (SD)	t	M (SD)	t	M (SD)	t
Trafikte stres altında hissetme												
Evet	23,0 (7,6)	3,46*	22,2 (7,6)	1,35	18,8 (5,4)	4,29*	15,3 (3,7)	2,79*	79,4 (17,5)	3,58	13,5 (5,0)	-2,45
Hayır	18,8 (6,1)		20,6 (6,1)		15,4 (3,8)		13,3 (3,8)		68,3 (14,7)		15,9 (5,3)	
Trafikte argo ve küfürü söz kullanımı												
Evet	24,5 (7,4)	4,07*	22,8 (6,1)	1,87*	18,9 (5,4)	2,16*	14,8 (3,6)	,19	81,2 (17,2)	3,09*	13,3 (5,3)	-1,8*
Hayır	19,7 (6,7)		20,9 (6,3)		17,0 (4,9)		14,7 (3,9)		72,4 (16,7)		14,9 (5,1)	
Takside sopa, bıçak vb. araç gereç bulundurma												
Evet	25,6 (7,0)	3,85*	24,3 (6,5)	2,98*	19,2 (5,8)	1,84	15,4 (3,5)	1,25	84,6 (16,5)	3,58*	13,9 (5,0)	-,37
Hayır	20,5 (7,1)		20,8 (5,9)		17,4 (4,9)		14,5 (3,9)		73,4 (16,8)		14,3 (5,3)	
Çalışırken kendini güvende hissetme												
Evet	21,0 (7,9)	-1,06	21,5 (6,2)	-,289	17,1 (5,0)	-1,21	14,0 (3,7)	-1,68	73,8 (18,3)	-1,29	15,5 (5,2)	2,31*
Hayır	22,4 (7,1)		21,9 (6,3)		18,3 (5,3)		15,1 (3,84)		77,7 (16,9)		13,4 (5,1)	
Taksicilerle rekabete girme												
Evet	25,0 (6,5)	3,31	23,7 (6,3)	2,29*	19,2 (4,6)	1,99*	15,36 (3,9)	1,15	83,4 (14,6)	3,13*	13,8 (4,8)	-,52
Hayır	20,6 (7,4)		21,0 (6,1)		17,3 (5,4)		14,5 (3,7)		73,6 (17,7)		14,3 (5,4)	

Tablo-3'te görüldüğü üzere ortalama, standart dağılım ve bağımsız örneklem t-testi(t) saldırganlık, saldırganlığın alt boyutları, yaşam doyumu ve sosyo-demografik bilgiler arasında yer alan trafikte stres altında hissetme, trafikte argo ve küfürü söz kullanımı, takside sopa, bıçak vb. araç gereç bulundurma, çalışırken kendini güvende hissetme ve diğer taksicilerle rekabete girme değişkenleri için gerçekleştirilmiştir. Trafikte stres altında hissetme durumu fiziksel saldırganlık ($t=3,463$, $p<0.05$), öfke ($t=4,295$, $p<0.05$) ve sözel saldırganlık ($t=2,790$, $p<0.05$) değişkenleri açısından istatistiksel anlamda farklılaşmıştır. Trafikte argo ve küfürü söz kullanım durumu fiziksel saldırganlık ($t=4,076$, $p<0.05$), düşmanlık ($t=1,876$, $p<0.05$), öfke ($t=2,163$, $p<0.05$), genel saldırganlık ($t=3,097$, $p<0.05$) ve yaşam doyumu ($t=-1,804$, $p<0.05$) değişkenleri açısından istatistiksel anlamda farklılaşmıştır. Takside sopa, bıçak vb. araç gereç bulundurma durumu, fiziksel saldırganlık ($t=3,854$, $p<0.05$), düşmanlık ($t=2,984$, $p<0.05$), ve genel saldırganlık ($t=3,135$, $p<0.05$) değişkenleri

açısından istatistiksel anlamda farklılaşmıştır. Çalışırken kendini güvende hissetme durumu da yaşam doyumu ($t=2,311$, $p<0.05$) değişkeni açısından istatistiksel anlamda farklılaşmıştır. Diğer taksicilerle trafikte rekabete girme durumu, düşmanlık ($t=2,297$ $p<0.05$), öfke ($t=1,998$, $p<0.05$) ve genel saldırganlık ($t=3,135$, $p<0.05$) değişkenleri açısından farklılaşmıştır.

Tablo 4. Korelasyon Katsayıları: Sosyodemografik Bilgiler, Saldırganlık ve Yaşam Doyumu Değişkenleri

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Yaş (1)	1								
Gelir (2)	-0.022	1							
Çalışma Süresi (3)	-0,062	0.126	1						
Fiziksel Saldırganlık (4)	-0,208*	-	0.056	1					
Düşmanlık (5)	0,017	0.018	0.122	0.263*	1				
Öfke (6)	-0.044	0.039	0.048	0.646*	0.346	1			
Sözel Saldırganlık (7)	0.117	0.038	0.064	0.411*	0,488	0.553	1		
Genel Saldırganlık (8)	-0.070	0.021	0.096	0,806*	0.684	0.823	0.737	1	
Yaşam doyumu (9)	-0.159	0.089	0.244*	-0.103	0.175	-0.118	0.261	0,200	1

****p<0,01, *p<0,05**

Tablo-4'te görüldüğü üzere yaş ile fiziksel saldırganlık arasında negatif yönlü anlamlı ilişki ($r= -0,208$; $p< 0.05$) bulunmaktadır. Çalışma süresi ile yaşam doyumu arasında negatif yönlü anlamlı ilişki ($r= -0,244$; $p< 0.05$) bulunmaktadır. Fiziksel saldırganlık ile düşmanlık ($r= 0,263$; $p< 0.05$), öfke ($r= 0,646$; $p< 0.05$), sözel saldırganlık ($r= 0,411$; $p< 0.05$) ve genel saldırganlık ($r= 0,806$; $p< 0.05$) arasında pozitif yönlü anlamlı ilişki bulunmaktadır. Düşmanlık ile öfke ($r= 0,346$; $p< 0.05$), sözel($r= 0,488$; $p< 0.05$), genel saldırganlık ($r= 0,684$; $p< 0.05$) arasında pozitif yönlü, yaşam doyumu ($r= 0,806$; $p< 0.05$) ile ise negatif yönlü anlamlı ilişki bulunmaktadır. Öfke ile sözel saldırganlık ($r= 0,553$; $p< 0.05$) ve genel saldırganlık ($r=- 0,823$; $p< 0.05$) arasında pozitif yönlü anlamlı ilişki bulunmaktadır. Sözel saldırganlık ile genel saldırganlık ($r= 0,737$; $p< 0.05$) arasında pozitif yönlü anlamlı; yaşam doyumu arasında ($r= -0,261$; $p< 0.05$) negatif yönlü anlamlı ilişki bulunmaktadır. Genel saldırganlık ile yaşam doyumu ($r= -0,200$; $p< 0.05$) arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.

4. TARTIŞMA

Bu çalışma taksî sürücülerinin sosyodemografik özellikleri, saldırganlık ve yaşam doyumu düzeyleri arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın bulgularında katılımcıların çok uzun çalışma sürelerine sahip oldukları ve büyük bir bölümünün trafikte

stres altında hissettiği görülmüştür. Nihai olarak katılımcıların saldırganlık ve yaşam doyumu düzeyleri arasında negatif yönlü anlamlı bir ilişki olduğu saptanmıştır.

Araştırmada sürücülerin sosyodemografik özellikleri, öfke ve yaşam doyum düzeyleri arasındaki ilişkiye dair sonuçlar literatürdeki çalışma sonuçları ile benzerlikler göstermektedir. Sürüş saatleri, profesyonel sürücülerin çalışma koşulları ile doğrudan ilişkili faktörlerden biridir. Yapılan bir araştırmada uzun sürüş saatlerine sahip çalışma koşullarının sürücülerini hata yapmaya daha yatkın hale getirdiğini bildirmiştir (Karimi ve ark., 2022). Sürücülerle yapılan bir başka araştırmada uzun saatler boyunca direksiyon başında olmaktan kaynaklanan yorgunluğun sürücünün uygunsuz davranışlarıyla önemli ölçüde ilişkili olduğunu göstermektedir (Naderi ve ark., 2018, s. 57).

Araştırmada yaklaşık her dört taksi sürücüsünden üçünün çalışırken kendisini stres altında hissettiği bulunmuştur. Çalışırken stres altında hissettiklerini ifade eden taksi sürücülerinin fiziksel, sözel saldırganlık ve öfke seviyelerinin yüksek düzeyde olduğu görülmüş ve sürücülerin önemli bir bölümünün trafikte güvende hissetmemelerinden dolayı araçlarında kesici delici araç gereç taşıdıkları bulunmuştur. Türkiye'deki taksi sürücülerıyla yapılan bir başka çalışmada bu araştırma bulgularına paralel bir şekilde agresif ifadenin yıllık yapılan kilometre ve tercih edilen sürüş hızıyla pozitif; yaş ve deneyim ile negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur. Aynı araştırmada agresif öfke ifadesi türlerinin potansiyel kaza koşullarıyla önemli ölçüde ilişkili olduğu bulunmuştur (Sullman ve ark., 2013, s. 42). 246 sürücü ile yapılan bir diğer çalışma, sürücülerin %94'ünün sözlü sürücü saldırganlığına, %53'ünün araç saldırganlığına ve %27'sinin fiziksel saldırganlığa sahip olduğunu göstermektedir (Love ve ark., 2022, s. 21).

Farklı ülkelerden 1054 taksi, kamyon ve otobüs sürücüsü ile yapılan bir çalışmada, taksi sürücülerinin, kamyon ve otobüs sürücülerine kıyasla öfke ve agresif sürüş düzeyleri daha yüksek bulunmuştur. Aynı araştırmada öfkeyi yönlendirme ile öfkeyi işlevsiz bir şekilde ifade etme biçimleri arasında pozitif, toplum yanlısı öfke ifade biçimi ile negatif yönlü ilişki saptanmıştır (Damjanović ve ark., 2022). Öfke ve kaza arasındaki ilişkiyi saptamak için sürüş simülatörü kullanılarak yapılan bir araştırmada sözel saldırganlık, kişisel fiziksel saldırganlık ve kazalar arasında anlamlı ilişki bildirilmiştir (Qu ve ark., 2016). Pek çok çalışmada genç sürücülerde agresif davranış, trafik kurallarına uymama, yüksek hız, diğer sürücülere karşı daha fazla saldırgan davranış pozitif olarak ilişkili bulunmuştur.

Yapılan bir çalışmada sürücülerin dikkatsizlik ve öfke deneyimlerinin trafığa yönelik yansımaları irdelenmiştir. Söz konusu çalışmada, yaş ve öfke düzeyi arasında negatif yönlü ilişki bildirilmiş, daha yaşlı sürücülerin koşullara daha iyi uyum sağladığı, daha az fiziksel ve sözel tepki gösterdikleri bulunmuştur. Genç sürücülerin riskli ve agresif davranış sergileme eğilimlerinin fazla olduğu ve ekonomik koşulları daha iyi olan sürücülerin daha az öfkeyi dışa vurdukları da aynı çalışmada bildirilenler arasındadır (Shams ve ark., 2021, s. 6). Bir başka çalışmada yaş ile öfke arasında negatif yönlü bir ilişki saptanmıştır (İzadi ve ark., 2021, s. 561). Pakistan'da yapılan benzer bir çalışma, yaş ve araç kullanma deneyimi ile saldırgan öfke ifadesi arasında negatif yönlü, uyumlu/yapıcı öfke ifadesi ile pozitif yönlü ilişkiler bildirmiştir (Sadia ve ark., 2018, s. 127). Yapılan bir başka araştırmada taksi sürücülerinin diğer sürücülere kıyasla istatistiksel anlamda daha agresif sürüş davranışlarına sahip oldukları bulunmuştur (Sinclair ve Imaniranzı, 2015). Genç sürücülerde öfke ifade tarzlarını cinsiyet rolleri üzerinden değerlendiren bir diğer çalışmada, düşmanlığın fiziksel ifadeyi; nezaketsizliğin ise sözel saldırganlığı yordadığı belirtilmiştir (Deniz ve ark., 2021, s. 4).

Profesyonel sürücülerin iş stresi, sürüş stresi ile yakından ilişkilidir. Çalışma koşulları ve görev tanımlarının getirdiği stres, sürücülerin araç sürüş etkinliklerinde gözlenen davranışlarını etkilemektedir. Yaygın stres faktörleri arasında gösterilen bu unsurlar ise yaşam

doyumunu etkilemektedir (Kontogiannis, 2010, s. 914; Öz ve ark., 2010, s. 33; Useche ve ark., 2017, s. 108). Taksi sürücülerini ile yapılan bir başka çalışmada agresyonun olası hataların yordayıcısı olduğu; yaşam doyumları arttıkça sürücülerin hata yapma olasılıklarının düştüğü bildirilmiştir (Aghabayk ve ark., 2020, s. 7). İngiltere’deki taksi sürücülerini ile yapılan bir araştırmada, çalışma koşullarının diğer sürücülere oranla daha iyi olmasının sürücülerde yüksek yaşam doyumu sağladığı bulunmuştur. Uzun sürüş saatleri ve iki vardiya şeklinde çalışan diğer sürücülerin yaşam doyumu düzeylerinin düşük; kaygı düzeylerinin ise yüksek olduğu bildirilmiştir (Berger ve ark., 2019, s. 2). Bir başka araştırmada sürücülerin, yolcuların gösterdikleri kaba davranışlar karşısında zaman zaman saldırgan davranışlara ve sözlü çatışmalara eğilim gösterdikleri bildirilmiştir. Aynı zamanda sürücüler, zorlu çalışma koşulları ve ekonomik kaygıların da iş doyumlarını düşürdüğünü bu durumun psikolojik olarak onlara sorun yarattığını belirtmektedir (Mehri ve ark., 2019, s. 7). Yapılan başka araştırmalarda da gelir seviyesinin yaşam doyumunun yordayıcısı olduğu bulunmuştur (Loewe ve ark., 2014, s. 79; Medgyesi ve Zólyomi, 2016).

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu araştırmada taksi sürücülerinin saldırganlık ve yaşam doyumu düzeyleri arasında anlamlı ilişki bulunmuştur. Tamamı erkek olan katılımcıların yaş ortalamaları orta yetişkinlik döneminde olduklarını göstermektedir. Katılımcıların çok büyük bir bölümü lise ve altı eğitim düzeyine sahiptir. Literatürdeki diğer araştırma sonuçlarıyla benzerlik gösteren bulgular ışığında, taksi sürücülerinin güvenlik endişelerinin ardındaki sebeplerin ortaya konmasına yönelik bilimsel araştırmalar yapılması, bu çalışmalara desteğin Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından desteklenmesi gerektiği düşünülmektedir. Taksi sürücülerinin çalışma sürelerinin sıkı bir şekilde denetlenmesine; taksi sürücülerinin Anayasa ile güvence altına alınan dinlenme haklarını kullanabilmelerine olanak sağlayacak mekanizmaların oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Öte yandan valilikler öncülüğünde trafikte şiddetin her türlü biçimiyle mücadele etmeye yönelik adımlar atılmasına ihtiyaç bulunduğu, bu alanda çalışmalar yapılması gerektiği önerilmektedir. Yaş ve öfke deneyimi arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda öfke denetimi konusunda düzenlenecek hizmet içi eğitimlerin de oldukça önemli olduğu düşünülmektedir. Bu sonuçlar, içerisinde sosyal hizmet uzmanlarının ve psikologların da yer aldığı multidisipliner ekipler tarafından taksi sürücülerine yönelik psikososyal destek hizmetleri sunulmasının önemine işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

- Aghabayk, K., Mashhadizade, L., & Moridpour, S. (2020). Need Safer Taxi Drivers? Use Psychological Characteristics to Find or Train! *Sustainability*, 12(10), 4206. <https://doi.org/10.3390/su12104206>
- Berger, T., Frey, C. B., Levin, G., & Danda, S. R. (2019). Uber happy? Work and well-being in the ‘gig economy’. *Economic Policy*, 34(99), 429-477. <https://doi.org/10.1093/epolic/eiz007>
- Blanchard, E. B., Barton, K. A., & Malta, L. (2000). Psychometric Properties of a Measure of Aggressive Driving: The Larson Driver's Stress Profile. *Psychological Reports*, 881-892. <https://doi.org/10.2466/pr0.2000.87.3.881>
- Burt, S. A., Donnellan, M. B., & Tackett, J. L. (2012). Should Social Aggression be Considered “Antisocial”? *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 34(153), 153-163. <https://doi.org/10.1007/s10862-011-9267-0>

- Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The aggression questionnaire. *Journal Of Personality And Social Psychology*, 63(3), 452. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.63.3.452>
- Büyüköztürk, Ş. (2013). Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı İstatistik, Araştırma Deseni SPSS Uygulamaları ve Yorum (Genişletilmiş 18 ed.). Ankara: Pegem Yayıncılık.
- Conner, M., Smith, N., & Mcmillan, B. (2003). Examining Normative Pressure in the Theory of Planned Behaviour: Impact of Gender and Passengers on Intentions to Break the Speed Limit. *Current Psychology*, 22, 252-263. <https://doi.org/10.1007/s12144-003-1020-8>
- Dağlı, A., & Baysal, N. (2016). Yaşam Doyumu Ölçeğinin Türkçe'ye Uyarlanması; Geçerlik ve Güvenirlilik Çalışması. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(59), 1250-1262. <https://doi.org/10.17755/esosder.263229>
- Damjanović, M., Mičić, S., Matović, B., Jovanović, D., & Bulajić, A. (2022). Differences in driving anger among professional drivers: a cross-cultural study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(7), 4168. <https://doi.org/10.3390/ijerph19074168>
- Deniz, P., Lajunen, T., Özkan, T., & Gaygısız, E. (2021). Masculinity, femininity, and angry drivers: Masculinity and femininity as moderators between driver anger and anger expression style among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 161, 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106347>
- Diener, E., Emmons, R. A., Larsen, R. J., ve Griffin, S. (1985). The satisfaction with life scale. *Journal of personality assessment*, 49(1), 71-75.
- Diener, E. (1995). A value-based index for measuring the national quality of life. *Social Indicators Research*, 36(2), 107-127.
- Dodge, K., & Coie, J. (1987). Social-information-processing factors in reactive and proactive aggression in children's peer groups. *Journal of Personality and Social Psychology*, 53(6), 1146-1158. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.53.6.1146>
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The Effects of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 431-443. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x>
- Fletcher, R., & Milton, M. (2007). Being Aggressive: An existential-phenomenological critique of the psychological literature on Human Aggression. *Existential Analysis*, 18(2), 297-315.
- Gündoğar, D., Gül, S. S., Uskun, E., & Keçeci, D. (2007). Üniversite Öğrencilerinde Yaşam Doyumunu Yordayan Etkenlerin İncelenmesi. *The Journal of Clinical Psychiatry*, 10(1), 14-27.
- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2008). Recklessness in Context: Individual and Situational Correlates to Aggressive Driving. *Environment and Behavior*, 44-60. <https://doi.org/10.1177/0013916508325234>
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behavior and the traffic environment: research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 461-474.

- Hennessy, D. A., & Wiesensthal, D. L. (1999). Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression. *Aggressive Behavior*, 409-423. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1098-2337\(1999\)25:6<409::AID-AB2>3.0.CO;2-0](https://doi.org/10.1002/(SICI)1098-2337(1999)25:6<409::AID-AB2>3.0.CO;2-0)
- Izadi, A., Abgon, H., & Tagavi, M. (2021). Study of the Relationship Between the Characteristics of Taxi Drivers and Driving Experience. *International Journal of Transportation Engineering*, 9(2), 561-572. <https://doi.org/10.22119/IJTE.2021.256999.1546>
- Kaba, İ., Erol, M., & Güç, K. (2018). Yetişkin Yaşam Doyumu Ölçeğinin Geliştirilmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(1), 1-14. <https://doi.org/10.18037/ausbd.550232>
- Kaiser, S., Furian, G., & Schlembach, C. (2016). Aggressive behavior in road traffic – findings from Austria. *Transportation Research Procedia*, 4384-4392. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.360>
- Karimi, S., Aghabayk, K., & Moridpour, S. (2022). Impact of driving style, behavior and anger on crash involvement among Iranian intercity bus drivers. *IATSS Research*. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.07.003>
- Kenrick, D., & Macfarlane, S. W. (1986). Ambient temperature and horn honking: A Field Study of the Heat/Aggression Relationship. *Environment and Behavior*, 18 (2), 179-191. <https://doi.org/10.1177/0013916586182002>
- Kılıç, C. (2020). Saldırganlık Üzerine Yapılan Psikolojik Danışma ve Rehberlik ve Psikoloji Doktora Tezlerinin İncelenmesi. *Öğretmen Eğitiminde Yenilikçi Araştırmalar Dergisi*, 1(1), 1-17. <https://doi.org/10.29329/jirte.2020.321.1>
- Koivumaa-Honkanen, H., Honkanen, R., Viinamäki, H., Heikkilä, K., Kaprio, J., & Koskenvuo, M. (2001). Life satisfaction and suicide: a 20-year follow-up study. *American Journal of Psychiatry*, 158(3), 433-439. <https://doi.org/10.1176/appi.ajp.158.3.433>
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 913-924. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.03.002>
- Köker, S. (1991). Normal ve sorunlu ergenlerin yaşam doyumu düzeylerinin karşılaştırılması. *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek lisans tezi*.
- Loewe, N., Bagherzadeh, M., Araya-Castillo, L., Thieme, C., & Batista-Foguet, J. M. (2014). Life domain satisfactions as predictors of overall life satisfaction among workers: Evidence from Chile. *Social indicators research*, 118(1), 71-86. <https://doi.org/10.1007/s11205-013-0408-6>
- Love, S., Kannis-Dymand, L., Davey, J., & Freeman, J. (2022). Metacognition, rumination and road rage: an examination of driver anger progression and expression in Australia. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 84, 21-32. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.015>
- Madran, H. A. D. (2012). Buss-Perry saldırganlık ölçeği'nin Türkçe formunun geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 24(2), 1-6. <https://doi.org/10.1007/s13760-021-01704-3>

- Medgyesi, M., & Zólyomi, E. (2016). Job satisfaction and satisfaction in financial situation and their impact on life satisfaction. European Commission, Directorate general for employment, social affairs and inclusion. 6/2016
<https://www.researchgate.net/publication/319980515>
- Mehri, M., Khazae-Pool, M., & Arghami, S. (2019). Phenomenology of being a safe taxi driver. *BMC Public Health*, 19(1), 1-12. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-8106-1>
- Moffitt, T. (1993). Adolescence-Limited and Life-Course-Persistent Antisocial Behavior: A Developmental Taxonomy. *Psychological Review*, 100(4), 674-701.
- Naderi, H., Nassiri, H., & Sahebi, S. (2018). Assessing the relationship between heavy vehicle driver sleep problems and confirmed driver behavior measurement tools in Iran. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 59, 57-66. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.08.007>
- Neugarten, B. L., Havighurst, R. J., & Tobin, S. S. (1961). The Measurement of Life Satisfaction. *Journal of Gerontology*, 16(2), 134-143.
- Öz, B., Özkan, T., & Lajunen, T. (2010). Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 13(1), 32-40. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.10.001>
- Özdevecioğlu, M., & Aktaş, A. (2007). Kariyer Bağlılığı, Mesleki Bağlılık ve Örgütsel Bağlılığın Yaşam Tatmini Üzerindeki Etkisi: İş-Aile Çatışmasının Rolü. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (28), 1-20. <https://doi.org/10.18070/EUIIBFD.33899>
- Özgür, G., Gümüş, A. B., & Durdu, B. (2010). Evde ve Yurtta Kalan Üniversite Öğrencilerinde Yaşam Doyumu. *Psikiyatri Hemşireliği Dergisi*, 1(1), 25-32.
- Qu, W., Dai, M., Zhao, W., Zhang, K., & Ge, Y. (2016). Expressing anger is more dangerous than feeling angry when driving. *PLoS one*, 11(6), e0156948. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0156948>
- Ross, R. R., & Antonowicz, D. H. (2004). Antisocial Drivers Prosocial Driver Training for Prevention and Rehabilitation. *Illinois: Charles C. Thomas Publisher LTD*.
- Sadia, R., Kamal, A., & Jami, H. (2018). Role of Aggressive and Adaptive Anger Expression in Prediction of Accidents among Pakistani Drivers. *FWU Journal of Social Sciences*, 12(1), 127-137.
- Săucan, D.-Ş., Micle, M.-I., Popa, C., & Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 343-347. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.01.140>
- Shams, Z., Naderi, H., & Nassiri, H. (2021). Assessing the effect of inattention-related error and anger in driving on road accidents among Iranian heavy vehicle drivers. *IATSS Research*, 45(2), 210-217. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.09.005>
- Sinclair, M., & Imaniranzi, E. (2015). Aggressive driving behaviour: the case of minibus taxi drivers in Cape Town, South Africa. Southern African Transport Conference.
- Sullman, M. J., Stephens, A. N., & Kuzu, D. (2013). The expression of anger amongst Turkish taxi drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 56, 42-50. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.03.013>

- Ural, A., & Kılıç, İ. (2005). Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi. *Ankara: Detay Yayıncılık*.
- Useche, S. A., Ortiz, V. G., & Cendales, B. E. (2017). Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 104, 106-114. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.04.023>
- Vitaro, F., Gendreau, P. L., Tremblay, R. E., & Oligny, P. (1998). Reactive and Proactive Aggression Differentially Predict Later Conduct Problems. *The Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 39(3), 377-385.
- Yetim, Ü. (1993). Life satisfaction: A study based on the organization of personel projects. *Social Indicators Research*, 29(3), 277-289. <https://doi.org/10.1007/BF01079516>

Çatışma Beyanı

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı

Bu çalışmaya tüm yazarlar eşit düzeyde katkı sağlamıştır.