

# Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi'nin Alkollü Araç Kullanan Bireylerin Özdenetimlerine Etkisi

İbrahim TAYMUR<sup>1</sup>, Veli DUYAN<sup>2</sup>, Kadir ÖZDEL<sup>3</sup>, Ersin BUDAK<sup>4</sup>, Buket Belkız GÜNGÖR<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Uzm. Dr., Şevket Yılmaz Eğitim Araştırma Hastanesi, Psikiyatri Kliniği

<sup>2</sup>Prof. Dr., Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi, Sosyal Hizmet Bölümü

<sup>3</sup>Uzm. Dr., Sağlık Bakanlığı Dışkapı Yıldırım Beyazıt Eğitim Araştırma Hastanesi, Psikiyatri Kliniği

<sup>4</sup>Psikolog, Şevket Yılmaz Eğitim Araştırma Hastanesi, Psikiyatri Kliniği

## Özet

**Amaç:** Bu çalışmayla; alkollü araç kullanımı nedeniyle sürücü belgelerine 2 yıl sınırlılık getirilen bireylere zorunlu olarak verilen Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi'nin, bireylerin özdenetimleri üzerindeki etkisinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

**Yöntem:** Çalışmaya, ikinci kez alkollü araç kullanımı nedeni ile sürücü belgelerine sınırlılık getirilmiş, sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi alan, çalışmaya katılmaya gönüllü 60 kişi dâhil edilmiştir.

**Bulgular:** Özdenetim ölçek puanları değerlendirildiğinde; 60 kişinin ilk haftaya ait ölçek puan ortalamasının:  $51 \pm 17.69$ , 6. hafta ait  $54.23 \pm 15.61$ , 12. hafta  $48.86 \pm 17.76$  olduğu bulunmuştur. Özdenetime ilişkin alınan ölçümler karşılaştırıldığında test puanları arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir değişim olmadığı görülmüştür ( $F=1.434$ ,  $p=0.236$ ). Özdenetime ilişkin ölçümlerin ikili karşılaştırmalarında ise sadece 6. haftadan 12. haftaya azalan ortalamanın istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülmüştür ( $p=0.005$ ). Yapılan ANCOVA analizi sonucunda ise 6. haftadan 12. haftaya doğru özdenetim puan ortalamalarındaki azalmada yaşın istatistiksel açıdan anlamlı etkisi bulunmuştur ( $F=3.858$ ,  $p=0.027$ ).

**Sonuç:** Alkollü araç kullanımı nedeni ile ehliyetlerine sınırlılık getirilen bireyler için verilen eğitimin kalitesinin artırılması, eğitimin daha geniş zamanlara yayılmasının sağlanması ve eğitimin özdenetim üzerindeki etkisinde yaşın bir faktör olarak değerlendirilmesinin önemli olabileceği düşünülmektedir. (**Bilişsel Davranışçı Psikoterapi ve Araştırmalar Dergisi 2014; 3: 182-190**)

**Anahtar kelimeler:** Sürücü, içme, alkol, trafik, özdenetim

## Abstract

### The Effectiveness of "Improvement of Driver-Behavior Program" on Self-Control of Drunk Driver

**Objective:** The aim of the current study to evaluate the effectiveness of "Improvement of Driver-Behavior Program" on Self-Control of individuals whose driving licenses have been seized for two years due to drinking and driving.

**Methods:** Study sample consisted of 60 volunteers whose driving licenses have been seized for two years due to getting stopped for drunk driving for the second time and who were participated in improvement of driver-behavior program. Self-Control Scale was administered to the group before, at the 6'th week and after the 12-week program.

**Results:** When we examined the Self-Control Scale (SCL) scores; means were  $51 \pm 17.69$ . 6 at the first assessment,  $54.23 \pm 15.61$  at the 6'th week, and  $48.86 \pm 17.76$  at the 12'th of the program. Therefore, the alteration in Self-Control Scale Scores during the program was statistically not significant ( $F=1.434$ ,  $p=0.236$ ). Further pair-wise comparison revealed that only the difference between the SCL scores at 6'th and 12'th weeks was statistically significant ( $p=0.005$ ). Besides, ANCOVA analysis revealed that the age had significant effect on the difference between the SCL scores at the 6'th and 12'th weeks ( $F=3.858$ ,  $p=0.027$ ).

**Conclusion:** We conclude that the quality of "Driver-Behavior Improvement Program" should be enhanced by extending the duration of the education and addressing the age factor in improving self-control features of the relevant individuals. (**Journal of Cognitive Behavioral Psychotherapy and Research 2014; 3: 182-190**)

**Key words:** Driver, traffic, drinking, alcohol, self-control

## GİRİŞ

Dünyada yılda bir milyondan fazla insanın trafik kazaları nedeni ile yaşamını yitirdiği değerlendirilmektedir (WHO 2013). Bununla birlikte ölümcül trafik kazası geçiren kişilerde yüksek seviyede alkol tüketiminin bulunması alkollü araç kullanımı ile mücadelelenin önemini arttırmaktadır (WHO 2007). Kaza, sürücü, araç ve çevresel faktörler değerlendirildiğinde, alkollü araç kullanımına neden olan en önemli faktörün ise “problemlili sürücüler” olduğu tartışılmaktadır (Fell 2009). Bu nedenle alkol etkisi altında araç kullanan bu problemlili sürücülerin kişilik ve psikopatolojik özellikleri birçok çalışmada incelenmiştir (Pristach ve ark. 1990, Lapham ve ark. 2001, Shepherd ve ark. 2004, Eensoo ve ark. 2005, Cavaiola ve ark. 2007). Buna rağmen kişilik yapısının önemli ve faydalı bir özelliği olan özdenetim (self-control) ile ilgili bilgimiz bu bireylerde sınırlılık göstermektedir (Mehta 2010).

Öz denetim; insanların kişilik yapısındaki önemli ve faydalı süreçlerden birisini oluşturmaktadır (Mehta, 2010). Öz denetim, kişinin içinden gelen tepkileri bastırma ya da değiştirme becerisinin yanı sıra istenmeyen davranışsal eğilimleri bölme ve onları sergilemekten de kaçınmasıdır (Tangney ve ark. 2004, Oaten ve Cheng 2006). Bu haliyle öz denetim kişinin kendisi ve dünya arasında en uyumlu ve en ideal durumu elde edebilme kapasitesi olarak da değerlendirilmektedir (Tullett ve Inzlicht 2010). Alkollü araç kullanımı olan sürücülerin öz denetimlerinin değerlendirildiği çalışmalarda öz denetimin bozulmuş olduğu, alkol alımı ile de bu bozulmanın artış gösterdiği bulunmuştur (Arneklev ve ark. 2006, Wolfe ve Higgins 2008).

Öz denetim başarısızlığı ise, karar alma ve genel hedef ve değerlerle tutarlı biçimde harekete geçme yetersizliği olarak tanımlanmakta olup düşük özdenetim; uygunsuz davranışlar ve suç işleme ile ilişkili bulunmuştur (Arneklev ve ark. 2006, Wolfe ve Higgins 2008, Fujita 2011). Bununla birlikte kendini kontrol etme konusunda başarılı olan kişiler alkol tüketimi ve alkolle ilişkili sorunlar konusunda koruyucu davranışlar (alkol alımını durdurabilme ve sınırlandırabilme, kendine zarar vermeyi azaltabilme) geliştirebilir iken kontrolü zayıf olan kişiler koruyucu davranışları oluşturamamakta ve alkol kullanımı ile bağlantılı sorunlar yaşamaktadırlar (Bogg 2012).

Düşük özdenetimin suça ilişkin davranışların oluşma ihtimalini artırdığı, sürücülerde özdenetime ilişkin sorunların öfkeli araç kullanımına ve araba yarışlarına ilişkin işlenen suçlarla neden olduğu bulun-

muştur (Higgins ve Ricketts 2005, Baron ve ark. 2007, Brookings ve ark. 2008). Alkol kullanımı üzerinde özdenetimin etkili bir faktör olması, düşük özdenetimin alkollü araç kullanımı ile ilişkili olması, alkollü araç kullanan bireylerin özdenetim ortalamalarının kontrol grubuna göre daha düşük olması, alkollü araç kullanan erkeklerin alışkın olmadıkları özdenetim davranışları süresince yanlışlıkla başkalarının güvenliğini tehlikeye atması trafikte alkole ilişkin işlenen suçlarda özdenetimin rolünü göstermektedir (Gibson ve ark. 2004, Keane ve ark. 1993, Selzer ve Barton 1977, McCord 1984).

Sürücülere kan alkol düzeyine ilişkin trafikte getirilen kısıtlamalar birçok ülkede alkol etkisi altında araç kullanımını engellemeye yönelik belirlenen önemli yollardan birisi olarak değerlendirilmektedir (Wagenaar ve ark. 2002, Assum 2010). Ülkemizde TCK'nın 6487 numaralı kanununa göre; sürücülere, 0.50 promilin üzerinde alkol etkisi altında araç kullanımına ve 0.21 promilin üzerinde alkol etkisi altında hususi otomobil dışındaki araç kullanımına ilişkin kısıtlama uygulanmaktadır (TCK 6487). Bazı ülkelerde ise bu değer sıfır tolerans olarak uygulanmaktadır (Chamberlain ve Solomon 2002). Bu kısıtlayıcı uygulamalara ve cezalandırmalara rağmen, alkolü araç kullanımının bazı sürücülerde tekrarlaması, bu kişilerin kendilerini ve davranışlarını kontrol etmeleri ile ilişkili olabilir (Moan ve ark. 2012, Politis ve ark. 2013, Jakubczyk ve ark. 2013).

Alkol ve araç kullanımı arasındaki ilişki değerlendirildiğinde, alkollü araç kullanımı sonrasında yaşanan negatif sonuçların tekrarlamasına rağmen (tutuklanma gibi) alkollü araç kullanma davranışının dirençli bir biçimde devam ettiği ve bu bireylerin tekrar suç işleme olasılıklarının yüksek olduğu gösterilmiştir (McCord 1984, McCarthy ve ark. 2005). Bu durum; alkol etkisi altında araç kullanan bireylerin, bilişsel olarak zararlı bir sonuç ortaya çıktığını deneyimlemesine rağmen bu olumsuz sürüş davranışını değiştirmekte zorlandığını göstermektedir (Moan ve ark. 2012, Politis ve ark. 2013). Ülkemizde de 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48 inci maddesine göre; iki kez alkol etkisi altında araç kullandığı tespit edilen bireylere, bu olumsuz sürücü davranışının değiştirilmesine yönelik “sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi” uygulanmadır (RG 2004).

Literatürde; alkol kullanımı ile bağlantılı bir sorun olan “alkol etkisi altında araç kullanımı” ve öz denetim arasındaki ilişkiyi değerlendiren çalışmaların sayısı sınırlı düzeydedir ve tekrarlayan alkollü araç kullanımı sonrası ülkemizde sürücülere zorunlu olarak verilen eğitimin sürücülerin özdenetimi üze-

rindeki etkisini değerlendiren her hangi bir çalışma bulunmamaktadır.

Bu çalışmadaki amacımız; 25583 sayılı yönetmelik ile uygulanan 12 haftalık zorunlu eğitimin, alkollü etkisi altında araç kullanan bireylerin özdenetimleri üzerindeki etkisini değerlendirmektir.

## YÖNTEM

Ülkemizde kara yolları kanunları gereği alkollü araç kullandığı [kan alkol düzeyi 0.5 promil (50 mg alkol/100 ml kan) ve üstü değerde] ilk kez belirlenen kişilerin ehliyetlerine 6 ay süre ile sınırlılık getirilmektedir (TCK 6487). Alkollü araç kullanımı ikinci kez tespit edilen kişilerin ehliyetlerine ise 2 yıl süre ile sınırlılık getirilmekte ve bu süre içerisinde bu bireylerin 12 haftalık “sürücü davranışlarını geliştirme” eğitimini alması zorunlu kılınmaktadır (RG 2004).

Sürücülerin, sürücü belgesinin geri alındığı tarihten itibaren 12 ay içerisinde sürücü davranışlarını geliştirme eğitim merkezine müracaatları zorunludur. Eğitim başlangıcında, tüm sürücülerin psikiyatrik muayenesi ve psikolojik değerlendirilmesi yapılmakta, her bir sürücü, alkol ya da madde bağımlılığı, dürtü kontrol bozukluğu, sürüşe ilişkin engel, mental kısıtlılık ve araç kullanımına engel psikiyatrik rahatsızlıklar açısından psikiyatrist ve psikolog işbirliği ile değerlendirilmektedir. Ayrıca pratisyen hekim tarafından, araç kullanımına engel ya da eğitimi almaya engel fiziksel rahatsızlıklar açısından fiziki muayene yapılmaktadır. Bu açılardan eğitime katılmasında engelli olduğu tespit edilen sürücüler yönetmelik gereği eğitime dâhil edilmemektedirler.

Sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi; daha önceden bu konuda eğitim almış, sertifikaya sahip psikiyatrist, psikolog ve pratisyen hekiminden oluşan 3 kişilik ekip tarafından uygulanmaktadır. Eğitimin süresi 6 hafta boyunca her hafta 4 saat olmak üzere toplam 24 saat olarak planlanmıştır. Eğitimin 12. haftasında katılımcılar ile kısa süreli kontrol görüşmeleri yapılmaktadır.

### *Eğitimin amacı*

Alkollü araç kullanımı ile ilgili bilgi aktarımı, konu çalışmalarına katılım, farkındalık, sorun çözme yaklaşımı geliştirme, davranış geliştirme, geri bildirim yöntemleri kullanılarak alkolün vücuttaki etkisi ile alkollü iken araç kullanmanın oluşturduğu riskleri öğrenme ve alkollü iken araç kullanmama konusunda tutum ve davranış değişikliği kazandırmaktır.

Sürücüler eğitime katıldıkları her hafta 1 saatlik grup çalışmasına katılmaktadırlar. Bu grup çalışma-

sında; alkollü araç kullanımına ait gazete haberlerinin grup içinde paylaşımı ve değerlendirilmesi yapılmaktadır.

Teorik eğitimde; alkolün ne olduğu, alkol kullanımının fiziksel, ruhsal ve toplumsal sonuçları, alkol-araç-sürücü ilişkisi (motor koordinasyon, motor refleksleri beyincik, görsel işitsel algılara etki), alkolün kötüye kullanımı ve bağımlılığı, alkol intoksikasyonu, alkol kullanımını sonucu oluşan adli sorunlar anlatılmaktadır.

Trafik polisi tarafından; trafik eğitimi ve alkollü araç kullanımı sonucu oluşan trafik sorunları ile ilgili bilgi aktarımı yapılmaktadır.

Eğitim sonunda beklenenler; alkolün vücuttaki etkisinin bilinmesi, alkollü araç kullanmanın riskli davranış olduğunun farkına varılması, kendini değerlendirme, yaşadıklarına eleştirel açıdan bakma özelliğinin kazanılması, alkolsüz araç kullanma konusunda bilinçlenme, alkolsüz araç kullanma bilgi, tutum ve davranışlarının kazanılması ve alkolsüz araç kullanımı konusunda öz denetim geliştirilmesidir.

### *Katılımcılar*

Çalışmaya, iki kez alkol etkisi altında araç kullandığı tespit edilmiş ve eğitim alması zorunlu olan, eğitime almaya herhangi bir engeli bulunmayan ve en az ilkökul mezunu olan sürücüler davet edilmiştir. Kadın sürücülerin sayısı az olduğundan 3 kadın denek çalışma öncesi, çalışma dışı bırakılmıştır. Çalışmaya katılan bireylere çalışma hakkında bilgi verilmiş ve çalışmaya dâhil olma gönüllülük esasına göre belirlenmiştir. Çalışmaya katılmayı kabul eden 68 kişiden 60'ı seçkisiz olarak belirlenmiş ve 25583 sayılı yönetmelik gereği en fazla bir grupta 12 kişi olacak şekilde 5 grup oluşturup çalışmaya 60 erkek dâhil edilmiştir. Grup kişi sayılarının eşit olmasının araştırmaya ve sağlık bakanlığı yönetmeliğine daha uygun olacağı düşünüldüğünden araştırmanın dizaynı bu şekilde yapılmıştır. Bununla birlikte çalışma Helsinki deklarasyonuna uygun olarak yürütülmüştür. Çalışmada 3 ölçüm boyunca denek kaybı olmamıştır.

### *Ölçüm*

Katılımcılardan 12 şer kişilik 5 grup oluşturulmuş, sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi gruplar halinde bireylere çalışmayı yürüten kişi ve eğitim yönetmeliğinde belirlenen diğer kişiler (psikolog ve pratisyen hekim) tarafından verilmiştir. 5 gruba verilen eğitimin aynı şekilde verilmesine ve aynı kişilerce aynı sayıda saatle verilmesine dikkat edilmiştir. Aynı zamanda bu eğitim yönetmeliğe uygun olacak şekilde gerçekleştiril-

rilmiştir. Katılımcılar 1. hafta (eğitim öncesi; ön test), 6. hafta (aktif eğitimin bittiği hafta; son test) 12. hafta (değerlendirme haftası; izlem) olmak üzere 3 kez kâğıt kalem testi olan ve katılımcının kendisinin doldurduğu, özdenetim ölçeği ile değerlendirilmiştir.

### Özdenetim ölçeği

İnsanların özdenetim davranışlarına ilişkin repertuarını ve bu repertuarı günlük yaşamda sorunlarla karşılaştığı zaman kullanma eğilimini ölçmektir (Rosenbaum 1980). Ölçek; insanların kaygı, acı, öfke ve sıkılma gibi duygusal ve fizyolojik tepkilerini denetleyebilmek için bilişlerini kullanma ve kendilerini ifade etme; sorun çözme işlemlerini (planlama, problemi tanımlama, seçenekleri değerlendirme, sonuçları tahmin etme gibi) kullanma; yakın zamanlı memnuniyeti erteleme (karar vermeden önce seçenekleri keşfetme gibi) ve öz-yeterlilik algısını tahmin etmeyle ilişkilidir. Ölçekte toplam 36 madde bulunmaktadır. Maddelerde belirtilen ifadeye, bireylerden “Bana tamamen uyuyor +3”, ile “Bana tamamen uymuyor - 3” arasındaki derecelerde görüş bildirmeleri istenmektedir. Ölçekten alınan yüksek puanlar özdenetim düzeyinin yüksek olduğu; düşük puanlar ise özdenetim düzeyinin düşük olduğu anlamına gelmektedir. Ölçeğin Türkçe geçerlilik güvenilirliği Duyan ve arkadaşları tarafından yapılmış olup Özdenetim ölçeğinin Cronbach alpha katsayısı 0.809 olarak bulunmuştur (Duyan ve ark. 2012).

### İstatistiksel analiz

Katılımcıların sosyodemografik bilgileri için tanımlayıcı istatistik kullanılmıştır. Öntest, sontest ve izleme ait özdenetim puanlarının önemli ölçüde farklılık gösterip göstermediği tekrarlı ölçümler (ilişkili örneklem) için tek faktörlü ANOVA ile hesaplanmıştır. Çoklu karşılaştırmalar ise LSD testi ile yapılmıştır. Yaş, ekonomik durum, medeni durum ve eğitimin karıştırıcı etkisini belirlemek amacı ile ANCOVA analizi kullanılmıştır. Tüm verilerin analizi için SPSS 15.0 programı kullanılmıştır.

## BULGULAR

Çalışmaya gönüllü olarak katılan 60 kişinin tamamı erkeklerden oluşmaktadır. Katılımcıların yaş ortalaması  $38.90 \pm 9.35$  yıl ve ortalama ehliyet süresi  $17.96 \pm 8.40$  yıl olarak bulunmuştur. Katılımcıların sosyodemografik özellikleri Tablo 1’de verilmiştir (Tablo 1).

Özdenetim ölçümleri değerlendirildiğinde; çalışmaya katılan sürücülerin eğitim başlamadan önceki 1 hafta (ön test) özdenetim ölçek ortalaması

$51.00 \pm 17.69$  olarak bulunmuştur. Teorik eğitimin bittiği 6. haftadaki (son test) özdenetim ölçek ortalaması  $54.23 \pm 15.61$  olarak değerlendirilmiştir. Teorik eğitim bitiminden sonraki 12. hafta (izlem) özdenetim ölçek ortalaması  $48.86 \pm 17.76$  bulunmuştur. Özdenetime ilişkin alınan ölçümlerin ortalamaları tablo-2’de ANOVA analizi ile karşılaştırıldığında test puanları arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir değişim olmadığı görülmüştür ( $F: 1.434$ ;  $p: 0.236$ )(tablo-2). Üç ölçüm değerine ait özdenetim ölçek puanlarının karşılaştırmaları kendi aralarında yapılmıştır (tablo-3). Birinci hafta ile 6. hafta ölçümleri arasında anlamlı istatistiksel fark elde edilmemiştir ( $p=0.250$ ). Altıncı hafta ile 12. hafta ölçümleri karşılaştırıldığında istatistiksel olarak anlamlı düzeyde azalma olduğu değerlendirilmiştir ( $p=0.005$ ). Eğitimin 1. haftası ile 12. haftası arasındaki özdenetim ölçek puanları karşılaştırıldığında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı değerlendirilmiştir ( $p=0.708$ ).

6. haftadan 12. haftaya özdenetim ölçek puan ortalamaları sonucunda ortaya çıkan anlamlı değişimin üzerindeki sosyodemografik özelliklerin etkisinin olup olmadığını belirlemek amacı ile ANCOVA analizi kullanılmıştır. Yapılan analiz sonucunda 6.-12. hafta özdenetim puanlarındaki değişime; eğitim ( $F: 1.993$ ,  $p=0.126$ ), ekonomik durum ( $F=2.410$ ,  $p=0.099$ ) ve medeni durum ( $F=0.443$ ,  $p=0.644$ ) anlamlı bir etki de bulunmamıştır. Yaşın ( $F: 3.858$ ,  $p: 0.027$ ) ise istatistiksel açıdan anlamlı etkisi olduğu bulunmuştur. Yaş düzeyinin özdenetim puanları üzerindeki etkisini değerlendirmek için çalışmaya katılanların yaşları üç gruba (1. Grup: 20-29, 2. Grup: 30-39, 3. Grup: 40 yaş ve üstü) ayrılmıştır (tablo-4). Bu değerlendirme sonucu katılımcılarda yaşın özdenetim skor ortalamalarının değişimi üzerinde anlamlı bir etkisinin olduğu bulunmuştur ( $p=0.027$ ).

Tablo 5’te çalışmaya katılan bireylerin 6. haftadan 12. haftaya özdenetim ortalamalarındaki değişiminde, yaş gruplarının etkili bir faktör olduğu, bu farkın 40 yaş ve üstü bireylerde istatistiksel olarak anlamlı düzeyde olduğu bulunmuştur ( $p=0,022$ ) (Tablo 5). Bu sonuca göre yaş arttıkça özdenetim ölçek puan ortalamalarının azaldığı değerlendirilmiştir.

**Tablo 1.** Çalışmaya katılan kişilerin sosyodemografik verileri.

	N (Kişi sayısı)	% (Yüzde)
<b>Eğitim düzeyi</b>		
İlkokul	12	20.0
Lise	16	26.7
Ortaokul	11	18.3
Yüksekokul	21	35.0
<b>Ekonomik düzeyi</b>		
Alt	14	23.3
Orta	18	30.0
Üst	28	46.7
<b>Medeni durum</b>		
Evlü	17	65.0
Bekâr	39	28.3
Ayrı	4	6.7
<b>Çalışma durumu</b>		
Serbest meslek	28	46.7
İşçi	16	26.7
Emekli	9	15.0
Memur	4	6.7
İşsiz	4	6.7
<b>Yaş</b>		
20-29	13	21.7
30-39	23	38.3
40-49	13	21.7
50-61	11	18.3

**Tablo 2.** Çalışmanın 1, 6 ve 12. haftalarına ait özdenetim ölçek puanları (ANOVA Sonuçları)

Gruplar	N	Ort.	Ss	F	p
Özdenetim (1. Hafta)	60	51.00	17.69	1.434	0.236
Özdenetim (6. Hafta)	60	54.23	15.61		
Özdenetim (12. Hafta)	60	48.86	17.76		

N= Kişi sayısı, Ort.= özdenetim ölçeği ortalama değerleri, Ss=Standart sapma,

## TARTIŞMA

Alkollü araç kullanımına bağlı oluşan trafik kazalarındaki ölüm, sakatlık ve yaralanma oranının yük-

sekliği alkol etkisi altında araç kullanımının önemini arttırmaktadır (CDCP 2012, Sutlovic ve ark. 2014). Trafikte alkollü sürüşü önlenmek amacıyla sürücülerde bilgilendirme, kısıtlama ve cezalar gibi uygulama-

**Tablo 3.** Tüm Katılımcıların Özdenetim Ölçek Puan Ortalamalarının 1, 6 ve 12. Haftalar Arasında İkili Karşılaştırılması

Özdenetim ölçüm haftaları		Ortalama değişimi	Standart hata	p
1.Hafta	2. Hafta	-3.233	1.836	0.250
	3. Hafta	2.133	1.782	0.708
2.Hafta	1. Hafta	3.233	1.836	0.250
	3. Hafta	5.367*	1.639	0.005
3.Hafta	1. Hafta	-2.133	1.782	0.708
	2. Hafta	-5.367*	1.639	0.005

\*p&lt;0.01

**Tablo 4.** Çalışmaya Katılan Bireylerin Özdenetim Puanlarının 6. Haftadan 12. Haftaya Değişiminde Yaş Aralıklarının Etkisi (ANCOVA Sonuçları)

Yaş aralığı	N	Ort.	Ss	F	p
20-29	13	58.46	11.96	3.858	0.027*
30-39	23	48.30	16.41		
40 ve üstü	24	44.20	12.32		

N= Kişi sayısı, Ort.= özdenetim ölçeği ortalama değerleri, Ss=Standart sapma,\*p&lt;0.05

**Tablo 5.** Çalışmaya Katılan Bireylerin 6. Haftadan 12. Haftaya Özdenetim Ortalamalarındaki Değişimin Yaş Aralıklarına Göre İkili Karşılaştırılmaları

Yaş aralıkları		Ortalama değişimi	Standart hata	p
1,00	2,00	6.858	3.775	0.224
	3,00	10.442*	3.759	0.022
2,00	1,00	-6.858	3.775	0.224
	3,00	3.584	3.145	0.778
3,00	1,00	-10.442*	3.759	0.022
	2,00	-3.584	3.145	0.778

1= 20-29 yaş aralığı, 2= 30-39 yaş aralığı, 3= 40 yaş ve üstü, \*p&lt;0,05

lar kullanılmaktadır (Kayser ve ark. 1995, Sheehan ve ark. 1996, Wagenaar ve ark. 2002, Desapriya ve ark. 2007, Assum 2010). Uygulanan bu yöntemlerin önemli bir amacı ise alkol etkisi altında araç kullanımına ilişkin kişilerde, kontrolün oluşmasını sağlamaktır. Çalışmamızda değerlendirdiğimiz katılımcılarda tekrarlayan alkollü araç kullanımının olduğu düşünüldüğünde ilk kısıtlamaların ve cezaların bu bireylerin davranışlarında yeterli bir etki oluşturmadığı düşünülebilir. Buna rağmen genel toplumsal popülasyonda sürücülerin ehliyetlerine sınırlılık getirilmesi ve el

konulması alkollü araç kullanımının önlenmesinde etkili davranışçı yöntemlerden birisi olarak değerlendirilmektedir (Ross ve Gonzales 1988, Kim ve ark. 2011). Bununla birlikte alkollü araç kullanımından dolayı ceza alan birçok sürücü, alkollü iken araç kullanmanın zararlarını bilmekte ve polis kontrol noktalarında alkollü sürücülerin tespit edilmesi gerektiğini düşünmektedir (Fell ve ark. 2009). Bu durum aslında riskli bireylerin içsel davranış kontrolüne sahip olduklarını fakat alkol etkisi altında iken bu içsel davranış kontrolünü sağlayamadıklarını gösterebilir (Fell

ve ark. 2009). Bu nedenle sadece alkol etkisi altında araç kullanımında değil alkol tüketimini sınırlama ya da alkol tüketimi ile ilişkili sorunların azaltılmasında özgün davranışsal özdenetim stratejilerinin geliştirilmesi bu bireylerde önemli olabilir (Werch 1990).

Çalışmamızda ülkemizde standart bir prosedür olarak verilen zorunlu eğitimin, alkollü araç kullanan sürücülerin özdenetimleri üzerinde anlamlı bir etkisinin olmadığını değerlendirdik. Literatürde sürücülere ilişkin yapılan çalışmalarda daha çok ehliyet almadan önce verilen eğitimlerin etkinlikleri görülmektedir (Mayhew ve Simpson 2002, Senserrick 2007). Üç yıllık bir izlem çalışmasında alkol etkisi altında araç kullanmaya ilişkin verilen eğitimin gençler üzerinde olumlu etkilerinin olduğu ve bu eğitimin alkollü araç kullanımını önlemede etkili olduğu bulunmuştur (Sheehan ve ark. 1999). Üniversite öğrencilerinde de alkollü araç kullanımına yönelik uygulanan eğitim programlarının da uzun vadede alkollü araç kullanım oranlarını azalttığı değerlendirilmiştir (Kayser ve ark. 1995). Arnau ve arkadaşlarının yaptıkları çalışmada da gençlerde ehliyet öncesi alkollü araç kullanmaya ilişkin verilen eğitimlerin ilerleyen zamanlarda alkollü araç kullanma davranışını azalttığı gözlemlenmiştir (Arnau ve ark. 2011). Bu çalışmaları düşündüğümüzde alkollü araç kullanımına ilişkin verilen eğitimin uzun vadede özdenetim skorları üzerinde önemli bir etki oluşturmamasının nedeni; kişilerdeki trafiğe ilişkin ve özdenetime ilişkin davranışların eğitimden önce çoktan şekillenmiş olması ile ilişkili olabilir. Özellikle katılımcılarda 6. haftaya kadar özdenetim skorlarının artması ve zorunlu eğitim bittikten sonra bu skorların düşmesi bu durumu destekleyebilir. Bundan dolayı alkollü araç kullanan bireylerin uzun bir süre düzenli olarak kontrollerinin yapılması ve bu bireylere sürücü eğitimlerinin verilmesinin gerekli olduğu belirtilmektedir (Müller 1993, Chang ve ark. 2011).

Geçmiş sürücü davranışlarında olumsuz sürüş özellikleri baskın olmayan kişiler, sürücü davranışlarını kontrol etmede başarılı olabilmekte iken geçmiş olumsuz sürüş özellikleri baskın olan bireyler bu davranışları kontrol etmede başarısız olmaktadır (Tseng 2004). Tekrarlayan alkollü araç kullanımında uygulanan eğitimin 12. hafta sonunda kişilerin özdenetimleri üzerindeki etkisizliği geçmiş sürücü davranışlarının bu bireylerde oldukça güçlü olması ile de ilişkili olabilir. Aynı zamanda çalışmamızda; yaşın özdenetim ölçek puan ortalamalarındaki değişime anlamlı bir etki yapması da bu durumla ilişkili olabilir. Çünkü katılımcılar yaşlandıkça özdenetimdeki düşüşün artışı ve sürücü davranışlarının kalıplaştığı düşünülebilir. Zaten literatürde alkol etkisi altında

araç kullanımının sürücülerin yaş özelliklerine göre değişebileceği hatta bozulmuş sürüş özelliği gösteren sürücülerde yaşın bir risk faktörü olduğu gösterilmiştir (CDCP 2012, Politis ve ark. 2013). Bu noktada alkollü araç sürme davranışını azaltmada ehliyet almadan önce verilen eğitimin uzun vadede sürücü adaylarına daha olumlu yönde etkide bulunduğu düşünüldüğünde; ehliyet almaya ilk kez başvuran sürücü adaylarına yönelik verilen eğitimlerde, alkollü araç kullanımına yönelik bilgilendirmenin daha detaylı ve daha uzun süreli verilmesi faydalı olabilir (Sheehan ve ark. 1996).

Alkol etkisi altında araç kullanan bireylerin psikometrik özelliklerinin belirlenmesi için yapılan bir çalışmada bu bireylerde yalan, savunuculuk ve kendini iyi gösterme düzeylerinin yüksek olduğu bulunmuştur (Cavaiola ve ark. 2007). Bununla birlikte alkol etkisi altında araç kullanan bireylerde sosyal ya da bireysel olumsuz inanış ve ön yargıların olduğu ve bu kişilerde davranışsal kontrolün alkol etkisi altında araç kullanımını engellemede etkili olabileceği vurgulanmıştır (Schell ve ark. 2006, Greenberg ve ark. 2004). Bizim çalışmamızda uyguladığımız eğitimin özdenetime ait anlamlı bir değişiklik oluşturmamış olmasında birtakım faktörlerin etkisi olabilir. Özellikle bu eğitimin bir grup çalışması içerisinde uygulanmış olması ve bu kişilere yönelik bireysel görüşmelerin yapılmış olması bu sonucun ortaya çıkmasında etkili olmuş olabilir. Bununla birlikte bu kişilere ait bireysel ve sosyal ön yargıların tam olarak değerlendirilmemiş olması da bu sonuca katkıda bulunmuş olabilir. Bu sürücülerde özdenetim sağlanabilmesi için ek davranışsal yöntemlerin uygulanması gerektiği düşünülebilir.

Sonuç olarak alkollü araç kullanımı tespit edilmiş bireylerlere bilişsel güçlendirme ve farkındalığın yanında düzenli olarak kontrollerin sağlanması, gerekirse belli aralıklarla bilişsel güçlendirme ve eğitim verilmesi faydalı olabilir. Bununla birlikte alkollü araç kullanımı nedeni ile ehliyetlerine sınırlılık getirilen bireyler için verilen eğitimin kalitesinin artırılması; eğitimin daha geniş zamanlara yayılmasının gerekli olabileceği değerlendirilmiştir. Uyguladığımız eğitimin özdenetim üzerindeki etkisinde yaşın önemli bir faktör olabileceği ve sürücülerin ilk ehliyet başvuru-larında alkol etkisinde araç kullanımı ile ilgili daha detaylı eğitim almalarının faydalı olabileceği düşünülmüştür.

Bu çalışmanın sınırlılıkları kişi sayısının az olması, çalışmaya yalnız erkeklerin katılmış olması ve tek merkezli bir çalışma olmasıdır. Bununla birlikte ehliyetlerini tekrardan alabilmeleri için verilen eğitimin

çalışmamıza dahil edilen bireylerde zorunlu olması bu kişilerde önemli bir motivasyon kaybı olarak değerlendirilebilir.

## KAYNAKLAR

- Arнау Sabates L, Filella Guiu G, Jariot Garcia M, Montane Capdevila J (2011) Evaluation of a program for changing attitudes in pre-drivers to prevent road accidents related to drink-driving in Catalonia. *Adicciones*, 23:257-65.
- Arneklev BJ, Elis L, Medlicott S (2006) Testing the general theory of crime: comparing the effects of "imprudent behavior" and an attitudinal indicator of "low selfcontrol". *Western Criminology Review*, 7:41-55.
- Assum T (2010) Reduction of the blood alcohol concentration limit in Norway--effects on knowledge, behavior and accidents. *Accid Anal Prev*, 42:1523-30.
- Baron SW, Forde DR, Kay FM (2007) Self-control, risky lifestyles, and situation: The role of opportunity and context in the general theory. *Journal of Criminal Justice*, 35:119-36.
- Bogg T, Finn PR, Monsey KE (2012) A Year in the College Life: Evidence for the Social Investment Hypothesis via Trait Self-Control and Alcohol Consumption. *J Res Pers*, 46:694-9.
- Brookings JB, DeRoo H, Grimone J (2008) Predicting driving anger from trait aggression and self-control. *Psychological reports*, 103:622-4.
- Cavaiola AA, Strohmetz DB, Abreo SD (2007) Characteristics of DUI recidivists: a 12-year follow-up study of first time DUI offenders. *Addict Behav*, 32:855-86.
- Centers for Disease Control and Prevention (2012) Vital signs: drinking and driving among high school students aged  $\geq$  16 years--United States, 1991-2011. *MMWR. Morbidity and mortality weekly report*, 61:796-800.
- Chamberlain E, Solomon R (2002) The Case for a 0.05% Criminal Law Blood Alcohol Concentration Limit for Driving. *Injury Prevention*, 8:iii1-iii17.
- Chang HL, Woo TH, Tseng CM, Tseng IY (2011) Driving behaviors and accident risk under lifetime license revocation. *Accid Anal Prev*, 43:1385-91.
- Desapriya E, Pike I, Subzwari S, Scime G, Shimizu S (2007) Impact of lowering the legal blood alcohol concentration limit to 0.03 on male, female and teenage drivers involved alcohol-related crashes in Japan. *International journal of injury control and safety promotion*, 14:181-7.
- Duyan V, Gulden Ç, Gelbal S (2012) Self-Control Scale-SCS: Reliability and Validity Study. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 23:25-38.
- Eensoo D, Paaver M, Harro M, Harro J (2005) Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet monoamine oxidase (MAO) activity. *Alcohol and Alcoholism*, 40:140-6.
- Fell JC, Tippetts AS, Voas RB (2009) Fatal traffic crashes involving drinking drivers: what have we learned? *Ann Adv Automot Med*, 53:63-76.
- Fujita K (2011) On conceptualizing self-control as more than the effortful inhibition of impulses. *Personality and Social Psychology Review*, 15:352-66.
- Gibson C, Schreck CJ, Miller JM (2004) Binge drinking and negative alcohol-related behaviors: A test of self-control theory. *Journal of Criminal Justice*, 32:411-20.
- Greenberg MD, Morral AR, Jain AK (2004) How can repeat drunk drivers be influenced to change? Analysis of the association between drunk driving and DUI recidivists' attitudes and beliefs. *J Stud Alcohol*, 65:460-3.
- Higgins GE, Ricketts ML (2005) Self-control theory, race, and delinquency. *Journal of Ethnicity in Criminal Justice*, 3: 5-22.
- Jakubczyk A, Klimkiewicz A, Wnorowska A, Mika K, Bugaj M, Podgórska A et al (2013) Impulsivity, risky behaviors and accidents in alcohol-dependent patients. *Accid Anal Prev*, 51:150-5.
- Kayser RE, Schippers GM, Van Der Staak CP (1995) Evaluation of a dutch educational "Driving While Intoxicated (DWI)" prevention program for driving schools. *J Drug Educ*, 25:379-93.
- Keane C, Maxim PS, Teevan JJ (1993) Drinking and driving, self-control, and gender: Testing a general theory of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30:30-46.
- Kim KS, Myeong MH, Kweon YJ (2011) Differences in traffic violations and at-fault crashes between license suspension and revocation. *Accid Anal Prev*, 43:755-61.
- Lapham S, Smith E, C' de Baca J, Chang I, Skipper B, Baum G (2001) Prevalence of psychiatric disorders among persons convicted of driving while impaired. *Archives of General Psychiatry*, 58:943-49.
- Mehta R (2010) Exploring self-control: Moving beyond depletion hypothesis. *Advances in Consumer Research*, 37:174-8.
- Mayhew DR, Simpson HM (2002). The safety value of driver education an training. *Injury prevention*, 8:ii3-ii8.
- McCarthy DM, Pedersen SL, Leuty ME (2005) Negative consequences and cognitions about drinking and driving. *J Stud Alcohol*, 66:567-70.
- McCord J (1984) Drunken drivers in longitudinal perspective. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs* 45:316-20.
- Moan IS, Norström T, Storvoll EE (2012) Alcohol use and drunk driving: the modifying effect of impulsivity. *Journal of studies on alcohol and drugs*, 74:114-9.
- Müller A (1993) Revoking the driver's license, assessment of driver competence, re-education and therapy in alcohol offenses: approaches to a necessary reorientation. *Blutalkohol*, 30:65-95.
- Oaten M, Cheng K (2006) Improved self-control: the benefits of a regular program of academic study. *Basic and Applied Social Psychology*, 28:1-16.
- Pearson MR, Kite BA, Henson JM (2013) Predictive Effects of Good Self-Control and Poor Regulation on Alcohol-Related Outcomes: Do Protective Behavioral Strategies Mediate? *Psychol Addict Behav*, 27:81-9.



- Pristach EA, Nochajski TH, Wiczorek WF, Miller BA, Greene B (1990) Psychiatric symptoms and DWI offenders. Alcohol and alcoholism, 1:493-6.
- Politis I, Basbas S, Papaioannou P (2013) Exploring the effects of attitudinal and perception characteristics on drinking and driving non-compliant behaviour. Accident Analysis and Prevention, 60:316-23.
- Resmi Gazete (2004). Resmi Gazete' de 25583 sayılı yayımlanan yönetmelik: Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Yönetmeliği.
- Rosenbaum M (1980) A Schedule for assessing self-control behaviors: Preliminary findings. Behavior Therapy, 11:109-21.
- Ross HL, Gonzales P (1988) Effects of license revocation on drunk-driving offenders. Accid Anal Prev, 20:379-91.
- Schell TL, Chan KS, Morral AR (2006) Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. Drug Alcohol Depend, 82:33-40.
- Selzer ML, Barton E (1977) The drunken driver: A psychosocial study. Drug and Alcohol Dependence, 2:239-53.
- Senserrick TM (2007) Recent developments in young driver education, training and licensing in Australia. Journal of Safety Research, 38:237-44.
- Sheehan M, Schonfeld C, Ballard R, Schofield F, Najman J, Siskind V (1996) A three year outcome evaluation of a theory based drink driving education program. J Drug Educ, 26:295-312.
- Shepherd J, Farrington D, Potts J (2004) Impact of antisocial lifestyle on health. Journal of Public Health, 26:347-52.
- Smart RG, Fejer D (1976) Drug use and driving risk among high school students. Accident analysis and prevention, 8:33-8.
- Sutlovic D, Scepanovic A, Bosnjak M, Versic-Bratincevic M, Definis-Gojanovic M (2014) The Role of Alcohol in Road Traffic Accidents With Fatal Outcome: 10-Year Period in Croatia Split-Dalmatia County. Traffic injury prevention, 15:222-7.
- Tangney JP, Baumeister RF, Boone AL (2004) High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. Journal of Personality, 72:272-322.
- Türkiye Cumhuriyeti Kanunları. 6487 numaralı alkol, uyarıcı ya da uyuşturucu madde kullandığı tespit edilen sürücülere ilişkin kanun.
- Tseng CM, Chang HL, Woo TH (2013) Modeling motivation and habit in driving behavior under lifetime driver's license revocation. Accid Anal Prev, 51:260-7.
- Tullett AM, Inzlicht M (2010) The voice of self-control: blocking the inner voice increases impulsive responding. Acta Psychol, 135:252-6.
- Wagenaar AC, Maldonado-Molina MM, Ma L, Tobler AL, Komro KA (2002) Effects of legal BAC limits on fatal crash involvement: analyses of 28 states from 1976 through 2002. Journal of Safety Research, 38:493-9.
- Werch CE (1990) Behavioral self-control strategies for deliberately limiting drinking among college students. Addict Behav, 15:119-28.
- Wolfe SE, Higgins GE (2008) Selfcontrol and perceived behavioral control: An examination of college student drinking. Applied Psychology in Criminal Justice, 4:108-34.
- World Health Organization (2007) World Youth Assembly for Road Safety, Geneva, Switzerland (Press Release); 2007 [<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr20/en/index.html>].
- World Health Organization (2013) Global Status Report on Road Safety 2-13: Supporting a Decade of Action. Geneva: World Health Organization.

*Yazışma adresi/Address for correspondence:*

e-mail: dritay@yahoo.com

Alınma Tarihi : 05.11.2014  
Received : 05.11.2014

Kabul Tarihi : 06.02.2015  
Accepted: : 06.02.2015