

## TRAFİKTE ŞİDDETİN AZALTILMASINDA BİLİNÇLENDİRİCİ VİDEOLARIN ETKİSİ: ÖFKE YÖNETİMİ ODAKLI NİCEL BİR ARAŞTIRMA

THE EFFECT OF AWARENESS-RAISING VIDEOS ON REDUCING TRAFFIC  
VIOLENCE: A QUANTITATIVE RESEARCH FOCUSED ON ANGER  
MANAGEMENT

### Ali Rıza TAN

Milli Eğitim Bakanlığı, Elazığ Yahya Kemal Beyatlı Anadolu Lisesi,  
[tan.ali23@hotmail.com](mailto:tan.ali23@hotmail.com)  
Elazığ / Türkiye  
ORCID: 0000-0001-8078-2046

### Halil TAN

Milli Eğitim Bakanlığı, Arıcak Çok Programlı Anadolu Lisesi,[haliltan@hotmail.com](mailto:haliltan@hotmail.com)  
Elazığ / Türkiye  
ORCID: 0009-0004-6465-5409

### Gökhan GÜNGÖRE

Milli Eğitim Bakanlığı, Elazığ Gazi Ortaokulu, [gokhangungore23@gmail.com](mailto:gokhangungore23@gmail.com)  
Elazığ / Türkiye  
ORCID: 0009-0004-3287-1721

### Mehmet Ali ŞAFAK

Milli Eğitim Bakanlığı, Elazığ Gazi Ortaokulu, [mali\\_4489@hotmail.com](mailto:mali_4489@hotmail.com)  
Elazığ / Türkiye  
ORCID: 0009-0003-6151-0303

### Mehmet KAYA

Milli Eğitim Bakanlığı, Elazığ Gazi Ortaokulu, [m\\_kaya\\_23@hotmail.com](mailto:m_kaya_23@hotmail.com)  
Elazığ / Türkiye  
ORCID: 0009-0006-2291-557X

## Ekrem Cengiz AKDENİZ

Milli Eğitim Bakanlığı, Elazığ Ali Kuşçu Bilim Sanat Merkezi,  
ekremcengizakdeniz@hotmail.com.tr

Elazığ / Türkiye

ORCID: 0000-0003-1390-8336

### Özet

Günümüzde televizyonlara ve sosyal medyaya trafikte şiddet görüntüleri yansımaktadır. Trafikteki şiddetin topluma zarar verdiği, bazı durumlarda da ölüme bile yol açtığı görülmektedir. Bu yüzden, araştırmamızın amacı toplumu farkındalık videosu ile bilinçlendirmenin insanların trafikteki şiddet eğilimini azaltıp azaltmadığını bulmaktır. Araştırmamızda, nicel araştırma yöntemlerinden anket tekniği kullanılmıştır. Anket izin onayı Elazığ İl Millî Eğitim Müdürlüğünden alınarak çalışma gerçekleştirilmiştir. Örneklem grubu uygun örneklem tekniği ile seçilmiştir. Günümüzde aktif olarak trafikte yer alan tüm katılımcılar araştırma verilerini oluşturmuştur. Katılımcılardan toplamda 389 adet veri Google Forms aracılığı ile toplanmıştır. Elde edilen veriler doğrultusunda, öfke yönetimi konulu bilgilendirici bir video izlemenin bireylerin öfkelerini kontrol etme becerileri üzerinde olumlu bir etkiye sahip olabileceğini göstermiştir. Sonuçlar incelendiğinde, videoyu izleyen katılımcıların izlemeyenlere kıyasla görev sırasında öfkelerini daha iyi kontrol edebildiğini ve sakin kalabildiğini göstermiştir. Canva web 2.0. aracı kullanarak oluşturduğumuz video, katılımcılara öfke yönetimi için yararlı bilgiler ve teknikler sağlamaktadır. Örneğin, onlara öfkeyi tetikleyen şeyleri ve bunları nasıl tanıyıp ele alacaklarını göstermektedir. Ayrıca, duygusal olarak katılımcıları etkileyerek öfke duygularını azaltmaya yardımcı olabilecek kişisel bakım uygulamaları yapmak için ipuçları sağlamaktadır. Gelecekte yapılacak olan çalışmalar Canva ya da farklı bir web 2.0. aracı kullanarak oluşturdukları içerikleri farklı sorunlar hakkında toplumu bilinçlendirecek çalışmalarda bulunabilirler.

**Anahtar kelimeler:** araba, farkındalık, kaza, trafik, video.

### Abstract

In contemporary times, traffic violence images are reflected on television and social media platforms. The societal harm caused by traffic violence, at times resulting in fatalities, is evident. Therefore, the aim of our research is to determine whether raising awareness through informational videos can reduce individuals' inclination towards traffic violence. A quantitative research method utilizing survey techniques was employed in our study. Approval for the survey was obtained from the Elazığ Provincial Directorate of National Education. The sample group was selected using an appropriate sampling technique, comprising all actively involved participants in traffic. A total of 389 data points were collected from participants using Google Forms. The obtained data indicates that watching an informative video on anger management can have a positive impact on individuals' ability to control their anger. Upon analysis, participants who watched the video demonstrated better anger control and composure during tasks compared to those who did not. The video, created using the Canva web 2.0 tool, provides participants with useful information and techniques for anger management. For instance, it illustrates triggers of anger and how to recognize and address them. Additionally, it offers tips for implementing personal care practices that can help reduce anger emotions by emotionally impacting the participants. Future studies may utilize content created using Canva or other web 2.0 tools to conduct awareness campaigns addressing various societal issues.

**Keywords:** accident, awareness, car, traffic, video.

## Giriş

Son yıllarda, trafikte yaşanan sıkıntıların birçoğunun öfkeden kaynaklandığı literatürde bulunmaktadır (Batıgün & Yasak, 2019). Özellikle, son birkaç ayda insanların agresifleşerek birbirlerinin araçlarına ve hatta insanların birbirlerine zarar verecek düzeye gelmeleri toplumun huzurunu bozmaktadır. Literatür taraması yapıldığında, daha çok trafikte yaşanan öfkelerin sorunlarının tespitlerine odaklanılmış ancak çözümlerine yönelik herhangi bir somut çalışma gerçekleştirilmemiştir. Örneğin, Akşar, vd. (2018) cinsiyetçilik ile sürücü öfkesi arasında bir ilişki olup olmadığını incelerken, Bozkurt vd. (2020) profesyonel olan sürücüler ile profesyonel olmayan sürücülerin öfke durumlarının karşılaştırılmasını gerçekleştirmiş. Bu tür çalışmalar trafikteki öfke sorununun çözümüne katkı sağlamadığı için, projemiz daha fazla fayda sağlayacak ve yaygın etkiye sahip olacaktır. Bu nedenle, çalışmamızda bilgilendirici bir video hazırlanacak ve videonun sürücülerin sınırlarının farkındalık sağlayıp sağlamadığı araştırılacaktır.

Öfke, herkesin yaşadığı doğal bir duygudur (Abdu, Shinar, & Meiran, 2012). Öfke durumunda, algılanan bir tehdide veya adaletsizliğe cevap niteliği taşınmaktadır ve genellikle artan kalp atış hızı ve yüksek kan basıncı gibi fizyolojik değişiklikler bu duruma eşlik etmektedir (Boelen vd., 2022). Öfke, bizi harekete geçmeye ve kendimiz veya başkaları için ayağa kalkmaya motive ettiğinde olumlu bir duygu olabilirken, etkili bir şekilde yönetilmediğinde, yıkıcı hale gelebilir ve saldırgan davranışlara ve hatta insanların birbirlerine zarar vermelerine yol açabilir (Brandenburg & Oehl, 2021). Tüm bu araştırmalar göstermektedir ki, insanların birbirlerine zarar vermelerinin önlenmesi adına öfke kontrolü hakkında bilgi sağlanmalı ve toplum bilinçlendirilmelidir.

Trafikte öfkelenmek, birçok insanın trafikte sıkışıp kaldıklarında hissettiği hayal kırıklığını ve öfkeyi tanımlamak için kullanılan yaygın bir terimdir (González-Iglesias, Gómez-Fraguela & Luengo-Martín, 2012). Bu durum, yoğun trafik, yol yapımı veya diğer sürücülerin dikkatsizce araç kullanması gibi çeşitli faktörlerden kaynaklanmaktadır (Gunson, Beanland, & Salmon, 2019). Trafikte öfkelenmek, diğer sürücülere korna çalmak, arkadan çarpmak veya bağırarak gibi agresif davranışlara yol açabilmektedir (Deniz vd., 2021). Aynı zamanda insanların araba sürerken yanlış kararlar almasına neden olarak kendilerini ve başkalarını kaza riskine sokabilmektedir. Bu gibi durumlar kazalara ve ölümlere yol açabilmektedir.

Toplu taşıma sistemi, insanların hedeflerine ulaşmaları için alternatif bir yol sağlayarak yollardaki trafiği azaltmaya yardımcı olabilmektedir (Bayrak & Guler, 2021). Benzer şekilde, bayındırlık işleri departmanları, trafik sıkışıklığını hafifletmeye yardımcı olabilecek yol altyapısını koruyarak ve geliştirerek de rol oynayabilmektedir (Lu vd. 2020). Diğer yandan, polis gibi kamu güvenliği kurumları, trafik yasalarının uygulanmasına ve güvenli sürüş uygulamalarının teşvik edilmesine yardımcı olabilmektedir; bu, trafik öfkesine katkıda bulunabilecek dikkatsiz veya agresif sürüş olaylarını azaltmaya yardımcı olabilmektedir (Dey vd. 2021). Literatür tarandığında bu tarz çözümler bulunmasına rağmen ne yazık ki bilgilendirici videoların trafikteki sinirin farkındalığı hakkında herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

Toplumu bilinçlendiren videolar, trafik sıkışıklığının nedenlerini yönetmeye ve azaltmaya yardımcı olacak kaynaklar ve destek sağlayarak trafik öfkesini ele almada rol oynayabilmektedir. Buna benzer bir çalışmada arabası olan ve olmayan kişilerin videoları izledikten kısa bir süre sonra hız yapma arzularını ölçmüştür (Vingilis, vd. 2015). Elde edilen sonuçlara göre araçların sportif parçaları eklendiğinde katılımcıların daha fazla duygu değişimi yaşadıkları tespit edilmiş ancak katılımcıların trafikte daha sakin olup olmadıklarına yönelik bir araştırma gerçekleştirilmemiştir. Bu nedenle araştırmamız daha önce kısa vadede araç kullanan kişilerin sınırlarının farkında olup olmadıklarını ve trafik hakkında daha sakin kalmanın önemini fark edip etmedikleri araştırılacaktır.

## Yöntem

Araştırmamızda nicel araştırma yöntemlerinden anket tekniği kullanılacaktır (Ültay, Akyurt & Ültay, 2021). Elâzığ İl Millî Eğitim Müdürlüğünden alınan anket onay izni ile çalışmamız gerçekleştirilecek, dolayısı ile veri toplama aracımızı Google Forms üzerinden oluşturulmuş anketimiz oluşturacaktır. Örneklem grubu, basit tesadüfi örnekleme yöntemi ile belirlenmiştir. Sorular Ek-1’de yer almaktadır. Soruların geçerliliği ve güvenilirliğini kanıtlamak için okulumuzdaki Edebiyat öğretmenlerimizden dil bilgisi kontrolü gerçekleştirilmiştir. Ardından pilot uygulama ile de sorular 10 kişiye sorulmuştur ve o 10 kişi forma dahil edilmemiştir. Elde edilen verilerin sonuçları bulgular kısmında yer almaktadır. Bunun yanı sıra, Canva isimli web aracı ile bilgilendirme videomuzu öğretmenimizin ücretsiz lisans hesabından oluşturduk.

Araştırmamıza 389 kişi katılım sağlamıştır. Bu sayı da tahmini evren-örneklem tablosunda belirtildiği gibi (Cohen, 1992) %5 hata payı ile 100 milyon evren baz alınarak çalışma gerçekleştirilmiştir. Zira 100 milyon evren için %5 hata payı oranında örneklem sayısı minimum 384 olmak zorundadır (Cohen, 1992).

**Tablo 1. Proje İş-Zaman Çizelgesi**

İşin Tanımı	AYLAR										
	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Ocak	
Literatür Taraması						X	X	X	X		
Arazi Çalışması									X	X	
Verilerin Toplanması ve Analizi										X	
Proje Raporu Yazımı										X	

## Bulgular

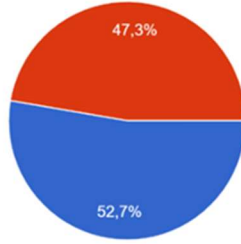
Elde edilen verilere göre, katılımcıların yaş ortalamalarında %38,20’sini 0-30 yaş aralığındaki kişiler, %38’ini 30-45 yaş aralığındaki kişiler, %23,80’ini ise 45 yaş üstü kişiler oluşturmaktadır. Yaş grubu dağılımı incelendiğinde araba kullanabilen gençlerin daha fazla katılım gösterdiği görülmektedir.

**Tablo 2. Katılımcıların yaş ortalamaları**

	N	Min.	Max.	Ort.	s
Katılımcıların Yaşı	389	14	67	33,24	11,753

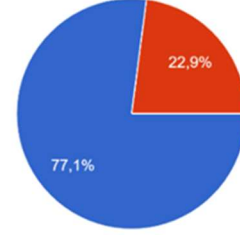
Tablo 2’de görüldüğü üzere katılımcıların yaş ortalaması 33’tür. Katılımcılara gelen en genç kişi 14, en yaşlı kişi ise 67 yaşındadır.

Cinsiyetiniz nedir?  
389 yanıt



Aktif olarak araba kullanıyor musunuz?  
388 yanıt

Erkek  
Kadın

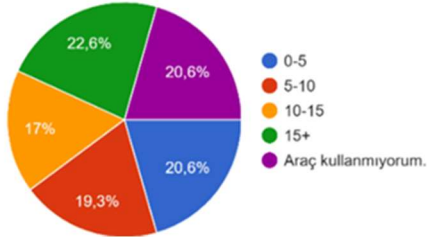


Evet  
Hayır

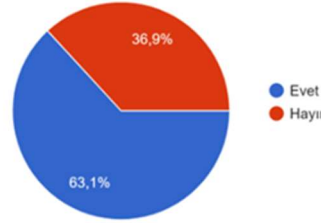
Şekil 1. Katılımcıların cinsiyeti ve aktif olarak araba kullananların sayıları

Katılımcıların %47'si kadın iken katılımcıların çoğunluğunu %52 olarak erkekler oluşturmuştur. Ayrıca, aktif olarak araba kullanan kişilerin sayıları %77 iken kullanmayan kişilerin sayısı %22'dir.

Araç kullanıyorsanız eğer kaç yıldır araç kullanıyorsunuz? Öfkenizin ilişkilerinizi etkilediğini ve hayatınızda sorunlara yol açtığını düşünüyor musunuz?  
389 yanıt



389 yanıt

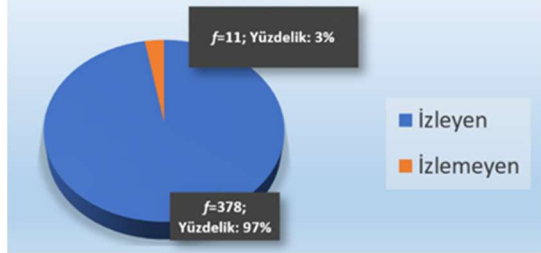


Evet  
Hayır

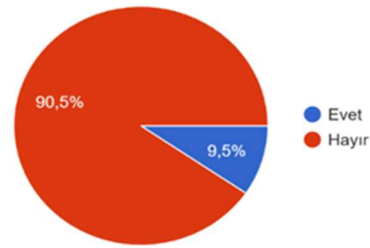
Şekil 2. Araç kullanan kişilerin deneyimleri, öfkenin günlük hayata olan etkisi

Şekilde görüldüğü üzere katılımcıların yüzde 22.6'sının 15 yıldan uzun süredir araç kullandığı %17'sinin ise 10-15 yıldır araç kullandığı saptanmıştır. Ayrıca, katılımcıların öfkelerinin günlük hayatlarında sorunlara yol açtığını %63 (246) katılımcı belirtmiştir. %37 (143) katılımcı ise hayatlarında öfkenin herhangi bir soruna yol açmadığını belirtmiştir.

Videoyu İzleyen ve İzlemeyen Kişilerin Verileri



Öfkeniz için terapi ya da başka yollarla hiç yardım aradınız mı?  
388 yanıt

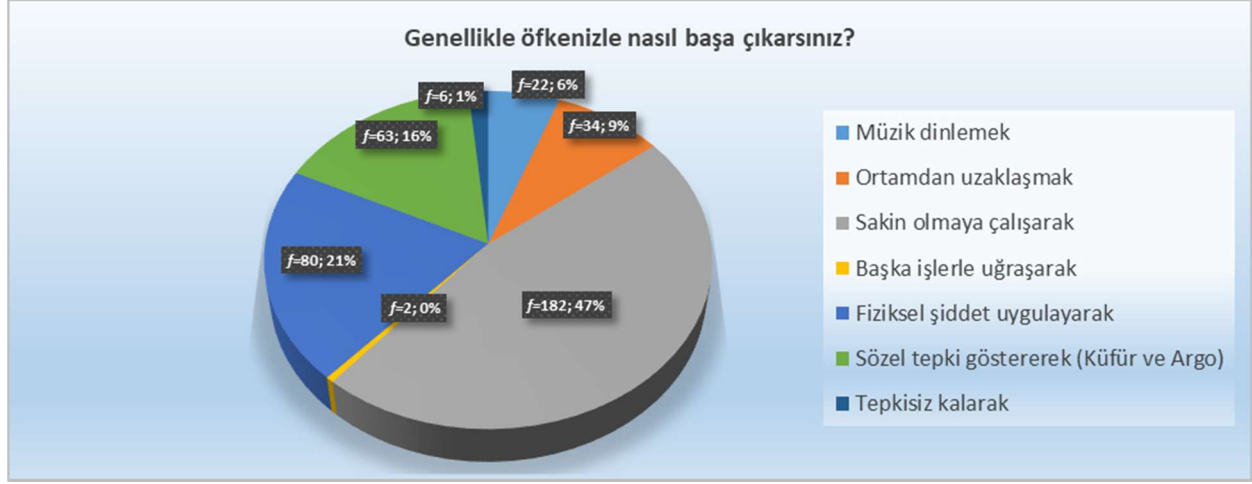


Evet  
Hayır

Şekil 3. Videoyu izleyen ve izlemeyen kişilerin verileri ve öfke kontrolü ile başa çıkmak için yöntem arama durumu

Her ne kadar katılımcıların çoğunluğu ( $f= 378$ , %97) oluşturduğumuz videoyu izlese de katılımcıların çoğunluğu ( $f= 351$ , %90.5) bu sorunu çözmek için herhangi bir girişimde bulunmamıştır.





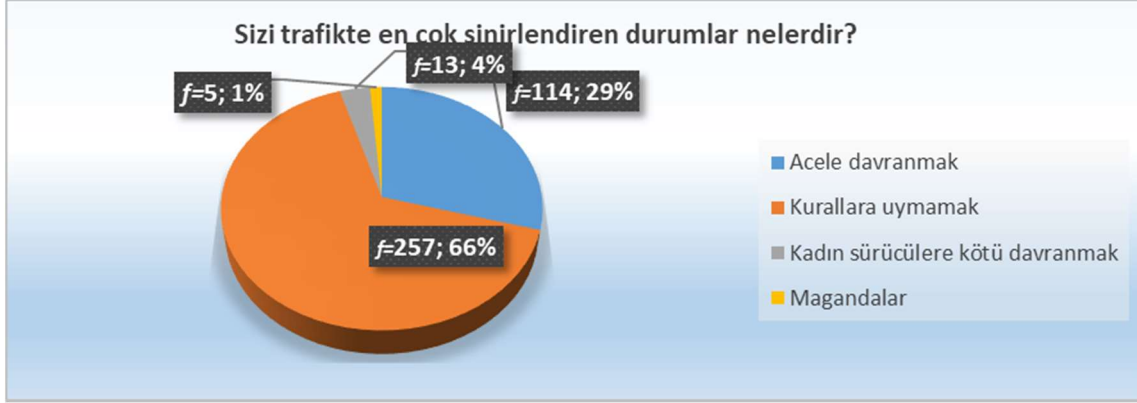
Şekil 4. Katılımcıların öfke ile başa çıkma yolları

Görüldüğü üzere, katılımcıların çoğunluğu ( $f=182$ , %47) sakinliğini korumaya çalışırken, katılımcıların birkaçı ( $f=8$ , 1) başka işlerle uğraşmıştır. Katılımcıların az denemeyecek sayıda olanları fiziksel şiddete ( $f=80$ , %21) başvurmaktadır. Fiziksel şiddet ve sözel tepki gösteren katılımcılar ( $f=143$ , %37) ele alındığında, trafikte öfke durumu sırasında katılımcıların neredeyse yüzde 37'sinin şiddete başvurduğu görülmüştür. Bu da toplumun huzurunu etkilemekte hatta ciddi can ve mal kayıplarına neden olabileceği sonucunu çıkarmaktadır.



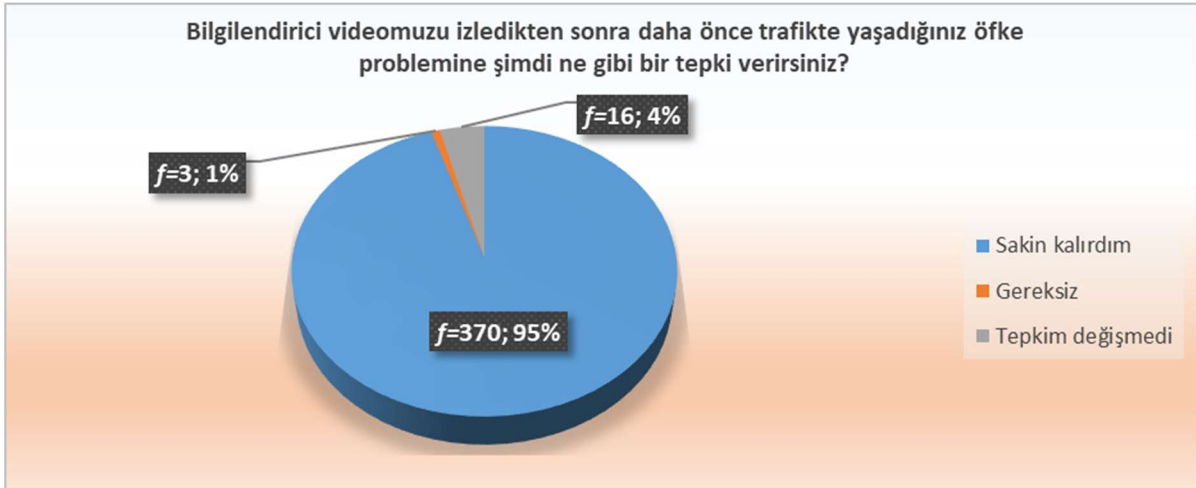
Şekil 5. Trafikte kolayca sinirlenme durumu ve trafikte öfke kontrolünü kaybedip pişman olan katılımcı verileri

Katılımcıların çoğunluğunun ( $f=244$ , %63) trafikte sinirlendiği ve katılımcıların çoğunluğunun ( $f=316$ , %81) öfkesini kontrol edemeyip pişmanlık hissedeceği eylemler gerçekleştirdiği bulunmuştur.



Şekil 6. Katılımcıları trafikte sinirlendiren özel durumlar

Katılımcıların çoğunluğunu (f=257, %66) en çok kızdıran durum trafikte bulunanların kurallara uymaması olarak tespit edilmiştir. Katılımcıların daha çok aceleci (f=114, %29) davrandıkları da görülmektedir. Katılımcılardan birkaçı (f=5, %1) ise kadın sürücülere kötü davranıldığını ve saygılı olmadıklarını belirtmişlerdir.



Şekil 7. Videonun katılımcılar üzerindeki etkisi

Şekil 7’de görüldüğü gibi, katılımcılar çoğunlukla (f=370, %95) videoyu izledikten sonra öfke durumları ile karşı karşıya kaldıklarında sakin kalacaklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların sadece birkaçı (f=3, %1) gereksiz kaldıklarını söylemiş, diğerleri ise (f=16, %4) tepkilerinin değişmediğini belirtmişlerdir. Ayrıca, katılımcıların çoğunluğu (f= 316, %81) öfke durumundan sonra pişman olduklarını belirtirken, videoyu izledikten sonra trafikte sinirli olma durumu hakkında daha fazla bilgilendirildiklerini (f=372, %96), videoyu izlemenin katılımcılarda (f=361, %93) trafikte daha sakin kalmasını teşvik ettiği bulunmuştur.

### Sonuç ve Tartışma

Son zamanlarda yapılan araştırmalar, öfke yönetimi konulu bir video izlemenin, bireylerin öfkelerini kontrol etme becerileri üzerinde olumlu bir etkiye sahip olabileceğini göstermiştir. Böyle bir çalışmada, katılımcılardan bir videoyu tamamlamadan önce öfke kontrolü konulu bir video izlemeleri istenmiştir (Rossiter, Hunnissett, & Pulsford, 1998). Sonuçlar, videoyu izleyen katılımcıların izlemeyenlere kıyasla görev sırasında öfkelerini daha iyi kontrol edebildiğini ve sakin kalabildiğini göstermiştir (Steffen, 2000).

Video, katılımcılara öfke yönetimi için yararlı bilgiler ve teknikler sağlamaktadır. Örneğin, onlara öfkeyi tetikleyen şeyleri ve bunları nasıl tanıyıp ele alacaklarını göstermektedir (Haynes & Tanner, 2015). Ayrıca, duygusal olarak katılımcıları etkileyerek öfke duygularını azaltmaya yardımcı olabilecek kişisel bakım uygulamaları yapmak için ipuçları sağlamaktadır. Bu bulgular, öfke kontrolü konusunda bir video izlemenin, öfke kontrolü ile mücadele eden bireyler için değerli bir araç olabileceğini düşündürmektedir. Öfkeyi yönetmek için pratik stratejiler ve teknikler sağlayarak, duygularını daha fazla kontrol altında hissetmelerine ve dürtülerine göre hareket etme olasılıklarını azaltmalarına yardımcı olabilmektedir. Doğal olarak, katılımcıların daha iyi hissetmesini sağlamak, daha huzurlu ve sakin bir yaşam sürmek isteyen kişiler için etkili bir müdahale olabileceği literatürde yer almaktadır.

Elde edilen veriler doğrultusunda, katılımcıların %63'ünün öfkenin günlük hayatlarında sorunlara yol açtığını söylese de %90.50'lik kısmının bu sorunu çözmek için gerekli yardımı almadıkları görülmüştür. Bu şekilde davranışlar sergilemelerinin nedeni; toplum tarafından dışlanma ve halk arasında küçümsenme olarak yorumlanabilir (Demir, Baran & Ulusoy, 2005). Katılımcıların öfkelerini kontrol edebilme durumlarına bakıldığında her ne kadar %47'si sakin kalmaya çalıştığını belirtse de azımsanamayacak derecede olanlar (%21 fiziksel şiddet ve %16 küfür, argo ve hakaret) bulunmaktadır. Bu nedenle, insanların hem maddi hem de manevi bir biçimde trafikte daha huzurlu kalabilmeleri için bu çalışma önem arz etmektedir.

Farkındalık yaratacağını düşündüğümüz bilgilendirici videomuz katılımcılar çoğunlukla (%95) trafikte bundan sonra daha sakin kalacaklarını söylemiştir. Bu nedenle, daha önce yapılmamış olan trafikte öfke ile ilgili bilgilendirici videomuzun bireyler üzerinde sakinleştirici etkiler bıraktığı görülmüştür. İlköğretim düzeyinde yapılan bir çalışma bu durumu desteklemiştir (Hatipoğlu, Özdemir & Öztürk, 2012). Her ne kadar bu çalışma ilköğretim düzeyinde yapılsa da bizim yaptığımız çalışma tüm yaş grubunu ve evreni temsil etmekte, bu yüzden de özgün bir çalışma olarak literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu sayede toplumda trafikte öfke ile ilgili daha fazla bilinçlendirme yapıldığı takdirde geriye kalan yüzde %5'lik kısmın da trafikte daha sakin olma bilincini edinimi sağlanacaktır. Ayrıca, tüm katılımcıların çoğunluğunun trafikte en çok şikâyet ettikleri bölümün kuralla uyulmaması (%66), aceleci davranılması (%29), kadın sürücülere önyargılı davranıldığı (%4) ve trafik magandalarının düzeni bozacak davranışlarda bulunmaları (%1) yer almaktadır. Bu durumdan yola çıkıldığında, sürücülerin trafik kurallarına uymadığı takdirde başlarına gelebilecek olan durumlar hakkında bizim yaptığımız gibi bilgilendirici videoların yapılması takdirinde sadece kurallar hakkında değil aynı zamanda yukarıda belirtilen diğer konularda da bilinçlendirilebileceği tespit edilmiştir. Kuyumcu vd. (2020) kurallara uymamayı da kendi çalışmalarında desteklemiştir.

## Öneriler

Yapmış olduğumuz trafikte farkındalık videosunu izledikten sonra sürücülerin doldurmuş olduğu ankette bulunan "Yapmış olduğumuz bilgilendirici videomuzda eksik kaldığını düşündüğünüz kısımlar var mı? Varsa nelerdir?" sorusuna yönelik gelen cevaplar doğrultusunda videonun okunabilir olduğu belirtilmiş, fakat videonun aşırı hızlı olması, daha çok görsel içeriğe yer verilmemesini belirten katılımcılar olmuştur. Ayrıca, katılımcılar bu videonun daha fazla yaygınlaştırılması gerektiğini çünkü videoyu oldukça faydalı bulduklarını belirtmişlerdir. Bunların yanında videonun çok bilgilendirici ve yeterli olduğunu düşünen geniş bir kitle de bulunmaktadır. Bizden sonra bu fikir doğrultusunda proje veya başka bir farkındalık yaratacak çalışmada bulunan kişiler için Canva web 2.0. aracının kullanılması ve bu durumlarla ilgili örnek videolar oluşturulması ve bunun üzerine katılımcılardan görüş alınması önerilmektedir.



## Kaynaklar

- Abdu, R., Shinar, D., & Meiran, N. (2012). Situational (state) anger and driving. *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 575-580. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.05.007>
- Akşar, C., Alavcı, T., Tekin, M. E., & Tekeş, B. (2018). Cinsiyetçiliğin Sürücü Öfkesi ve Sürücü Öfke İfadesi ile İlişkisi. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 69-87.
- Batıgün, A. D., & Yasak, Y. (2019). Güvenli Sürücülük ile İlişkili Değişkenler: Kişilerarası İlişki Tarzı ve Trafik Öfke İfadesi. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(1), 1-14. <https://doi.org/10.7816/nesne-07-15-02>
- Bayrak, M., & Guler, S. I. (2021). Optimization of dedicated bus lane location on a transportation network while accounting for traffic dynamics. *Public Transport*, 13(2), 325-347. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00269-x>
- Boelen, P. A., Eisma, M. C., de Keijser, J., & Lenferink, L. I. (2022). Concurrent associations of dimensions of anger with posttraumatic stress, depression, and functional impairment following non-fatal traffic accidents. *European Journal of Psychotraumatology*, 13(1), 2068912. <https://doi.org/10.1080/20008198.2022.2068912>
- Bozkurt, K. O. Ç., Şanlı, A. G., & Temli, D. G. (2020). Profesyonel Sürücüler ile Profesyonel Olmayan Sürücülerin Sürücü Öfke Düzeylerinin Karşılaştırılması. *Middle Black Sea Journal of Communication Studies*, 5(2), 72-82.
- Brandenburg, S., & Oehl, M. (2021). Driving anger in Germany: Validation of the driving anger scale for German drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 81, 317-328. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.06.006>
- Carmichael, A., Newell, A. F., & Morgan, M. (2007). The efficacy of narrative video for raising awareness in ICT designers about older users' requirements. *Interacting with Computers*, 19(5-6), 587-596.
- Demir, N. Ö., Baran, A. G., & Ulusoy, D. (2005). Türkiye'de ergenlerin arkadaş-akran grupları ile ilişkileri ve sapmış davranışlar: Ankara örnekleme. *Bilig*, (32), 83-108. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/bilig/issue/25372/267802>
- 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, 106347. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106347>
- Dey, A., Majumdar, P., Saha, A., & Sahu, S. (2021). COVID-19 pandemic lockdown-induced altered sleep/wake circadian rhythm, health complaints and stress among traffic police personnel in India. *Chronobiology international*, 38(1), 140-148. <https://doi.org/10.1080/07420528.2020.1831524>
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., & Luengo-Martín, M. Á. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(4), 404-412. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.03.002>
- Gunson, H. P., Beanland, V., & Salmon, P. M. (2019). Road-related anger in motorcyclists versus car drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 62, 327-338. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.01.006>
- Hatipoğlu, S., Özdemir, S., & Öztürk, E. A. (2012). Türkiye'de ilköğretim okullarında verilen trafik eğitiminin farklı ülkelerde verilen eğitimle karşılaştırılarak incelenmesi ve geliştirilmesi için öneriler. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*.
- Haynes, K., & Tanner, T. M. (2015). Empowering young people and strengthening resilience: Youth-centred participatory video as a tool for climate change adaptation and disaster risk reduction. *Children's Geographies*, 13(3), 357-371.
- Kuyumcu, Z. Ç., Aslan, H., Yose, M. A., & Ahadi, S. (2020). Türkiye'de Trafik Kazaları ve Sürücülerin Kazalardaki Payı. *Academic Perspective Procedia*, 3(1), 694-702.

Lu, X., Zhang, N., Tian, C., Yu, B., & Duan, Z. (2020). A knowledge-based temporal planning approach for urban traffic control. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 22(3), 1907-1918. <https://doi.org/10.1109/TITS.2020.3041228>

Pinto, A., Vincent, C., Darzi, A., & Davis, R. (2013). A qualitative exploration of patients' attitudes towards the 'Participate Inform Notice Know'(PINK) patient safety video. *International Journal for Quality in Health Care*, 25(1), 29-34.

Rossiter, R., Hunnisett, E., & Pulsford, M. (1998). Anger management training and people with moderate to severe learning disabilities. *British Journal of Learning Disabilities*, 26(2), 67-74.

Steffen, A. M. (2000). Anger management for dementia caregivers: A preliminary study using video and telephone interventions. *Behavior Therapy*, 31(2), 281-299.

Ültay, E., Akyurt, H., & Ültay, N. (2021). Sosyal Bilimlerde Betimsel İçerik analizi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (10), 188-201.

Vingilis, E., Roseborough, J. E., Wiesenthal, D. L., Vingilis-Jaremko, L., Nuzzo, V., Fischer, P., & Mann, R. E. (2015). Experimental examination of the effects of televised motor vehicle commercials on risk-positive attitudes, emotions and risky driving inclinations. *Accident Analysis & Prevention*, 75, 86-92. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.008>

## Ekler

### EK 1. Anket Soruları

Anket Soruları	Cevaplar
1) Adınız nedir?	
2) Yaşınız nedir?	
3) Cinsiyetiniz nedir?	-Erkek / -Kız
4) Aktif olarak araba kullanıyor musunuz?	-Evet / -Hayır
5) Araç kullanıyorsanız eğer kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?	A) 0-5 B) 5-10 C) 10-15 D) 15+
6) Öfkenizin ilişkilerinizi etkilediğini ve hayatınızda sorunlara yol açtığını düşünüyor musunuz?	-Evet / -Hayır
7) Genellikle öfkenizle nasıl başa çıkarsınız?	
8) Öfkeniz için terapi ya da başka yollarla hiç yardım aradınız mı?	-Evet / -Hayır
9) Trafikte kolayca sinirleniyor musunuz?	-Evet / -Hayır
10) Sizi trafikte en çok sinirlendiren durumlar nelerdir?	
11) Daha önce hiç trafikte başka biriyle kavga ettiniz mi? Ettiyseniz sebebi neydi?	
12) Hiç trafikte öfkenizin kontrolünü kaybedip sonradan pişman olacağınız şekilde davrandığınız oldu mu?	
13) Videoyu izledikten sonra trafikte sınırlı olma durumu hakkında bilgilendirildiğinizi düşünüyor musunuz?	-Evet / -Hayır
14) Videoyu izlemek sizin trafikte daha sakin kalmanızı teşvik etmekte midir?	-Evet / -Hayır
15) Sizce bilgilendirilmek amacı ile bu video yayınlanırsa trafikteki öfkenin farkındalığı artacak mıdır?	-Evet / -Hayır
16) Bilgilendirici videomuzu izledikten sonra daha önce trafikte yaşadığınız öfke probleminde şimdi ne gibi bir tepki verirsiniz?	
17) Yapmış olduğumuz "trafikte öfke kontrol" bilgilendirici videomuzda eksik kaldığını düşündüğünüz kısımlar var mı? Varsa nelerdir?	

## EK-2. Anket Onay İzni



T.C.  
ELAZIĞ VALİLİĞİ  
İl Millî Eğitim Müdürlüğü

Sayı : E-79137285-604.01.01-67369742  
Konu : TÜBİTAK Araştırma Proje İzni

02.01.2023

### YAHYA KEMAL BEYATLI ANADOLU LİSESİ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi: 23.12.2022 tarihli ve E-30639911-779-66632932 sayılı yazınız.

Okulunuz İngilizce Öğretmeni Murat KUVVETLİ danışmanlığında, TÜBİTAK 2204 kategorisinde "Daha Ulaşılabilir Bir Yaşam İçin" adlı araştırma projesine esas olan anketin 2022-2023 eğitim öğretim yılında uygulanması için onay verilmesi isteği ilgi yazı ile bildirilmiştir.

Proje çalışmasının okulunuz öğrencilerine 2022-2023 eğitim öğretim yılı içerisinde uygulanması Müdürlüğümüzce uygun görülmektedir.  
Bilgilerinizi rica ederim.

Yasin KARAKAYA  
Müdür a.  
Müdür Yardımcısı

Ek: Anket (1 sayfa)

*Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.*

Adres : Cumhuriyet Mh. Lokman Hekim Sk. No:8/A ELAZIĞ

Belge Doğrulama Adresi : <https://www.turkiye.gov.tr/meb-ebys>

Teléfono No : 0 (424) 238 50 24

Bilgi için: U. AYDIN YILMAZ

E-Posta: [elazig.mem@gov.tr](mailto:elazig.mem@gov.tr)

Unvan : Memur

Keş Adresi : [meb@hs01.kep.tr](mailto:meb@hs01.kep.tr)

İnternet Adresi: [elazig.meb.gov.tr](http://elazig.meb.gov.tr)

Faks: 4242333670

Bu evrak güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. <https://evraksogru.meb.gov.tr> adresinden **df40-2c91-3e45-ad3f-8852** kodu ile teyit edilebilir.