

GEKA NİHAİ RAPOR TEKNİK BÖLÜM

1. Açıklama

1.1.Proje Ortaklarının Adları: Uzman Klinik Psikolog Özge Yaren YAVUZ ERDAN, Uzman Klinik Psikolog Elvan DEMİRBAĞ, Uzman Klinik Psikolog Nilay KONDUZ

1.2.Nihai Faydalanıcılar ve Hedef Grup: Aydın ilinde görev yapan 1000 şoförün öfke ve stres profillerinin belirlenmesi; 50 şoföre üçer saat toplam 150 saat bireysel psikoterapi hizmeti verilmesi.

2. Proje faaliyetlerinin uygulamasının değerlendirilmesi

2.1.Faaliyetler ve Sonuçlar

AŞAMA I ve II

Çalışmada 702 şoförden veri toplanmıştır. 1000 kişiye form dağıtılmış; 702 kişi geri dönmüştür. Seçilen ölçekler, yerli ve yabancı Psikoloji literatüründe pek çok araştırmada kullanılan, geçerliği-güvenirliği kanıtlanmış, standardize ölçeklerdir. Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri, Çok Boyutlu Öfke Ölçeği Öfkeyle İlgili Düşünceler ve Öfkeyle İlgili Davranışlar alt ölçekleri kullanılmıştır.

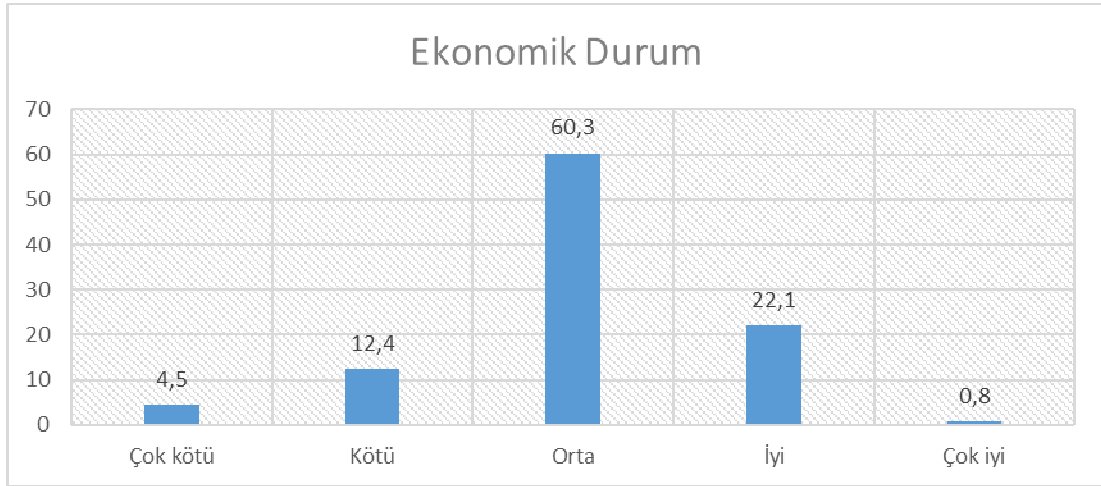
Ölçeklerin doldurulması gönüllülük esasına dayanmaktadır. Ölçekleri doldurmayı kabul eden kişilerden öncelikle yaş, eğitim düzeyi, görev süresi, ekonomik düzey gibi sosyodemografik bilgiler alınmıştır. Katılımcılardan isim-soyisim bilgisi istenmemiş; bilgilerinin gizli tutulacağı belirtilmiştir. Ölçekler bireyin kendisi tarafından doldurulmuştur.

Katılımcıların yaş ortalamaları 42'dir (Standart Sapma=10); katılımcıların çoğunluğunu 32-52 yaşlar arasındaki şoförler oluşturmaktadır. %81'i evli, %19'u bekar. Sahip oldukları çocuk sayısı ortalama 2'dir. Şoförlerin eğitim düzeylerine bakıldığında, % 55'i ilköğretim, % 36'sı lise, % 9'u üniversite mezunudur. Şoförlük mesleğinde geçirdikleri ortalama süre 16 yıldır (Standart Sapma=9); katılımcıların çoğunluğunu 7-25 yıldır şoförlük yapanlar oluşturmaktadır.

Şoförlerin ekonomik düzeyleri ile ilgili bildirimlerine bakıldığında, % 17'si kötü, % 60'ı orta, % 23'ü iyi ekonomik koşullara sahip olduğunu bildirmiştir (Bkz. Grafik 1).

Ortalama aylık gelirleri 1993 TL olarak hesaplanmıştır. Aylık gelir miktarı 500 TL ile 15000 TL arasında değişmektedir. Şoförlerin % 75'i geçim sıkıntısı çekmekte olduğunu veya daha önceden geçim sıkıntısı çektiğini belirtmiştir. Araba sahibi olma oranı % 55; ev sahibi olma oranı % 49'dur.

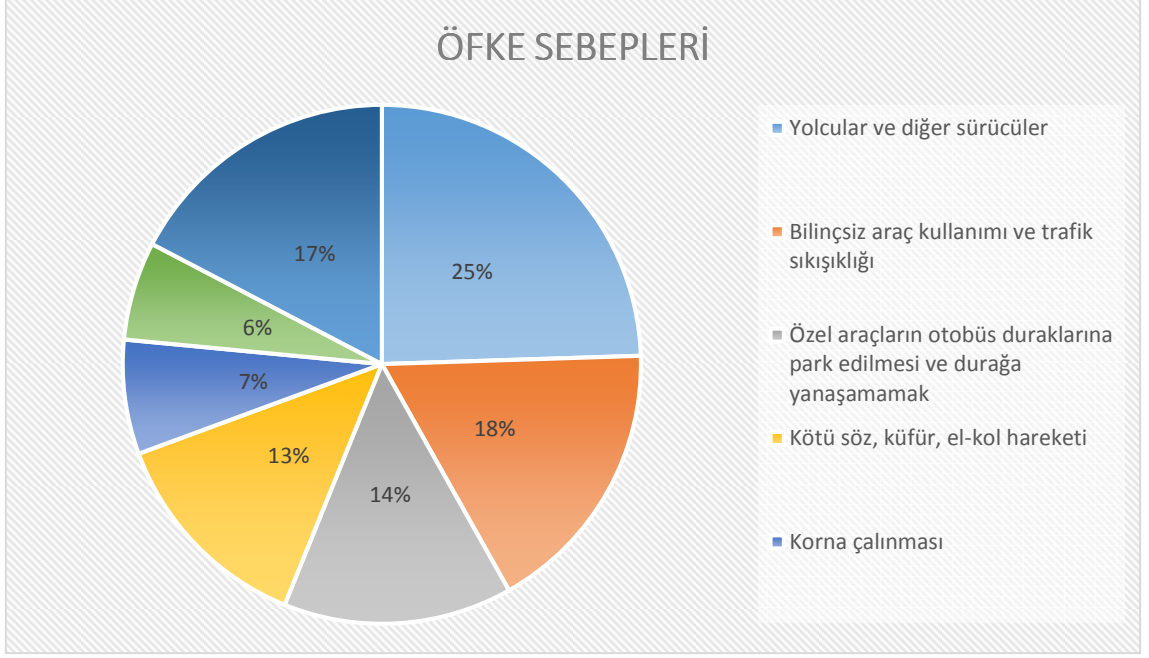
Grafik 1. Şoförlerin Ekonomik Düzeyleri Yüzde Dağılımları



Şoförler arasında en az bir kez kaza yapma oranı % 50; en az bir kez ceza alma oranı % 24'tür. Şoförlerin % 36'sı trafikte sinirlenmelerine yol açan durumlarla karşılaşmaktadır.

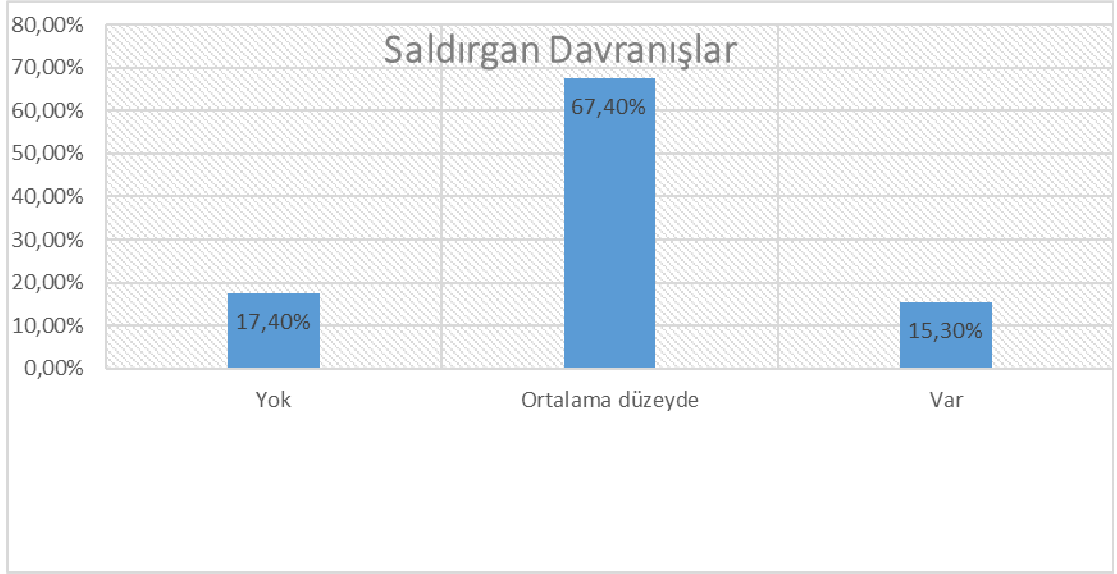
Şoförlerin görev başındayken sinirlenmelerine yol açan sebepler % 25 oranında yolcular ve diğer sürücülerden kaynaklanmaktadır (Bkz. Grafik 2). Bunlar ön kapıdan inmek isteme, durak dışında inme girişimleri, belli saatlerde hareket ettiklerinin ve dakika ile çalıştıklarının bilinmemesi ya da önemsenmemesi gibi sebeplerdir. Bilinçsiz araç kullanımı ve trafik sıkışıklığı ikinci önemli sebeptir (% 18). Üçüncü sırada özel araçların otobüs duraklarına park edilmesi ve durağa yanaşamamak gelmektedir (% 14). Şoförlerin % 13'ü kötü söz, küfür, el-kol hareketi gibi saygısız davranışlardan şikayet etmektedir. % 7'si korna çalınmasından; % 6'sı şerit ihlali, hatalı sollama gibi kural ihlallerinden şikayetçidir. Geri kalan % 17'lik oranı, yeşil ışıkta yavaş hareket edilmesi, dikkatsiz davranılması, trafik cezaları ve yönetsel cezalar, mesai saatleri, polis olmaması, seyir halindeyken cep telefonu kullanılması gibi sebepler oluşturmaktadır.

Grafik 2. Şoförlerin Öfkelenmelerine Yol Açan Sebepler Yüzde Dağılımları

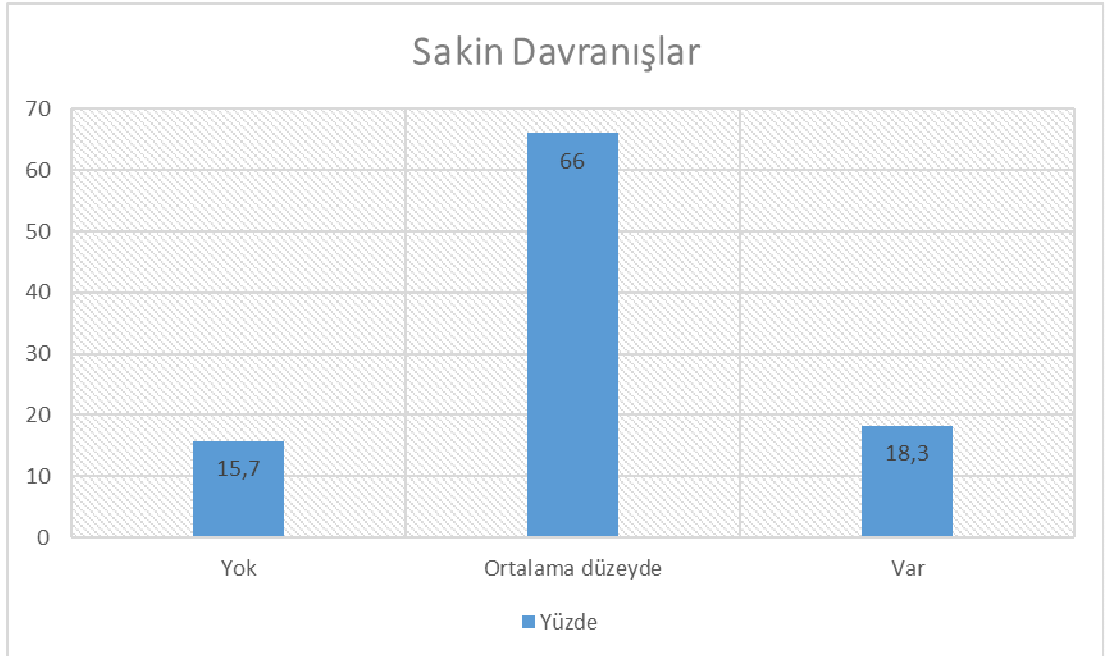


Şoförlerin Öfkeyle İlgili Davranışlar Ölçeği Saldırgan Davranışlar Alt Boyutu'ndan aldıkları ortalama puan 24.88 (SS: 7.55)'dir. Sakin Davranışlar Alt Ölçeği'nden aldıkları ortalama puan 31.96 (SS: 8.43)'dir. Kaygılı Davranışlar alt Boyutu'ndan aldıkları ortalama puan 10.86 (SS: 3.1)'dir. Sonuçlar bu ölçeklerin kullanıldığı başka çalışmalarla benzer görünmektedir.

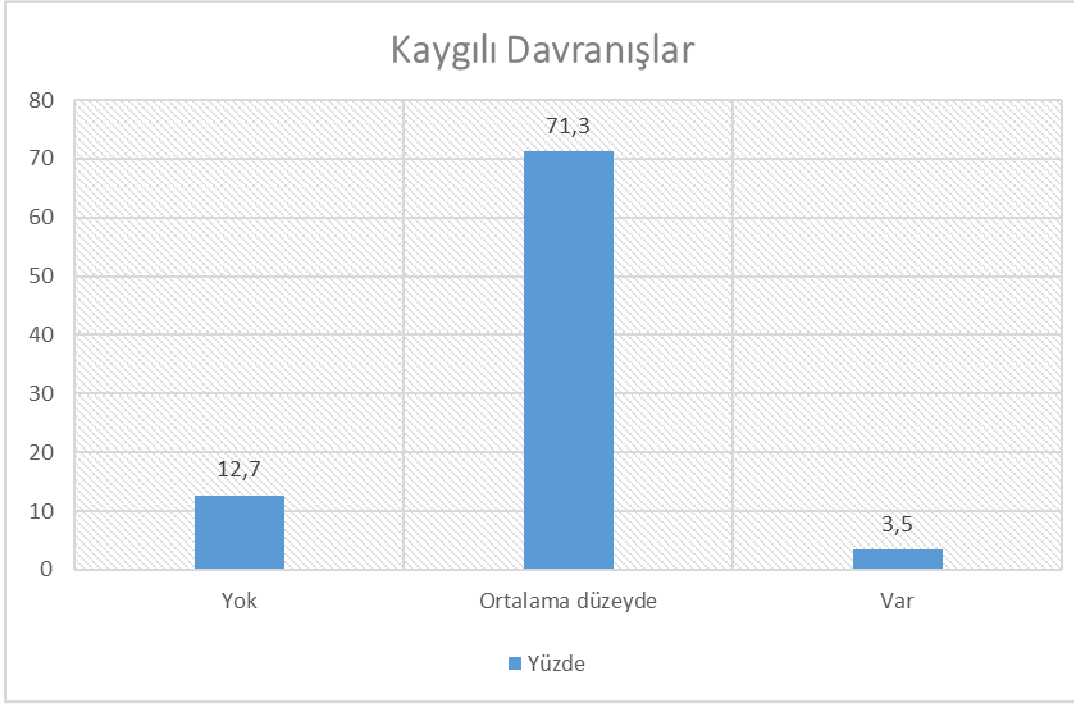
Grafik 3. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği, Öfkeyle İlişkili Davranışlar Alt Ölçeği, Saldırgan Davranışlar Alt Boyutu Yüzde Dağılımları



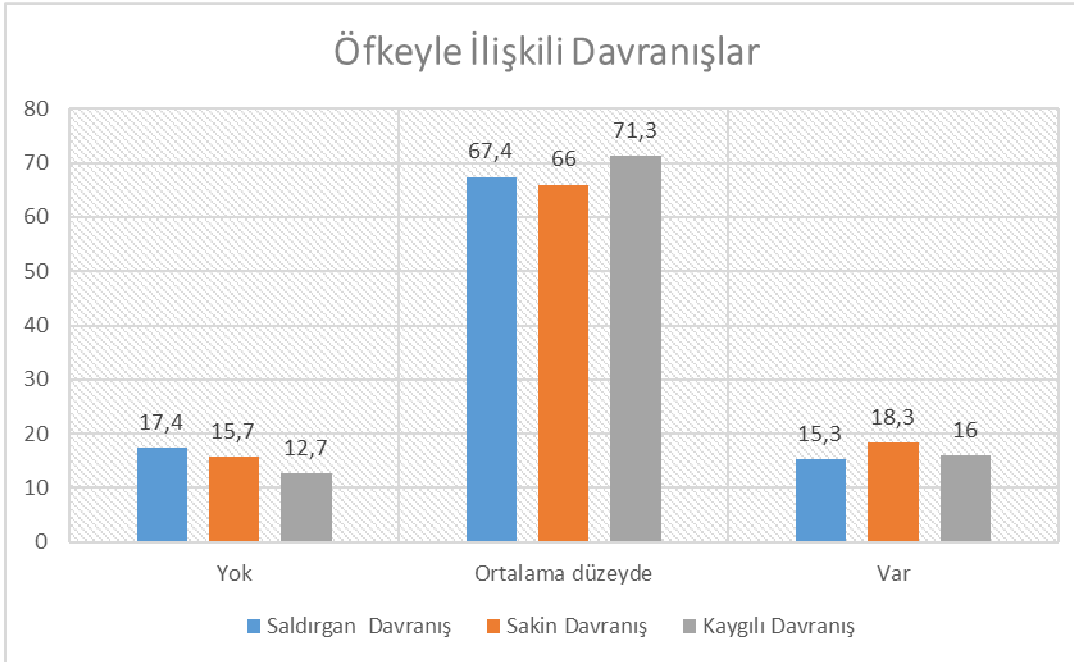
Grafik 4. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği, Öfkeyle İlişkili Davranışlar Alt Ölçeği, Sakin Davranışlar Alt Boyutu Yüzde Dağılımları



Grafik 5. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği, Öfkeyle İlişkili Davranışlar Alt Ölçeği, Kaygılı Davranışlar Alt Boyutu Yüzde Dağılımları

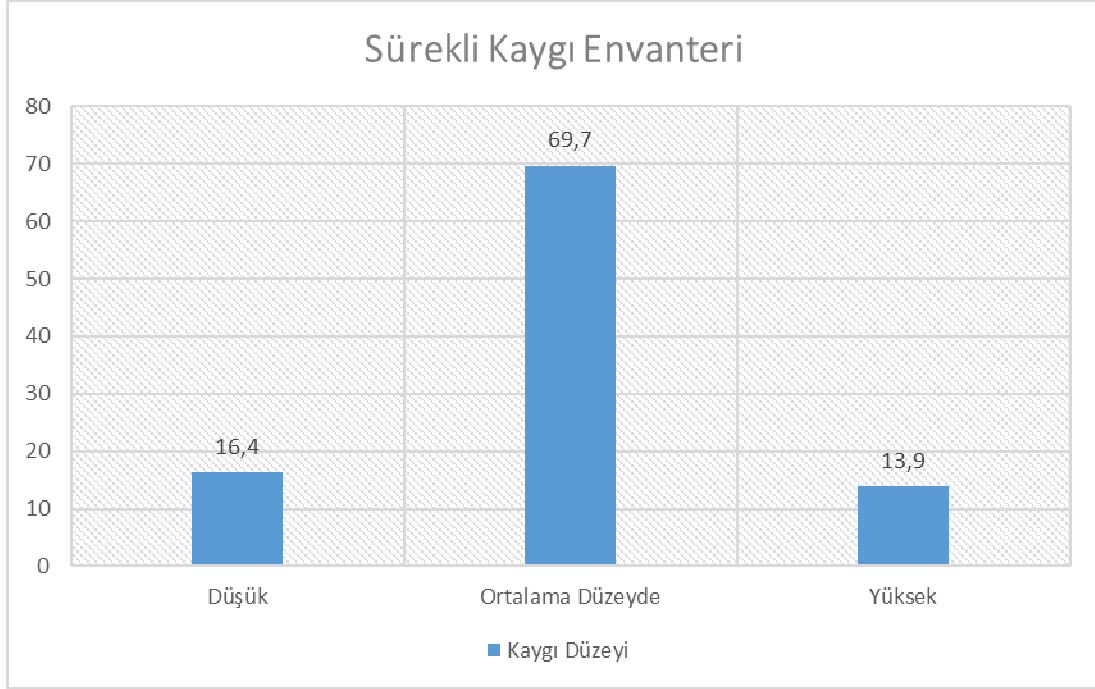


Grafik 6. Çok Boyutlu Öfke Ölçeği, Öfkeyle İlişkili Davranışlar Alt Ölçeği Yüzde Dağılımları Özet Tablo



Şoförlerin Sürekli Kaygı Ölçeği'nden aldığı ortalama puan 43.48'dir (SS: 5.95). Bu puan ölçek için ortalama değer olarak kabul edilen 36-41 aralığının çok az üstündedir. Bu sonuca göre şoförlerin % 70'inin ortalama düzeyde kaygılı olduğu; % 14'ünün kaygısının yüksek olduğu; % 16'sının ise düşük düzeyde kaygıya sahip olduğu bulunmuştur. Şoförlerin % 15-16'sında saldırgan davranışlar bulunduğu tespit edilmiştir.

Grafik 7. Sürekli Kaygı Envanteri Kaygı Düzeyi Yüzde Dağılımları



Yapılan korelasyon analizlerinde şoförlerin stres ve kaygı düzeyi arttıkça saldırgan davranışların da arttığı; kaygı arttıkça sakin davranışların azaldığı bulunmuştur. Şoförlük mesleğinde geçirilen süre arttıkça, kaygılı ve saldırgan davranışların azaldığı, sakin davranışların arttığı görülmüştür. Ekonomik durumun kaygı ve stres düzeyi ile ilişkili olduğu; öfkeli/saldırgan davranışlarla ilişkili olmadığı bulunmuştur. Yapılan kazaların öfke ve stres düzeyi ile ilgili olmadığı görülmüştür.

Ulaşım hizmeti, arz ve talebi en çok olan hizmetlerden biri olmasına karşın, Türkiye'de yeterli akademik çalışma yapılmadığı görülmektedir (Çatı, 2003). Dolayısıyla bu bilimsel çalışmanın bulgularının yeni araştırmalara, yeni projelere ve yönetmeliklerle ilgili birtakım değişikliklere ışık tutacağı düşünülmektedir.

Ayrıca ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförler stres açısından en riskli gruplardan birisini oluşturmaktadır (Koç ve ark, 2014). Aydın'da görev yapan toplu taşıma şoförlerinin öfke ve stres düzeylerine bakıldığında her iki değişken açısından da ortalama değerlerin çoğunlukta olduğu görölmektedir (Bkz. Grafik 3, Grafik 5, Grafik 7). Bu açıdan Aydın'da görev yapan toplu taşıma şoförlerinin diğer illerdeki şoförlere göre stres düzeyinin daha düşük olduğu söylenebilir. İstanbul'da görev yapan toplu taşıma şoförleri üzerinde yapılan bir araştırmada (İşsever ve ark, 2001) ortalama genel kaygı puanı 47 (SS: 7.02) bulunmuşken; bu çalışmada şoförlerin ortalama genel kaygı puanı 43.48'dir (SS: 5.95).

Başka bir çalışmada şoförlerin çalışma süresi arttıkça öfke düzeylerinin de arttığı bulunmuşken (Koç ve ark, 2014); bu araştırmada deneyim süresi arttıkça kaygılı ve saldırgan davranışların azaldığı bulunmuştur. Benzer şekilde, yine aynı araştırmada kaza yapan şoförlerin daha fazla kaygılı olduğu tespit edilmişken; bu araştırmada kazaların öfke ve stres düzeyi ile ilgili olmadığı bulunmuştur.

şar ve Işıklar'a göre (2011), stresi tamamen ortadan kaldırmak mümkün olmadığından şoförlerin stresin olumsuz etkilerini azaltmalarına ilişkin stresle baş etme becerilerine yönelik etkinliklere katılmaları stresle baş edebilmelerine katkı sağlayacaktır. Ayrıca şoförlerin stresli durumlarında onlara psikolojik yardımda bulunmak stresle baş etme becerilerini arttıracaktır. Araştırmamızda yapılan korelasyon analizlerinde şoförlerin stres ve kaygı düzeyi arttıkça saldırgan davranışların da arttığı; kaygı arttıkça sakin davranışların azaldığı görölmüştür. Dolayısıyla şoförlere öfke ve stresle baş etmeye yönelik psikoterapi hizmeti sunmak ve psikoeğitim vermek hem iř yaşamlarında, hem de sosyal yaşamlarında karşılaştıkları problemlere daha kolay çözüm üretmelerini sağlayacaktır.

AşAMA III ve IV

İlk aşamada elde edilen veriler ve varılan istatistiksel sonuçlar ışığında yapılan öngörüler doğrultusunda, mevcut araştırmamız kapsamında, psikolojik destek almak isteyen şoförlere öfke ve stresle baş etmeye yönelik psikoterapi seansları uygulanmıştır. 50 şoföre üçer saatten toplam 150 saat psikoterapi hizmeti verilmiştir. Uygulanan terapi ile, şoförlerin stresli meslek hayatlarında iyilik hallerinin ve iř verimliliğinin artması beklenmektedir.

Her şoföre standardize seanslar uygulanmış; terapilerin başında ve sonunda öntest-sontest ölçümleri alınmıştır. Seçilen ölçekler, yerli ve yabancı Psikoloji literatüründe pek çok araştırmada kullanılan, geçerliği-güvenirliği kanıtlanmış, standardize ölçeklerdir. Durumluk-Sürekli Kaygı Envanteri, Çok Boyutlu Öfke Ölçeği Öfkeyle İlgili Düşünceler ve Öfkeyle İlgili Davranışlar alt ölçekleri kullanılmıştır.

Psikoterapi İçeriği şu şekildedir:

- Öfke ve stres nedir? Gerekli midir?
- Aşırı öfke ve stresin zararları nelerdir?
 - *Fizyolojik hastalıklar (Kalp, mide, vb.)*
 - *Bozulan kişilerarası ilişkiler*
 - *Düşük verimlilik*
 - *Depresyon, anksiyete gibi ruhsal rahatsızlıklar*
- Yerleşik yanlış düşünceler ve bunların düzeltilmesi
 - *'Dış olaylar bizi öfkelenmektedir'*
 - *'Öfkeyi dışa vurmak bunu azaltır'*
 - *'İnsanlar birbirlerine saygısızlık yapamaz'*
- En sık karşılaşılan sorunlar
 - *Kişinin mesleki yaşamı boyunca zorlandığı durum ve konuların paylaşılması*
- Bir sorunun seçilmesi ve tarif edilmesi
 - *Kişinin gündemindeki belirgin sorunun tespiti ve bunun ayrıntılandırılması*
- Hedef oluşturma
 - *Kişisel huzur ve mutluluk gibi temel hedeflerin oluşturulması*
- Çözüm yolları üretme

- *Sorunun aşılabilmesi ve hedeflenen duruma ulaşılabilmesi için en uygun çözüm yollarının araştırılması*
- Uygulama için motivasyon sağlama
 - *Karar verilen çözüm yolunun uygulanabilmesi için kişinin uygulama sonucunda yaşayacaklarının hayal ettirilmesi ile motivasyon sağlama*

Uygulanan terapinin etkililiğinin değerlendirilmesine yönelik olarak Bağımlı Gruplar İçin T Testi kullanılmıştır. İstatistiksel analizler SPSS programı aracılığıyla yapılmıştır.

İlk olarak şoförlere terapinin başında ve sonunda uygulanan Durumluk Kaygı Envanteri'nin ortalama puanlarının istatistiksel açıdan farklı olup olmadığına bakılmış ve iki ölçüm arasında anlamlı fark olduğu bulunmuştur ($t_{(21)}=5.325$, $p<.001$). Terapinin başındaki test puanları ($\bar{X} = 40.05$), terapinin sonundaki test puanlarından ($\bar{X} = 27.38$) daha yüksektir. Açıklanacak olursa, terapi sonrasında şoförlerin kaygı düzeyleri anlamlı düzeyde düşmüştür.

Çok Boyutlu Öfke Ölçeği, Öfkeyle İlgili Davranışlar Alt Ölçeği'nin Saldırgan Davranışlar, Sakin Davranışlar ve Kaygılı Davranışlar alt boyutları ayrı ayrı analize sokulmuştur. Terapinin başında ve sonunda elde edilen *Saldırgan Davranışlar* ortalama puanlarının istatistiksel açıdan farklı olup olmadığına bakılmış ve iki ölçüm arasında anlamlı fark olduğu bulunmuştur ($t_{(21)}=3.05$, $p<.01$). Terapinin başındaki test puanları ($\bar{X} = 23.95$), terapinin sonundaki test puanlarından ($\bar{X} = 17.14$) daha yüksektir. Açıklanacak olursa, terapi sonrasında şoförlerin saldırgan davranışları anlamlı düzeyde düşmüştür.

Şoförlerin terapi başında ve sonundaki *Sakin Davranışlar* ortalama puanlarının istatistiksel açıdan farklı olup olmadığına bakılmış ve iki ölçüm arasında anlamlı fark olduğu bulunmuştur ($t_{(21)}=2.3$, $p<.05$). Terapinin başındaki test puanları ($\bar{X} = 32.43$), terapinin sonundaki test puanlarından ($\bar{X} = 36.1$) daha düşüktür. Açıklanacak olursa, terapi sonrasında şoförlerin sakin davranışları anlamlı düzeyde artmıştır.

Şoförlerin terapi başında ve sonundaki *Kaygılı Davranışlar* ortalama puanlarının istatistiksel açıdan farklı olup olmadığına bakılmış ve iki ölçüm arasında anlamlı fark olduğu bulunmuştur ($t_{(21)}=2.34$, $p<.05$). Terapinin başındaki test puanları ($\bar{X} = 10.9$), terapinin

sonundaki test puanlarından ($\bar{X} = 8.9$) daha yüksektir. Açıklanacak olursa, terapi sonrasında şoförlerin öfkeyle ilişkili kaygılı davranışları anlamlı düzeyde düşmüştür.

Tüm analiz sonuçlarına bakıldığında uygulanan psikoterapinin şoförlerin öfke ve stres düzeylerinin azalmasında etkili olduğu görülmektedir. Bu bilimsel çalışmanın sonuçlarının yeni araştırmalara ve yeni projelere ışık tutması beklenmektedir.

Proje tamamlanmış olsa da, Aydındaki tüm şoförlere açık olan bu psikolojik değerlendirme ve bireysel psikoterapi hizmeti devam ettirilecektir. Halihazırda terapi almış olan şoförler izlem görüşmelerine alınacak ve bu hizmet için hiçbir ücret ödemeyecektir. Ayrıca, proje süresince terapi almak için başvuru yapamamış olan, ancak terapiye ihtiyacı olan şoförlerimizin hakkı saklı tutulmaktadır.

KAYNAKLAR

- Çatı, K (2003). Ulaşım hizmetlerinde hizmet kalitesi ve bir uygulama. C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, 27 (1), 121-134.
- İşsever, H; Önen, L; Sabuncu HH & Altunkaynak O (2001). Şehir içi ulaşımda görev alan otobüs şoförlerinde kişilik özellikleri, psikolojik belirtiler ve anksiyete düzeyleri. Türkiye Klinikleri J Psychiatry, 2 (1), 60-66.
- Koç, M; Aktaş M; Ayancı M; Çolak TS & Düşünceli B (2014). Şehir içi ulaşımda görev yapan sürücülerin psikolojik belirti profilleri. Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi, 1 (1).
- Şar, AH & Işıklar A (2011). Ulaşım hizmetinde görevli sürücülerin stresle başetme becerileri: bir alan uygulaması. Akademik Bakış Dergisi, 27.