

Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine Katılan Erkek Sürücülerin Sosyodemografik Özellikleri ve Verilen Eğitimin Bireylerin Özdenetimi Üzerine Etkisinin Değerlendirilmesi

Sociodemographic Characteristics of Male Drivers Participating in Driver Behavior Development Training and Evaluation of the Effect of Training on Self-Control of Individuals

Barış Yılbaş ¹ 

1. Sanko Üniversitesi Tıp Fakültesi Psikiyatri Anabilim Dalı, Gaziantep, Türkiye

Abstract

Objective: The aim of this study was to describe the sociodemographic data of drivers who were subjected to compulsory training and to evaluate the effect of individual interviews made by a psychiatrist on the self-control skills of the drivers.

Method: 106 individuals were included in the study. In addition to the training, the drivers were interviewed twice by psychiatrist. To evaluate the effect on self-control skills, the self-control scale was applied to the volunteers in the 1st and 6th weeks.

Results: All of the participants were male and twenty of the participants (18.9%) had substance use in some period of their lives, 27 (25.5%) had been in prison at least once. 78 of the participants (73.6%) answered yes to at least two questions in CAGE and their test average was 1.81 ± 0.83 . Participants mean scores of 45.38 ± 14.83 from the self-control scale in the 1st week and 41.45 ± 14.57 from the 6th week were obtained.

Conclusion: Compulsory education is insufficient in developing self-control skills of drivers. In addition, the high rate of substance use and crime in the participants indicates that the drivers participating in this training should be followed up in the psychiatric outpatient clinic at regular intervals.

Keywords: Traffic, alcohol, self-control

Öz

Amaç: Araştırmada alkol etkisi altında araç kullandığı için zorunlu bir eğitime tabi tutulan sürücülerin sosyodemografik verilerinin tanımlanması ve verilen eğitime ek olarak psikiyatri uzmanınca yapılan bireysel görüşmelerin sürücülerin özdenetim becerilerine olan etkisinin değerlendirilmesi hedeflenmektedir.

Yöntem: Çalışmaya 106 birey alınmıştır. Eğitime ek olarak sürücülerle psikiyatri tarafından iki kez bireysel görüşme yapılmıştır. Verilen eğitimin özdenetim becerilerine olan etkisini değerlendirmek amacıyla gönüllülere 1. ve 6. haftada özdenetim ölçeği uygulanmıştır.

Bulgular: Katılımcıların tamamı erkek olup, 20'sinin (%18.9) yaşamının herhangi bir döneminde madde kullanımı olmuştu, 27'si (%25.5) en az bir kez cezaevine girmişti. Katılımcıların 78'i (%73.6) KESİ Anketinde en az iki soruya evet yanıtı vermiş olup test ortalamaları 1.81 ± 0.83 idi. Katılımcıların 1. haftadaki özdenetim ölçeğinden 45.38 ± 14.83 , 6. haftadakinden ise 41.45 ± 14.57 puan ortalaması elde edildi.

Sonuç: Çalışmamız zorunlu olarak verilen eğitimin sürücülerin özdenetim becerilerini geliştirme konusunda yetersiz olduğunu göstermektedir. Ayrıca katılımcılardaki madde kullanım ve suç oranının yüksek olması bu eğitime katılan sürücülerin düzenli aralıklarla psikiyatri polikliniğinde takibinin gerekli olduğuna işaret etmektedir.

Anahtar kelimeler: Trafik, alkol, özdenetim

Giriş

Dünya Sağlık Örgütü'nün verilerine göre trafik kazaları her geçen yıl daha büyük bir problem haline gelmektedir. Dünyada her gün 3700 kişi, bir yılda ise 1.35 milyon insan trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Trafik kazalarına bağlı ölümler bütün yaş grupları ele alındığında tüm ölümlerin %2.5'lük kısmını oluşturmaktadır ve en sık 8. nedendir. Ne yazık ki 5-29 yaş grubunda ise en sık ölüm sebebi trafik kazalarıdır. Trafik kazalarına bağlı ölümlerin azaltılması için alkollü araç kullanımının önlenmesi temel hedefler arasındadır (1). Ülkemizde 0.50 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücülere ceza yaptırımı uygulanmaktadır. Hususi otomobil dışındaki araç sürücüleri için promil sınırı 0.20 olarak belirlenmiştir (2). Karayolları Trafik Kanununun 48. maddesine göre ikinci defa alkol etkisi altında araç kullandığı tespit edilerek geçici olarak sürücü belgeleri alınan bireylere bu problemleri davranışlarını değiştirmeye yönelik olarak sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi (SÜDGE) verilmektedir. SÜDGE, İl Sağlık Müdürlüğü'nce bu eğitim için sertifikalı psikiyatri uzmanı, pratisyen hekim, psikolog ve trafik eğitimcisi tarafından yapılmaktadır. Eğitime alınacak sürücü sayısı bir eğitim seansı için en fazla 15 kişidir. Her bir sürücü eğitime kabul edilmeden önce ruh sağlığı ve hastalıkları uzmanınca araç kullanmasına engel herhangi bir psikiyatrik rahatsızlığı bulunup bulunmadığına dair değerlendirilmektedir (3).

Özdenetim bireyin istenmeyen eğilimlerle ve davranışlarla ilgili içsel dürtülerini ve duygularını kontrol edebilme veya gerektiğinde değiştirebilme becerisi olarak tanımlanabilir. Kişinin çevresine daha iyi uyum sağlamasına yardımcı olmaktadır (4,5). Bireylerin özdenetim kapasiteleri birbirinden farklıdır (5). Özdenetimi yüksek olan bireyler genel olarak uzun vadede kendileri için fayda ve haz sağlayacak aktivitelere yönelme eğilimindeyken, özdenetimi az olan kişiler ise kısa vadede haz alacakları eylemleri tercih ederler (6). Özdenetim becerileri düşük olan bireyler heyecan verici ve riskli davranışlarda bulunur, kolay ve basit işleri tercih eder, sabır gerektiren aktivitelere uzak durur, planlama yapmaz, çabuk sinirlenir ve başkalarını anlama konusunda zorluk yaşarlar (7). Özdenetimi düşük olan bireylerde özdenetimi yüksek olan bireylere göre daha fazla suç oranı, alkol ve madde kullanım bozukluğu, ekonomik sorun saptanmıştır. Ayrıca yetersiz özdenetim düşük akademik performans ile ilişkilendirilmiştir (8). Erkek üniversite öğrencileri üzerinde yapılan bir çalışmada özdenetimin yetersiz olmasıyla alkol kullanımı arasında bir ilişki bulunmuştur (9). Bir diğer çalışmada düşük özdenetim düzeyi ile uygunsuz davranışlarda bulunma ve suç işleme eğilimi arasında bağlantı olduğu tespit edilmiştir (10). Özdenetim becerileri yeterli düzeyde olmayan bireylerin alkol alımını durdurabilme veya sınırlandırabilme konusunda birtakım zorluklar yaşadığı saptanmıştır (11). Öte yandan alkollü araç kullanan sürücülerin özdenetim konusunda problem yaşadıkları gösterilmiştir (12).

Literatüre baktığımızda sürücülere zorunlu olarak verilen SÜDGE ile ilgili sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Yapılan çalışmalarda daha çok sürücülerin sosyodemografik özelliklerinin değerlendirildiğini (13,14) sadece bir çalışmada verilen eğitimin sürücüler üzerindeki etkisinin incelendiğini görmekteyiz (15). Bu çalışmamızın amacı alkol etkisi altında araç kullandığı için zorunlu bir eğitime tabi tutulan bireylerin sosyodemografik verilerinin tanımlanması ve verilen dört haftalık eğitime ek olarak psikiyatri uzmanınca yapılan bireysel görüşmelerin sürücülerin özdenetim becerilerine olan etkisinin değerlendirilmesidir.

Yöntem

Örneklem

Araştırmamıza, SÜDGE'ye katılan, en az ilkokul mezunu olan sürücülerden çalışmayla ilgili yapılan ön bilgilendirme sonucunda gönüllü olmayı kabul edenler dahil edilmiştir. Sürücülerle SÜDGE yönetmeliği kapsamında eğitim öncesinde psikiyatrist tarafından DSM-5'e (Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, Fifth Edition) dayalı klinik görüşme yapılmış olup eğitime katılmasına veya sürücü belgesi almasına engel psikiyatrik bir rahatsızlığı (zeka geriliği, alkol/madde kullanım bozukluğu, şizofreni, şizofreni

açılımı kapsamında ve psikoza giden diğer bozukluklar) bulunanlar tedavi için psikiyatri polikliniğine sevk edilerek eğitime ve çalışmaya dahil edilmemiştir. Herhangi bir nedenle eğitime devam edemeyenler çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. 30 Mart 2020- 30 Kasım 2020 tarihleri arasında toplam 117 birey SÜDGE'ye katılım başvurusunda bulunmuştur. Yapılan ilk değerlendirmede 2 kişi alkol kullanım bozukluğu, 1 kişi madde kullanım bozukluğu ön tanılarıyla Alkol ve Madde Bağımlılığı Araştırma, Tedavi ve Eğitim Merkezi'ne (AMATEM) yönlendirilmiştir. Ayrıca 1 sürücü şizofreni, 1 sürücü ise sınırda mental kapasite tanısıyla psikiyatri polikliniğine sevk edilmiştir. Kalan 112 sürücünden eğitimlere düzenli katılım göstermeyen 4 kişi araştırma kapsamı dışında bırakılmıştır. Kadın sürücülerin sayısı az olduğundan 2 kadın katılımcı çalışmaya alınmamıştır. Toplamda 106 sürücüye ait veriler incelenmiştir.

İşlem

Bu araştırma, Gaziantep Üniversitesi Tıp Fakültesi Klinik Araştırmalar Etik Kurulu'ndan 18 Mart 2020 tarih ve 2020/71 karar no ile etik onay alındıktan sonra gerçekleştirilmiştir. Araştırmaya katılmayı kabul eden gönüllülerin bilgilendirilmiş gönüllü olur formunun tamamını okuyarak imzalamaları istenmiştir. Araştırmamız kapsamında SÜDGE süresi 4 haftada yapılacak şekilde toplam 24 saat olarak belirlenmiştir. Çalışma boyunca tüm gruplara aynı eğitimciler tarafından eğitim verilmiştir. Verilen teorik eğitimlerde öncelikli olarak alkolün metabolik özellikleri, alkol tüketiminin yol açtığı fiziksel, ruhsal ve toplumsal sonuçlar, alkol kullanımına ilişkin bozukluklar, alkolün sürücülerdeki etkisi, alkollü araç kullanımının adli yönü anlatılmaktadır. Diğer taraftan trafik polisi tarafından trafik eğitimi verilmektedir. Ayrıca sürücülere ödevler verilmekte ve grup çalışması yapılmaktadır. Tüm bu eğitimler sonunda sürücüler bir değerlendirme sınavına tabi tutulur. Verilen eğitimler sonucunda bireyin alkolün vücuttaki ve insan davranışları üzerindeki etkileri konusunda bilgi sahibi olması, kendini değerlendirmesi, problemleri davranışlarına ilişkin farkındalık kazanması, alkol tüketimi ve alkolsüz araç kullanımı konusunda özdenetim becerilerini arttırması beklenmektedir.

Çalışmamız için SÜDGE eğitim programı dışında aynı psikiyatrist tarafından her sürücüyle 2. ve 4. haftada olmak üzere iki defa bireysel görüşme yapılmıştır. Yapılan bireysel görüşmelerde; teorik eğitimde ve grup çalışmalarında aktarılan bilgilerin pekiştirilmesi, bireylerde farkındalık oluşturulması, problem çözme yeteneklerinin arttırılması, alkolsüz araç kullanımı ile tüketilen alkol miktarının sınırlandırılması konusunda özdenetim becerilerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Çalışma kapsamındaki tüm eğitimler ve bireysel görüşmeler aynı psikiyatrist tarafından yapılmıştır. Katılımcıların ilk hafta eğitim başlamadan önce sosyodemografik veri formunu, KESİ (kesmek, eleştiri, suçluluk, ilk iş) Anketini ve özdenetim ölçeğini (ön test) doldurmaları istenmiştir. 4 haftalık eğitim ve bireysel görüşmeler sonucunda katılımcılar SÜDGE kapsamında 6. haftada değerlendirme sınavına tabi tutulmuşlardır. Katılımcılar 6. haftada özdenetim ölçeğini (son test) tekrar doldurmuşlardır.

Veri Toplama Araçları

Katılımcılara sosyodemografik bilgi formu, KESİ Anketi ve Özdenetim Ölçeği uygulanmıştır.

Sosyodemografik veri formu

Katılımcıların yaşı, cinsiyeti, eğitimi, iş ve medeni durumu, sigara ve madde kullanımı, sürücü belge süresi, daha önceki trafik cezası ve adli ceza alma durumu, geçmiş tıbbi öyküsü ile ilişkili bazı bilgilerin sorgulandığı form araştırmacı tarafından oluşturuldu.

KESİ Anketi

KESİ Anketi, Ewing tarafından geliştirilen, alkol bağımlılığının taraması amacıyla klinik çalışmalarda oldukça yaygın olarak kullanılan bir testtir. Toplam dört sorudan oluşmaktadır, her bir soruya 'evet' ya da 'hayır' şeklinde yanıt verilir. Tanı amaçlı olmayan bu tarama testinde toplamda iki veya daha çok 'evet' yanıtı 'riskli kullanım' olarak değerlendirilmekte olup bir uzman tarafından alkol kullanım bozuklukları açısından ek bir değerlendirmeye ihtiyaç olduğuna işaret etmektedir (16). İngilizce versiyonunda kelimelerin baş harflerinin bir araya getirilerek oluşturulmasından yola çıkılmış olan CAGE Anketi (cut down, annoyed, guilty,

eyeopener) Türkçe'de KESİ (kesmek, eleştiri, suçluluk, ilk iş) olarak kullanılmaktadır. Türkçe geçerlilik ve güvenilirliği yapılmıştır (17).

Özdenetim Ölçeği

Özdenetim ölçeği, bireylerin özdenetim becerilerini ve bu becerileri günlük hayatta sorunlarla karşılaştıklarında nasıl kullandıklarını değerlendirmek için geliştirilen bir ölçektir (18). Ölçek bireylerin sorun çözebilme, olumsuz duygu ve tepkilerini denetleyebilmek için bilislerini kullanabilme, yakın zamanlı hazı gerektiğinde erteleyebilme becerilerinin değerlendirilmesini sağlar (5,18). Toplamda 36 maddeden oluşmaktadır. Her bir madde için katılımcıdan 'Bana tamamen uyuyor' +3 ile 'Bana tamamen uymuyor' -3 arasında olacak şekilde puanlaması istenir. Toplamda alınabilecek en yüksek puan 108, en düşük puan ise -108'dir. Ölçekten alınan yüksek puanlar özdenetim düzeyinin yüksekliği, düşük puanlar ise özdenetimin azlığını göstermektedir. Türkçe geçerlilik, güvenilirlik çalışması yapılmış olup özdenetim ölçeğinin Cronbach alpha katsayısı 0.809 olarak bulunmuştur (5).

Veri Analizi

Verilerin analizi için IBM SPSS Statistics 23 paket programı kullanılmıştır. Tanımlayıcı istatistik olarak; sürekli veriler için ortalama ve standart sapma değerleri, nitel veriler için sayı ve yüzde değerleri verilmiştir. Sürekli verilerin normal dağılıma uygunluğu Kolmogorov-Smirnov testi ile değerlendirilmiştir. Önce-sonra ölçek puanı karşılaştırmasında eşleştirilmiş gruplar t-testi kullanılmıştır. Ölçek puan değişiminin eğitim grupları arasında fark gösterip göstermediği tek yönlü ANOVA ile değerlendirilmiştir. ANOVA sonucunda anlamlı fark elde edildiğinde farkın hangi gruptan kaynaklandığını tespit etmek için Tukey çoklu karşılaştırma testi kullanılmıştır. $p < 0.05$ istatistiksel olarak anlamlı kabul edilmiştir.

Tablo 1. Sürücülerin bazı sosyodemografik verilerinin dağılımı

	N (Kişi sayısı)	%(Yüzde)
Eğitim düzeyi		
İlkokul	32	%30.2
Ortaokul	19	%17.9
Lise	29	%27.4
Yüksekokul/Üniversite	26	%24.5
Medeni durum		
Evli	75	%70.8
Bekar	20	%18.9
Diğer	11	%10.4
Çalışma durumu		
Tam zamanlı	72	%67.9
Yarı zamanlı	16	%15.1
Emekli	9	%8.5
Öğrenci	1	%0.9
İşsiz	8	%7.5
Yaşam alanı		
Aile ile birlikte	94	%88.7
Tek başına	11	%10.4
Diğer	1	%0.9

Bulgular

Çalışmamızdaki 106 katılımcının tamamı erkek olup, yaş ortalamaları 39.92 ± 10.55 yıldır. 32'si (%30.2) ilkokul, 19'u (%17.9'u) ortaokul, 29'u (%27.4) lise mezunu idi. Katılımcıların 75'i (%70.8) evliydi. 72'si (%67.9) tam zamanlı bir işte çalışmaktayken, 9'u (% 8.5) emekliydi, 8'i (%7.5) ise çalışmıyordu. Katılımcılara ait sosyodemografik verilere Tablo-1'de ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Sürücülerin ortalama ehliyet süreleri 16.20 ± 9.37 yıl olup, 80'i (%75.4) son beş yılda en az bir kez trafik cezası almıştı. Son beş

yılda sürücülerin 42'si (%39.6) trafik kazası yapmışken bunların 20'si (%47.62) alkol etkisi altında araç kullanırken meydana gelmişti. Katılımcıların 34'ü (%32.1) işini yapabilmek için sürücü belgesine ihtiyaç duymaktaydı. Sürücülerin 55'i (%51.9) ehliyeti olmamasına rağmen araç kullanmaya devam etmekteydi, 31'i (%29.2) ise eğitime kendi aracı ile gelmişti. Katılımcıların 85'i (%80.2) sigara kullanmaktaydı, 20'sinin (%18.9) yaşamının herhangi bir döneminde madde kullanımı olmuştu, 27'si (%25.5) en az bir kez cezaevine girmişti. Katılımcıların 78'i (%73.6) KESİ Anketinde en az iki soruya evet yanıtı vermiş olup test ortalamaları 1.81 ± 0.83 idi (Tablo 2). Çalışmaya alınanların 20'si (%18.9) yaşamlarının herhangi bir döneminde psikiyatrik tedavi görmüş olup, 4'ü (%3.8) halen anksiyete bozukluğu tanısı ile psikiyatrik ilaç kullanmaktaydı. Psikiyatrik tedavi alan 4 hastanın 3'üne panik bozukluk, 1'ine ise yaygın anksiyete bozukluğu tanısı konulmuştur.

Tablo 2. Sürücülerin alkol/madde kullanım özellikleri (n=106)

	n (Kişi sayısı)	Yüzde
KESİ		
0 evet	10	%9.4
1 evet	18	%17.0
2 evet	60	%56.6
3 evet	18	%17.0
4 evet	0	%0.0
Madde kullanım öyküsü		
Var	20	%18.9
Yok	86	%81.1
Sigara kullanımı		
Var	85	%80.2
Yok	21	%19.8
Cezaevi öyküsü		
Var	27	%25.5
Yok	79	%74.5

Katılımcılara eğitim başlamadan önce uygulanan özdenetim ölçeğinden (ön test) 45.38 ± 14.83 puan ortalaması elde edildi. 4 haftalık eğitimden sonra 6. haftada yapılan özdenetim ölçeğinin (son test) ortalama puanı 41.45 ± 14.57 idi. 6. haftada uygulanan özdenetim ölçeğinde 1. haftada uygulanan özdenetim ölçeğine göre istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bir azalma olmuştur ($p < 0.001$) (Tablo 3).

Tablo 3. Sürücülerin 1. hafta (ön test) ile 6. hafta (son test) arasında özdenetim puanlarındaki değişim (n=106)

	Ort.	Ss	t	P
Özdenetim Ölçeği (1. hafta)	45.38	14.83	3,63	<0.001
Özdenetim Ölçeği (6. hafta)	41.45	14.57		

Tablo 4. Sürücülerin eğitim durumuna göre 1. ve 6. hafta arasındaki özdenetim puanlarındaki değişim

	Sayı	Ortalama Değişim	Standart Hata	t	p
İlkokul mezunu	32	-1.938	2.035	0.952	0.349
Ortaokul mezunu	19	-2.368	1.891	1.253	0.226
Lise mezunu	29	-6.621	2.384	2.777	0.010
Yüksekokul/Üniversite mezunu	26	-4.500	2.023	2.224	0.035

Eğitim düzeyine göre 1. ve 6. haftada arasındaki özdenetim puanlarındaki değişime bakıldığında ilköğretim ve ortaokul mezunu olanlarda istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmazken ($p=0.349$, $p=0.226$) lise ve

üniversite mezunu olanlarda istatistiksel olarak anlamlı bir azalma saptanmıştır ($p=0.010$, $p=0.035$) (Tablo 4).

Tartışma

Alkollü araç kullanımından dolayı adli ceza verilen sürücülerin önemli bir kısmı sergiledikleri davranışın sorunlu olduğu bilmektedir ve yapılan trafik denetimlerinin gerekli olduğunu ifade etmektedir. Bu durum aslında bu bireylerin farkındalığının olduğunu ancak alkol etkisi altındayken davranış denetimlerini sağlayamadıklarını göstermektedir (19). Bu yüzden alkol tüketiminin sınırlandırılması konusunda sürücülerin özdenetim becerilerinin geliştirilmesi önemlidir (20).

Araştırmamızda sürücülere 1. haftada uygulanan özdenetim ölçeğinden 45.38 ± 14.83 puan ortalaması elde edilmiştir. Literatürde SÜDGE'nin özdenetim üzerine etkisini inceleyen diğer çalışmada 1. haftadaki özdenetim ölçeğinin puan ortalaması 54.23 ± 15.61 olarak bulunmuştur (15). Bu araştırmanın sonuçları ile kıyaslandığında çalışmamızdaki sürücülerin özdenetim konusunda daha fazla problem yaşayan bireylerden oluştuğu düşünülebilir. Ancak bu çalışmada katılımcıların özdenetim becerileriyle ilişkili olan alkol kullanım düzeyine, madde kullanım oranına, suç düzeyine ve problemlili sürüş davranışlarının devam edip etmediğine dair herhangi bir veri bulunmadığından bu yönde bir karşılaştırma yapılamamıştır. Diğer taraftan özdenetimi düşük olan bireylerin düşük akademik performans gösterdiği bilinmektedir (8). Çalışmamızdaki bireylerin %48.1 ilköğretim, %27.4'ü lise, %24.5'i ise yüksekokul/üniversite mezunudur. Diğer çalışmadaki sürücülerin %38.3'ü ilköğretim ve %35'i yüksekokul/üniversite mezunu olup bu oranları bizim verimizle kıyasladığımızda araştırmamızdaki sürücülerin daha düşük akademik performansa sahip olduklarını görmekteyiz.

Araştırmamızda 6. haftada uygulanan özdenetim ölçeğinden 41.45 ± 14.56 puan ortalaması elde edilmiş olup, 1. haftaya göre istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bir azalma olduğu saptanmıştır ($p<0.001$). Bu sonuç SÜDGE ile beraber yapılan bireysel görüşmelerin sürücülerin özdenetim becerilerini beklenenin aksine olumsuz yönde etkilediğini göstermektedir. Literatürde SÜDGE'nin etkisini inceleyen tek çalışmada 60 erkek katılımcıda verilen standart eğitim sonrasında sürücülerin özdenetim becerilerindeki değişim değerlendirilmiştir. Bunun için gönüllülere 1. haftada, 6. haftada ve 12. haftada özdenetim ölçeği uygulanmış ve istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık gözlenmemiştir (15). Gerek bu çalışmanın gerekse bizim araştırmamızın sonuçlarına bakıldığında zorunlu bir eğitim olan SÜDGE'nin sürücülerin özdenetim becerilerine olumlu bir etkisi bulunmadığı görülmektedir. Üstelik çalışmamızda katılımcılarla iki kez bireysel görüşme yapılarak kişilerin motivasyonunun artırılması, farkındalık kazanması ve grup eğitimlerinde öğrendikleri bilgilerin pekiştirilmesi amaçlanmıştır, buna rağmen özdenetim becerilerinde olumlu yönde bir değişim sağlanamamıştır. Sonuçta SÜDGE zorunlu olarak verilmektedir bundan dolayı eğitim kalitesi artırılmaya çalışılsa da gönülsüz olarak katılan sürücüler yeterli motivasyonu gösteremiyor olabilir. Diğer taraftan özdenetimin insanın kişilik yapısının önemli bir parçası olduğu düşünüldüğünde (21) bu tür kısa süreli eğitimlerle bu becerilerde olumlu bir değişim sağlamak mümkün görünmemektedir. Bu konuda yapılan çalışmalara baktığımızda alkollü araç kullanan sürücülere uzun süreli eğitim verilmesinin ve bu bireylerin düzenli olarak kontrol edilmesinin önerildiğini görmekteyiz (22). Ayrıca SÜDGE gibi cezai bir yaptırım olarak uygulanan zorunlu eğitimler yerine gençlerde örgün eğitim sırasında ya da sürücü belgesi almadan önce verilen eğitimlerin daha başarılı olduğunu gösteren yayınlar bulunmaktadır. Üniversite öğrencilerinde bu konuda yapılan eğitimlerin uzun vadede alkollü araç kullanımını azalttığı saptanmıştır (23). Aynı şekilde gençlerde ehliyet almadan önce alkollü araç kullanımına ilişkin uygulanan eğitim programlarının bireylerde ileriki dönemde bu sorunlu davranışın görülme sıklığını azalttığı gösterilmiştir (24). Öte yandan araştırmamızdaki katılımcılarda eğitim sonunda beklenen olumlu etki saptanmadığı gibi aksine özdenetim becerilerinde bozulma olduğu tespit edilmiştir. Bu durum temel olarak çalışmamızın yönteminden kaynaklanıyor olabilir. Araştırmamız kapsamında katılımcılardan ilk görüşme öncesinde özdenetim ölçeğini doldurmaları istenmiştir. Sonunda başarılı olmaları gereken bir sınavın olduğu zorunlu bir eğitime katılan bireylerin bir kısmı kendilerini olduğundan iyi gösterme çabası içerisinde verilen ölçeği yanıltıcı bir biçimde doldurmuş olabilirler. Gönüllülere 6. haftada özdenetim becerilerindeki değişimi

değerlendirmek amacıyla verilen ölçek sürücüler tarafından eğitim ve değerlendirme sınavı tamamlandıktan sonra doldurulmuştur. Bundan dolayı gönüllüler ikinci testi daha gerçekçi olarak puanlamış olabilirler. Böylelikle çalışmamızda verilen eğitimin sürücülerin özdenetim becerilerini olumsuz yönde etkilendiğine dair yanıltıcı bir sonuç ortaya çıkmış olabilir.

Çalışmamızda ikinci olarak verilen eğitimin bireylerin özdenetimine olan etkisinin sürücülerin eğitim düzeyi ile olan ilişkisine bakılmıştır. Araştırmamızda ilkökul ve ortaokul mezunu olan sürücülerde verilen eğitimin özdenetim puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir değişim oluşturmadığı tespit edilmiştir. Buna karşın lise ve üstü eğitim düzeyine sahip olanlarda 1. haftadan 6. haftaya özdenetim puanlarında istatistiksel olarak anlamlı bir azalma saptanmıştır. Ülkemizde SÜDGE'ye ilişkin yapılan diğer çalışmada verilen eğitimin özdenetim becerilerine olan etkisinde eğitim düzeyinin bir farklılık oluşturmadığı gösterilmiştir (15). Araştırmamızda eğitim düzeyi daha yüksek olanlarda SÜDGE'nin özdenetimi olumsuz yönde etkilemesi bu kişilerin motivasyonunun daha düşük olmasına bağlı olabilir. Diğer taraftan eğitim ve kullanılan materyallerin içeriği bu sürücülere yetersiz gelmiş olabilir. Çalışmamızın bu sonucu SÜDGE planlanırken katılımcıların eğitim düzeylerine göre ayrılarak içeriğinin bu gruplara göre belirlenmesinin gerektiğine işaret etmektedir.

Çalışmamıza alınan bireyleri alkol ve madde kullanım özellikleri açısından değerlendirdiğimizde öncelikli olarak sigara içme oranı %80.2 idi. Türk toplumunda erkeklerde sigara içme oranının yıllar içerisinde ve bölgelere göre farklılık gösterdiği, %27.5-63.8 arasında değiştiği tespit edilmiştir (25). Bu araştırmalarla kıyasladığımızda çalışmamızdaki bireylerde sigara kullanım oranının oldukça fazla olduğunu görmekteyiz. Araştırmamızda katılımcılar tarafından doldurulan KESİ Anketinde evet yanıt sayısı ortalamaları 1.81 ± 0.83 idi. Bu alandaki çalışmaların sadece birinde gönüllülere KESİ Anketi yapılmış olup, 1.39 ± 0.38 puan ortalaması elde edilmiştir (14). Bu çalışmayla karşılaştırıldığında araştırmamızdaki sürücülerin alkol kullanımı açısından daha sorunlu sürücülerden oluştuğunu düşünebiliriz. Ayrıca çalışmamızdaki sürücülerin 78'inin (%73.6) KESİ Anketinde en az iki soruya evet yanıtı verdiği görülmektedir. Bu veriler SÜDGE'ye katılan sürücülerin eğitim sonrasında da belirli aralıklarla alkol kullanım bozuklukları açısından psikiyatri polikliniğinde takiplerinin devam etmesi gerektiğini göstermektedir. Türkiye'de 15-64 yaş grubu nüfusta herhangi bir yasadışı maddenin en az bir kez deneme oranı erkeklerde %3.1 olarak bulunmuştur (26). Araştırmamızdaki sürücülerin %18.9'unun yaşam boyu en az bir kez madde denediğini tespit etmiş olmamız, bu eğitime katılanların madde kullanım bozuklukları açısından da belirli aralıklarla psikiyatri polikliniğinde değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Çalışmamızdaki katılımcıların %25.5'lik kısmı en az bir kez cezaevine girmiş olup bu oran araştırmamızdaki sürücülerde suç oranının fazla olduğunu göstermektedir. Çalışmamıza alınan sürücülerin %51.9'i sürücü belgesi olmadan araç kullandığını, %29.2'si ise SÜDGE'ye kendi aracıyla ile geldiğini ifade etmiştir. Araştırmamızın bu sonucuna benzer şekilde başka bir çalışmada SÜDGE'ye katılan sürücülerin yarısından fazlasının sürücü belgesi olmadan araç kullanmaya devam ettiğini saptamıştır (14). SÜDGE'ye katılan sürücülerin önemli bir kısmında trafik ile ilgili sorunlu davranış örüntüsü adli cezalara rağmen halen devam etmektedir. Bu durum SÜDGE gibi kısa süreli eğitimlerle bu grup sürücülerdeki kalıplaşmış davranışların değiştirilemeyeceğine işaret etmektedir.

Araştırmamızın birtakım önemli kısıtlılıkları bulunmaktadır. Sertifikalı eğitimcilerin görevlendirmeleri belirli süreleri kapsamaktadır. Gruplar arasında eğitim standartizasyonu sağlamak adına eğitimcilerin değişimiyle birlikte çalışmaya yeni katılımcı alınmamıştır. Bundan dolayı çalışmamızda kontrol grubu oluşturulamamıştır. Diğer taraftan araştırmamıza kadın cinsiyetinden gönüllü alınamadığından cinsiyetler üzerindeki olası farklılıklar incelenememiştir. Çalışmamızın bir diğer kısıtlılığı verilen eğitimin uzun vadede özdenetim becerilerine olan etkisinin değerlendirilmemiş olmasıdır. Araştırmamızın son kısıtlılığı zorunlu olarak verilen eğitimin sonuçlarının değerlendirilmeye çalışılmış olmasıdır. Kimi katılımcıların olası olarak kendini olduğundan iyi gösterme çabası çalışmamızın sonuçlarını etkilemiş olabilir.

Çalışmamız bazı kısıtlılıklarına rağmen zorunlu olarak verilen SÜDGE'nin sürücülerin özdenetim becerilerini geliştirme konusunda yetersiz olduğunu göstermektedir. Araştırmamızdan elde edilen sonuçlar bu tür zorunlu ve kısa süreli eğitimler yerine uzun vadeli ya da ehliyet alınmadan önceki dönemde yapılan eğitimlerin gerekliliğini vurgulayan literatür bilgisini desteklemektedir. Ayrıca katılımcılarda yaşam boyu

herhangi bir dönemde madde kullanmış olanların genel popülasyona göre oldukça yüksek olması, katılımcıların önemli bir kısmında trafikle ilgili problemleri davranışlarının devam ediyor olması ve bireylerdeki yüksek suç oranı bu eğitime katılan sürücülerin düzenli aralıklarla psikiyatri polikliniğinde takibinin gerekli olduğunu göstermektedir. Bu alanda özellikle verilen eğitimin uzun vadede sürücüler üzerine etkisini değerlendirecek yeni çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır.

Teşekkür

Çalışmamın istatistik kısmına katkılarından ötürü SANKO Üniversitesi Tıp Fakültesi Biyoistatistik Anabilim Dalından Dr. Öğr. Üyesi Pınar Günel Karadeniz'e teşekkür ederim.

Kaynaklar

1. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety. World Health Organization 2018; 1-14.
2. Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 97 (Başlığı ile birlikte değişik: RG-19/2/2014-28918) Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddeler etkisi altında araç sürme yasağı. 2014.
3. Karayolları Trafik Kanunu Madde 48 (Değişik: RG-24/5/2013-6487/19 md.) 2013.
4. Jiang Z, Zhao X. Self-control and problematic mobile phone use in Chinese college students: the mediating role of mobile phone use patterns. BMC Psychiatry 2016; 16: 416-424.
5. Duyan V, Gülden Ç, Gelbal S. Özdenetim Ölçeği-ÖDÖ: güvenilirlik ve geçerlik çalışması. Toplum ve Sosyal Hizmet 2012; 23: 25-38.
6. Rosenbaum M. The three functions of self-control behavior: redressive, reformative, and experiential. Work Stress 1993; 7: 33-46.
7. Delisi M, Beaver KM, Vaughn MG, et al. Personality, gender, and self-control theory revisited: results from a sample of institutionalized juvenile delinquents. Appl Psychol Crim Justice 2010; 6: 31-46.
8. Friese M, Hofmann W. Control me or I will control you: impulses, trait self control and the guidance of behavior. J Res Pers 2009; 43: 795-805.
9. Allahverdipour H, Hidarnia A, Kazamnegad A, et al. The status of self-control and its relation to drug abuse related behaviors among Iranian male high school students. Soc Behav Pers 2006; 34: 413-424.
10. Ezinga MAJ, Weerman FM, Westenberg PM, Bijleveld C. Early adolescence and delinquency: levels of psychosocial development and self-control as an explanation of misbehaviour and delinquency. Psychol Crime Law 2008; 14: 339-356.
11. Bogg T, Finn PR, Monsey KE. A year in the college life: evidence for the social investment hypothesis via trait self control and alcohol consumption. J Res Pers 2012; 46: 694-699.
12. Arneklev BJ, Elis L, Medlicott S. Testing the general theory of crime: comparing the effects of imprudent behavior and an attitudinal indicator of low self control. Western Criminology Review 2006; 7: 41-55.
13. Tellioglu M, Tekin ÖF, Arıkan İ. Bir toplum sağlığı merkezinde sürücü davranışlarını geliştirme eğitimlerine katılan sürücülerin tanımlayıcı özellikleri. ESTÜDAM Halk Sağlığı Dergisi 2019; 4: 176-183.
14. Esirgen L, Emiroğlu PŞ. 2018 yılı İstanbul sürücü davranışlarını geliştirme eğitimine katılan sürücülerin başarılarının değerlendirilmesi. 3. International 21. National Public Health Congress 2019. <https://2019.uhsk.org/ocs236/index.php/UHsk21/UHsk/paper/view/582> (14 Aralık 2020 'de ulaşıldı)
15. Taymur İ, Duyan V, Özdel K, et al. Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi'nin alkollü araç kullanan bireylerin özdenetimlerine etkisi. Bilişsel Davranışçı Psikoterapi ve Araştırmalar Dergisi 2014; 3:182-190.
16. Ewing JA. Detecting alcoholism. The CAGE questionnaire. JAMA 1984; 252: 1905-1907.
17. Arıkan Z, Özdemir YD, Candansayar S. MAST ve CAGE tarama testlerinin alkolizmin tanısal önemi üzerine bir çalışma. 27. Ulusal Psikiyatri Kongresi, Antalya, 1991.
18. Rosenbaum M. A Schedule for assessing self-control behavior: redressive, reformative, and experiential: preliminary findings. Behav Ther 1980; 11: 109-121.
19. Fell JC, Tippetts AS, Voas RB. Fatal traffic crashes involving drinking drivers: what have we learned? Ann Adv Automot Med 2009; 53: 63-76.
20. Werch CE. Behavioral self-control strategies for deliberately limiting drinking among college students. Addict Behav 1990; 15: 119-128.
21. Mehta R. Exploring self-control: moving beyond depletion hypothesis. Advances in Consumer Research 2010; 37: 174-178.

22. Müller A. Revoking the driver's licence, assessment of driver competence, re-education and therapy in alcohol offenses: approaches to a necessary reorientation. *Blutalkohol* 1993; 30: 65-95.
23. Kayser RE, Schippers GM, Van der Staak CPF. Evaluation of a Dutch educational 'Driving while intoxicated (DWI)' prevention program for driving schools. *J Drug Educ* 1995; 25: 379-393.
24. Sabates AL, Guiu GF, Garcia MJ, Capdevila JM. Evaluation of a program for changing attitudes in pre-drivers to prevent road accidents related to drink-driving in Catalonia. *Adicciones* 2011; 23: 257-265.
25. Doğanay S, Sözmen K, Kalaça S, Ünal B. Türkiye'de toplumda sigara içme sıklığı nasıl değişiyor? *Türkiye Halk Sağlığı Dergisi* 2012; 10: 93-115.
26. Tunçoğlu T. Madde Kullanım Yaygınlığı: Emniyet Genel Müdürlüğü Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Daire Başkanlığı EMCDDA 2012 Ulusal Raporu (2011 Yılı Verileri). Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü, 2012; 50-54.