



T.C.
ÜSKÜDAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KLİNİK PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
KLİNİK PSİKOLOJİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME EĞİTİMİNE
KATILAN SÜRÜCÜLERİN ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA
DAVRANIŞLARININ TRAVMATİK YAŞANTILAR VE KİŞİLİK
BOYUTLARI İLE İLİŞKİSİ**

Sema KARABULUT

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Hüsnü ERKMEN

İstanbul, 2023

T.C.
ÜSKÜDAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

KLİNİK PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
KLİNİK PSİKOLOJİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME EĞİTİMİNE
KATILAN SÜRÜCÜLERİN ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA
DAVRANIŞLARININ TRAVMATİK YAŞANTILAR VE KİŞİLİK
BOYUTLARI İLE İLİŞKİSİ**

Sema KARABULUT

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Hüsnü ERKMEN

İstanbul, 2023

YEMİN METNİ

Bu çalışmanın kendi tez çalışmam olduğunu, planlanmasından yazımına kadar hiçbir aşamasında etik dışı davranışımın olmadığını, tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

...../...../.....

Sema KARABULUT

İmza

TEŞEKKÜR

Tez sürecim boyunca bana destek olan, değerli bilgi ve tecrübelerini benden esirgemeyen, değerli tez danışmanım ve hocam Prof. Dr. Hüsnü Erkmen'e,

Çalışma fikrini olgunlaştırması ve verilerin toplanması süreçlerinde sağladıkları kolaylık ve destekleri için Dr. Hüseyin Kozanoğlu, Hüseyin Özyurt ve Dr. Şebnem Yüksel başta olmak üzere SÜDGE biriminde görevli kıymetli çalışma arkadaşlarıma,

Çalışmaya katkı sağlamış tüm SÜDGE katılımcısı sürücülerimize,

Anket çalışmaları ve tez yazım sürecinde beni destekleyen değerli Başkanım Op. Dr. Gürhan Çelik'e ve tüm ekip arkadaşlarıma,

Bu süreçte fikir ve tavsiyelerini paylaşan, çalışmanın kaynak araştırmasından teslimine kadarki tüm süreçlerde destek olan Prof. Dr. İsmail Özkaya'ya, Prof. Dr. Nil Sarı'ya, Dr. Öğr. Üyesi Nurgül Dürüstkan Elbaşı'ya, Dr. Metin Tunç'a, Doç. Dr. Ahmet Özdiñ'e, Uzm. Dr. Özgü Kesmezacar'a ve Uzm. Hemşire Zeliha Ermiş'e,

Tez sürecimin sonlarında tanışma fırsatı bulabildiğim ve birlikte çalışmaktan onur duyduğum kıymetli hocam Prof. Dr. Samet Köse'ye,

Beni bugünlere getiren, maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, hayattaki duruşlarını her zaman örnek aldığım, canım babam Mehmet Karabulut ve canım annem Seriya Karabulut'a,

Olgunluğuyla ve anlayışıyla bu süreci rahat atlatmama yardımcı olan, birlikte geçireceğimiz zamanları büyük bir sabırla bekleyen canımın içi oğlum Hatip Tuna Gül'e,

Sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Sema Karabulut

ÖZET

SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME EĞİTİMİNE KATILAN SÜRÜCÜLERİN ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA DAVRANIŞLARININ TRAVMATİK YAŞANTILAR VE KİŞİLİK BOYUTLARI İLE İLİŞKİSİ

(KARABULUT, Sema, Yüksek Lisans, İstanbul, 2023)

Amaç: İkinci kez alkol etkisi altında araç kullanırken tespit edilen sürücülere yönelik idari para cezası uygulanmakta, ehliyetleri iki yıl boyunca geri alınmakta ve bu süreçte Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi'ne (SÜDGE) tabi tutulmaktadır. Bu kurala rağmen, yasak olmasına ve kazalarla ilişkilendirilmesine rağmen birçok sürücü bu ihlali sürdürmektedir. Bu araştırmanın temel amacı, SÜDGE programına katılan sürücüler arasında alkollü araç kullanma davranışları ile çocukluk dönemi travmaları ve kişilik faktörleri arasındaki ilişkiyi değerlendirmektir.

Yöntem: Araştırma kapsamında, SÜDGE programını başarıyla tamamlayan 52 gönüllü katılımcı yer almıştır. Katılımcılara, sosyodemografik bilgi formunun yanı sıra, Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28), Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) ve Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI) uygulanmıştır. Elde edilen veriler, SPSS 26 (Statistical Package for the Social Sciences) istatistiksel paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Analizler, normal dağılıma sahip olan bağımsız iki grup arasındaki karşılaştırmalarda "Bağımsız Örneklem T Testi", normal dağılıma sahip olmayan gruplar arasındaki karşılaştırmalarda ise "Mann-Whitney U Testi" ile gerçekleştirilmiştir. Araştırma bulguları sınırlılıklarıyla birlikte literatür ışığında tartışılmıştır.

Bulgular: Araştırma sonuçlarına göre, Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI) alt ölçek puanları ile yaş grupları, medeni durum, araç kullanma süresi ve alkollü araç kullanırken yaşanan kaza geçmişi arasında anlamlı ilişkiler belirlenmiştir. Araştırmaya katılan bireylerin yaşları ve deneyimleri ile TCI ödül bağımlılığı ve kendini aşma puanları arasında pozitif, alkol kullanmaya başlama yaşları ile yenilik arayışı puanı arasında negatif, alkol tüketim miktarı ile yenilik arayışı puanı arasında ise pozitif yönlü bir ilişki saptanmıştır. Bunun yanı sıra, CTQ-28 puanlarına göre araştırmaya katılan bireyler arasında araç kullanma süresi ile fiziksel ihmal puanları, ehliyet sahibi olma süresi ile cinsel istismar puanları ve alkol tüketim miktarı ile duygusal istismar puanları arasında

pozitif yönlü ilişkiler tespit edilmiştir. HKE'nin kişisel uyum ve sosyal uyum alt ölçek puanları ile araç kullanımı ve alkol kullanımına dair demografik değişkenler arasında doğrudan bir ilişki gözlenmemiştir. Ancak HKE alt puanları ile TCI ve CTQ puanları arasındaki ilişkilere dair sonuçlara ulaşılmıştır.

Sonuçlar: Sonuç olarak, hipotezleri destekleyen bulgulara erişilmiş ve genel olarak araştırma, çocukluk dönemi travmaları, kişilik özellikleri ve alkol tüketimi ile araç kullanma davranışları arasındaki ilişki hakkında önemli bilgiler sunarak, sürücü eğitim programlarının ve alkollü araç kullanma farkındalık çalışmalarının eğitim müfredatlarında önemli bir yer tutmasının gerekliliğine vurgu yapmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *SÜDGE, sürücü davranışları, alkol, çocukluk çağı travması, mizaç ve karakter*

ABBSTRACT

THE RELATIONSHIP BETWEEN TRAUMATIC EXPERIENCES AND PERSONALITY DIMENSIONS IN ALCOHOL-IMPAIRED DRIVING BEHAVIORS OF DRIVERS ENROLLED IN DRIVER BEHAVIOR IMPROVEMENT TRAINING

(KARABULUT, Sema, MSc, Istanbul, 2023)

Objective: Drivers caught operating a vehicle under the influence of alcohol for the second time are subjected to an administrative fine, have their licenses revoked for a period of two years, and are required to attend Driver Behavior Improvement Training (SÜDGE). Despite its prohibition and associated accident risks, many drivers continue to commit this violation. The aim of this study is to examine the relationship between drivers participating in SÜDGE and their alcohol-impaired driving behaviors, childhood trauma experiences, and personality dimensions.

Methods: The study included 52 volunteers who successfully completed the SÜDGE program. Participants were administered a socio-demographic information form, the Childhood Trauma Questionnaire (CTQ-28), the Hacettepe Personality Inventory (HKE), and the Temperament and Character Inventory (Turkish TCI). The collected data were analyzed using SPSS 26 (Statistical Package for the Social Sciences). Analyses were conducted using "Independent Samples T-test" for normally distributed independent two-group comparisons and "Mann-Whitney U Test" two-group comparisons where distributions were non-normal. The study's findings, limitations, and contributions were discussed congruently with existing literature.

Results: According to the study findings, significant relationships were observed between certain sub-scale scores of the Temperament and Character Inventory (TCI) and variables such as age groups, marital status, duration of driving, and history of accidents while driving under the influence. Positive correlations were identified between the ages and experiences of participants and TCI reward dependence and self-transcendence scores, while a negative correlation was found between the age of alcohol initiation and novelty seeking score. A positive relationship was also established between alcohol consumption quantity and novelty seeking score. Furthermore, based on CTQ-28 scores,

positive associations were determined between the duration of driving and physical neglect scores, duration of possessing a driver's license and sexual abuse scores, and alcohol consumption quantity and emotional abuse scores. No direct relationship was found between HKE's personal harmony and social harmony sub-scale scores and demographic variables related to driving and alcohol use. However, relationships between HKE sub-scores, TCI, and CTQ scores were elucidated.

Conclusions: In conclusion, the study achieved results supporting its hypotheses. Overall, it provides valuable insights into the connection between childhood trauma, personality traits, temperament, character features, alcohol consumption, and driving behaviors. The study underscores the importance of incorporating awareness-building initiatives regarding alcohol-impaired driving into driver education programs prior to obtaining a driver's license.

Keywords: *SUDGE, driver behavior, alcohol, childhood trauma, temperament and character*

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	i
TEŞEKKÜR.....	ii
ÖZET	iii
ABBSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ	x
TABLolar DİZİNİ.....	xi
EKLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR VE SEMBOLLER LİSTESİ	xiv
BİRİNCİ BÖLÜM	1
GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı	3
1.2. Araştırmanın Önemi	3
1.3. Araştırmanın Problemi	4
1.4. Alt Problemler	4
1.5. Hipotezler/Varsayımlar	6
İKİNCİ BÖLÜM.....	7
GENEL BİLGİLER	7
2.1. Trafik Davranışları ve Sürücülük.....	9
2.1.1. Trafik Kazaları.....	9
2.1.2. Trafik Kazaları İstatistikleri.....	11
2.1.3. Sürücülük.....	13
2.1.4. Alkolün Etkisi Altındayken Araç Kullanma.....	16
2.1.5. Alkol Etkisi Altında Araç Kullanmayla İlgili Yasal Düzenlemeler	18
2.1.6. Alkollü Araç Kullanmaya Neden Olan Faktörler	20
2.1.7. Kişilik ve Sürücü Davranışları.....	20
2.2. Alkol.....	21
2.2.1. Alkolün Tanımı ve Tarihçesi	22
2.2.2. Alkol Kullanımının Sıklığı ve Yaygınlığı	25
2.2.3. Alkolün Farmakolojisi ve Etkileri	27
2.2.4. Promilin Tanımı ve Etki Düzeyleri.....	29

2.2.5.	Alkol Kullanımına Neden Olan Faktörler	30
2.2.6.	Alkol Kullanım Bozuklukları ve Tanısı.....	33
2.2.7.	Alkolün Sürücülük Davranışlarına ve Becerilerine Etkisi.....	34
2.3.	Kişilik, Mizaç ve Karakter	36
2.3.1.	Kişilik.....	37
2.3.2.	Karakter	46
2.3.3.	Mizaç	46
2.3.4.	Cloninger'in Kişilik-Mizaç-Karakter Modeli	47
2.3.5.	Kişilik Özelliklerinin Alkol Kullanımına Etkisi	49
2.4.	Çocukluk Çağı Travmaları.....	50
2.4.1.	Çocukluk Çağı Travmalarını Türleri	52
2.4.2.	Çocukluk Çağı Travmalarının Etkileri	58
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM		60
GEREÇ VE YÖNTEM		60
3.1.	Çalışmanın Modeli.....	60
3.2.	Çalışmanın Örneklemi	60
3.3.	Veri Toplama Araçları	61
3.3.1.	Sosyodemografik Bilgi Formu.....	61
3.3.2.	Çocukluk Çağı Travmaları Ölçeği (CTQ-28):.....	61
3.3.3.	Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE):	62
3.3.4.	Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI):.....	64
3.4.	Verilerin Toplanması	65
3.5.	Araştırmada Kullanılan İstatistiksel Analizler	66
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM		67
BULGULAR		67
4.1.	Çalışmaya Katılan Bireylerin Tanıtıcı Bulguları	67
4.2.	Çalışmaya Katılan Bireylerin Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI) Bulguları .	73
4.3.	Çalışmaya Katılan Bireylerin Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) Bulguları .	81
4.4.	Çalışmaya Katılan Bireylerin Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28) Bulguları.....	85
4.5.	Çalışmaya Katılan Bireylerin Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI), Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) ve Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28) Puanları Arasındaki İlişki Bulguları.....	92

BEŞİNCİ BÖLÜM	97
TARTIŞMA	97
ALTINCI BÖLÜM	106
SONUÇ VE ÖNERİLER	106
6.1. Sonuç	106
6.2. Öneriler	109
KAYNAKÇA.....	111
EKLER.....	125
Özgeçmiş	149

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1: Promil değerine göre alkolün fizyolojik ve davranışsal etkileri 30

Şekil 2: Cloninger'in Kişilik Modeli 49



TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1: Bireylerin demografik bulgularının tanımlayıcı istatistikleri	67
Tablo 2: Bireylerin alkol kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri.....	68
Tablo 3: Bireylerin araç kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri.....	70
Tablo 4: Bireylerin alkollü araç kullanma, ceza alma ve kaza yapma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri.....	72
Tablo 5: Bireylerin TCI alt faktör puanlarının özet istatistikleri	73
Tablo 6: Bireylerin yaş gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması	74
Tablo 7: Bireylerin medeni durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	75
Tablo 8: Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	76
Tablo 9: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	76
Tablo 10: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	77
Tablo 11: Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	78
Tablo 12: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması	79
Tablo 13: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle TCI alt faktör puanları arasındaki korelasyon katsayıları.....	80
Tablo 14: Bireylerin HKE alt faktör puanlarının özet istatistikleri	81
Tablo 15: Bireylerin yaş gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması	81
Tablo 16: Bireylerin medeni durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	82
Tablo 17: Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	82
Tablo 18: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	83
Tablo 19: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	83
Tablo 20: Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	83
Tablo 21: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması	84
Tablo 22: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle HKE alt faktör puanları arasındaki korelasyon katsayıları	84
Tablo 23: Bireylerin CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının özet istatistikleri	85
Tablo 24: Bireylerin yaş gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması.....	86
Tablo 25: Bireylerin medeni durumlarına göre CTQ-28 alt faktör puanlarının karşılaştırılması.....	87

Tablo 26: Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması	87
Tablo 27: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması.....	88
Tablo 28: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması.....	89
Tablo 29: Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması.....	90
Tablo 30: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması	90
Tablo 31: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasındaki korelasyon katsayıları.....	91
Tablo 32: Bireylerin TCI, HKE alt faktör puanları ve CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasındaki korelasyon katsayıları.....	92

EKLER LİSTESİ

Ek-1: Bilgilendirilmiş Gönüllü Olur Formu.....	125
Ek-2: Sosyodemografik Bilgi Formu.....	126
Ek-3: Childhood Trauma Questionnaire (CTQ-28)-Çocukluk Çağı Travmaları Ölçeği.....	129
Ek-4: Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE).....	131
Ek-5: Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI).....	136
Ek-6: Etik Kurul Karar Formu.....	146
Ek-7: Etik Kurul Karar Yazısı.....	147
Ek-8: İl Sağlık Müdürlüğü Çalışma Onay Yazısı.....	148

KISALTMALAR VE SEMBOLLER LİSTESİ

TCK: Türk Ceza Kanunu

KTk: Karayolları Trafik Kanunu

RG: Resmi Gazetede

SÜDGE: Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi

EGM: Emniyet Genel Müdürlüğü

JGK: Jandarma Genel Komutanlığının

TDK: Türk Dil Kurumu

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

DSÖ: Dünya Sağlık Örgütü

APA: American Psychological Association (Amerikan Psikiyatri Birliği)

TSSB: Travma Sonrası Stres Bozukluğu

ADH: Alkol Dehidrogenaz

DSM: Mental Bozuklukların Tanısal ve Sayımsal El Kitabı

CTQ: Childhood Trauma Questionnaire (Çocukluk Çağı Travma Ölçeği)

TCI: Temperament and Character Inventory (Mizaç ve Karakter Envanteri)

HKE: Hacettepe Kişilik Envanteri

GU: Genel Uyum

KU: Kişisel Uyum

SU: Sosyal Uyum

SPSS: Sosyal Bilimler için İstatistik Programı

ANOVA: Tek yönlü varyans analizi

%: Yüzde

<,>: Küçüktür, büyüktür

±: Artı eksi

N: Frekans

SS: Standart sapma

p: Anlamlılık değeri

t: t değeri

Sd: Standart deviation (Standart sapma)

$\bar{x}$: Aritmetik ortalama

F: F değeri

Δ : Delta

B: Olasılık oranı ile katsayı arasındaki ilişki xiv

β : Beta

R: Korelasyon katsayısı

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Alkol etkisi altında araç kullanımı dünyada ve ülkemizde sürücü kaynaklı pek çok kazaya neden olmaktadır. Alkollü araç kullanma ihlali tüm ihlaller değerlendirildiğinde sürücü kaynaklı önlenebilir ihmaller arasında önemli bir sırada yer almaktadır. Ancak yasak olmasına ve kaza riskine rağmen çok sayıda sürücü bu ihlali gerçekleştirdiği bilinmektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığının Trafik İstatistikleri Bültenine göre 2022 yılında sürücü kusuru nedeniyle oluşan ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarının %1'i alkollü araç kullanma nedeniyle gerçekleşmektedir. Yine Trafik İstatistikleri Bültenine göre 2022 yılında Sürücülere uygulanan cezaların %5'inin "*alkollü araç kullanma suretiyle trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu*" nedeniyle olduğu, geçici süreyle ehliyetinin geri alınması cezalarının ise %86'sının "*alkollü araç kullanma suretiyle trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu*" nedeniyle olduğu görülmektedir (Emniyet Genel Müdürlüğü, 2023).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununu 48inci Maddesi gereğince alkol etkisi altında araç kullandıkları için son ihlal tarihinden geriye doğru beş yıl içerisinde ehliyetleri iki kez geri alınan sürücüler Sağlık Bakanlığı tarafından verilen Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine tabi tutulmaktadırlar. 2918 sayılı Kanuna dayanılarak hazırlanan 14 Eylül 2004 tarihli ve 25583 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Yönetmeliğinin 10uncu Maddesine göre eğitim sonunda eğitimciler tarafından başarılı olduklarına karar verilen sürücülere, sınav tarihinden sonraki ilk üç ay içerisinde psikiyatri uzmanınca değerlendirilmek üzere izleme-değerlendirme görüşmesi için randevu verilir. Bu görüşme neticesinde ya da sınav değerlendirmesi sonucunda başarısız olduğuna kanaat getirilen sürücüler eğitim sürecine yeniden dâhil edilir. İzleme-değerlendirme görüşmesinde başarılı olduğuna kanaat getirilen sürücüler ise Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitim Belgesini almaya hak kazanır.

Yasak olmasına rağmen en az iki kez alkollü araç kullanmış olan kişilerin neden aynı hatayı yapmış olabileceğine dair çeşitli çalışmalar olduğu görülmektedir. Yapılan çalışmalarda alkol etkisi altında araç kullananlarda kişilik özellikleri, psikopatolojik durum ve nöropsikolojik bazı özelliklerin bozulmuş sürücülük davranışlarıyla ilişkili olduğu bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015).

Yapılan çalışmalarda aileden birinin kaza, cinayet, intihar gibi nedenlerden dolayı ölümüne tanık olmanın alkol etkisi altında araç kullanımını etkilediği ve alkol alarak araç kullanma sıklığının 1,98 kat daha fazla olduğu bildirilmektedir. Çocukluk çağında kendisine yakın hissettiği yetişkin birinden koparılmanın ve çocukluk ya da gençlik dönemlerinde bakım veren ya da herhangi biri tarafından fiziksel şiddete uğramanın da baş etme amaçlı alkol kullanımını etkilediğini bildiren çalışmalar olduğu görülmektedir (Yeşil, Demircan ve Aker, 2020).

Alan yazında alkol etkisi altındayken araç kullanan problemli sürücülerin kişilikleriyle ilgili ve davranışsal bazı sorunlar sergiledikleri bildirilmektedir (Eensoo, Paaver, Harro ve Harro, 2005). Alkol aldıktan sonra araç kullanma isteğinin Eysenck'in modelindeki kişilik özellikleri ile ilişkisinin incelendiği bir çalışmada; erkeklerin alkol etkisi altında araç kullanma da istekli olmalarıyla psikotizm ile doğrusal yönde bir ilişkide olmasına karşın kadınlarda yalanla ters yönlü bir ilişkide olduğu bildirilmiştir. Bunun yanı sıra her iki cinsiyet için de dışa dönüklük ortak özellik olarak bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015).

Tüm bu literatür bulguları değerlendirildiğinde kişilik özelliklerine göre travmadan etkilenme düzeyleri ve travmanın davranışa yansımalarında farklar olduğu, travmatik çocukluk-gençlik dönemi yaşamış olanlardan bazılarının alkollü araç kullanma davranışına daha yatkın olduğu düşünülmektedir. Ancak hangi kişilik özelliklerini travmayla bahsetme konusunda daha başarılı olduğu, hangi kişilik özelliklerinin travma sonrası alkollü araç kullanma vb. suçları işlemeye daha yatkın olduğu ya da kişilik özelliklerinin mi yoksa travmatik yaşantıların mı alkollü araç kullanma davranışını gösterme açısından anlamlı olduğu konusunda çok fazla çalışmanın yer almadığı anlaşılmaktadır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada alan yazın taramasında bildirilen bulgular, edinilen sonuçlar ve yapılan öneriler doğrultusunda alkol etkisi altındayken araç kullanımı ihlalini en az iki defa gerçekleştirmiş olmaları nedeniyle Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine (SÜDGE) tabi tutulan sürücülerin, aynı ihlali birden fazla kez gerçekleştirme davranışının çocukluk ağı travmalarına maruz kalma durumları ile kişilik, mizaç ve karakter özellikleri aralarındaki ilişkinin araştırılması amaçlanmıştır.

1.2. Araştırmanın nemi

Dünyada ve ölkemizde gerçekleşmiş olan trafik kazaları verilerine ve ölüm nedenleri istatistiklerine bakıldığında alkol etkisi altında araç kullanımı nedeniyle çok sayıda kişinin yaşamını yitirdiği, çok sayıda kişinin de kaza nedeniyle engelli bireyler haline geldikleri görölmüştür. Kaza mağdurlarının da ihlali gerekleştirenlerinde çoğunlukla istihdam edilebilir yaş grubu içerisinde olduğu göz önünde bulundurulduğunda alkol etkisi altında araç kullanma suçunun, gerek ekonomik zararlar doğurması, gerek sosyal sorunlar yaratması, gerekse fiziksel ve ruhsal sağlık sorunlarına neden olan önemli bir halk sağlığı sorunu olarak değerlendirilmelidir.

Yasak olduğunu ve gerçekleştirdiklerinde ceza alacaklarını bilmelerine, trafik kontrollerini sık aralıklarla ve farklı lokasyonlarda gerçekleştirilmesine, alkollü araç kullanma suçu nedeniyle meydana gelen kaza haberlerini medyada çokça görmesine rağmen alkollü araç kullanmaya devam eden ve bu davranışı birden fazla kez gerçekleştiren sürücülerin sayısının resmi kayıtlarda tespit edilenin daha üzerinde olabileceği düşünölmektedir. Bu bağlamda kişilerin bu davranışlarıyla ilgili eğitim programlarının arttırılmasının, alkollü araç kullanmaya neden olan ruhsal sorunların önüne geçilmesini ya da tedavi edilmesini sağlayacak şekilde sürücölük eğitimlerinin başından itibaren ki süreçlerin yeniden yapılandırılmasının cezalandırıcı politikalardan daha etkili olacağı düşünölmektedir.

Bu çalışma alkollü araç kullanmaya neden olan faktörlerden çocukluk çağı travmaları yaşamış olmak ve kişilik, mizaç ve karakter özellikleri değerlendirilmiştir. Bu çalışmadan elde edilecek bulgular hem önleyici programların geliştirilmesi için hem de farklı faktörleri değerlendirecek sonraki çalışmalar için kaynak oluşturması açısından önemlidir.

1.3. Araştırmanın Problemi

Alkol etkisi altında araç kullanma suçu nedeniyle sürücü belgeleri geri alınan sürücülerin alkollü araç kullanma davranışı ile çocukluk çağı travmalarının ve kişilik, mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

1.4. Alt Problemler

Araştırmanın problemi doğrultusunda ortaya çıkan alt problemler şöyledir:

P1: SÜDGE'ye katılan sürücülerin demografik özelliklerine göre profilleri nasıldır?

P2: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkol kullanmaya başlama yaşı ile çocukluk çağı travmaları arasına nasıl bir ilişki vardır?

P3: SÜDGE'ye katılan sürücülerde araç kullanmaya başlama yaşı ile çocukluk çağı travmaları arasına nasıl bir ilişki vardır?

P4: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanma ihlali sayısı ile çocukluk çağı travmaları arasına nasıl bir ilişki vardır?

P5: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanırken kaza yapma durumu ile çocukluk çağı travmaları arasına nasıl bir ilişki vardır?

P6: SÜDGE'ye katılan sürücülerde hanede başka alkol kullanan kişiler olması ile çocukluk çağı travmaları arasına nasıl bir ilişki vardır?

P7: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkol kullanmaya başlama yaşı ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P8: SÜDGE'ye katılan sürücülerde araç kullanmaya başlama yaşı ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P9: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanma ihlali sayısı ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P10: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanırken kaza yapma durumu ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P11: SÜDGE'ye katılan sürücülerde hanede başka alkol kullanan kişiler olması ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P12: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkol kullanmaya başlama yaşı ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P13: SÜDGE'ye katılan sürücülerde araç kullanmaya başlama yaşı ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P14: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanma ihlali sayısı ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P15: SÜDGE'ye katılan sürücülerde alkollü araç kullanırken kaza yapma durumu ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P16: SÜDGE'ye katılan sürücülerde hanede başka alkol kullanan kişiler olması ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P17: SÜDGE'ye katılan sürücülerde çocukluk çağı travmalarına maruz kalma ile mizaç ve karakter özellikleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

P18: SÜDGE'ye katılan sürücülerde çocukluk çağı travmalarına maruz kalma ile sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyleri arasında nasıl bir ilişki vardır?

1.5. Hipotezler/Varsayımlar

Araştırmanın alt problemleri doğrultusunda ortaya çıkan hipotezler şöyledir:

H1: SÜDGE'ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalması alkole başlama yaşını düşürmektedir.

H2: SÜDGE'ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalması alkol kullanım sıklığını ve miktarını arttırmaktadır.

H3: SÜDGE'ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalması riskli sürücülük davranışını arttırmaktadır.

H4: SÜDGE'ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olması alkole başlama yaşını düşürmektedir.

H5: SÜDGE'ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olması alkol kullanım sıklığını ve miktarını arttırmaktadır.

H6: SÜDGE'ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olması riskli sürücülük davranışını arttırmaktadır.

H7: SÜDGE'ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olması alkole başlama yaşını düşürmektedir.

H8: SÜDGE'ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olması alkol kullanım sıklığını artırır. Zarardan kaçınma, kendini yönetme, sebat etme, kendini aşma, iş birliği yapma puanları yüksek olanlar daha seyrek ve az miktarda alkol kullanma davranışı gösterirler.

H9: SÜDGE'ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olması riskli araç kullanma davranışını artırır. Zarardan kaçınma, kendini yönetme, sebat etme, kendini aşma, iş birliği yapma puanları yüksek olanlar daha çok araç kullanırken kurallara uyma eğilimi gösterirler.

H10: SÜDGE'ye katılan sürücülerin yaşları arttıkça kendini aşma, kendini yönetme ve iş birliği yapma puanları artar.

İKİNCİ BÖLÜM

GENEL BİLGİLER

Alkol etkisi altında araç kullanımı dünyada ve ülkemizde sürücü kaynaklı pek çok kazaya neden olmaktadır. Alkollü araç kullanma ihlali tüm ihlaller değerlendirildiğinde sürücü kaynaklı önlenebilir ihmaller arasında yer almaktadır. Ancak yasak olmasına ve riskli olduğu herkesçe bilindiği halde çok sayıda sürücü alkol etkisi altında araç kullanmaya devam etmektedir.

Yasal önlemler alınmasına, konuyla ilgili eğitimler verilmesine ve kitle iletişim yöntemleriyle farkındalık çalışmaları yürütülmesine rağmen trafikle ilişkili sorunlarının artmakta olduğu görülmektedir. Ne yazık ki insanların büyük çoğunluğu trafik kurallarını bilmesine, bu kurallara uymadıkları takdirde ne gibi sonuçlarla karşılaşacaklarına dair örnekleri görmelerine rağmen kurallara aykırı pek çok davranış gerçekleştirmektedir (Bülbül, Erdem, Ilgaz, Uludağ ve Bülbül Ece, 2014).

Sağlık boyutu yanında toplum güvenliği üzerindeki etkileri nedeniyle trafik kazaları üzerinde durulması gereken bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır (Aktaş, Döğler ve Akgür, 2019). Trafik kazaları nedeniyle yaşanan ekonomik sorunların maliyetlerine ilişkin verilerin sınırlı olmasına rağmen trafik kazaları sonucu yaşanan kayıpların ülkelerin gayri safi milli hasıllarının %2'sine kadar varabildiği yapılan pek çok çalışma sonucunda bildirilmiştir (Çelik, 2014). Yüksek morbidite, mortalite ve ekonomik kayıplara sebep olmasından ötürü alkol etkisi altında araç kullanma davranışının tekrarlanmasının altında yatan nedenlerin açıklanması ve bu yönde önlemlerin alınması gerekmektedir (Tellioğlu, Tekin ve Arıkan, 2019). Ülkemizde ve dünyada yapılan pek çok çalışmada alkollü araç kullanımı ve sebep olduğu kayıpların önlenebilmesi için farklı öneriler sunulduğu görülmektedir. Bazı çalışmalarda ihlal tekrarı yapan sürücülerin oluşturduğu kamu güvenliği riskinin ve sürücü rehabilitasyon programlarının devletler için önemli maliyetlere yol açması nedeniyle bu müdahale programlarının etkinliğinin bilimsel olarak incelenmesi ve bu programların araştırma bulguları doğrultusunda düzenlenmesinin önemli olduğu sonucuna varılmaktadır (Tellioğlu vd., 2019).

Delice'ye (2012) göre trafik kazalarının önlenmesi için ortaya konan çözüm önerilerinin en etkililerinden biri trafik denetimlerinin yapılmasıdır. Alan yazın değerlendirildiğinde bu görüşü destekleyen ve alkol etkisi altında taşıt kullanımının denetlenmesiyle, kaza sayılarının azalacağını düşünen başka çalışmalar olduğu da görülmektedir (Çelik, 2014; Delice, 2012; Kayacı, 2014). Örneğin Avustralya'da yol kenarlarına görünecek şekilde kurulan denetim noktasıyla birçok sürücünün testten geçirilmesine yönelik uygulamaların, alkol ve uyuşturucu etkisi altında araç kullanımını engellediği ayrıca kaza sayılarını da önemli ölçüde azalttığı bildirilmiştir (Kayacı, 2014).

Bazı çalışmalarda ise ehliyetinin geri alınmasının, sürücüler için geri alınma süresi boyunca kaza azaltmada etkili olmasına rağmen sürücü belgesine geçici olarak el konulan sürücülerin sadece bireysel hareket özgürlüğünün kısıtlanmış olduğu ancak bu kişilerin illegal şekilde taşıt kullanmaya devam ettiği yönünde sonuçlar bildirilmektedir (Kayacı, 2014). SÜDGE eğitimlerinde sürücülerle yapılan bireysel görüşmelerde zaman zaman sürücülerin ehliyetine el konulmasına rağmen araç kullandığı tespit edilerek cezai işlem uygulandığı da görülmektedir.

Buna paralel olarak bazı araştırmacılar sadece *ceza almamak için toplumsal kurallara uyma davranışının*, ceza vericinin etkisinin ortadan kalkması halinde kurallara uyulmamasıyla ve dolayısıyla da düzenin bozulmasıyla sonuçlandığını bildirmişlerdir. Bireyin kurallara uymaya kendiliğinde gönüllü olması için yasa koyucular tarafından konulan kuralların düzeni sağlayacağına inanması, trafik bilincini kavramış olması ve diğer tüm bireylerle eşit haklara sahip olduğuna inanması gerekir (Bülbül vd., 2014). İnsan davranışları geliştirilmedikçe trafik ihlallerinin önüne geçecek tedbirlerin ve bu doğrultudaki düzenlemelerin fayda sağlamayacağı ön görülmüştür (Hasanhanoğlu, 2008). Bazı ülkelerde trafik ihlallerini tekrarlayan sürücülerin yarattığı riskleri önlemek için uyarı mektupları, eğitim amaçlı broşürler, grup eğitim programları, bireysel danışmanlık hizmetleri, idari cezalar, sürücü belgesinin iptali, davranış iyileştirme programları gibi çeşitli uygulamalar mevcuttur (Tellioglu vd., 2019).

Bu bölümde alkollü araç kullanmanın sonuçları ve buna etken olan kişilik özellikleri ve çocukluk çağı travmalarının bu ihlali göstermeye ve tekrarlamaya etkileri sunulmuştur.

2.1.Trafik Davranışları ve Sürücülük

Trafik kelimesinin kökeni İtalyanca “Traffico” kelimesine dayanıyor olsa da dilimize ise Fransızca “Trafic” kelimesinden geçmiştir. Osmanlı döneminde trafik sözcüğünün karşılığı için geliş gidiş anlamına elen “Seyrüsefer” kelimesi kullanılmıştır. 19. yy. sonlarından itibaren insan ve mal nakillerinde motorlu araçların kullanımı artış göstermiş ve bunun sonucunda da karayoluyla ilgili faaliyetler hızlanmıştır. Bu artışın kazaları ve trafik sorunlarını da birlikte getirmesi nedeniyle trafik kavramı ortaya çıkmıştır (Çelik 2014).

Pek çok ülkede olduğu gibi bizim ülkemizde de 20. yy. başlarında trafik alanında düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında trafik problemleri yaşanmamasına rağmen 13 Mart 1926 tarihinde, 756 Sayılı Türk Ceza Kanunu’nun (TCK) 564. ve 565. maddeleri hükümleri ile can ve mal güvenliğini tehlikeye atacak şekilde araç kullananların takip edilmesi ve kontrolü amacıyla genel zabıtaya yetki verilmiştir (Çelik 2014).

Ülkemizde ilk olarak 18 Mayıs 1953 tarih ve 8411 Sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6085 sayılı KTK ile uluslararası “Trafik” sözcüğü ülkemiz tarafından kabul edilmiştir (Çelik 2014). 1953 yılında kabul edilen Kanunda bazı güncel değişiklikler yapılarak yeniden hazırlanan ve TBMM onayı ile 13.10.1983 yılında yürürlüğe giren 2918 sayılı KTK’de trafik, *yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri* olarak tanımlanmaktadır (KTK, Md.3). Çelik’e (2014) göre trafik tek değişkenli bir problem olmadığı ve araç, yol, insan, altyapı gibi farklı değişkenlerin kombinasyonunu kapsadığı için günümüzde bu tanım yetersiz kalmakta olup; altyapı, teknoloji, organizasyon, eğitim, denetim, mevzuat gibi pek çok unsurun da bu tanıma eklenmesi gerekmektedir (Çelik 2014).

2.1.1. Trafik Kazaları

Klasik tanımlarının birçoğunda kaza, *öngörülemeyen, beklenmeyen ve belirsiz bir anda ortaya çıkan, yaralanma, maddi hasar ve/veya can ve mal kaybı ile sonuçlanabilen kötü olaylar* olarak aktarılmaktadır. Ancak bu tanımlarda genellikle yanlış davranışlardan ve göz ardı edilen ihmallerden pek de bahsedilmemektedir. Oysaki

bazen alınacak önlemlerle özellikle de trafikte yaşanan kazalardan kaçınmanın ve korunmanın mümkün olabildiği bilinmektedir (Akdur, 2012). 2918 sayılı KTK’de de trafik kazası, *karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olay* olarak tanımlanmaktadır (KTK, Md.3).

Ülkemizde trafik kazaları doğal afetlerden çok daha yüksek oranda ekonomik kayıplara ve sosyal sorunlara neden olmasından ötürü endişe verici boyutlardadır (Saplıoğlu ve Karaşahin, 2006). Karayollarında meydana gelen kazalar ölüm nedenleri arasında en önemli olanlardandır (Öz, 2016; Özen, Genç ve Kaya, 2013). Trafik kaza oranları verilerine göre ülkemiz Avrupa ülkeleri ile karşılaştırılacak olursa ne kadar yüksek bir düzeyde olduğu daha net görülecektir.

Yapılan pek çok araştırmada, trafik kazalarının nedenleri insan, araç ve çevre faktörleri ile açıklanmaktadır (Çelik, 2014; Öz, 2016). Bu kazaların nedenlerinin anlaşılması için yapılan çalışmaların birçoğunda ise sürücü hatalarının bir hayli yüksek oranda olduğu görülmektedir. Trafik psikolojisi alanında yapılan çalışmalar trafik kazalarında insan faktörünün diğer faktörlere göre daha önemli olduğunu göstermektedir (Sümer ve Özkan, 2002). Alan yazında kazaya neden olan temel faktörlerin sürücülerin daha dikkatli olmasıyla ve sürücü becerilerinin yeterli olmasıyla %85- 90 oranında engellenebileceği ifade edilmektedir (Çelik, 2014; Koç, Ayancı, Çolak ve Düşünceli, 2014; Öz, 2016). Ayrıca kazaların oluşunda gerek sürücü, gerek yolcu ve gerekse yaya rollerinde olan insan ögesinin % 99,12’lik bir paya sahip olduğu ve insan faktörü açısından trafik kazalarında % 95’i aşkın en büyük payla kusurun sürücülerde olduğunu gösteren çalışmalar bulunmaktadır (Çelik, 2014; Sungur, Akdur ve Piyal, 2014). Trafik kazalarının nedenleri araştırılırken sürücülük açısından riskli olan kişilik özelliklerinin, psikolojik problemlerin ve sürücülük davranışlarının odak noktada tutulması güvenli trafik ortamının sağlanacağı politikaların geliştirilmesi için önemlidir.

Araştırmalara göre sürücülerin trafikteki agresif tutumlarının trafik kazalarıyla ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Yapılan bir çalışmada sürücülerin %30’unun trafikte başlatıcı olarak saldırgan davranışlar gösterdiği, %40’ının misilleme amaçlı saldırgan davranışlar gösterdiği ve %20’sinin de her iki şekilde saldırgan davranışlar gösterdiği (Parker, Lajunen ve Stradling, 1998), bir başka çalışma da sürücülerin %44,4’ünün trafikte birisinin kendisine şiddet içeren davranışlarda bulunduğunu ifade

ettiğini (Mann, Smart, Stoduto, Adlaf ve Ialomiteanu, 2004) bildirilmektedir (Çelik, 2014; Delice, 2013). Yüksel'in (2002) çalışmasında Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarının çoğunun insan faktöründen, özellikle de sürücülerle ilgili nedenlerden kaynaklı olarak meydana geldiği bildirilmiş olup, sürücü davranışlarının stres yaratan hangi değişkenlere bağlı olduğunu araştırılmıştır. Bu araştırmanın sonuçlarına göre trafik kazalarında, hızlı ve alkol etkisi altında araç kullanma davranışı üzerinde anlamlı bulunan ve sürücü kaynaklı değişkenler; araç kullanımı nedeniyle ortaya çıkan saldırganlık dürtüsü, trafik yoğun olduğunda tedirginlik hissi, trafik yoğun olduğunda sabırsız olma, tehlikeli yollarda tetikte olma ve diğer sürücülerin yanlış davranışları olarak bildirilmiştir (Yüksel, 2002). Trafik kazalarının sebepleri ve sonuçları arasındaki ilişkinin incelendiği başka bir çalışmada, alkol etkisi altında araç kullanımının ve aşırı hızlı araç kullanmanın trafik kazalarına neden olan en önemli iki faktör olduğu bildirilmiştir (Çelik 2014).

Bazı çalışmalar sürücünün araç kullanma esnasında yaptığı ihmal ve trafik kurallarını ihlal etme gibi davranışları içeren sapkın sürücü davranışlarının kaza riski açısından önemli bir faktör olduğunu ve bu davranışların saldırganlık, heyecan arama ve sosyal uyumsuzluk gibi kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu bildirmektedir (Çelik 2014).

2.1.2. Trafik Kazaları İstatistikleri

Dünya Sağlık Örgütü raporlarına göre yılda 1 milyonun üzerinde insanın ölümüyle sonuçlanan trafik kazalarına neden olan risk faktörlerinin en önemlilerinden birisi alkol etkisi altındayken araç kullanılmasıdır (DSÖ, 2022b). Özellikle gençlerin etkilendiği ölümlü trafik kazalarının yarısından çoğunun alkol etkisi altında araç kullanımından kaynaklı meydana geldiği bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015).

DSÖ'nün 2018 yılında yayınladığı dünya sağlık istatistiklerine (WHS) göre karayolu trafik kazaları, 2013 yılında dünya çapında yaklaşık 1,25 milyon insanın ölmesine ve yaklaşık 50 milyon insanın da yaralanmasına neden olmuştur (DSÖ, 2018a). DSÖ'nün 2018 yılında yayınladığı Karayolu Güvenliğine İlişkin Küresel Durum Raporu verilerine göre ise trafik kazaları her yıl önceki yıllara göre daha da büyük bir problem haline gelmektedir. 2018 yılında tüm dünyada günlük ortalama 3.700 kişi, yıllık ise 1,35

milyon kişi trafik kazalarında ölmektedir. Yaş gruplarına bakıldığında 5-29 yaş aralığında en fazla karşılaşılan ölüm nedeni trafik kazalarıdır. Bütün yaş grupları içinde ise trafik kazaları tüm ölüm nedenlerinin %2,5'ini oluşturmakta ve en sık sekizinci ölüm nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır (DSÖ, 2018b).

Türkiye istatistiklerinde de trafik kazalarının çoğunlukla sürücü kusurları nedeniyle gerçekteştiği görölmektedir. TÜİK tarafından 18 Mayıs 2022 tarihinde yayınlanan Karayolu Trafik Kaza İstatistiklerine göre 2021 yılında 1.186.353 trafik kazasının meydana geldiği, bu kazaların 998.390'ının maddi hasarlı, 187.963'ünün de ölümlü/yaralanmalı olduğu bildirilmiştir. Bu rapora göre 2021 yılı içerisinde yaşanan ölümlü/yaralanmalı trafik kazaları nedeniyle 2.421 kişi kaza yerinde, 2.941 kişi yaralı olarak sevk edildiği sağlık kuruluşlarında kazanın etkisiyle 30 gün içerisinde hayatını kaybetmiştir. Ayrıca veriler incelendiğinde 2021 yılında karayollarında meydana trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin %47,6'sının sürücü, %30,3'ünün yolcu, %22,1'inin yaya olduğu görölmektedir. Ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarına neden olan 224.418 kusurun %87,1'i sürücülerden, %8,2'si yayalardan, %2,6'sı taşıtlardan, %1,8'i yolculardan ve %0,4'ü de yolun durumundan kaynaklı geliştiği görölmektedir (TÜİK, 2022). Bu veriler ölkemizde de insan faktörünün trafik güvenliği için oldukça önemli olduğunu göstermektedir (TÜİK, 2022).

Polis Akademisi Başkanlığınca (2021) yayınlanan Trafik Kaza ve Denetim İstatistiklerine göre 2020 yılında meydana gelen ölümlü/yaralanmalı ve maddi hasarlı kazaların %15,3'ünün ölümlü/yaralanmalı olduğu, kaza başına ölüm oranının %50,26, yaralanma oranının ise %83,38 olduğu, tüm trafik kazalarına neden olan kusurların %88,3'ünün sürücü kaynaklı olduğu, kazaya neden olan sürücü kusurlarının %1,1'inin alkollü araç kullanma nedeniyle meydana geldiği, ölümlü kazalarda hayatını kaybedenlerin %49,4'ünün sürücüler, %30,7'sinin yolcular ve %19,9'unun yayalar olduğu, görölmektedir (Polis Akademisi Başkanlığı, 2021).

Jandarma Genel Komutanlığının 10 Ocak 2023 tarihinde yayınladığı 2022 Aralık Ayı Trafik İstatistikleri Bültenine göre 2022 yılında 23.004 ölümlü-yaralanmalı kaza, 17.200 maddi hasarlı kaza meydana gelmiş olup; 23.004 kazada 616 kişi hayatını kaybetmiş ve 41.146 kişi ise yaralanmıştır. Kusur unsurlarına bakıldığında 2022 yılında meydana gelen ölümlü/yaralanmalı kazalardan 27.703 kaza sürücü kusuru nedeniyle meydana gelmiştir. Sürücü kusurları incelendiğinde 2022 yılında meydana gelen

ölümlü/yaralanmalı kazaların %56,6'sı aracın hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak, %4,1'i geçiş önceliğine uymamak, %3,5'i manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak, % 3,5'i doğrultu değiştirme kurallarına uymamak, %2,5'i aşırı hızla araç kullanmak, %2,4'ü alkollü olarak araç kullanmak, olarak sıralanmaktadır. Kusur türlerine göre kaza oranları içerisinde alkollü araç kullanma altıncı sırada yer almaktadır (JGK, 2023).

Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (2022) verilerine göre 2021 yılında toplam 1.186.353 kaza meydana gelmiş olup; bunların 187.963'ü ölümlü/yaralanmalı, 998.390'ı maddi hasarlı kaza olarak kayıtlara geçmiştir. Bu kazalarda 2.421 kişi kaza yerinde ve 2.941 kişi kaza sonrası olmak üzere toplam 5.362 kişi hayatını yitirmiş, 274.615 kişi yaralanmıştır. 2021 yılında meydana gelen ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarına etken 195.370 sürücü kusurundan 2.099 tanesi alkollü araç kullanma olarak kayıtlara geçmiş olup, bu oran %1,07 olarak hesaplanmıştır. Ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarına neden olan sürücü kusurlarına bakıldığında alkollü olarak araç kullanma kusuru on birinci sırada yer almaktadır (Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, 2022).

Aktaş ve Akgür (2014) alkol kullananların, kullanmayanlara göre daha fazla hata yaptığını, daha fazla kural ihlali gerçekleştirdikleri ve daha az güvenli araç kullanma becerisine sahip olduklarını bildirmiştir. Buna göre alkol kullanımı sürücü davranışlarını ve sürücülük becerilerini olumsuz yönde etkilemektedir (Aktaş ve Akgür, 2014).

2.1.3. Sürücülük

2918 sayılı KTK'de **sürücü**, *karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişi* olarak; **şoför** ise *karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi* olarak tanımlanmıştır (KTK, Md.3). Bu iki kelime günlük konuşmada sıklıkla birbirinin yerine kullanılabilmekte hatta zaman zaman aynı tanıma karşılık kullanılmaktadır. Bu tanımlamalardan anlaşılacağı üzere şoför kelimesi aslında bir mesleğin karşılığı olarak (ticari araç sürücüsü) tanımlanmaktadır. Yani her sürücü şoför değildir ancak her şoför bir sürücüdür.

Trafik psikologları 1960'lı yıllardan itibaren sürücü davranışları üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştır (Şendağ, 2010). Kuralları ihlal etme ve trafik kazası yapmaya eğilimli olma açısından bireyler arasında farklılıkların olduğu düşünülerek yürütülen çalışmalarda çok sayıda değişkenle kural ihlalleri ve kazaya karışma durumları arasındaki ilişkilerin incelendiği görülmektedir (Yasak, 2002).

Trafik psikolojisi araştırmalarına göre psiko-motor yetenekler, tutumlar, alışkanlıklar, kişilik özellikleri gibi faktörler sürücü davranışlarının kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır (Yasak, 2002). Sümer ve Özkan'ın (2002) yaptığı ve sürücü davranışlarının, becerilerinin, kişilik özelliklerinin ve psikolojik belirtilerinin trafik kazalarındaki rollerini inceledikleri çalışmada en az iki kez kaza yapan sürücülerin hiç kaz yapmayan sürücülere göre daha yüksek oranda trafik ihlali gerçekleştirdiği ve hatalı davranışlarda bulundukları, güvenli sürücülük becerilerinin hiç kaza yapmayanlardan daha düşük olduğu, heyecan arama eğilimlerinin daha yüksek olduğu ve bu sürücülerin bazı psikolojik semptomlar ile saldırgan davranışlar gösterdikleri bulunmuştur (Sümer ve Özkan, 2002).

Sürücülük becerisi, dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, refleks, hız-mesafe tahmini, karar verme/muhakeme gibi yeteneklerimizle belirlenir. Trafik psikolojisi alanında yapılan araştırma sonuçları sürücülük performansını belirleyen bu yeteneklerin, aracın hızını ayarlama, önündeki aracı sollama, önündeki ve yanındaki araçlarla arada uygun mesafeyi ayarlama, bulunduğu şeridi değiştirme gibi çok sayıda sürücülük davranışıyla doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir. Psikolojik değerlendirmeler yapılarak bu yeteneklere sahip olan sürücüler ile daha az sahip olanlar ya da alkol, madde, ilaç kullanımı nedeniyle bu yeteneklerinde zamanla azalma olan sürücüler tespit edilebilmektedir (Hasanhanoglu, 2008). Türkiye'deki sürücü seçme ve değerlendirme sürecinde sürücülükle ilgili yeteneklerin ve bilginin ölçülmesinin yanı sıra sürücülerin kişilik özellikleri ve tutumları da değerlendirmelidir (Yasak, 2002).

Sürücü davranışları, sürücünün genellikle ne yaptığını açıklar ve sürücülük alışkanlıklarını ve sürüş esnasındaki seçimlerini içerir. Reason tarafından 1990 yılında sürücü davranışları niyet, davranışların sırası ve davranışların hedefe ulaşip ulaşmadığı şeklinde üç faktör olarak sınıflandırmıştır (Öz, 2016). Sürücülük becerileri, kişinin aracı kullanırken neleri yapabildiği ile sürücü davranışları ise kişinin aracı nasıl kullandığı ile ilgilidir. Sürücülük becerileri ve sürücü davranışı üzerinde etkili olan diğer bir önemli

faktör de araç kullanma deneyimidir (Tekeş ve Şener, 2020). Doğru sürücü davranışlarını sergileyen, sürücülük becerisine sahip ve yeterli araç kullanma deneyimi bulunan sürücüler ideal sürücü olarak değerlendirilmektedir.

2.1.3.1. Sapkın Sürücü Davranışları

Sapkın sürücü davranışı ihmaller, hatalar ve ihlaller olarak üç farklı grupta değerlendirilir:

İhmaller; genellikle dalgınlık ve dikkatsizlik gibi küçük çaplı ve ölümlü kazaya neden olmayan davranışlardır.

Hatalar; önceden planlanmamış hal ve hareketlerdir. Daha net ifadeyle planlanan eylemlerin amaçlanan hedefe ulaşamaması olarak tanımlanır (Öz, 2016). Çoğunlukla yanlış karar verme sonucu meydana gelerek tehlike yaratabilirler (Çelik, 2014). Hatalar, sürücülerin bilişsel süreçleri ve performans limitleriyle ilgilidir (Öz, 2016).

İhlaller; kasten ya da tehlikeli olduğu bilindiği halde yine de sergilenen davranışlardır (Çelik, 2014). Başka bir ifadeyle potansiyel olarak tehlikeli ve sistemin güvenliğini sürdürmek için gerekli olduğuna inanılan uygulamalardan kasıtlı olarak sapmalardır (Öz, 2016). Tehlikeli ortamlarda güvenlik için gerekli davranışları yapmamak, hız sınırına uymamak, alkol ve/veya madde etkisi altında araç kullanmak, kırmızı ışıkta geçmek gibi davranışlar ihlaller kategorisinde yer alır (Çelik, 2014). İhlaller; sebepleri açısından agresif ihlaller ve olağan ihlaller olarak ikiye ayrılır. Agresif ihlaller kişilerarası saldırgan bir unsur içerirken, olağan ihlaller kasten güvenli sürüşten sapma anlamına gelir (Öz, 2016).

Kazalar ölümlü sonuçlanmamış olsa bile ciddi psiko-sosyal hasara yol açmaktadır (Delice, 2012). Kazalardan doğrudan etkilenenlerin yaşadığı fiziksel travmaların yansısı gerek işgücü kayıplarının yol açtığı ekonomik sorunlar, gerekse kazazedelerin ve onların yakınlarının yaşadığı psikolojik travmalar ağır ve trajik bir yük oluşturmaktadır (Çelik, 2014; Öz, 2016; Sümer, 2002). Eşiyok ve arkadaşlarının 2005 yılında yaptığı Türkiye’de karayolu trafik kazaları nedeniyle engelliliğin ne şekilde

oluştüğünü ortaya koydukları bir çalışmada Ankara Üniversitesi Adli Tıp Kurumu tarafından 1 Temmuz 1993-31 Aralık 2002 tarihleri arasında trafik kazası geçirmiş 563 mağduru incelemiş ve trafik kazaları mağdurlarının %30 oranında işgücü yeterliliklerini kaybettiklerini bulmuşlardır (Eşiyok, Korkusuz, Cantürk, Alkurt, Karaman ve Hancı, 2005). Buna paralel olarak Polis Akademisi Başkanlığınca yayınlanan Trafik Kaza ve Denetim İstatistiklerine göre 2020 yılında meydana gelen ölümlü/yaralanmalı ve maddi hasarlı kazalarda ölen kişilerin yaş grubuna bakıldığında %59'unun 25-64 yaş, %7'sinin 21-24 yaş ve %6'sının 18-20 yaş grubunda olduğu görülmektedir (Polis Akademisi Başkanlığı, 2021). Yani trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin %72'sinin iş gücüne sahip 18-65 yaş aralığında yer aldığı görülmektedir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde trafik kazaları her yıl ülkemizde, gerek ölümlere sebep olması kaynaklı gerekse engellilik durumunun ortaya çıkması kaynaklı, ciddi oranlarda istihdam edilebilir kişinin kaybedilmesine neden olmaktadır. Kazalarda ölümlerin ve maddi kayıpların yanı sıra engelli olmak gibi ömür boyu kazayı hatırlatan durumlar da oluşmaktadır (Saplıoğlu ve Karaşahin, 2006). Alan yazın taramasında kazalar nedeniyle engelli hale gelenler ile bu kazalar sonucunda sevdiklerini kaybedenlerin %40'ının suisid girişimlerde bulunduğu ve bu kişilerin madde kullanma eğiliminde olduğu bildirilmiştir (Delice, 2012).

Bazı çalışmalarda ülkemizde araç sahibi olma oranlarının Avrupa ülkelerinin gerisinde olmasına rağmen trafik kaza sayılarının ve bu kazalara bağlı ölüm oranlarının hayli yüksek olduğu bildirilmektedir (Ozan, Başkan, Haldenbilen ve Dericci, 2010). DSÖ'ye göre 2013 yılında karayolu trafik yaralanmalarına bağlı ölüm oranı, düşük gelirli ülkelerde yüksek gelirli ülkelere 2,6 kat daha yüksektir (DSÖ, 2018b). Bu açıdan bakıldığında düşük ve orta gelirli ülkeler için trafik kazalarının daha büyük sorun olduğu söylenebilir (Tellioglu vd., 2019). Kaza istatistikleri ve alan yazın çalışmaları incelendiğinde trafik kazaları ölümler ve yaralanmalar açısından önlenemez nedenler arasında yer almaktadır.

2.1.4. Alkolün Etkisi Altındayken Araç Kullanma

Alkolün etkisi altındayken araç kullanmak, dünyada birçok insanın ölmesine, yaralanmasına ve büyük maddi hasarlara neden olan riskli bir davranış ve büyük bir trafik sorunudur (Budak ve Taymur, 2015). Genel trafik kazaları içerisinde bu sürücülerin

karışmış olduğu trafik kazalarında hayatlarını kaybedenlerin oranı %30-40 civarında olarak bildirilmiştir (Yeşil, 2018). Amerika’da yapılan bir çalışmada, trafik kazalarının neredeyse tamamına yakının alkol kötüye kullanımı veya alkol bağımlılığına bağlı olarak gerçekleştiği bildirilmiştir (Yılmaz, 2012). Bazı çalışmalarda da kanda 50 mg/dL’yi aşmasından itibaren alkol seviyesi arttıkça, trafik kazalarının ve bu kazalarda ölümcül düzeyde yaralanma riskinin arttığı bildirilmektedir (Mutlu, Okudan ve Aşıcıoğlu, 2022).

EGM Trafik Başkanlığının Trafik İstatistikleri Bültenine (2023) göre de 2022 yılında sürücü kusuru nedeniyle oluşan ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarının %1’i alkollü araç kullanma nedeniyle gerçekleşmektedir. Yine Trafik İstatistikleri Bültenine göre 2022 yılında Sürücülere uygulanan cezaların %5’inin alkol etkisi altında araç kullanarak trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu nedeniyle olduğu, geçici süreyle ehliyetinin geri alınması cezalarının ise %86’sının alkol etkisi altında araç kullanarak trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu nedeniyle olduğu görülmektedir (EGM, 2023).

Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı tarafından yayınlanan raporda alkollü araç kullanan sürücü profili bölgeler arasında farklılık göstermekle birlikte genele bakıldığında daha çok genç erkek sürücülerin daha riskli olduğu bildirilmektedir. Raporda ayrıca, alkollüken araç kullanımına yönelik programların trafik kazalarında yaşanan ölüm ve yaralanmaların önlenmesinde etkili bir yöntem olduğu bildirilmektedir (EGM, 2011).

Alan yazında Brezilya’da yapılan bir çalışmada katılımcıların %70’inden fazlasının alkol etkisi altındayken araç kullandığı, ABD’de yapılan bir çalışmada denetlenmeye tabi tutulan sürücülerin %12’sinin alkol kan testlerinin pozitif olduğu ve bu bireylerin %2’sinin yasal alkol sınırını aştığı, Finlandiya’daki bir çalışmada alkol etkisi altında araç kullanım oranının %0,2 olduğu, Hırvatistan’da yapılan bir çalışmada ise trafik kazaları nedeniyle ölen sürücülerin %34’ünün kandaki alkol düzeyinin %0,05’in üzerinde bulunduğu bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015).

Mutlu ve arkadaşları (2022) tarafından yapılan 5237 sayılı TCK’nin 179/3. maddesi gereğince alkol etkisi altında araç kullanma yeteneğinin ortadan kalkıp kalkmadığı hususunda adli makamlarca görüş istenen dosyaların değerlendirdiği çalışmada vakaların büyük çoğunluğunda sürücülerin erkek olduğu, %75’inde alkol ölçümünün trafik kazası sonrasında yapıldığı, %25’inde alkol ölçümünün rutin trafik

kontrolünde veya trafikte seyir halindeyken şüphe üzerine yapıldığı ve %18,9'unun alkol ölçümünün gündüz saatlerinde yapıldığı bildirilmiştir. Esirgen ve Şavlı Emiroğlu (2019) tarafından yapılan çalışmada da 18-39 yaş arasındaki grubun daha çok kaza nedeniyle, 40 yaş üstü grubun ise rutin trafik kontrolü esnasında tespit edilerek ehliyetlerinin geri alınmış olduğunu bildirmiştir (Esirgen ve Şavlı Emiroğlu; 2019). Bundan yola çıkarak herhangi bir trafik kazası olmasını beklemeksizin, rutin trafik kontrollerinin sıklıkla, hiç umulmadık saatlerde ve sürekli değişiklik gösteren noktalarda olacak şekilde artırılmasının sürücülerin alkol etkisi altında araç kullanmaları konusunda daha caydırıcı olacağı öngörülmektedir (Mutlu vd., 2022).

Tekrarlayan şekilde alkol etkisi altında araç kullanma suçunu işleyen sürücülerin değerlendirildiği bir çalışmada, bu davranışları gösteren sürücülerin pek çok boyutta bilişsel bozukluk belirtisi gösterdiği ve bu bireylerin görsel uzamsal becerilerinin ve görsel bellek performanslarının düşük olduğu bulunmuştur (Budak ve Taymur, 2015). Literatür değerlendirmelerinde riskli sürücülük özelliklerine sahip bireylerin ilk muayeneler esnasında belirlenmesi ve bu bireylerin tutum ve davranış değişikliği oluşturulmasıyla riskli sürücülük özelliklerinin azaltılmasına yönelik çalışmaların sürücü belgeleri verilmeden önce yapılmasının trafik kazalarının sayısı azaltacağını öngören çalışmalara rastlanmıştır (Bilgin, 2016).

2.1.5. Alkol Etkisi Altında Araç Kullanmayla İlgili Yasal Düzenlemeler

Bazı ülkelerde trafikte alkole sıfır tolerans kuralı uygulanmakla birlikte (Chamberlain ve Solomon 2002) bazı ülkelerde ise yasal değerlerin üzerinde alkol kullanımına yıllardır izin verilmektedir. Örneğin 1960'ların sonlarında ABD'nin birçok eyaletinde alkol etkisi altında araç kullanımını sınırlandıracak şekilde gerekli düzenlemeler yapılmıştır (Demir Bayram, 2021). Alkole trafikte sıfır tolerans uygulayan ülkelerin dışındaki pek çok ülkede sürücülere izin verilen üst sınır 50 mg/dL iken, bazıları ise 80 mg/dL olarak uygulanmaktadır. Bazı ülkelerde de tecrübeli sürücülerde üst sınır 50 mg/dL ve tecrübesiz sürücülerde 20 mg/dL olarak belirlenmiştir. Bunun yanı sıra bazı çalışmalar alkollü sürücülerin kazaların sürücülerin alkol düzeyleri belirlenen yasal sınırların altında da gerçekleşebildiğini göstermektedir (Mutlu vd., 2022). Avrupa Toplulukları Komisyonu 17 Ocak 2001 tarihli kararlarında tüm üye devletlerin tüm

sürücüler için kanda maksimum 0,5 mg/ml veya daha düşük bir değere izin verilmesini tavsiye etmiştir. Yunanistan'da en yüksek alkol düzeyi 80 mg/dL, Almanya'da kanda 0,5 g/kg ve nefeste 0,25 mg/L'dir. İsveç'te de 20 yaş altındakilere %3,5'ten fazla alkol oranı bulunan içecek satışı yasaktır. Hırvatistan'da ise sürücünün maddi hasarlı veya yaralanmalı kazaya karışmaması halinde alkol oranı ne olursa olsun alkol kontrolü yapılamaz ya da sürücü muayeneye zorlanamaz (Gül, 2019).

Ülkemizde de TCK Madde 179'a göre alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle araç sevk ve idaresini emniyetli bir şekilde sürdüremeyecek halde olmasına rağmen araç kullanan kişiler hapis cezası ile cezalandırılmaktadır. KTK'nin 48. maddesinde de alkollü olan sürücülerin karayolunda araç sürmelerinin yasak olduğu, 0.50 promilin üzerinde alkollü araç kullandığı ilk kez tespit edilen sürücüler hakkında idari para cezası verileceği ve sürücü belgelerinin altı ay süreyle geri alınacağı, ticari araç sürücüleri için promil alt sınırının 0.21 olarak uygulanacağı, son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde ikinci kez bu suçu işleyenlerin idari para cezasıyla birlikte sürücü belgelerinin iki yıl süreyle geri alınacağı ve Sağlık Bakanlığınca verilen Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine katılmak zorunda olduğu, üç veya üçten fazlasında ise yine idari para cezasıyla birlikte sürücü belgelerinin her seferinde beşer yıl geri alınacağı, sürücünün psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulacağı, 1.00 promilin üzerinde alkollü olduğu tespit edilen sürücülere ve alkollü iken trafik kazasına sebebiyet veren sürücülere ise TCK Madde 179 hükümlerinin uygulanacağı bildirilmektedir. 14 Eylül 2004 tarihli ve 25583 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Yönetmeliğinde ikinci defa geçici olarak sürücü belgeleri alınan sürücülere il sağlık müdürlüğü bünyelerinde kurulmuş olan eğitim birimlerinde alkol ve sürücülük ilişkisi, alkolün sürücülük davranışlarına etkileri, alkolün kötüye kullanımı ve bağımlılık, alkol kullanımının fiziksel ve ruhsal sonuçları, trafik eğitimi ve trafik kuralları konularında en az dört hafta olacak şekilde eğitim verileceği, eğitimin tamamlanmasının ardından eğitimciler tarafından başarılı olduğu kabul edilen sürücülerin ilk üç ay içerisinde izleme-değerlendirme görüşmesine tabi tutulacağı ve bu aşamada da başarılı kabul edilmeleri halinde Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitim Belgesi alabilecekleri bildirilmektedir.

2.1.6. Alkollü Araç Kullanmaya Neden Olan Faktörler

Yapılan çalışmalarda alkol etkisi altında araç kullananlarda kişilik özellikleri, psikopatolojik durum ve nöropsikolojik bazı özelliklerin bozulmuş sürücülük davranışlarıyla ilişkili olduğu bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015). Agresif ve sabırsız özelliklerin ve kişilik özelliklerinin sürücülerin alkollü araç kullanmalarında ayırt edici olduğu saptanmıştır (Yüksel, 2002). Aileden birinin kaza, cinayet, intihar gibi nedenlerden dolayı ölümüne tanık olmanın alkol etkisi altında araç kullanımını 1,98 artırdığı bildirilmektedir. Çocukluk çağında kendisine yakın hissettiği yetişkin birinden koparılmanın ve çocukluk ya da gençlik dönemlerinde bakım veren ya da herhangi biri tarafından fiziksel şiddete uğramanın da alkol kullanımını etkilediğini bildirilmektedir (Yeşil vd., 2020). Alkol kullanımının çocukluk çağı travmaları ve kişilik özellikleriyle ilgili olduğunu destekleyen pek çok çalışma mevcuttur. Kişilerin alkol etkisi altında araç kullanma nedenlerinin araştırılması, bu yönde önlemlerin alınması ve rehabilitasyon programlarının bu doğrultuda oluşturulması açısından önemlidir (Yeşil, 2018).

2.1.7. Kişilik ve Sürücü Davranışları

Literatüre göre yüksek uyaran ihtiyacına sahip olmak kişilik özelliği güvenli araç kullanımını etkilemektedir. Uyaran ihtiyacı fazla olan kişilerin emniyet kemeri takma oranının daha düşük olduğu ve daha hızlı araç kullanma eğilimde oldukları bildirilmektedir (Azık ve Biçer, 2014).

Şendağ (2010) tarafından yürütülen bir çalışmada heyecan arayışı, denetim odağı ve saldırgan kişilik özelliğine sahip kişilerin hatalı sollama ve hız ihlali gibi davranışlarıyla ilişkileri incelenmiş ve iç denetim odaklı sürücülük ile heyecan arayışının trafik cezası almak ile ilişkili olduğu bildirilmiştir (Şendağ, 2010).

Psikoteknik değerlendirmelerin uygulandığı ülkelerde sürücülük yeteneklerinin yanı sıra kişilik özellikleri de değerlendirilmektedir. Örneğin, Avusturya’da sürücülerin sürüş yeteneklerinin değerlendirilmesi kadar “duygusal sürücülük”, “saldırgan iletişim”, “benlik kavramı”, “sosyal uyum”, “açıklık” gibi kişilik alt boyutların ve özelliklerinin ölçülmesi de yasal bir zorunluluktur (Yasak ve Kılıç, 2014).

Araç kullanmada kişilik faktörlerinin önemini araştıran bir çalışmada araç kullanma davranışı, “sürücünün yetenek ve yetkinliğine ilişkin olanlar” ile “görev ya da sürüş durumunun getirdiği faktörler” olarak iki faktör üzerinden değerlendirilmiş, her iki durumda da kişiliğin önemli bir yere sahip olduğu bulunmuştur (Koç vd., 2014).

Bazı çalışmalarda alkollü araç kullanan sürücülerin kişilik ve davranış sorunları gösterdikleri bildirilmektedir (Eensoo vd., 2005). Alkol aldıktan sonra araç kullanma isteğinin Eysenck’in modelindeki kişilik özellikleri ile ilişkisinin incelendiği bir çalışmada; psikotik özellik gösteren erkeklerin ve dışa dönük özellik gösteren kadın ve erkeklerin alkol etkisi altında araç kullanmada daha istekli oldukları bildirilmiştir (Budak ve Taymur, 2015)

2.2.Alkol

Alkol kullanımı ülkemizde son yıllarda giderek artan bir sağlık sorunu haline gelmiş olup; sadece alkolü kullanan kişiyi değil, çevresini ve toplumun diğer fertlerini de etkilediğinden dolayı fiziksel ve ruhsal problemlerin yanı sıra sosyal, hukuki ve ekonomik problemlere de yol açtığı bildirilmektedir (Şahiner, 2012).

Alkol, psikoaktif ilaçlar arasında sinir sistemini baskılayıcı etkisi nedeniyle “merkezi sinir sistemi baskılayıcıları” ya da “sedatif-hipnotikler” sınıfında yer almaktadır. Alkol, aslında, aynı sınıftan bir grup maddeye verilen genel addır. İzopropil alkol, metil alkol (metanol) ve etil alkol (etanol) bunlar arasındadır. İçtiğimiz alkol, etil alkoldür (Ayvaşık, 2002). Etanol (etil alkol) olarak adlandırılan alkol türünün, sarhoşluk yapıcı, keyif verici, beyin fonksiyonlarını baskılayıcı, yatıştırıcı ve hatta toksik etkisi vardır (Öztürk, 2019).

Eski zamanlardan günümüze kadar dünyanın birçok yerinde muhteviyatında alkol içeren içecekler tüketmek sosyal ortamların ortak özelliği olarak görülmektedir. Ancak alkol kullanımının sağlık problemlerine ve bağımlılığın sebep olduğu sosyal problemlere yol açtığı da görülmektedir (DSÖ, 2018a; DSÖ, 2019; DSÖ, 2020; DSÖ, 2021; DSÖ, 2022a).

Hayatın zorlayıcı etkileriyle baş etmek ya da sosyal ortamlarda var olmak için çoğu insan sağlıklı olduğu bilmesine rağmen keyif verici maddelere yönelmektedir. Bu nedenle alkol kullanan herkesi alkolik olarak etiketlemek doğru değildir (Dağlı Çırak, 2016). Esirgen ve Şavlı Emiroğlu (2019) tarafından yapılan çalışmada 2018 yılı içerisinde İstanbul’da SÜDGE’ya katılan sürücülerin içki içme nedenleri envanterine göre sonuçlarına bakıldığında sosyalleşmek için alkol kullanma puan ortalamasının $10,8 \pm 4,36$ olduğu saptanmıştır. Bu alt maddenin katılan sürücülerin içki içme nedenleri arasında en sık belirtilen neden olduğu bildirilmiştir (Esirgen ve Şavlı Emiroğlu, 2019). Sosyalleşmek için alkol kullanımıyla bağımlılık arasındaki geniş yelpazede yer alan alkol kullanım şekilleri arasındaki ayrımı yapabilmek için öncelikle alkolün ne olduğunu tanımlamak, alkolün özelliklerinin ve vücuttaki etkilerinin ne şekilde olduğunu anlamak gerekmektedir. Alkol kullanım bozuklukları içerisinde değerlendirilen alkol bağımlılığının oluşumunu, alkol kullanımının sıklığı ve miktarı ile alkol kullanıldığında ve kullanılmadığında yaşanan sorunlar belirlemektedir (Kalyoncu ve Mırsal, 2000).

2.2.1. Alkolün Tanımı ve Tarihçesi

Alkol eski dönemlerden beri var olduğu bilinen, insanın merkezi sinir sistemi fonksiyonlarını baskılayan, toksik etkisi olan, antiseptik amaçlarla kullanımının yanı sıra yatıştırıcı ve keyif verici olarak da yaygın bir şekilde kullanılan uçucu bir maddedir (Kalyoncu ve Mırsal, 2000). Alkolün tarihçesi, insanın yerleşik düzene geçmesi ile başlamıştır. Alkole olan bakış ve inanışlar tarih boyunca değişiklikler göstermiş, farklı toplumlarda alkol kullanımı kutlamalar, tanrılara adak adanan toplantılar, zaferler, dini töreler ya da tıbbi uygulamalar gibi farklı sebeplerle gerek yasal gerekse toplumsal yönden yüksek bir kabul edilebilirlikle meydana gelmiştir. İnsanların alkolün ruhsal durumunu değiştirdiğini ve farklı hissetmesini sağladığını fark ettiği andan itibaren ise alkol kullanımı biyopsikososyal bir sorun olarak görülmeye başlamıştır (Bozkurt, 2012; Chasan, 2010; Demirbaş, İlhan, Yıldırım ve Doğan, 2016).

Alkol kelimesi Arapçada, cevher, esans, öz ya da bir şeyin aslı anlamına gelen “*al kuhl* (ال كحل)” kelimesinden türemiştir. Bazı kaynaklara göre ise kelimenin kökeni “güç algılanan şeyler” olarak bildirilmiştir (Demir, 2017) Türkçede zaman zaman alkole karşılık olarak kullanılan “ispirto” sözcüğünün ise kökeni Latince ruh, soluk, yaşamın

özü, yürekli, güçlü gibi anlamlara gelen “*spiriitus*” kelimesinden gelmektedir. *Spiriitus* kelimesinden türeyen, “spirit” kelimesi de batı dillerinde aralarında alkol kelimesinin de olduğu çeşitli anlamlara gelmektedir (Bozkurt, 2012; Demir Bayram, 2021; Öncü, Ögel ve Çakmak, 2001; Özçetinkaya, 2011; Yılmaz 2012).

Tarihi bulgulara her çağda ve kültürde alkolün kontrollü bir şekilde kullanılmasının kabul edildiğine ancak aşırı miktarlarda ve sarhoş edecek düzeyde kullanılmasının ise uygun görülmediğine, hatta bazı kültürlerde kontrol kaybı olarak görüldüğü için reddedildiğine ilişkin kanıtlara rastlanmaktadır (Chasan, 2010). Alan yazında alkolün, mitolojide, tiyatral oyunlarda, edebi eserlerde ve ilahi dinlere ilişkin kaynaklarda konusunun edildiği görülmüştür. Anadolu, Mezopotamya, Mısır ve başka pek çok uygarlıkta alkolün kullanımına dair tarihi kayıtlar olduğu görülmektedir (Öncü vd., 2001; Doğan, 2015).

Eski kayıtlar incelendiğinde alkol kullanımı Paleolitik Çağa kadar uzanmaktadır. (Dağlı Çırak, 2016; Öncü vd., 2001, Öztürk, 2019). Eski dönemlerde yaşamış olan Anadolu, Mezopotamya, Mısır ve Akdeniz uygarlıklarının öncelerden beri alkollü içecekleri tükettikleri görülmektedir. M.Ö. 8000’li yıllarda biraya benzeyen bir içeceğin kullanıldığına ilişkin kayıtlar bulunmaktadır. Alkolün tarihte ilk olarak, fermante edilen arpa, bal veya üzüm gibi gıdalardan elde edildiği düşünülmektedir. (Dağlı Çırak, 2016; Gül, 2019; Özçetinkaya, 2011). Üzümün fermentasyonu bilinçli olarak alkol elde edildiğine dair ilk bulguların M.Ö. 6000’lerde şimdiki Ermenistan bölgesine dayandığı bilinmektedir (Gül, 2019). Milattan önce 5400 yıllarında ise Sümerlerin mayalı üzümden şarap yaptığına ve Godin Tepelerinde bira ve şarap içtiğine, Mezopotamya’da ise bundan 8000 yıl önce ekmek yapmak için arpanın ıslah edilmesiyle bira yapıldığına dair kanıtlara rastlanmıştır (Ayvaşık, 2002; Bozkurt, 2012; Yılmaz, 2012). Keyif verici maddelerden alkolün diğer maddelerden çok daha önce tarihi kayıtlarda yer aldığı görülmektedir (Gül, 2019). Şarap yapımına ait ilk yazılı kayıtlar yaklaşık olarak M.Ö. 3000’li yıllara ait olan Mısır mezarlarında bulunmuş, M.Ö. 2000’li yıllarda eski Mısır medeniyetine ait şiirlerde alkolün methedildiği dizeler olduğu görülmektedir. Bazı kayıtlarda da Mısır’da M.Ö. 4000’li yıllarda arpadan bira üretildiği bildirilmekte ise de biranın yapımına ilişkin ilk yazılı belgelerin tarihi M.Ö. 1800 yıllarına kadar uzanmaktadır. Bira ve şarabın kullanımı ve satılması ile ilgili ilk yazılı kurallara M.Ö. 2225 yılında yazılmış olan Hammurabi kanunlarında rastlanmaktadır (Ayvaşık, 2002; Öncü vd., 2001; Yılmaz, 2012; Yönet

Kudu, 2021). Tüm dinler için ortak inanç olan ve dünyanın varoluşunun anlatıldığı Nuh efsanesine göre gemide bulunan üzümün şıraya ve şaraba dönüştüğünden, tufan esnasında tüketen insanların tufandan sonra karaya çıktığında da şarabı tanıtarak böylece dünyaya yaydığından söz edilmektedir (Bozkurt, 2012; Doğan, 2015; Maden, 1991). M.Ö. 600'lü yıllarda Solon, koymuş olduğu yasalar ile Atina'da alkolün kullanımını yasak ilan etmiş, sarhoşların halkın önünde teşhiri, suçlularınsa idamı ile cezalandırmalar görülmüştür (Doğan, 2015; Maden, 1991). Akdeniz'de ve Çin'de bulunan arkeolojik veriler de, alkol ticaretinin eski dönemlerdeki önemini göstermektedir (Bozkurt, 2012; Özçetinkaya, 2011; Öztürk, 2019). Tarihteki önemli isimlerden biri olan Büyük İskender'in aşırı alkol tüketimi nedeniyle 33 yaşında öldüğü bilinmektedir (Yönet Kudu, 2021).

Damıtma (distilasyon) işlemi ilk defa M.S. 800'lü yıllarda Arabistan'da keşfedilmiş ve distile edilen alkol tıp alanında tedavi amacıyla yüzyıllarca kullanılmıştır. 17. yy.'dan itibaren alkol kötüye kullanılmaya başlanmıştır (Bozkurt, 2012; Dağlı Çırak, 2016; Özçetinkaya, 2011). Eski Mısırlılarda, Yahudilerde ve Yunanlılarda alkolün tıbbi amaçlarla kullanıldığı ve alkole olumlu bir değer verdikleri bilinmekle birlikte, eski kayıtlar incelendiğinde alkol tüketimi hususunda da çelişkilerde kaldıkları ve alkolün kontrolü kaybetmeye neden olduğunu düşündükleri için tüketilmesini kabul etmedikleri anlaşılmaktadır (Chasan, 2010; Demirbaş vd., 2016).

Alan yazında geçmiş dönemlerde alkole kutsal bir anlam yüklendiğine rastlanmaktadır. İlkel çağlarda özellikle dini törenler sırasında sarhoş olmayacak kadar alkol kullanımının yaygın olduğu bilinmektedir. Mitolojiye göre Yunanistan'da bağcılık ve şarapçılık tanrısı Dionysos, Romalılarda ise Baccus'tür. Eski Yunanistan'da Dionysos adına düzenlenen şenliklerde şarap içildiği bilinmektedir (Chasaan, 2010; Dağlı Çırak, 2016; Demirbaş vd., 2016; Maden, 1991).

İlahi dinlere baktığımızda da alkol ve kullanımına bakışın zaman içerisinde değiştiği görülmektedir. Tevrat'a göre şarap, "kullanılmış olan en eski ilaç" şeklinde tanımlanır. Musevilikte sarhoş olmayacak kadar içki içilmesi dinsel törenlerin bir ritüeli olarak kabul edilmiş ancak zamanla alkol almayı kontrol olarak düşünüp alkol kullanmaya karşı olumsuz bir tutum takınılmıştır. Hristiyanlık sarhoş olacak kadar kullanılmasını yasaklamasına rağmen az miktarda alkol alımına izin vermiştir. Hristiyanlık inancına göre şarap Hz. İsa (A.S.)'ın kanı addedilerek dinsel törenlerde bir aracı kabul edilmiş ve kutsal sayılmıştır. Manastırlarda hem gelir elde etmek hem de

ayinler esnasında kullanmak üzere şarap üretilmiştir. Törenlerde yalnızca bu manastırlarda üretilen şaraplar kullanılır. Günümüzde hala şarap Hristiyanlıktaki kutsal yerini korumaktadır. Hz. İsa (A.S)’ın son akşam yemeğindeki sözlerine ithafen ve ona olan bağlılığın sembolü olarak gerçekleştirilen Ekmek ve Şarap Ayinleri en bilinenidir. Ayrıca kilise düğünlerinde de gelin ve damadı kutsamak amacıyla gelin ve damada bir miktar şarap içirilmektedir. Günümüzde İslamiyet’te de alkolün haram olduğu bilinmektedir. İslamiyet’in ilk yıllarında aşırı olmamak kaydıyla alkol tüketimine karışılmazken, sonrasında zararlı olduğu için ve tüketenlerin miktarını ayarlayamayacağı düşünüülerek sonradan tamamen yasaklanmıştır (Bozkurt, 2012; Demir, 2017; Doğan, 2015; Öncü vd., 2001, Yılmaz, 2012).

Alkol kök bitkilerden, meyvelerden, tahıllar ve bakliyatlar gibi tohumlardan fermentasyon ile elde edilir. Alkollü içeceklerin farklı özellikleri ve türleri fermente edildiği bitkiler, içine eklenen farklı maddeler, fermente olma süresi, damıtılma özellikleri ve yaşı ile değişiklik göstermektedir (Doğan, 2015; Demir, 2017).

Alkol, 17. yy.’dan itibaren gittikçe büyük ölçülere varan kötüye kullanım maddesi olmuştur. 18. yy. sonrasında damıtma teknolojinin daha da gelişmesiyle alkol kullanımında yükseliş gözlenmiş, özellikle de Sanayi Devrimiyle batı toplumlarındaki alkol kullanımı artmıştır. 18. yy.’da İngiltere’de cinin üretilmesi ve ucuz olmasıyla birlikte alkole bağlı sorunlarda artış görülmüş, 19. yy.’da Amerika’da zirveye ulaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan bu yana ülkemiz de dahil bir çok ülkede alkol tüketimi varlığını sürdürmeye devam etmektedir (Özçetinkaya, 2011; Yıldırım, Sokullu ve Köknel, 2012).

2.2.2. Alkol Kullanımının Sıklığı ve Yaygınlığı

DSÖ verilerine göre dünyada 15 yaş ve üzeri kişilerde son 12 ay içinde alkol kullanmayan kişi oranının % 61,7 olduğu görülmekte iken (Öztürk ve Uluşahin, 2015) 2021 yılında yayınladığı rapor yer alan verilere göre ise 2019’da 15 yaş ve üstü kişiler için dünya çapında yıllık alkol tüketimi kişi başına 5,8 litre saf alkole eşdeğer olduğu görülmektedir (DSÖ, 2021). Erkekler kişi başı ortalama 9,2 litre tüketmekle birlikte bu oranın kadınların kişi başına tükettiği miktarın (2,5 litre) yaklaşık 3,7 katına denk gelmektedir (DSÖ, 2021). 2016 yılında 15 yaş ve üstü kişiler için dünya çapında yıllık

alkol tüketimi kişi başına 6,4 litre saf alkol olup, 2018 yılında bu miktar yaklaşık %9 oranında azalmıştır (DSÖ, 2018a). 2019 yılında kadın ve erkekler arasında tüketimin en yüksek olduğu DSÖ bölgeleri Avrupa Bölgesi (erkeklerde kişi başına 15,2 litre ve kadınlarda 4,3 litre), Amerika Bölgesi (erkeklerde 11,9 litre ve kadınlarda 3,5 litre) ve Batı Pasifik Bölgesi (erkeklerde 10,1 litre ve kadınlarda 2,9 litre) olurken, en düşük tüketim Doğu Akdeniz Bölgesi'nde (erkeklerde 0,8 litre ve kadınlarda 0,1 litre) gerçekleşmiştir (DSÖ, 2021).

DSÖ'ne göre tütün kullanımı ve alkol tüketimi yüksek gelirli ülkelerde daha yüksek olmasına rağmen alkolün sağlık üzerindeki etkisi, aynı düzeyde alkol tüketen dezavantajlı topluluklar arasında daha fazladır (DSÖ, 2019). DSÖ 2020 raporlarına göre zararlı alkol kullanımının 2016'da dünya çapında 3 milyondan fazla ölümle sonuçlandığı, bu oranın tüm ölümlerin %5,3'üne denk geldiği ve alkole bağlı ölümlerin dörtte üçünden fazlasının erkeklerde olduğu görülmektedir (DSÖ, 2020).

Resmi istatistik kayıtları ve alan yazın incelendiğinde diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de alkolün kötüye kullanımı ve alkol bağımlılığı tanılarında artış olduğu görülmektedir. Örneğin Türkiye İstatistik Kurumunun 2022 yılında yayınladığı verilerde Türkiye'de 15-75 yaş arasındaki alkol kullanan kişilerin oranının %14,9 olduğu görülmektedir. Bu oran erkeklerde %23,3 iken kadınlarda %6,6'dır. Raporda 2010 yılında ise bu oranların 15-75 yaş arası alkol kullanan kişilerin oranı %12,6, erkeklerde %22,1 ve kadınlarda ise %4,4 olduğu görülmektedir. Bu rapora göre 15-75 yaşa arası alkol kullanımı 2019 yılında 2010 yılından %17,7 daha artmıştır. Erkeklerdeki artış oranı %10,2 iken kadınlarda %49,6 olarak saptanmıştır.

Bu artışlar yalnızca psikolojik açıdan değil; gerek alkole yönelik toplumdaki tutumlar, gerek alkol firmalarının reklam için yaptıkları büyük yatırımlar nedeniyle gerekse dizi ve filmlerde her koşulda alkol tüketilebileceği algısının topluma benimsetilmesiyle oluşan sosyal nedenlerle de olabilmektedir (Yılmaz 2012).

Alkol bağımlılığı yaygın sağlık sorunlarından birisidir. "Türkiye Ruh Sağlığı Profili" çalışmasına göre, ülkemizde 1995 ve 1996 yıllarında alkol bağımlılığı tanısı alan erkekler %1,7 ve kadınlar %0,1 olarak bildirilmiştir. Bununla birlikte, genel popülasyondaki oran ise %0,8 olarak tespit edilmiştir (Sağlık Bakanlığı, 1998). Türkiye Ruh Sağlığı Profili çalışmasının ikinci versiyonu 2022 yılında hazırlanmaya başlamıştır.

2.2.3. Alkolün Farmakolojisi ve Etkileri

Alkol doymuş karbon atomlarına bağlı hidroksil gruplarından oluşan organik bir bileşiktir. Etanol alkolün en sık kullanılan ve alkollü içeceklerde tüketilen türüdür. Etanolde çok az miktarda B vitamini, demir ve karbohidrat bulunmaktadır. Tahıllardaki, kök bitkilerdeki ve meyvelerdeki karbohidratların fermentasyonu ile ortaya çıkar. 1 gr. alkolün yakılmasıyla 7 kcal enerji oluşur (Doğan, 2015; Şahiner, 2012).

Farklı türdeki alkollü içecekler değişik düzeyde etanol içermekle birlikte ortalama olarak bir tek standart alkol içeren içki 12 gr. ethanol içerir (Kaplan ve Sadock, 2004). Alkollü içeceklerin sertliklerine göre kadehleri de farklılık göstermekte olup; 280 gr. bira, 112 gr. şarap, 28 gr. 80 derecelik likör bir tek kadehe denk gelmektedir ve 70 kg. ağırlığında ve ortalama yağ oranına sahip genç bir erkekte bir bardak alkollü içki kan alkol düzeyini yaklaşık 15-20 mg/dL artırır (Kaplan ve Sadock, 2004).

Ethanol hem yağda hem suda çözülebilen bir maddedir. Suda kolay çözüldüğü için kan dolaşımına hızla geçerek dokulara yayılım sağlar. Yağda çözünürlüğü orta derecede olduğundan da hücre zarlarını etkiler. Vücuda alındıktan sonra büyük bir kısmı sindirim sisteminden kolayca kana geçer, yaklaşık %10'u mideden ve kalanı da ince bağırsaktan emilir. (Ayvaşık, 2002; Şahiner, 2012). Mideden emilen alkol tepe kan konsantrasyonuna kişinin fizyolojik yapısına, alkolün tüketildiği zaman dilimine, alkolün miktarına ve midenin doluluk durumuna göre 25-90 dk arasında erişir. Mide boş olduğunda alkolün emilimi hızlanır. Bununla birlikte alkolün alım hızı kanda üst düzeye ulaşım zamanını etkilemektedir (Akvardarlar, Arıkan, Berkman, Dilbaz, Oral ve Uluğ, 2011; Kaplan ve Sadock, 2004).

Alınan alkolün yaklaşık %95'i metabolik faaliyetler sonucunda yıkıma uğratılarak vücuttan atılırken, kalan %5 ise metabolik değişikliğe uğramaksızın çoğunlukla akciğerlerden olmak üzere böbrek ve cilt yoluyla da (solunum, idrar ve ter) vücuttan atılmaktadır. Alkolün enzimatik yıkımının yaklaşık %85'i karaciğerde, %15'i ise midede gerçekleşir. Bireysel farklılıklar olmasıyla birlikte standart şartlarda (70 kg., beyaz ırk, sağlıklı, genç, erkek) vücut bir saatte yaklaşık 15mg/dL alkolü metabolize eder. Yani bir tek kadeh rakı, bir standart ölçü bardak şarap ya da bir küçük kutu biranın vücuttan atılması için gereken süre yaklaşık bir saattir (Akvardarlar vd., 2011; Kaplan ve Sadock, 2004).

Alkol, alkol dehidrogenaz (ADH) ve aldehid dehidrogenaz adında iki enzimle yıkılarak enerjiye dönüşür (Kaplan ve Sadock 2004). ADH enzimi ile önce asetaldehit ve asedik aside sonra da su ve karbondioksite dönüşür (Akvardarlar vd., 2011). Alan yazında kadınların ADH miktarının daha düşük olması nedeniyle aynı miktarda alkol almalarına rağmen erkeklerden daha fazla entoksikasyon durumuna geldikleri bildirilmektedir. Alkolü metabolize eden enzimlerin ırklara göre farklılık gösterdiği de çalışmalarla desteklenmektedir. Yapılan çalışmalara göre Asyalı insanlar diğer ırklara göre daha hızlı toksik belirtiler göstermektedir (Kaplan ve Sadock, 2004).

Alkolün nöron zarları üzerindeki etkileri kullanılan miktara ve alkol kullanım süresine göre değişiklik göstermektedir. Kısa dönem kullanımlarda alkol nöron zarlarından geçerek zarların akışkanlığını artırır, uzun dönem kullanımda ise nöron zarlarını katı/sert bir hale getirir (Kaplan ve Sadock, 2004).

Alkolün fizyolojik etkilerinin incelendiği çalışmalara bakıldığında; kullanım miktarına ve kullanım sürelerine bağlı olarak beyin ve sinir sistemi dışında karaciğerde, gastrointestinal sistemde, kalp ve damar hücrelerinde, üreme organlarında, akciğerlerde, böbrek ve mesanede bozulmalara yol açtığı görülmektedir (Kaplan ve Sadock, 2004; Öztürk ve Uluşahin, 2015). Akşamları alınan alkolün uykuya geçişi hızlandırdığı bilinmesine rağmen uyku yapısını olumsuz etkilemektedir. Alkol kullanımı uykunun REM ve Non-REM dördüncü evresini kısalttığı, daha sık ve daha uzun süreli uyanıklığa neden olduğu bildirilmektedir (Kaplan ve Sadock, 2004).

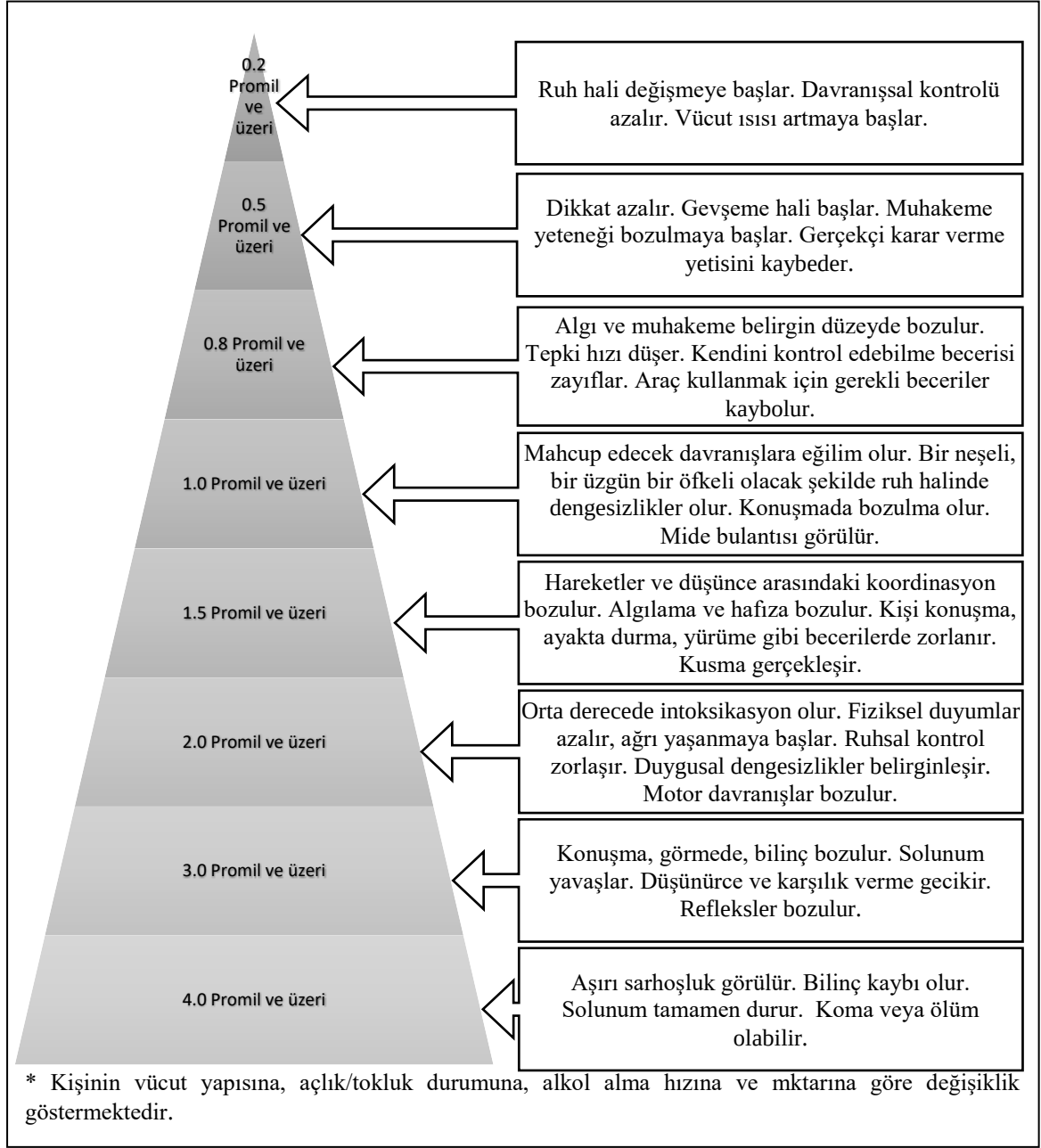
Akut Alkol İntoksikasyonu (Alkol zehirlenmesi) basit bir sarhoşluktan komaya kadar giden klinik tablolara neden olabilir. Alkolün neden olduğu zehirlenme belirtileri kan düzeyindeki yoğunlukla uyumludur (Akvardarlar vd., 2011). Alkol, kandaki düzeyi ve kullanım sıklığı arttıkça psikomotor becerileri de olumsuz etkiler (Gül, 2019). Kandaki %0,05’lik miktardaki alkol ile düşünce, yargılama ve kendini kontrol edebilme becerileri bozulmaya başlar. % 0,1’de istemli motor beceriler bozulur, % 0,2 düzeyinde beynin tüm motor alan fonksiyonları baskılanır, %0,3 düzeyinde kişi konfüzyon durumundadır. %0,4-0,5 düzeylerinde ise koma görülür. Bu düzeylerin üzerine çıkıldığında beyin nefes alma, kalp atımının kontrolü gibi temel işlevleri yerine getiremediğinden ölüm gerçekleşir. Uzun süre alkol tüketen kişilerde alkol toleransı gerçekleştiği için daha az intoksike olurlar (Kaplan ve Sadock, 2004).

2.2.4. Promilin Tanımı ve Etki Düzeyleri

TDK'ya göre promil, *kandaki alkol miktarını gösteren birim* olarak tanımlanır ve 100 mililitre kandaki 1 miligram alkol 0.01 promile denk gelmektedir (Demir Bayram, 2021). Sürücülerin tükettiği alkol miktarı “solunum testi” ve “kan testi” olmak üzere iki test türü ile tespit edilmektedir (Demir Bayram, 2021). Kandaki alkol oranını tespit etmek için kullanılan en pratik yol nefes testidir. Trafik denetimlerinde “alkol metre” adı verilen cihaza üfletilerek sürücülerin kullandığı alkol miktarı belirlenir. Nefes yoluyla ölçülen bu alkol oranı promil olarak ifade edilir (Ayvaşık, 2002). Yaklaşık olarak bir standart kadeh alkol tüketmiş olan kişinin yapılan alkol metre ölçümü sonucunda cihazın 0.20 promili göstermesi, kişinin 1 litrelik kanında 0,2 gram alkol olduğu anlamına gelir. Günlük kullanımda genellikle alkol metre cihazındaki “nokta” (0.00) işareti görmezden gelindiği için bu değer 20 promil olarak okunuyor olsa da, bu sözel ifadeyi kullanmak doğru değildir.

Yapılan çalışmalar dikkate alındığında promil düzeyine bağlı olarak kişide meydana gelen değişimler Şekil 1’de gösterilmiştir (Demir Bayram, 2021; Gül, 2019).

Şekil 1: Promil değerine göre Alkolün fizyolojik ve davranışsal etkileri*



2.2.5. Alkol Kullanımına Neden Olan Faktörler

Alkol içmeye başlamayı, daha küçük yaşlarda alkol sorunları yaşamayı ve ileride bağımlılık görülmesini etkileyen birçok faktör vardır. Alkol kullanmak biyolojik, sosyokültürel ve psikolojik nedenlere bağlı olabilmektedir. Alkol içmeyi etkileyen faktörler bazen geçici problemler yaratırken, bazen de alkol bağımlılığı gibi daha büyük sorunlara neden olmaktadır (Chasan, 2010; Kalyoncu, 2010).

2.2.5.1. Biyolojik Faktörler

Bazı çalışmalar genetik aktarımın, bireylerin alkol tüketim miktarlarını ve alkole bağlı bozukluklar yaşama oranını etkilediğini (Yılmaz, 2012), alkol bağımlılığı riskini ve toleransı arttırdığını bildirmektedir (Kalyoncu, 2010). 1972 yılında yapılan araştırmalarda bağımlılıkla ilgili ilk genetik bulgulara ulaşılmıştır (Chasan, 2010).

Nörobiyolojik açıdan alkolün beyindeki etkisi ödül devre sistemini kapsamaktadır (Berbercuma, 2019). Farklı etnik gruplarda değişiklik göstermekle birlikte dopaminin de pozitif pekiştireç sağladığı ve ödüllendirme sisteminde etkisi olduğu bildirilmektedir (Chasan, 2010).

2.2.5.2. Psikososyal Faktörler

Psikoanalitik kurama göre kişiler alkolü katı, cezalandırıcı süperegoları ile başa çıkma yöntemlerini kolaylaştırması ve streslerini azaltması için kullanmaktadır. Psikanalitik kuramcılar ayrıca oral fiksasyonu olan bireylerin alkol alarak oral doyumu sağladığı ve bu sayede aşırı katı süperegolarının yarattığı anksiyeteyi azalttığı, yani psikolojik acıyı dindirmek için alkolü kullandıklarını ortaya atmaktadır (Chasan, 2010). Freud'a göre bebeklerin oral dönemde geç memeden kesilmesi veya uzun süre emzik kullanımı, ilerleyen yaşlarda bağımlılığa sebep olmaktadır (Kocaoğlu, 2018). Bu kurama göre alkol kullanımı bilinçdışı gerginliği azaltmanın bir yoldur (Bozkurt, 2012; Öztürk, 2019).

Psikodinamik yaklaşımın bir başka bakış açısına göre de bağımlılık yanlış nesne ilişkilerinin bir sonucudur. Bağımlı bireyler alkol kullanımının ardından bir süre rahatlık hisseder ancak alınan alkolün etkisi ortadan kalktığında kişi kendini güvensiz hisseder. Psikanalistler madde ile olan bu tarz bir ilişkinin çocukluk çağında yaşanan travmanın sonucu olduğunu söylemektedir (Chasan, 2010).

Davranışsal kurama göre alkol bağımlılığında model olarak öğrenmenin, klasik şartlanmanın ve sosyal pekiştirmenin rol oynamaktadır (Bozkurt, 2012). İlk defa alkol alımı öncesinde, alkolün keyif verici olduğu ve sosyalliği arttırdığı yönündeki beklentiler ve ilk içki içildikten sonra da bu beklentileri destekleyen etkiler görme, daha sonraki alkol alma kararını artırmaktadır (Chasan, 2010).

Bilişsel kurama göre sosyal öğrenme alkolün içselleştirilmesine sebep olmaktadır (Yılmaz, 2012). Bandura'ya göre alkolün stresi azaltma etkisi negatif pekiştireçtir. Bu sayede kişi daha sonra stresi azaltmak için alkol kullanmaya eğilimli olacaktır (Chasan, 2010).

Alkol kullanım bozukluklarıyla kişilik özellikleri arasında da önemli bir ilişki vardır (Yılmaz, 2012). İçten gelen içme nedenleri, kişilik ile yakından ilişkilidir. Ödül bağımlılığı, heyecan arama, dürtüsellik, saldırganlık, dışadönüklük gibi kişilik özelliklerinin alkol kullanımı ile ilişkili olduğu yapılan çalışmalarda bildirilmektedir (Berbercuma, 2019). Buna ek olarak alkol bağımlıları içerisinde kişilik bozukluklarının sıklığı da yüksektir (Yönet Kudu, 2021). Bazı kuramcılar tarafından alkolün “heyecan arama” kişilik özelliklerine bağlı olduğu ve bu bireylerin kaygıyla başa çıkmada alkol kullanımına başvurduğunu bildirilmektedir (Yılmaz, 2012). Ayrıca bireyler uyarılmayı, olumlu duygularını arttırmayı ve olumsuz duygularını azaltmayı amaçlayarak da alkol kullanabilmektedir. İki durum da alkol kullanımının duygularla başa çıkmadaki zorlanmalar nedeniyle olduğu söylenebilir (Chasan, 2010; Öztürk, 2019).

2.2.5.3. Çevresel, Ekonomik ve Sosyokültürel Faktörler

Alkolü ilk deneyimlemede sosyal ve çevresel faktörler risk faktörleri olarak sayılmaktadır (Öztürk, 2019). Özellikle erken yaşta alkol/madde kullanılması çevresel etkenlerin önemli rolü olduğu bildirilmektedir. Alkol ve alkol dışı madde bağımlılığının oluşması için riskli dönem ergenlik öncesinde başlamaktadır ve en önemli risk faktörlerinden biri ergenlik dönemindeki akran etkisidir. Ergenlikle beraber akranların kişi üzerindeki etkisi fazlalaşsa da ailenin etkisinin akran etkisinden daha fazla olduğu bilinmektedir (Yılmaz, 2012; Yönet Kudu, 2021).

TÜİK (2022) verilerine göre alkole başlama nedenlerinin oranlarına bakıldığında cinsiyetler arası fark gözetilmeksizin 2010 yılında merak (%30,6), eğlence amaçlı (%26,4), arkadaş etkisi (%22,9) ve özentisi (%12) şeklinde sıralanmakta iken 2019 yılındaki sıralamada bu oranlarda büyük değişiklikler görülmektedir. 2019 yılında en yüksek oranla eğlence amaçlı (%52,3), sonra da arkadaş etkisi (16,8), özel bir neden olmaksızın (%11,2) ve merak (%9,1) şeklinde sıralanmaktadır (TÜİK, 2019).

Alkol kullanımı dini ve etnik farklılıklara göre de değişiklik göstermektedir. Kaynaklara göre dini inançları alkol kullanımını uygun görmeyen toplumlarda alkol bağımlılığının görülme sıklığı daha azdır (Chasan, 2010).

Toplumsal cinsiyet kuramlarıyla ilgili çalışmalara göre bazı toplumlarda erkeklerin alkol kullanmasının, büyüme ve erkeklik sembolü olarak değerlendirilmesine rağmen alkol kullanan kadın ise birçok toplumda iyi karşılanmamaktadır (Chasan, 2010).

2.2.6. Alkol Kullanım Bozuklukları ve Tanısı

Hipokrat'tan beri pek çok hekim alkollü içeceklerin sağlığa zararından bahsetmiş olmasına rağmen alkol bağımlılığının bir hastalık olarak değerlendirilmesi son 150 yıl öncesinde görülmüştür (Akvardarlar, 2011; Öztürk 2019). İlk defa 1810 yılında Dr. Benjamin Rush tarafından aşırı alkol tüketiminin ve sürekli tekrar eden sarhoşluğun, önemli bir sorun aksettiği ve bunun ahlaki bir zayıflık değil bir hastalık olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir (Akvardarlar, 2011; Chasan, 2010; Dağlı Çırak, 2016).

“Alkolizm” terimi ilk olarak İsviçreli bir halk sağlığı uzmanı tarafından 1849 yılında tekrarlayan sarhoşluğu ve kronik alkol kullanımını tanımlamak için kullanılmış ve o zamandan beri de kullanılmaya devam etmektedir (Chasan, 2010; Öztürk, 2019). Huss ispirto içeren içkiler sonucunda ortaya çıkan alkol bağımlılığını, akut ve kronikleşmiş olarak iki şekilde sınıflandırmıştır (Doğan, 2015; Kalyoncu ve Mırsal, 2000; Maden, 1991). 1900'lerin başlarında da Jellinek alkolizmin bir hastalık olduğunu kabul etmiştir (Chasan, 2010; Akvardarlar, 2011; Öztürk, 2019). 1956 yılında Amerikan Tıp Birliği alkolizmi tıbbi bir kavram ve hastalık olarak DSM'de sınıflandırmıştır (Akvardarlar, 2011; Kalyoncu ve Mırsal, 2000).

Jellinek alkol kullanımını sosyal içicilik, alkol kötüye kullanımı ve bağımlılık olarak üç düzeyde ele alır (Berbercuma, 2019; Chasan, 2010). Kişinin herhangi bir sağlık sorunu, psikolojik sorun, ekonomik sorun yaşamadan ve az miktarda alkol alması *sosyal içicilik* olarak tanımlanır. Kişinin alkole bağımlı düzeyde olmadığı halde iş yaşamını, sosyal ilişkilerini ya da günlük aktivitelerini olumsuz etkileyecek düzeyde alkol alması *alkol kötüye kullanımı* olarak tanımlanmaktadır. *Bağımlılık* ise kişinin uzun süreli ve riskli alkol kullanımının olması, aile hayatını, ilişkilerinin, iş yaşamının olumsuz etkileyen ve

bireylerin içme davranışlarını kontrol etmede yetersiz kaldığı, alkol almadığında daha fazla fiziksel sıkıntılar yaşadığı bir durumdur (Chasan 2010).

Alkol Kullanım Bozukluğu DSM-5'te hafif, orta ve ağır olarak üç düzeyde derecelendirilmiştir. DSM-5'e göre alkol kullanım bozukluğu kişinin işlevselliğinin düşmesine neden olan problemli bir alkol kullanım örüntüsüdür. Alkol kullanım bozukluğu; bireyin gereğinden fazla miktarda, daha uzun sürede alkol alımı, alkolü almayı bırakamama ve alkol alma davranışını kontrol altında tutamama, alkol kullanmak aşırı istek duyma, iş yerinde ve aile içindeki rollerini yerine getirememe, alkolün neden olduğu fiziksel veya psikolojik bir problemi olduğunu bildiği halde alkol alımını sürdürme gibi etkilerle kendini gösterir (Amerikan Psikiyatri Birliği, 2013; Öztürk 2019).

2.2.7. Alkolün Sürücülük Davranışlarına ve Becerilerine Etkisi

Sürücülük için, görsel takip, el-ayak koordinasyonu, dikkat, manevra yapabilme ve tepki süresi gibi becerilerin bir arada olması gerekir. Alkol etkisi altındayken, sürücülük için gerekli olan bu beceriler bozulmaya başlar ve bu bozulma hem sürücünün kendisi hem de trafikteki diğer kişiler için büyük bir risk oluşturur (Tekeş ve Şener, 2020).

Alkol etkisi altındayken sadece sürücülük becerileri değil, sürücü davranışları da olumsuz etkilenir. Kişide hissettiği sosyal baskının azalması davranış değişikliklerini de beraberinde getirebilmektedir. Ayrıca riskli davranışların alkol kullanımı ile arttığına ilişkin bulgulara birçok çalışmada rastlanmaktadır. Örneğin yapılan bir çalışma alkol etkisi altındaki sürücülerin emniyet kemeri kullanmaya daha az eğilimli olduklarını göstermektedir (Tekeş ve Şener, 2020).

Kandaki alkol miktarı ile sarhoşluk hissi ve sürücülük performansı arasındaki etkileşim kişisel faktörlere göre değişmektedir. Buna karşın bazı kaynaklarda çoğunlukla alkol düzeyi 0.80 promilin altında olduğunda sürücülük becerileri için risk olmadığı bildirir de pek çok çalışmaya göre alkol miktarı 0.70-1.00 promile ulaştığında denge ve hareket bozuklukları görülür ve sürücülük becerileri önemli ölçüde etkilenir (Sungur vd., 2014). Her ne kadar kandaki alkol miktarı ile sürücülük performansı arasındaki etkileşim kişisel faktörlere göre değişse de Kan Alkol Konsantrasyonu (KAK) 0,1-0,5 g/L (0.10-0.50 promil) arasındayken kaza riski 3 kat, 0,5-0,8 g/L (0.50-0.80 promil) arasındayken

20 kat, 0,8-1,2 g/L (0.80-1.20 promil) arasındayken 30 kat artmakta olup, 1,5 g/L'ye (1,50 promil) ulaştığında kaza riski alkol almamış bir sürücüye göre yaklaşık 200 kat artmaktadır (Eurocare, 2012; Gl, 2019).

Alkol güvenli sürücülük için gereken fiziksel becerileri olumsuz etkilemektedir. Alkolün santral sinir sistemi üzerindeki farmakolojik etkilerinden dolayı reaksiyon süresi uzar, alanı ve mesafeyi tahmin etme yeteneği azalır, kendine fazla güven görülür ve bunların neticesinde de güvenli sürücülük yeteneği bozulur. Birtakım epidemiyolojik ve farmakolojik çalışmalarda sürücülerin trafik kazasına sebep olma olasılığı ile kanındaki alkol oranı arasında pozitif bir korelasyon olduğu görülmektedir (Mutlu vd., 2022) Ayrıca alkol verdiği cesaretle kişinin daha hızlı araç kullanmasına da neden olmaktadır (Demir, 2017).

Alkolün beyindeki etkileri, kişinin tükettiği miktara göre baskılayıcı ya da uyarıcı olarak değişir. Her iki etkide de alkol muhakeme yeteneğini zayıflatır, tepki süresini uzatır, dikkati düşürür ve bulanık görmeye sebep olarak kaza riskini arttırır. Kısaca alkol önce beyni etkiler ve kişinin algı, dikkat, kavrama, karar verebilme yeteneklerini bozarak sürücülük becerilerini olumsuz etkilemektedir (Balcıoğlu, 2019). Bazı alışmalar alkolün takip etme becerisini oldukça olumsuz etkilediğini göstermektedir. Takip etme becerisini ölçmek için kişinin elindeki ışık kaynağı ile hareket halindeki nesneyi takip etmesi istenir. Yine bazı çalışmalarda alkolün görme keskinliğini 0.70 promilden itibaren azalttığı bildirilmiştir (Demir, 2017).

Ayrıca alkol kan basıncını düşürerek bilinci baskılar ve solunumun yavaşlamasına neden olur. Ağrıyı azaltma ve kişiyi uyusturma özellikleri de bulunmaktadır. Bundan ötürü alkollü içecekleri tüketmek sürücünün fren, gaz pedalı, debriyaj ve direksiyonu dengeli kullanmasını olumsuz yönde etkilediği için sürücüler yol kontrolü, kavşaklarda geçme, şerit değiştirme ve sağa sola dönüşlerde zorluk yaşarlar. Bu etkiler kandaki alkol düzeyine göre değişmekte olup, yapılan çalışmalar az miktardaki alkol alımında bile araç kullanmak için gerekli becerilerde ve dikkatte bozulmanın olduğunu tıbbi olarak kabul etmektedir (Gl, 2019).

Alkol etkisine bağlı olarak gelişen risk alma davranışları, sürücü becerisi üzerindeki bozucu etkilerden daha farklıdır. Yapılan bazı çalışmalarda alkolün araç

kullanma becerisini bozduğu ve riskli sürüşü artırdığı bildirilmiştir (Korkmazer, Dönmez ve Şahin, 2021; Laude ve Fillmore, 2015).

Yüksel tarafından 2002 yılında öğrenci taşımacılığı yapan 63 servis sürücüsüyle yaptığı çalışmada araç kullanmanın kendisini saldırganlaştırdığını, yoğun trafikte daha gergin olduğunu ve trafiğin yoğun olduğu saatlerde sabırsız olduğunu belirten sürücülerin daha çok alkollü araç kullanma eğiliminde olduğu saptanmıştır (Yüksel, 2002).

2.3. Kişilik, Mizaç ve Karakter

Kişilik, bireyin duygu, düşünce ve davranışlarının özelliklerini oluşturan dinamik bir olgudur. Kişilik sadece parçaların birikimi değil, bir organizmaya sahiptir. Psikolojik bir olgu olmanın yanı sıra, fiziksel bedenle de bütünlük içinde olan kişilik, bireylerin dış dünya ile nasıl bir ilişki kuracağını yöneten kuvvettir. Davranışlar, düşünceler ve duygularla birlikte ortaya çıkar (Berbercuma, 2019).

Kişilik çok eski dönemlerden beri farklı kuramcılar tarafından oldukça tartışılan ve karışık bir yapıdır ve kişiliğin tanımında yaklaşımlara göre çeşitli farklılıklar vardır. Bazı kuramcılar kişiliği, “*bireyin bebeklikten itibaren geliştirdiği davranışlara yansıyan işlevsel bir bütünlük içerisindeki özellikleri*” olarak tanımlarken; bazıları da “*bireyin gelecekte sergileyeceği davranışları hakkında bilgi veren ve göreceli olarak değişmeyen özellikler*” olarak tanımlamaktadır. Bazı kuramcılara göreyse “*başka bireyleri izleyerek onları taklit ettiğimiz özellikler*” şeklinde tanımlanmaktadır. Bununla birlikte kişiliğin yapısal olarak mizaç, karakter ve zekâdan oluştuğu konusunda çoğu araştırmacı hem fikirdir. Bu kavramlar kişiliği anlamamızda bize kolaylık sağlamakla birlikte özellikle mizaç, huy ve karakter kavramlarının günlük dilde çok sık kişilik kavramıyla karşılaştırıldığı görülmektedir (Başay, 2010; Biçer, 2011; Şahiner, 2012).

Kişilik; duygu, düşünce, mizaç, karakter, irade, zekâ, biyolojik ve genetik yapı, çevresel etkenler gibi pek çok özelliği bir arada barındıran karmaşık ve çok yönlü bir yapıdır. Tüm bunların neticesinde kişilik hedefe yönelik davranışlarda bulunulur (Başay, 2010; Biçer, 2011; Çelik, 2014; Şahiner, 2012).

Karakter, bireyin çocukluktan beri geliştirdiği, aile ve çevrenin etkisiyle biçimlendirdiği, kendine özgü davranışların toplumsal ahlak kurallarına göre devamlılık gösteren yanıdır. *Mizaç*, bireye genetik olarak aktarılan ve hayatı boyunca nadiren değişikliğe uğrayan özelliktir. Mizaç, fiziksel faktörlerin kişilik üzerindeki etkilerini, karakter ise sosyal ve kültürel faktörlerin etkilerini yansıtmaktadır. (Başay, 2010; Berbercuma, 2019; Çelik, 2014; Şahiner, 2012). Tüm bu kavramları daha ayrıntılı değerlendirip doğru tanımlamak kişiliğin oluşumunu ve insan davranışlarına olan etkilerini anlamakta faydalı olacaktır.

Yıllar içinde farklı amaçlar için kişilik, karakter ve mizacın değerlendirilmesinde kullanılan pek çok ölçek ve envanter geliştirilmiştir. İlk kişilik envanteri Woodworth tarafından Birinci Dünya Savaşı yıllarında semptom ve problem tarama için kullanılmak üzere geliştirilmiştir. Ülkemizde ilk kullanıldığı bilinen envanter ise çeviri ve uyarlaması Test ve Araştırma Bürosu’nda Remzi Öncül tarafından 1960’lı yıllarda yayınlanan Bell Uyum Envanteridir (Özgüven, 1992).

2.3.1. Kişilik

Kişilik kavramının, asırlar boyu sosyal hayatın bir parçası olarak birçok kuramcının ilgisini çekmesine rağmen kişilik psikolojisi alanının 1930’lu yıllarda bağımsız bir disiplin olarak gelişmesi ile bilimsel olarak kendine yer edinmiştir. Tarih boyunca farklı şekillerde tanımlanmış olup bu tanımlar daha çok “kişilik” kelimesinin kökü olan “kişi” kavramı üzerinden ilerlemiştir (Çelik, 2004).

Kişilik kavramının kökeni Latince “*persona*” kelimesinden türemiştir. Antik tragedyada tiyatro oyuncularının oyunlar esnasında kullandıkları maskelerden yola çıkarak “*persona*” kelimesi Latince’de “maske” anlamında kullanılmaktadır. Çiçero, *persona* kelimesini kişinin dışarıdan görüldüğü şekli, duruşu ve sergilemesi gereken rol için gereken faktörler olarak tanımlamaktadır (Çelik, 2004). Kur’an-ı Kerimde kişilik; yüz, çehre anlamına gelen “*vecih* (وجه)” kelimesiyle açıklamış olup, bu kelime “*persona*” ile benzer bir anlam içermektedir (Akto, 2011).

Türk Dil Kurumunun tanımlarında kişi, “*insan, kimse, şahıs, bir eserde yer alan kimse*” olarak tanımlanmaktadır. Kişiliğin tanımı ise “*şahsiyet, insanlara yakışacak*

durum ve davranış, bireyin toplumsal hayatı içinde edindiği alışkanlıkların ve davranışların bütünü, bir kimseye özgü belirgin özellik, manevi ve ruhi niteliklerinin bütünü” şeklinde yapılmıştır (Çelik, 2004).

Sosyal bilimler alanındaki kaynaklarda farklı kuramcılar tarafından kişilik kavramının çeşitli şekillerde açıklandığı görülmektedir. Bazı kuramlar kişiliği “*insanın gelecekte sergileyeceği davranışları ve duruşu hakkında bilgi veren, kendine özgü ve göreceli olarak değişmeyen, insanı diğerlerinden ayıran özellikler*” olarak açıklarken (Cüceloğlu, 2006; Şahiner, 2012), Cloninger “*çevreye uyumu sağlayan tüm ruhsal faktörlerin birleştiği dinamik bir organizasyon*” olarak tanımlamaktadır (Cloninger, 1987; Cloninger, 2008). Özgüven (1992) kişiliği “*bireyin fiziksel ve psikolojik yapısının bireye özgü edinilmiş davranışları ve çevreyle etkileşiminin kendi içinde ve birbirleriyle organizasyonun bir ürünü*” olarak tanımlamış ve kişiliğin açıklanmasında bireyin iç dünyasıyla uyumunun ve dış dünyasıyla uyumunun birlikte bütün olarak ele alınması gerektiğini söylemiştir (Aydın, 2008; Özgüven, 1992).

Bandura, kişiliği “*başkalarını gözlemleyip onları taklit ederek öğrenilmiş olan davranışlar örüntüsü*” olarak tanımlar (Cüceloğlu, 2006). Bazı kişilik kuramlarında kişilik “*bireyin başkalarının yanında sergilediği hal ve hareketler*” olarak tanımlanmaktadır (Çelik, 2014). Kişilik, duruma göre değişkenlik göstermeyen bir örüntü olmasından ötürü tutarlı; bütün güdüsel-duygusal-bilişsel süreçleri kapsamassından ötürü de “*kişi içi*” bir süreçtir (Burger, 2020).

Kişiliğin bir iç bir de dış boyutu vardır. Dış boyutunda, insanın fiziki yapısı, beceri ve yetenekleri, huyları ve davranışları gibi ölçülebilen ve herkes tarafından gözlemlenebilen özellikleri yer alırken; iç boyutunda ise insanın güdöleri, duygusal eğilimleri, fikirlerinden ve tutumlarından oluşan sistemi, dürtöleri, duyguları, davranışlarına neden olan bilinçli ya da bilinçsiz eğilimleri yer almaktadır (Aydın, 2008).

“Kişilik özellikleri” kavramıyla ve “kişilik” kavramı birbirlerine çok benzemesine rağmen kişilik özellikleri kişilik kavramının alt boyutu olup, kişiliğin incelenmesine önemli bir yere sahiptir (Yılmaz, 2012). Kişilik özellikleri bireyin davranışlarını öngörmeye ve açıklamaya yarar. Kişilik özellikleri insanları birbirinden ayırmakta yardımcı olduğundan dolayı bazı kaynaklarda “ayırıcı özellik” şeklinde ifade edilmektedir (Burger, 2020).

Kişilik özetle; kişiden kişiye farklılıklar gösteren, bireyin kendine özgü yeteneklerine bağlı oluşan, bireyin büyüme ve olgunlaşma dönemlerinde oluşan ve davranışlarına yansıyan, işlevsel bir bütünlüğe sahip özellikleridir (Çelik, 2014). Psikologların çoğu için kişilik kelimesi, bireyin ilgilerini, yeteneklerini, tutumlarını, dünya hakkındaki görüşünü ve çevreye uyumunu içeren bir terimdir (Gençoğlu, 2006). Bu nedenle yani pek çok faktörü barındıran oldukça kapsamlı bir kavram olmasından dolayı kişilikle ilgili olarak psikoloji ve felsefe alanındaki bir çok kuramcı tarafından farklı tanımlar yapılmıştır. Bu tanımlar yapılırken “Kişilik nasıl gelişir?”, “Nasıl ve neyle ölçülebilir?”, “Bu kavram en iyi ne şekilde açıklanabilir?” sorularının yanıtı aranmıştır. Bu yanıtlar aranmaya devam ettikçe de farklı kuramlarda farklı tanımlar ortaya atılmıştır (Aydın, 2008). Kişilik davranış yönünden, sosyal uyaran olarak ve psikodinamik yaklaşım açısından üç şekilde ele alınır. Davranışsal açıdan inceleme; bireylerin gözlenip ölçülebilen hareketleri ve alışkanlıkları tespit edilerek kişiliğinin tanımlanması yöntemidir. Sosyal uyaran açısından incelenmesinde bireyin başka bireyleri nasıl etkilediği, toplum içerisinde hangi rolleri üstlendiği ve bunların bireyin kişiliğini nasıl meydana getirdiği açıklanmaya çalışılır. Psikodinamik açıdan incelenmesinde ise kişilerin davranışlarını oluşturan iç faktörlerin etkileri açıklanır (Çelik, 2014).

2.3.1.1. Kişilik Kuramları

Kişiliği açıklayan çeşitli yaklaşımlar vardır. Bazı kuramcılar bireylerin doğuştan gelen özellikleri ile çevresel faktörlerin kişiliğin oluşumunda önemli bir rol oynadığını kabul etmektedir (Gençoğlu, 2006). Örneğin, Plomin’e göre genetik özellikler ve çevresel faktörler kişiliğin gelişiminde doğrudan etkilidir. Bazılarına göre kişilik yapısındaki bazı özellikler genetik faktörlerden daha fazla etkilenirken, bazılarına göre de çevresel faktörlerden daha fazla etkilenmektedir. Fromm kişilik gelişiminin ve davranışların oluşmasında kültürel yapının ve çevrenin etkisinin önemini vurgularken, Kernberg ise kişiliği, yapısal özelliğine göre nevrotik, psikotik ve borderline olarak üç grupta incelemiştir (Plomin, Happe ve Caspi vd., 2009; Turan, 2012).

2.3.1.1.A. Psikanalitik Yaklaşım

Kişilik ile ilgili ortaya atılan ilk sistemli yaklaşım Freud tarafından ortaya atılmış olup; Freud kişilik hakkındaki kuramlarını “topografik kişilik kuramları” ve “yapısal kişilik kuramları” olarak iki grupta toplamıştır (Aydın, 2008; Burger, 2020). Topografik modelde “bilinç”, “bilinç öncesi” ve “bilinçaltı” olarak kişiliği üç alana ayırmıştır. **Bilinç**, farkında olduğumuz düşüncelerimizi içerir. Bilinçli bölüme getirdiğimiz bilgiler, **bilinç öncesindedir**. Freud’a göre bilinç ve bilinç öncesi buzdağının görünen kısmıdır. Zihnimizdeki düşüncelerimizin büyük ve önemli kısmı ise **bilinçaltı**nda bulunur (Aydın, 2008; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007). Freud’un, kişilik ve davranışların anlaşılmasına yönelik en önemli katkısı bireylerin davranışlarının aslında farkında olmadıkları bilinçdışındaki bilgilerin gücüyle yönetildiği yönündeki görüşleridir (Çelik, 2004; Yıldız, Boz ve Yıldırım, 2012). Freud daha sonra topografik modelin kişilik kavramına sınırlı bir açıklama getirdiğini düşünerek “yapısal modeli” ortaya koymuştur. Bu modelde Freud kişiliğin oluşumunu öncelikle beş psikoseksüel evreyle açıklamıştır. Gelişimdeki özellikle ilk üç dönem, kişilik oluşumunda dramatik etkilere sahiptir. Bu modelde kişiliği ego (ben), id (alt-ben) ve süperegö (üst-ben) olarak üçe ayırır. Psikososyal gelişim evrelerine bakıldığında doğumdan sonraki ilk dönemlerde id ön plandayken, 2 yaş civarında çevreyle etkileşime geçen çocuklarda kişilik yapısının ikinci bölümü olan benlik (ego) gelişmeye başlar. 5-6 yaşına gelen çocukta toplumun ve özellikle anne babaların değer yargılarıyla kişilik yapısının üçüncü bölümü olan üst-benlik (süperegö) oluşur. İd bireyin bencil kısmıdır ve tek amacı kişisel isteklerini tatmin etmektir. Yani haz ilkesine göre davranır ve toplumsal kuralları dikkate almaz. İnsanda en son gelişen benlik katmanı olan süperegö içsel olarak çocuklukta ebeveynler tarafından uygulanan ödöl-ceza ile pekiştirilir ve sonrasında da geleneksel kurallar ve toplumun değer yargılarıyla gelişir. Kısacası kişiliğin vicdani ve ahlaki kısmıdır. Ego, gerçeklik ilkesiyle yönetilir. İd tarafından gelen istekleri ile süperegönün kuralları arasında gerçekçi bir aracılık yapar. Normal durumlarda bu üç katman birbiri ile çatışmaz. Egonun yönetiminde birlikte uyumlu hareket ederler. Bu sayede kişilik üç ayrı parça halinde değil de bir bütün olarak işler. Bu yaklaşıma göre kişiliğin doğru gelişimi için bu psikoseksüel evreleri bir gerileme ya da takılma yaşamadan yani bu üç sistemin uyumu bozulmadan geçirmek çok önemlidir (Aydın, 2005; Burger, 2020; Gençtan, 2006; Schultz ve Schultz, 2007).

Adler kişiliği anlamlandırma çalışmalarında “üstün olma çabası”, “ebeveyn etkisi” ve “doğum sırasının” önemi olduğunu söyler. Üstün olma çabasının kişilik gelişiminde önemli bir etkisi olduğunu söyler. Bu teoriye göre insan güçsüz, çaresiz ve bakım verenlere bağımlı, başkalarına muhtaç olarak dünyaya geldiği için hayata bir aşağılık duygusu ile başlar. Bu algı aşağılık duyguları ile başa çıkmak için bir başlangıçtır ve hayat boyu sürer (Schultz ve Schultz, 2007). Adler’e göre aşağılık duygusu kişilik yapısı pek gelişmemiş ve yetersiz kimselerde bulunduğu için hiç kimse kendisindeki bu duygunun varlığını düşünmek veya dışarıya belli etmek istemez (Çelik, 2004). Adler bütün davranışlarımızın üstün olma arzusuyla yönetildiğini söyler. İnsan bu aşağılık duygusuyla uyum sağlayarak başarılı olabileceği gibi uyum sağlayamayıp üstünlük mücadelesinde bencilce her şeyi göze alan kişiler de olabilmektedir (Aydın, 2005; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007). Adler, yetişkin kişiliğinin sağlıklı olmasında doğumdan sonraki ilk birkaç yılında anne baba etkisinin ve sosyal etkilerin önemini vurgulamıştır (Aydın, 2005; Schultz ve Schultz, 2007). Ona göre bireyin yetişkinlikte kişilik sorunları yaşamasına neden olabilecek iki çeşit ebeveyn davranışı bulunmaktadır; ilki, çocuğa özen gösteren ve aşırı koruyarak çocuğu şımartan anne baba davranışı, ikincisi çocuğa çok az ilgi gösteren anne baba davranışdır. Şımartılan çocuklar bağımsızlığı elinden alınmış, aşağılık duyguları yüksek ve bazı kişilik sorunları yaşarlar. Az ilgi görenler ise soğuk ve şüpheli kişilik yapısı gelişir. Bu çocuklar yetişkinliklerinde yakın ilişkiler kurmakta zorluk yaşarlar, samimi ilişkiler kurmak bu kişileri rahatsız eder ve birilerinin birilerini onlara yakınlığından hoşlanmazlar (Aydın, 2005; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007). Adler doğum sırasının öneminden de bahseder. Ona göre ilk çocuklar aşırı ilgi görür, korunur ve şımartılır ve bu koruyucu ebeveyn tutumu nedeniyle de aşağılık duyguları yoğundur. Sorunlu çocukların, nevrotiklerin, suçlu ve alkoliklerin, cinsel sapkınlık yaşayanların daha çok ilk çocuklar olduğunu ortaya koymuştur. Benzer şekilde son çocukların da şımartıldığı ve etrafındaki herkesi kendinden daha güçlü gördüğü için yoğun bir aşağılık duygusuna sahip olduklarını ifade eder. Ortanca çocukların ise etrafında ebeveynlerinin ilgileneyeceği başka çocuklar olduğundan dolayı şımartılmadığını ancak abla/ağabeylerine yetişebilmek için güçlü bir üstünlük çabası içinde olduklarını söyler (Aydın, 2005; Burger, 2006; Schultz ve Schultz, 2007).

Jung, kişilik gelişimini hayat boyunca süren dinamik ve evrimsel bir süreç olarak ele almıştır. Ona göre insan daima yeni şeyler öğrenerek gelişim gösterir. Bu nedenle kişiliği yalnızca geçmiş yaşantılar değil gelecekle ilgili beklentiler de şekillendirir (Çelik,

2004). Jung kişiliğin tümünü ifade eden psişenin üç sisteminin bilinç, kişisel bilinçaltı ve ortak (kolektif) bilinçaltı olduğunu ileri sürmüştür. **Bilinç**; bireyin farkında olduğu düşünsel, duyuşsal ve sezgisel işlevlerini kullanarak geliştirilebilen ve bireyi diğerinden farklı kılan sistemdir. Jung “libido”yu hayat enerjisi olarak ele almış ve libidinal enerjinin yaşamın ilk dönemlerinde gelişmeye ve beslenmeye hizmet ettiğini söyler. Libidinal enerjinin yönetimi için bireyin duruma göre içe dönük ya da dışa dönük tepkide bulunduğunu veya bu doğrultularda tutum geliştirdiğini, bireylerde bu iki özellikten birinin diğerinden daha baskın olduğunu, ancak kimsenin ne tamamen içe dönük ne de tamamen dışa dönük olmadığını söyler (Aydın, 2005; Gençtan, 1998; Schultz ve Schultz, 2007). İçedönük olanlar kendi iç dünyalarıyla ilgilidir. Diğerleriyle fazla birlikte olmazlar. Dışadönükler ise yalnız kalmak isterler. Jung’a göre kişinin hayatını etkin bir şekilde sürdürebilmesi için bu iki özelliği dengede tutabilmesi gerekir. Kişilikle ilgili sorunların kaynağı, bu iki unsur arasındaki dengesizlikten kaynaklanır (Çelik, 2004; Schultz ve Schultz, 2007). **Kişisel bilinçaltı**nda bilince hiç ulaşamamış ya da ulaştığında çatışma yarattığı için bastırılan yaşantılar bulunur. Bu yaşantıların ortaya çıkardığı duygu ve düşünceler aralarında gruplaşarak “kompleks” adı verilen kavramı oluşturur. Kompleksler, kişiyi güdüler ve duygularla düşüncelerini denetim altında tutar. Güçlü bir komplekse sahip olma kişinin uyumu bozarak nevrozların oluşmasına sebep olabilir (Gençtan, 1998; Schultz ve Schultz, 2007). **Ortak (kolektif) bilinçaltı** ise kalıtım yoluyla geçer. Bilmediğimiz atalarımızın deneyimlerini içerir ve kişilikteki en etkili güçtür. Jung miras kalan bu eğilimlerimize “arketip” demiştir. Temel arketiplerimiz “Persona”, “Anima ve Animus”, “Gölge” ve “Ben”dir. *Persona*, gerçek kişiliği saklayan iletişime geçtiğimiz kişilere karşı taktığımız maskedir. Toplumda görünmek istediğimiz gibi görünmemizi sağlar. *Anima ve Animus*, her bir cinsiyetteki bireylerin hem erkeksi (eril), hem de kadınsı (dişil) eğilimler göstermesidir. Anima erkeklerdeki dişil özellikler, animus da kadınlardaki eril özelliklerdir. *Gölge*, kişiliğimizin hayvanlara benzeyen yanıdır, ahlaksızlıkları, ihtirasları, hoş olmayan arzu ve davranışları içeren yapıdır. *Ben* (self) ise bilinçaltının tüm yönlerini dengeleyen yapıdır (Aydın, 2008; Schultz ve Schultz, 2007). Jung’a göre kişiliğin bütünlüğü ancak bilinç ve bilinç dışı yapılar birbirlerine bağlandıklarında sağlanabilir (Aydın, 2008).

Karen Horney’e göre kişilik çocukluk yıllarında gelişir. Ona göre çocuğun bu yıllarda geliştirdiği algısı, düşünceleri, amaçları ve sosyokültürel çevreden edindiği yargıları ve değerlerinin etkileşimiyle hayatının ileriki yıllarındaki davranışlarını ve

kişiliği şekillenir. Aile içi ilişkilerde yaşanan aksaklıklar bozuk davranışlara ve kişilik sorunlarına neden olur (Aydın, 2008; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007).

Ericson kişiliğin gelişimini psikolojik, biyolojik ve toplumsal süreçlerle açıklar. Ona göre kişilik gelişimi bebeklik döneminden yaşlılığa kadar sekiz aşamadan oluşur ve yaşam boyu devam eder. Bebeklikten yaşlılığa kadarki sekiz aşamada, aynı zamanda kişilik gelişimindeki çözümlenmesi gereken kriz ya da çatışmaları içeren “bunalım” denilen kritik noktalar bulunmaktadır. Bu bunalımların ne şekilde aşıldığı kişilik gelişiminin yönünü belirler ve ilerideki bunalımları aşma biçimini etkiler. Bu bunalımların olumlu olarak aşılması egoyu güçlendirir. Bunalım noktalarının başarılı bir şekilde geçilmesi bireye; bebeklik döneminde temel güven duygusunu, erken çocukluk döneminde özerkliği, okul öncesi dönemde girişimciliği, ilköğretim döneminde çalışmayı ve yapıcılığı, ergenlik döneminde kimlik duygusunu, genç erişkinlik döneminde yakınlaşmayı, orta yaş döneminde üretkenliği ve son olarak yaşlılık döneminde de benlik bütünlüğünü kazandırır. Eğer bir bu dönemlerin herhangi birinde yaşana kriz tam olarak aşılamazsa, krizin yaşandığı dönemde takılma yaşanır. Bu takılma bireyi o noktada sabit bırakmasa da hayatının sonraki evrelerinde bu kriz çözümleninceye kadar da sorun yaratır (Aydın, 2005; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007).

2.3.1.1.B. Ayırıcı Özellik Yaklaşımı Kuramı

Bu kurama göre kişilik bireyin temel özelliklerinin bir sentezidir. Atılğan-çekingen, gergin-rahat, güvenli-şüpheli gibi birbirine zıt sıfatlar halinde ifade edilen temel özellikleri tanımlamak bireyin kişiliğinin anlaşılmasını sağlar (Cüceloğlu, 2006). Bireylerin kişilik özelliklerini ayırmak için yapılan ilk tanımlayıcı çalışma tipoloji sistemlerini geliştirerek yapılmıştır. Eski Yunanlılar bireyleri kişilik özelliklerine göre dörde ayırmıştır: sanguinik (mutlu), melankolik (mutsuz), kolerik (sinirli) ve flegmatik (soğukkanlı). Bireyler dış görünüşe göre ise kişilik özelliklerinden farklı olarak mezomorfik (atletik), ektomorfik (zayıf) ve endomorfik (piknik) olmak üzere üç kategoriye ayrılmıştır (Burger, 2020). Tip yaklaşımı doğrulanamayan varsayımlardan oluştuğu için yerini ayırıcı özellik yaklaşımına bırakmıştır (Cüceloğlu, 2006). Ayırıcı kişilik kuramı, bireylerin ayırıcı özellikleri ile nasıl davranacağını kestirmeye çalışır ancak hangi durumda hangi davranışı göstereceği ile ilgilenmez. Bu yaklaşımın bireyleri

birbiriyle karşılaştırma yapılabilmesini kolaylaştırıcı ve deneysel özelliği de vardır. Örneğin, ruh sağlığı alanında tanı koymak için, endüstriyel alanda işe alma, terfi, görev ve yetki belirlemede, eğitim alanında öğrenmeyi kolaylaştırıcı yöntemleri belirlemede bu ölçümlerden yararlanılabilir (Aydın, 2008; Burger, 2020).

Gordon Allport bu alanda kişilik özellikleri kavramını ilk kullanan kişidir ve İngilizcede kişilik özelliklerini tanımlamak için 4000'den fazla sıfat olduğunu söylemiştir (Burger, 2006). Allport kişiliği, ölçülebilir, somut, tutarlı-sabit ve genellenebilir özelliklerle değerlendirilebilir bir kavram olarak ele alır ve bireyleri kendi içlerinde inceleyerek onları en iyi tanımlayan 5-10 özelliği, temel özellikler olarak adlandırır. Ayrıca sosyokültürel olarak gelişen ortak özelliklerle kişisel özellikleri birbirinden ayırır ancak kişilik özelliklerini bireyin çevresinden gelen özelliklerinden ve kendi biyolojik özelliklerinden tamamen koparmadan daha bütüncül bir çerçevede değerlendirir. Ona göre ayırıcı özelliklerimiz sinir sistemimiz üzerindeki fiziksel öğelerden kaynaklanır (Aydın, 2008; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007; Yılmaz 2012).

Murray'a göre herkesin kişiliğinin 27 temel gereksinimi vardır. Belirlediği bu ihtiyaçları ölçmeye yönelik kişilik testleri geliştirilmiştir. Kendi kişilik görüşlerini id, ego ve süper ego olarak üç boyuta eklemiş ve buna göre incelemiştir. Freud'un kişilik kuramından da etkilenen Murray'a göre de kişilik gelişimi çocukluktan itibaren süren gelişim aşamaları boyunca gelişir (Aydın 2008).

Cattell yaptığı çalışmayla birbirinden bağımsız kişilik özelliklerini ayırarak kişiliğin temel yapısının istatistiksel yöntemlerle belirlenebileceğini öne sürmüştür. 16 temel özellik bulduğu bu çalışmanın sonunda 16 Faktörlü Kişilik Testini geliştirir (Burger, 2020; Yılmaz, 2012).

2.3.1.1.C. Biyolojik Yaklaşım

Bu yaklaşıma göre kişilik ve davranışlar sonrandan öğrenilmez ve gelişmez. Bu özellikler kalıtım yoluyla geçer ve bireyin beyin yapısı, hormonal düzeyi, kalp atım hızı gibi fizyolojik durumlar bireyler arasındaki farklılıklara neden olur (Burger, 2020).

Eysenck (1995), kişiliği tanımlamadan ya da ölçmeden önce kişiliği temsil eden bir çeşit modeli ve bu modelin de farklı yönlerini belirleyen bazı kavramların bulunması gerektiğini savunmuştur. Eski dönemlerden beri kullanılmakta olan kavramların zamana uygun olarak kişilik özelliklerini ortaya koymadığını düşünerek kendi kişilik kuramını ortaya koymuştur (Eysenck, 1995). Eysenck de kişilik özelliklerini belirlemek ve incelemek için faktör analizini kullanmıştır (Aydın, 2008). Ona göre kişilik, bireyin kendine özgü karakterinin, duygusal, bilişsel ve fiziksel yapısının kararlı bir biçimde örgütlenmesidir. Eysenck kişilik özelliklerinin “dışa dönüklük-içe dönüklük”, “nevrotiklik” ve “psikotiklik” olarak üç boyutta ele alınabileceğini söyler (Aydın, 2008; Burger, 2020; Eysenck, 1995).

İçedönükler iç dünyalarında olup bitene daha çok önem verirlerken, dışa dönükler ise dış dünyada olup biten olaylara ilgilidir. İçe dönüklerin ve dışa dönüklerin davranışları gibi fizyolojik özellikleri de birbirinden farklıdır. Örneğin dışa dönüklerin beyin kabuğu uyarılma düzeyleri içe dönüklere göre daha düşüktür. **Dışa dönükler** hiçbir şey yapmadıklarında beyin uyarılma düzeyleri düşük olduğunda kendilerini uyarıcı nitelikteki sosyal davranışlara eğilimleri artar. İçe dönüklerin ise beyin uyarılma düzeyleri normalin üstünde olduğundan ise bu uyarılmayı daha rahatlatmak için yalnız kalmayı ve daha sakin ortamları tercih ederler. Bu nedenle dışa dönükler gürültülü ortamlardan rahatsız olmayıp bu ortamlarda bulunmayı tercih ederken, içe dönükler ise bir an önce bu ortamlardan uzaklaşmayı seçerler (Aydın, 2008; Burger, 2006; Eysenck, 1995; Cüceloğlu, 2006). **Nevrotiklik** (duygusal dengesizlik) boyutu duygusal davranma eğilimiyle ilgilidir. Nevrotik kişiler diğerlerine göre daha kararsız ya da duygusaldırlar ve küçük sorunlar karşısında bile güçlü duygusal tepkiler verirler. Bu tepkilerin normale dönmesi diğerlerine göre daha uzun zaman alabilir. **Psikotisizm** boyutu diğer insanlara karşı duyarsızlık, soğukluk, güvensizlik, empati kuramama, saldırganlık ve suçluluk gibi kişilik özelliklerini temsil eder. Psikotik kişiler bencil, saldırgan, duygusal olarak mesafeli, soğuk, başkalarının haklarına ve iyiliğine kayıtsız özellikler gösterirler. Bu özellikteki kişiler yasal bir ceza almaya ya da psikoterapiye en yakın adaylardır (Aydın, 2008; Burger, 2006; Eysenck, 1995).

Eysenck kişilik kuramını geliştirmesinin ardından; kişiliği ölçmek için 1952 yılında Maudsley Tıp Anketini (40 madde), 1959 yılında Maudsley Kişilik Envanterini (48 madde), 1964 yılında Eysenck Kişilik Envanterini (57 madde), 1975 yılında Eysenck

Kişilik Anketini (90 madde) ve 1985 yılında Gözden Geçirilmiş Eysenck Kişilik Anketini (100 madde) geliştirmiştir (Karancı, Dirik ve Yorulmaz, 2007).

2.3.2. Karakter

Karakter kelimesinin kökeni Eski Yunanca “ἡράκτερ (χαρακτήρ)” kelimesine dayanmakta olup; “damga, mühür, kimlik” anlamına gelir. Karakterin oluşumuyla ilgili iki aşama vardır: birincisi “beğenilme, takdir ve ödüllendirme”, ikincisi “gerçek idealler”dir. Toplumsal kurallara göre beğenilme, takdir ve ödüllendirme bireyin karakterinin oluşmasında etkindir. Bireyin yaşadığı toplum içerisinde karşılaştığı olumlu ya da olumsuz durumlara taviz vermemesi, ahlaki değerlerle daima doğru olanı benimsemesi gerçek idealler basamağıyla ilgilidir (Çelik, 2004). Karakter kişinin görüşü, dünyayı algılama şekli ve hayatın getirdikleriyle başa çıkma biçimidir (Demir, 2017). Bireyin çocukluğundan itibaren edindiği toplumsal değer yargılarıyla gelişir. Bu değer yargıları doğrultusunda gelişen karakter kişiliğin bir kısmını oluşturur (Çelik, 2014).

2.3.3. Mizaç

Zaman zaman kişilik kavramı ile karıştırılan mizaç kavramı, kişinin duygusal ve dinamik yaşantısının özelliklerinin tümüdür ve kişiliğin bir bölümünü oluşturur (Çelik, 2014). Kişinin mizaç özellikleri, doğuştan gelen, kalıtsal olarak aktarılan, refleks tepkilerle ortaya çıkan, benliğini oluşturan ve bireyin kişiliğini etkileyen bir olgu olup; kişinin çevresiyle uyumunda önem taşır (Çelik, 2014; Karabulut, 2007; Kocaoğlu, 2018).

M.Ö. 4. yy.’da Hipokrat insana ait fiziksel yapının mizaç üzerindeki önemini belirtmiş ve dört farklı mizaçtan söz etmiştir. Bunlar; sungen, flegmatik, kolerik ve melankoliktir. Sungen (neşeli) mizaçtakiler hareketli, neşeli, hayata pozitif bakabilen kişilerdir. Flegmatik (ağırkanlı) mizaçtakiler daha az hareketli, daha az neşeli, soğukkanlı ve güçlü bir yapıya sahip kişilerdir. Kolerik (kızgın) mizaçtakiler çabuk sinirlenirler, hareketlidirler ve heyecanlıdır. Melankolik (duygulu) mizaçtakiler neşeli olmayan kişilerdir ve durağan, sıkılgan ve güçsüz kişiliğe sahiptirler (Çelik, 2014; Eysenck, 1995).

Cloninger'e göre mizaç; “yenilik arama”, “zarardan kaçınma” ve “ödül bağımlılığı” ve “sebat etme”. Yenilik arama mizacındaki kişiler dürtüsel karar veren, çabuk sinirlenen, aşırı davranışlar gösteren, engellenmelerden kaçınan yapıdadır. Zarardan kaçınma mizacındaki kişiler çabuk yorulur, gelecekte olabilecek tehlike ve sorunlara karşı karamsar, tanımadığı kişilere karşı utangaç yapıdadırlar. Ödül bağımlılığı mizacındaki kişiler aşırı duygusal eğilimler gösterirler ve vereceği kararlarda başkalarının onaylamasına bağımlıdırlar. Sebat etme mizacındaki kişiler davranışın devamlılığına yatkındır (Cloninger, 1987; Çelik, 2014; Sevi, 2009). Bazı görüşlere göre çocukluk dönemi yaşantılarıyla kişilik özelliklerimiz gibi mizaç özelliklerimiz de etkilenir. Buna göre çocukluk çağında yaşadığımız iyi veya kötü olaylar bizi derinden etkileyerek yetişkinlikte karşımıza çıkar. Özellikle yenilik arama mizacındaki kişilerde geçmişte yaşadığı olumsuz yaşantılar sebebiyle anti-sosyal kişilik bozukluğu ve alkol bağımlılığı görülme olasılığı oldukça yüksektir (Kocaoğlu, 2018).

2.3.4. Cloninger'in Kişilik-Mizaç-Karakter Modeli

Cloninger, psikobiyolojik bir kişilik modeli geliştirmiştir. Bu modele göre kişiliğin iki temel bileşeni olan mizaç ve karakter, iki farklı bellek ve iki farklı öğrenme mekanizması sonucu oluşur. *Mizaç*, örtük bellek ve algısal öğrenme ile ve *karakter* açık bellek ve kavramsal öğrenme ile ilişkilidir (Demir, 2017).

Cloninger'in kişilik kuramı ikizler ve ailelerle yapılan gelişimsel çalışmalardan, nörofarmakolojik ve nörodavranışsal öğrenme çalışmalarından ve psikometrik kişilik çalışmalarından elde edilen bilgilerin senteziyle kurulmuştur (Cloninger, 1987; Cloninger, 2008; Cloninger, Przybeck, ve Svrakic, 1991; Köse, 2003; Köse, Sayar, Ak, Aydın, Kalelioğlu, Kırpınar vd., 2004). Cloninger, karakterin belirlenmesinde kalıtsal faktörlerle birlikte sosyal ve çevresel faktörlerin de etkili olduğunu söyler. Bireylerin çevreleriyle yaşadıkları her türlü etkileşimleri , duygu ve davranışlarıyla harmanlanarak mizaçlarını belirler (Kocaoğlu, 2018).

Cloninger psikobiyolojik kişilik kuramında mizacı, “Yenilik Arayışı”, “Zarardan Kaçınma”, “Ödül Bağımlılığı” ve “Sebat Etme” olmak üzere dört boyutlu olarak tanımlar. Bu yaklaşıma göre, “Yenilik Arayışı” dopamin ile, “Zarardan Kaçınma”

serotonin ile, “Ödül Bağımlılığı” norepinefrin ile ve “Sebat Etme” glutamaterjik aktivite ile ilişkilidir. Yenilik arayışı boyutu, davranışsal aktivasyon sistemiyle ilişkilidir ve yeni bir uyarana yatkınlık, dürtüsel karar verme, ödül ipuçlarına yaklaşımda aşırıya kaçma, çabucak öfkelenme ile engellenmeden kaçınma davranışlarını içerir. Zarardan kaçınma boyutu, davranışsal inhibisyon sistemiyle ilişkilidir ve davranışın önlenmesi ya da durdurulması eğilimini içerir. Olası sorunlara ilişkin karamsarlık, belirsizlik korkusu, yabancılardan çekinme ve çabuk yorulma gibi pasif kaçınma davranışlarıyla belirlenir. Ödül bağımlılığı boyutu, davranışsal sürdürme sistemiyle ilişkilidir ve duygusallık, sosyal bağlanma, başkalarının onayına bağımlılıkla belirlenir. Sebat etme boyutu ise, engellenme veya ödüle karşı sebat etmeye olan eğilimdir (Cloninger, 1987; Cloninger vd., 1991; Köse, 2003; Köse vd., 2004, Türkçapar, 2008).

Cloninger’in modeli karakteri “Kendini Yönetme”, “İş Birliği Yapma” ve “Kendini Aşma” olmak üzere üç boyutlu olarak tanımlar. Ona göre mizaç bileşenlerinden farklı olarak karakter bileşenleri daha çok kültürel olarak aktarılır. Kendini yönetme, kişinin kendi tercihleri konusunda sorumluluğunu kabul etme, bireysel amaçların belirlenmesi, sorunları çözme becerisi, güvenin gelişimi ve kendini kabullenmeden oluşur. Bu özellikteki kişiler otonom bireylerdir, sorumludurlar, amaçları vardır, beceriklidirler, kabul edicidirler ve görev duyguları olan bir bireylerdir. İş birliği yapma boyutu sosyal kabul, empati, yararlılık, sevecenlik ve erdemli-vicdanlı olmaktan oluşur ve bu özellikteki kişiler hoşgörülüdürler, empati yetenekleri vardır, yararlıdırlar, sevecendirler ve erdemlidirler. Kendini aşma boyutu kendilik kaybı, kişilerarası özdeşim ve manevi kabulden oluşur. Bu özellikteki bireyler ise yaratıcıdırlar, bencil değildirler, inançlıdırlar, manevi duyguları vardır ve idealisttirler (Cloninger, 1987; Cloninger vd., 1991; Köse, 2003; Köse vd., 2004, Türkçapar, 2008).

Şekil 2: Cloninger'in Kişilik Modeli (Cloninger, 1987; Cloninger vd., 1991)



Cloninger'in kişilik kuramı, kişiliğin gelişimi, kişiliğin genetiği, davranışın nörobiyolojik temelleri, kişilik boyutlarındaki kişisel farklılıkların davranışsal karşılıkları, kişilik yapılanmasıyla gelişimsel etmenlerin psikiyatrik bozukluklara etkisi gibi çok katmanlı bir boyutta anlayabilmemiz için bize kapsamlı bir içgörü sağlar. (Cloninger, 1987; Cloninger, 2008; Cloninger vd., 1991; Demir, 2017; Köse, 2003; Köse vd., 2004).

2.3.5. Kişilik Özelliklerinin Alkol Kullanımına Etkisi

Kişilik ve alkol tüketimi arasındaki ilişkiye bakıldığında farklı bakış açıları olduğu görülmektedir. Bazı çalışmalara göre çocukluğunda girişken olarak nitelendirilen ve farkındalığı yüksek olan bireyler, daha fazla alkol almaktadır. Dışadönüklük faktöründe ve heyecan arama faktöründe yüksek puan alan kişiler tavsiye edilen alkol tüketim seviyelerini aşmaya daha eğilimlidir. (Berbercuma, 2019).

Yapılan bazı çalışmalara göre erkeklerde problemli alkol kullanımıyla dışadönüklük arasında ilişki bulunmaktadır. Bunun yanı sıra dışadönüklükle sosyal içicilik arasında anlamlı bir ilişki bulunmadığını bildiren çalışmalar da bulunmaktadır (Berbercuma, 2019).

Berbercuma (2019) tarafından yapılan çalışmada alkol kullanımının sosyal anksiyete, kaçınma ve kaygı alt boyutlarının, baş etme ve çevreye uyma alt boyutlarıyla

ilişkili olduğu saptanmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre kişiler sosyal ortamlardan kaçınmak, anksiyete yaratan durumların etkisini azaltabilmek ve sorumluluklarından kaçınabilmek için alkol alma davranışı göstermektedir (Berbercuma, 2019).

2.4. Çocukluk Çağı Travmaları

Travma kelimesi Eski Yunancada *yara, hasar ve bozgun* anlamlarına gelen “*traûma (τραῦμα)*” kelimesinden gelmektedir. Tıpta travma kelimesi, *kritik biçimde vücudun incinmesi, yaralanması veya şoka girmesi sonucunda bedenin bozulan doğal savunmasının iyileşmesi için tıbbi bir desteğe ihtiyaç duyulan durumları* kapsar. Benzer biçimde, “psikolojik travma” da kişinin *psikolojik iyi olma halini bozan ve bütünlüğünü korumak için desteğe ihtiyaç doğuran durum* olarak tanımlanabilir (Özçetinkaya, 2011).

Travma, kişinin ruhsal ya da fiziksel zarar görmesi veya kişinin kendisi dışında birinin zarar gördüğü olaylara tanıklık etmesi sonucunda korku, kaygı, dehşet gibi duyguları yaşamasına ve bu nedenle hayatın olağan akışına ayak uydurmakta zorlanmasına neden olur (APA, 2013; Kocaoğlu, 2018; Mercandağı, 2020; Yeşil vd., 2020; Yönet Kudu, 2021). Travmatik olaylar yaşamak bireyin kendisine, çevresindeki diğer bireylere ve hatta dünyaya ilişkin düşüncelerini ve duygularını olumsuz etkiler. Aynı zamanda travmatize olmuş bireylerde parçalanmış bilişsel şemalar emniyet ve güven duygusunu bozarak, dayanabilme gücünü ve kontrol sağlama becerisini azaltır (Yağcı Yetkiner, 2010). Travmatik olaylar bireyin uç noktalarda çaresizlik yaşamasına neden olur ve tüm travmaların doğrudan sonucu kaygıdır (Yeşil, 2018).

Travmatik olaylar, gerek toplumsal nitelik taşımasından dolayı gerekse örselenmiş bireylerden oluşan bir toplum yapısını belirliyor olmasından dolayı önem arz etmektedir (Şahiner, 2012). Tipik travmatik yaşantılar doğal afetler, savaş, kazalar, fiziksel şiddet, silah yaralanmaları, kronik ya da ölümcül hastalık teşhisi almak, aile bireylerinden birinin ölümü, tutsaklık, cinsel saldırı, çocukluk çağında bakım veren ya da başka birinden şiddet görme, aile ya da sosyal çevre içinde utandırılma, çocukluk çağında yakın hissedilen kişiden tamamen koparılma gibi durumları içerir (APA, 2013; Yeşil, 2018, Yeşil vd., 2020). Travmatik olayların norm dışı sayılmasının nedeni, sadece seyrek görülen olaylar olması değil aynı zamanda bireyin uyum sağlayabileceği başa çıkma

yollarının kullanılamayacak kadar şiddetli olmasıdır (Özçetinkaya, 2011). Travmanın sonrasında oluşan belirtilerin, bir aydan daha uzun sürmesi durumu, “*travma sonrası stres bozukluğu*” olarak tanımlanmaktadır (Kocaoğlu, 2018).

İnsanların çoğu çocukluk döneminde az çok stres yaratan ya da bazı ihtiyaçlarının karşılanamaması gibi durumlarla karşılaşmaktadır. Bu durumlar normal şartlar altında travmaya dönüşmemekle birlikte gerek yaşanan stres yaratan olayın şiddetine, gerekse bu duruma maruz kalan bireyin yaşına ve benlik gücüne, gerekse olayın yaşandığı çevresel koşulların uygunsuzluğuna bağlı olarak travmatik bir süreçte dönüşebilmektedir. Bu süreç ise bireyin sonraki yaşamını etkileyecek psikolojik sonuçlara neden olabilir. Bireylerin travmatik olaylara verdiği tepkiler kişisel, kişilerarası ve sosyokültürel olarak travmatik olaydan önceki, olayın yaşandığı esnada ve olaydan sonraki pek çok faktörden etkilenmektedir (Öztürk, 2019; Şahiner, 2012; Yeşil, 2018).

Travma kavramıyla ilk kez 1860’lı yıllarda Fransız adli tıpcı Ambroise Tardieu tarafından çalışılmıştır. Tardeu travma terimini “*olumsuz sonuçlara sebep olan olaylar silsilesi*” olarak tanımlamıştır. Tardieu, örselenmiş çocukların neredeyse her türüyle ilgili çalışmalar yapmış olup, ilk defa 1860’ta kötüye kullanılan çocuklarla ilgili “hırpalanmış çocuk sendromu” kavramını tanımlamıştır (Özçetinkaya, 2011; Yönet Kudu, 2021). Çocukların çalıştırıldığı fabrikalar ve maden ocakları gibi korkunç çalışma şartlarından bahsederek bu koşulların çocukların fiziksel ve ruhsal sağlıkları üzerine etkilerinden de bahsetmiştir. Bunun ardından 20. yy.’da erken dönem çocukluk travmalarından kötüye kullanımın ve ihmalin, akıl sağlığı ve beden sağlığı gibi çocuğun psikolojik ve fizyolojik gelişiminin olumsuz etkileriyle ilgili çalışmalar yürütülmüştür (Özçetinkaya, 2011).

Çocukluk çağı travmaları anne karnında başlayan ve 18 yaşına kadarki süreçte maruz kalınan olumsuz olaylardır (Yönet Kudu, 2021). Temel güven duygusu yaşamın ilk yıllarında bakım verenle kurulan ilişkide kazanılır ve ileriki yaşlarda kurulacak ilişki sistemine katkı sağlayarak kişilik gelişiminde önem taşır (Yeşil vd., 2020). İhmal (duygusal ve fiziksel) ve istismar (duygusal, fiziksel ve cinsel) olarak ikiye ayrılmaktadır. İstismar aktif, ihmal ise pasif bir örseleme durumudur. Çocukluk çağında istismar ve ihmal çoğunlukla çocuğa bakım veren yetişkin kişi tarafından gerçekleştirilen ve çocuğun psikososyal gelişimini büyük ölçüde engelleyen eylem ya da eylemsizliklerdir. Çocuğa bakım veren tarafından uygulanan ihmal ve istismarlar sonucu çocuk fiziksel, duygusal ve/veya cinsel açıdan tehdit ve tehlike altında kalmaktadır (Özçetinkaya, 2011; Yönet

Kudu, 2021). İhmal, bakım veren tarafından gerçekleştirilirken; istismar bazı durumlarda bakım veren dışındaki bir yetişkin tarafından da gerçekleştirilebilmektedir.

Yapılan bazı araştırmalarda Türkiye’de çocuk ihmal ve istismarının alt başlıkları şöyle dağılım göstermektedir (Baltaş, 2007):

1. Duygusal istismar %78,
2. Fiziksel istismar %56,
3. İşgücü istismarı %51
4. Eğitim istismarı %35
5. Suça teşvik ederek istismar %28
6. Fiziksel istismar %24
7. Cinsel istismar %9

DSÖ, 2000 yılında yaptığı çalışmadan yola çıkarak 15 yaşın altındaki çocuk ölümlerinin 57.000’inin istismar nedeniyle olduğunu ve dünya genelinde 0-4 yaş grubundaki çocuklarda 5-14 yaş grubundaki çocuklara göre 2 kat daha fazla ölümün olduğunu tahmin etmektedir. Ayrıca bu çalışmaya göre 5 yaş altı çocukların fiziksel istismar sonucu ölümlerinin gelişmemiş olan ülkelerde 4-6 kat daha fazla olduğu tespit edilmiştir (Topbaş, 2004). Bazı kaynaklardan edinilen bilgiye göre de çocuk istismarı İngiltere’de küçük çocukların en yaygın ölüm nedenleri arasındadır (Baltaş, 2007).

2.4.1. Çocukluk Çağı Travmalarını Türleri

2.4.1.1. İhmal

İhmal, bakım verenlerin çocuk için gerekli olan güvenilir ve sağlıklı ortamı sağlamaması, bakım, beslenme, giyim, sağlık, eğitim gibi temel gereksinimlerini karşılamaması, çocuğu tehlikelere karşı korumaması, çocuk ile konuşmaması, sorularını yanıtlamaması, çocuğu yalnız bırakması gibi davranışları kapsar. İhmal davranışı, fiziksel ve duygusal olmak üzere iki alanda değerlendirilir (Chasan, 2010; Özçetinkaya, 2011).

2.4.1.1.A. Fiziksel İhmal

Fiziksel ihmal; çocuğa ebeveynleri ya da bakım verenleri tarafından gereken sağlık hizmetini almasının sağlanmaması ya da bu hizmete geç ulaştırılması, beslenme, giyim ve hijyen ihtiyaçlarının karşılanmaması ya da göz ardı edilmesi, çocuğun zarar verici (ilaç, kesici aletler, düşme riski olan ortamlar vb.) nesne ve ortamlardan korunması için gerekli tedbirleri almaması, çocuğun yalnız bırakılması, terk edilmesi, evden kovulması ya da evden kaçan çocuğun eve kabul edilmemesi gibi durumları içerir (Chasan, 2010; Özçetinkaya, 2011; Yönet Kudu, 2021). Bununla birlikte bazı kaynaklarda fiziksel ihmal türleri içinde, bazı kaynaklarda duygusal ihmal türleri içinde, bazı kaynaklarda ise farklı bir ihmal türü olarak ele alınan eğitim ihmali ise; çocuğun okula kaydının yaptırılmaması, kronik okul devamsızlığına izin verilmesi veya çocuğun eğitim için gerekli ihtiyaçlarına ve eğitim alırken yapması gereken ödevlerine karşı kayıtsız kalma durumudur (Özçetinkaya, 2011).

2.4.1.1.B. Duygusal İhmal

Duygusal ihmal; bakım veren tarafından çocuğun duygusal ihtiyaçlarına ve psikolojik iyi olma haline yönelik tamamen pasif veya pasif-agresif tutumlardır (Yönet Kudu, 2021). Çocuğun psikolojik ihtiyaçlarına kayıtsız kalma, çocukla duygusal olarak ilgilenmeme, çocuğa ihtiyacı olan sevgi ve şefkati göstermeme, çocuğun sosyal gelişimi için gerekli desteği sağlamama, çocuğun sosyal ortamlardaki uyumsuz ve uygunsuz davranışlarını görmezden gelme ve davranışları destekleme, toplumsal ve ahlaki kuralları çocuğa öğretmeme, eşler arasındaki ya da aile içerisindeki diğer tartışmalara çocuğu maruz bırakma gibi durumları içerir (Chasan, 2010; Özçetinkaya, 2011). Çocuklarını ihmal eden ebeveynlerin kullandıkları savunma mekanizmalarına bakıldığında, alan yazında bu ebeveynlerin bazılarını yansıtmayı bazılarının da inkârı kullandığı ve ebeveynlerin çocuğu kendi nesne ilişkileriyle ilgili istenmeyen atıflarının bir sembolü olarak algıladıkları bildirilmektedir (Yönet Kudu, 2021). Fiziksel ihmal bulgularını saptamak daha kolay olmasına karşın duygusal ihmale ait bulguların saptanması oldukça zordur (Chasan, 2010). Psikolojik olarak ulaşılmaz olmak da tanımlanan duygusal ihmalin uzun süreçte etkileri fiziksel ihmalden daha güçlü olmaktadır (Yönet Kudu, 2021).

2.4.1.2. İstismar

Çocuk istismarı; 18 yaşından küçük çocukların bakım verenleri başta olmak üzere yetişkinler tarafından kaza ile olmaksızın çocuğun zihinsel, duygusal, fiziksel veya cinsel gelişimlerini kısıtlayıcı, çocuğun bedensel veya ruhsal sağlığında bozulmaya neden olan, toplumsal kurallara göre uygunsuz kabul edilen, çocukta yaralayıcı sonuçlar doğuran davranışların sergilenmesi, çocuğun bu davranışlara maruz bırakılması ya da çocuğun bu davranışlara maruz kalmasına bakım verenleri tarafından izin verilmesidir (Mercandağı, 2020; Özçetinkaya, 2011; Yönet Kudu, 2021).

2.4.1.2.A. Fiziksel İstismar

Fiziksel istismar en sık rastlanan, çoğunlukla gizlenemeyen ve tespit edilmesi en kolay olan istismar türüdür (Chasan; 2010). Kısaca çocuğun kasti bir şekilde fiziksel olarak zarar görmesi olarak tanımlanabilir (Kocaoğlu, 2018; Yönet Kudu, 2021). Daha geniş bir tanımla ebeveynlerinin ya da bakım verenlerin çocuğa yönelik sağlığına zarar verecek şekilde fiziksel yaralanmasına ya da yaralanma riskine neden olan davranışlarda bulunmasıdır (Chasan, 2010; Mercandağı, 2020; Yönet Kudu, 2021). Çocuğun itaat etmesini sağlamak için onu zorlayıcı davranışlar, çocuğu cezalandırmak ya da kendi öfkesini boşaltmak amacıyla çocuğu sarsmak, itmek, yakmak, çocuğa vurmak ya da terbiyesini sağlamak bahanesi ile ağzına biber sürmek, bir yere bağlamak gibi fiziksel şiddet davranışlarını içerir (Chasan, 2010; Özçetinkaya, 2011; Topbaş, 2004). Çocukluk çağında fiziksel istismar öyküsü olan yetişkinlerle yapılan çalışmalarda, fiziksel istismar öyküsü ile erişkinlikte görülen psikiyatrik bozukluklar arasında anlamlı bir ilişki bulunduğu bildirilmektedir (Yönet Kudu, 2021). En önemli sorun ise bilimsel olarak fiziksel istismar olarak tanımlanan bu eylemlerin bazı toplumlarda ve kültürlerde istismar olarak algılanmaması, hatta bazı kültürlere göre bu eylemlerin çocuğun disipline edilmesi için gerekli olduğunun düşünülmesi ve normalleştirilmesidir (Chasan, 2010).

Fiziksel istismar çocukta kısa ve uzun süreli, bedensel ve ruhsal problemlere yol açar. Kısa süreli problemler çocuğun bedeninde oluşan kızarıklıklar, morluklar ve deformeler olarak gözlemlenebilirken, uzun süreli problemler ise daha çok sosyal fobiler, benlik saygısında azalma gibi psikolojik boyutta karşımıza çıkar (Kocaoğlu, 2018). Bazı

çalışmalarda travma nedeniyle sağlık kurumuna getirilen çocuklarda fiziksel istismar olguları oldukça fazla olduğu bildirilmekte olup, sağlık tesislerine ya da adli tıp kurumlarına götürülen çocuklarda teninin sigara ile yakılması sonucu oluşan izler ya da diğer yanıklar, darbe alması nedeniyle oluşan çürükler ve morarmalar, ısırık izleri, kısmen kaynamış kırıklar, darp edilmesi nedeniyle kafatasının altında oluşan kanamalar, göz lezyonları ve bunlara benzer kazara olmayan yaralanma gibi bulgular tespit edilmiştir (Topbaş, 2004). Psikolojik boyuttaki problemlere bakıldığında ise bazı çalışmalar fiziksel istismara uğrayan çocuklar genel olarak agresif tutumlar gösterebilirken, tam tersi pasif davranma veya ie kapanma gibi tutumlar da gösterebildiğini göstermektedir (Yönet Kudu, 2021). Yapılan pek çok çalışma sonucunda görölmektedir ki, fiziksel istismar çocuğun yalnızca fiziksel olarak zarar görmesiyle değil pek çok yönden ileriye dönük ve hatta zaman zaman yetişkinlik dönemlerine yansıyan uzun vadeli sorunlar yaşamasına da sebep olmaktadır. Bu çalışmalara göre fiziksel istismara uğrayan çocuklarda dikkat bozukluğu, zayıf hafıza gibi bilişsel sorunlar, yakın ilişki kurmakta güçlük çekme ve duygusal yoğunluğu az ilişkiler kurma gibi kişilerarası sorunlar, depresyon, anksiyete, hiperaktivite, alkol ve madde kötüye kullanımı ya da bağımlılığı gibi psikiyatrik sorunlar, intihara eğilim ve teşebbüs etme gibi duygusal sorunlar, tehlikeli cinsel deneyimler, toplumsal ahlak kurallarına aykırı olan davranışlar, şiddet göstermeye eğilim gibi davranışsal sorunlar göröldüğü bildirilmektedir (Chasan, 2010). Alan yazında uzun yıllar fiziksel istismara maruz kalan bireylerde ruhsal acıyı bastırmak veya kötü olayı unutmak için alkol ve/veya madde kullanımı göröldüğüne ilişkin bulgulardan bahsedilmektedir (Kocaoğlu, 2018). Yapılan bazı çalışmalarda da ön ergenlik döneminde fiziksel istismara maruz kalmış bireylerde intihar düşüncelerinin, madde kullanım bozukluğunun ve antisosyal davranış eğilimlerinin fiziksel istismara hiç uğramamış bireylere göre belirgin olarak daha fazla göröldüğü bildirilmektedir (Yönet Kudu, 2021).

2.4.1.2.B. Duygusal İstismar

Duygusal istismar; ebeveyn, bakım veren ya da çocuğa yakın diğer yetişkinlerin çocuğun duygusal, sosyal ve kişilik gelişimini engelleyici eylem ya da eylemsizliklerde bulunmalarıdır. Çocuğun dokunulma, güven duyma, sosyalleşme ve kendini değerli görebilme gibi duygusal ihtiyaçlarının karşılanmaması, çocuğa yaşının, zihinsel yapısının ya da yeteneklerinin üzerinde sorumluluklar yükleme ve çocuktan bu yönde beklentilerde

olma, çocukla diğer kardeşleri ya da birlikte yaşadığı diğer çocuklar arasında ayırım yapma, çocuğu aşağılama, onu küçük düşürücü sözler söyleme, onunla alay etme, kötü lakaplar takma, ona yönelik küfürler etme, çocuğu reddetme, duygusal olarak yalnız bırakma, çocuğu korkutmaya veya tehdit etmeye yönelik sözler söyleme, çocuğa bağırıp azarlama, çocukla kendisini değersiz hissedeceği şekilde konuşma, onun duygusal ihtiyaçlarını önemsememe, çocuk üzerinde aşırı baskı ve otorite kurma çabası, çocuğun tek başına yapabileceği becerileri bile yapamayacağına inandırarak aşırı koruma ve kendine bağımlı hale getirme gibi eylemleri içerir (Chasan 2010; Kocaoğlu, 2018; Özçetinkaya, 2011, Topbaş, 2004).

Duygusal istismar davranışları çocukta utanç duygusu, korku ve çaresizlik hissine sebep olabilmektedir. Çocuğun bu gibi davranışlara sürekli ve sistematik bir şekilde maruz kalması travmatik sonuçlara yol açmaktadır (Kocaoğlu, 2018). Bu tür travmalar çocuğun ruhsal gelişiminde duraklamaya, kimlik algısında zedelenmeye ve davranışsal sorunlar göstermesine neden olmaktadır (Topbaş, 2004). Yapılan çalışmalar duygusal istismara maruz kalan çocukların, depresyon, kaygı bozukluğu, normal kişilik gelişiminin oluşmaması, içedönük özellikler, saldırganlık, sosyal ilişkilerde bozukluk, düşük özgüven, intihar davranışı ya da eğilimi, çocukluk çağı mastürbasyonu gibi duygusal, davranışsal, gelişimsel ve sosyal sorunlar yaşadığını göstermektedir (Chasan, 2010).

Türkiye’de yapılan bazı çalışmalar %78’lik oranla duygusal istismarın en sık karşılaşılan istismar türü olduğunu göstermektedir (Chasan, 2010). Ancak duygusal istismar her zaman tek başına görülmeyebilir. Zaman zaman fiziksel ve cinsel istismar da eşlik edebilmektedir. Diğer istismar türlerine göre daha sık karşılaşılan bir olgu olmasına rağmen, daha az fark edilir somut bulguları olmaması nedeniyle çoğunlukla anlaşılmaması, tanı alması ve yasal olarak kanıtlanması daha zordur. Bazı çalışmalarda fiziksel ve cinsel istismarın fiziksel izleri yok olduktan sonra bile duygusal istismarın etkilerinin devam ettiğini bildirmektedir (Chasan, 2010; Yönet Kudu, 2021).

2.4.1.2.C. Cinsel İstismar

18 yaşın altındaki çocuğun, bir yetişkin veya kendisinden en az beş yaş büyük başka biri tarafından cinsel haz amacı ile zorla, kandırılarak ya da ikna edilerek cinsel temasa maruz bırakılması ya da başkası tarafından bu amaçla çocuğun kullanmasına izin verilmesidir (Chasan, 2010; Kocaoğlu, 2018; Topbaş, 2004; Yönet Kudu, 2021). Çocuğa uygulanan cinsel istismar, ocuk üzerinde sorumluluğu olan, çocuğun güven duyduğu veya güç sahibi olan yetişkinlerden bazen de kendisinden büyük olan diğer çocuklar tarafından gerçekleşmektedir. Tecavüz, ocuğun cinsel organlarına dokunma, çocuğu şehvetle öpme, çocuğun kendi vücuduna dokunmasına zorlama, cinsel içerikli sözler söyleme, çocuğa cinsel içerikli resimler ya da dergiler gösterme, ona pornografik filmler izlettirme, çocuğun özellikle cinsel organları görünecek şekilde çıplak fotoğraflarını çekme, teşhircilik gibi eylemleri içermektedir (Chasan, 2010; zetinkaya, 2011; Topbaş, 2004).

Cinsel istismar, diğer istismar türlerine göre en travmatik, en acı ve istatistiksel olarak verilere en az yansıyan istismar türüdür. Olguların sadece %5-10'u ortaya çıkmaktadır. Çoğunlukla ocuk cinsel istismar sırasında fiziksel olarak da zarar görmüşse ortaya çıkmaktadır. İstismarın aile içinde saklanması, kronikleşmesi ve istismara uğrayan mağdurun yaşadığı durumu içselleştirmesi, utanması, korkması ya da kimseyi inandıramayacağını düşünmesi gibi nedenlerle gizlendiği için tanılanması oldukça güçtür. İstismarı uygulayan kişi aile içinden olması durumunda bu enstest olur. Cinsel istismar olgularının %80-95'inde istismarcının kurban çocuğun tanıdığı ve normal görünüşlü biri olduğu bildirilmiştir (Chasan, 2010; Yönet Kudu, 2021).

Cinsel istismara maruz kalmış çocuklarda çeşitli duygusal ve davranışsal değişiklikler de görülmektedir. Bu değişiklikleri düşük benlik saygısı, kaygılı ruh hali, post-travmatik stres bozukluğu, korkular, kbuslar görme, uyku bozuklukları, disosiyatif reaksiyonlar, gündüz rüyaları, trans durumları, amnezi, histerik semptomlar, dikkat eksikliği ve hiperaktivite, ikincil enürezis ve enkoprezis, kontrolsüz ve dürtüsel davranışlar, kendine zarar verme ya da intihar eğilimleri, depresyon, cinsel davranış karmaşası, anüs ve vajinaya yabancı cisim sokmak, sürekli cinsel organlarıyla oynamak ya da cinsel organının nesnelere srtneceği oyunlar oynama gibi bazı seksüel davranışlar olarak yansımaktadır (Chasan, 2010; Topbaş, 2004). Çocukluk ağında cinsel istismara maruz kalmış olan kişilerde yetişkinlik döneminde de bazı sorunlar görülmektedir. Bazı

Çalışmalarda ocukluk çağında cinsel istismara maruz kalan yetişkinlerin dūřuk benlik saygısına sahip olduğu, yoğun çaresizlik hissi yaşadığı, kendinden nefret ettiği, yıkıcı kişiler arası ilişkiler kurduğu, duygusal acı çektiği, özellikle kronik depresyon ve anksiyete bozuklukları yaşadığı, yeme bozukluğu olduğu, intihara ya da kendine zarar verme eğiliminde olduğu, evden kaçmaya meyilli olduğu, suçluluk hissi yaşadığı, alkol/madde kötüye kullanımı ve bağımlılığı olduğu bildirilmektedir (Chasaan, 2010).

2.4.2. Çocukluk ağı Travmalarının Etkileri

Travmatik olaylar mağdurun kişiler arası ilişkilerinde sorunlara neden olur, toplumla bağlarını zedeler, Tanrının adaletine ve ilahi düzene olan inancını zedeler, kişiyi varoluşsal bir krize sokar (Yeşil vd. 20202). Yapılan çalışmalara göre insanların hayatları boyunca en az bir kez travmatik olaya maruz kalma olasılığının %80’den fazla olduğu tahmin edilmektedir (Mercandağı, 2020). Yapılan alışmalar, çocukluk çağında duygusal istismar ve ihmale maruz kalma ile yetişkinlikte yaşanan tüm psikolojik ve fizyolojik semptomlar arasında güçlü bir ilişki olduğunu göstermektedir (Kocaoğlu, 2018; Yönet Kudu, 2021). Psikolojik sorunlar arasında TSSB, kişilik bozuklukları, depresyon, alkol/madde bağımlılığı gibi pek çok eksen I ve eksen II bozuklular sayılabilmekte olup, fiziksel sorunlar arasında otoimmün hastalıklar, uygun olmayan cinsel davranışlar nedeniyle cinsel ilişki yoluyla bulaşan hastalıklar, l bebek dünyaya getirme, obezite, karaciğer hastalıkları, iskemik kalp hastalığı gibi durumlar sayılabilir (Mercandağı, 2020; şahiner, 2012; şar, ztrk ve İkikardeş, 2012). Ayrıca ocukluk döneminde maruz kalınan travmanın kişiliğin gelişimini etkilediği, yetişkinlik dönemindeki süreğen travmanın ise kişiliğin biçimlenmiş yapısını bozduğu bildirilmiştir (Yeşil vd., 2020).

Ayrıca ocukluk döneminde yaşanan olumsuz yaşantılar, uyumsuz şemaların gelişmesine de neden olur (Shin, Edwards ve Heeren,2009). Yiğit ve Erden’in 2015 yılında yaptığı çalışmada erken dönem uyum bozucu şemaların bireyin çocukluk çağında yaşadığı duygusal, fiziksel, cinsel istismar yaşantılarının sonucunda oluştuğu ve bu şemaların da yetişkinlik döneminde ortaya çıkan psikolojik ya da fiziksel hastalıklara zemin oluşturduğu bildirilmiştir (Yiğit ve Erden, 2015). Evren ve Ögel tarafından yapılan alkol/madde bağımlıların da dissosiyatif belirtilerin ve çocukluk ağı travması, depresyon, anksiyete ve alkol/madde kullanımı ile ilişkisinin incelendiği çalışmada, dissosiyatif

belirtiler ile duygusal kötüye kullanım, fiziksel kötüye kullanım ve fiziksel ihmal gibi bazı çocukluk çağı travmaları, depresyon ve anksiyeteye arasında anlamlı bir ilişki saptandığı bildirilmiştir (Evren ve Ögel, 2003).

Alan yazın incelendiğinde geçmiş travmatik yaşantıların, kişilerin risk alma davranışlarına neden olabileceğinin bildirildiği görülmektedir. Savaş yaşantıları ya da savaştan sonraki süreç hariç olmak üzere yaşamları boyunca en az bir travmatik yaşam olayı oranı İsveç'te %80,8, Yeni Zelanda'da %61, Bosna-Hersek'te %60,2, Türkiye'de %84,2 olduğu bildirilmiştir (Yeşil vd., 2020). Eker ve Yılmaz tarafından 2016 yılında 18-26 yaş arasındaki üniversite öğrencileri ile yapılan bir çalışma sonucunda çocukluk çağı travmaları ve risk alma davranışları arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunduğu bildirmiştir (Eker ve Yılmaz, 2016).

Erel ve Gölge tarafından 2015 yılında yapılan çalışmada üniversite öğrencilerinde riskli davranışlar ve çocukluk çağında yaşanan istismar öyküsü arasındaki ilişki değerlendirilmiş ve çalışma sonucunda hızlı ve alkol etkisi altında araç kullanma davranışı gösterme, kavgaya karışma, kesici-delici alet bulundurma ve kullanma davranışı ile fiziksel, duygusal ve cinsel istismara uğrama arasında yüksek düzeyde anlamlı bir ilişki olduğunu bildirmiştir (Erel ve Gölge, 2015). Yeşil ve arkadaşları tarafından 2020 yılında yapılan çalışmada aileden birinin kaza, cinayet ya da intihar gibi travmatik ölümünü yaşayanların alkol etkisi altında araç kullanım sıklığının 1,98 kat daha fazla olduğu, çocukluğunda kendisine yakın hissettiği bir yetişkinden koparılma travması ve çocukluk ya da ön ergenlik döneminde ebeveyn, bakıcı ya da başka biri tarafından fiziksel zarar görme travması yaşamayanın baş etme amaçlı alkol kullanımını artırdığı bildirilmiştir (Yeşil vd, 2020). Shin ve arkadaşları 2009 yılında yapılan bir çalışmada, çocuklukta istismara uğramanın ergenlikte aşırı alkol kullanımı için güçlü bir risk faktörü olduğunu bildirmiştir. Bu çalışmanın bulgularında, çocukluklarında istismara maruz kalmış ergenlerin (%12,4), hiçbir istismara uğramayanlara (%9,9) göre daha fazla alkol kullandıkları görülmektedir. Cinsel istismara uğrayan ergenlerde ise alkol kullanım oranı istismar öyküsü olmayanlara göre 2 kat daha fazla bulunmuştur (Shin vd., 2009).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEREÇ VE YÖNTEM

Bu çalışmada alkol etkisi altında araç kullanma davranışının tekrarlanmasıyla kişilik özellikleri ve çocukluk çağında yaşanan travmaların etkilerinin ne şekilde olduğunun araştırılması amaçlanmıştır.

Bu bölümde çalışmanın örneklemi, modeli, veri toplama araçları, verilerin toplanması ve analizlere ait bilgiler verilecektir.

3.1. Çalışmanın Modeli

Bu çalışma 2023 yılı Nisan ayında İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü Halk Sağlığı Başkanlığı Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Biriminde eğitime katılan ve eğitim döneminde başarılı sayılarak 2023 yılı Mayıs ayında izleme değerlendirme görüşmesine dahil edilen sürücülerin alkol etkisi altında araç kullanma sıklığı ile kişilik özellikleri ve çocukluk çağı travma yaşantılarının etkisini incelemeyi amaçlayan betimsel bir çalışmadır.

3.2. Çalışmanın Örneklemi

Bu çalışmanın evren ve örneklemi geriye dönük beş yıl içerisinde ikinci kez alkol etkisi altında araç kullandığı tespit edilerek sürücü belgeleri geri alınması nedeniyle SÜDGE eğitimine katılmak zorunda olan ve bu eğitim sürecini başarıyla tamamlamış sayılan sürücülerden oluşmaktadır. Çalışmanın değerlendirilmesinde gönüllülerden toplanan ve çalışmaya uygun olduğu tespit edilen 52 form üzerinden elde edilen veriler kullanılmıştır.

3.3. Veri Toplama Araçları

Katılımcılara ait veriler çalışmanın amacına uygun hazırlanan Kişisel Bilgi Formu, Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28), Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) ve Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI) ile toplanmıştır.

3.3.1. Sosyodemografik Bilgi Formu

Bu formda kişilerin yaşı, cinsiyeti, medeni durumu, öğrenim durumu, mesleği, yaşadığı yerin özelliklerine ilişkin sosyodemografik özelliklerine ilişkin sorulara ek olarak; hane halkında alkol kullanım durumu, ilk alkol kullanım yaşı, alkol kullanımı sıklığı ve miktarı gibi alkol kullanma alışkanlıklarıyla ilgili sorular ile araç kullanma süresi ve sıklığı, araç kullanma nedenleri, başta alkollü araç kullanma ihlali olmak üzere başkaca işlediği kural ihlalleri, alkollü trafik kazasına karışma durumu gibi sürücülük bilgileriyle ilgili sorular bulunmaktadır.

3.3.2. Çocukluk Çağı Travmaları Ölçeği (CTQ-28):

Kısaca orijinali “Childhood Trauma Questionnaire”ın kısaltması olan “CTQ” olarak bilinen “Çocukluk Çağı Travmaları Ölçeği” bireylerin 20 yaşından önce yaşadığı istismar ve ihmal anılarını niceliksel olarak değerlendiren, geçerliği ve güvenilirliği sınanmış, bireylerin kendi durumlarına yönelik vereceği cevaplar verdiği bir ölçme aracıdır. 1994 yılında Bernstein ve arkadaşları tarafından geliştirilmiş ve sonradan 28 maddelik kısa form haline getirilmiştir (Şar vd., 2012). Türkçe uyarlanması ve geçerlik-güvenilirlik çalışması 2011 yılında Şar, Öztürk ve İkikardeş tarafından yapılmıştır.

Yanıtları 1’den 5’e kadar puanlanan ve “*hiçbir zaman*”, “*nadiren*”, “*zaman zaman*”, “*sıklıkla*” ve “*çok sık*” olarak işaretlenebilen 5’li likert tipi olan ölçekte, duygusal istismar alt ölçeği, fiziksel istismar alt ölçeği, cinsel istismar alt ölçeği, duygusal ihmal alt ölçeği ve fiziksel ihmal alt ölçeği olmak üzere 5 alt ölçek bulunmaktadır. Her ölçek 5’er madde ile ölçülmektedir. Geriye kalan 3 madde ise sadece travmanın inkârını ölçmek için kullanılmakta olup, toplam puana dahil edilmemektedir (Şar vd., 2012).

Ölçek puanları hesaplanırken 2., 5., 7., 13., 19., 26. ve 28. maddelerdeki olumlu ifadelerin puanları ters çevrilir. Beş alt ölçeğin toplam puanı CTQ toplam puanını oluşturur. Alt ölçek puanları 5-25 arasında, ölçeğin toplam puan 25-125 arasında yer alır. Minimizasyon puanını oluşturan (travmanın inkarı ile ilgili sorulardan oluşan) 10., 16. ve 22. maddelerin puanlarını ters çevirmeye gerek yoktur. Minimizasyon puanını hesaplarken bu üç maddenin her birinden alınan sadece 5 puanlık (en yüksek) cevaplar 1 puan olarak sayılarak hesaba katılır. Yani minimizasyon puanı 0-3 puan arasında bir değere sahiptir. 5., 7., 13., 19. ve 28. maddeler duygusal ihmal alt ölçeğinin; 1., 2., 4., 6. ve 26. maddeler fiziksel ihmal alt ölçeğinin; 3., 8., 14., 18. ve 25. maddeler duygusal istismar alt ölçeğinin; 9., 11., 12., 15. ve 17. maddeler fiziksel istismar alt ölçeğinin ve 20., 21., 23., 24. ve 27. maddeler de cinsel istismar alt ölçeğinin puanlarının hesaplanmasında değerlendirilir (Şar vd., 2012).

3.3.3. Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE):

Özgüven tarafından 1978 yılında kullanıma sunulan Hacettepe Kişilik Envanteri ülkemizin psikolojik hizmetlerindeki gereksinimi düşünülerek herhangi bir psikopatoloji göstermeyen normal sınırlardaki bireylerin, kişisel ve sosyal yönden niteliklerini birlikte değerlendirecek çok yönlü bir kişilik envanteri ihtiyacına binaen geliştirilmiştir. Ölçekte beş alt ölçek kişisel uyum için ve beş alt ölçek de sosyal uyum için olmak üzere toplamda on alt ölçek seçilerek 1976 yılında ilk deneme formu hazırlanmış ve analizler sonucunda, güvenilirlik ve geçerlik çalışmaları yapılarak elde edilen verilere göre 1978 yılında kullanıma sunulmuştur. Daha sonra iki alt ölçek elimine edilerek 168 maddeden oluşan sekiz alt ölçek belirlenerek envanterin geçerlik güvenilirlik çalışmaları tamamlanmış ve hali hazırda kullanılmakta olan ikinci revizyon 1992 yılında yayınlanmıştır (Özgüven, 1992).

HKE alt ölçeklerin her birinde 20'şer madde vardır. 8 madde de Geçerlik (G) puanı için kullanılmıştır. Kişisel Uyum (KU) ve Sosyal Uyum (SU) alt ölçeklerinin neler olduğu aşağıda verilmiş olup, bu iki alt ölçek puanının toplamı Genel Uyum (GU) puanını vermektedir. (Özgüven, 1992):

Kişisel uyum (KU) alt ölçekler:

1. Kendini gerçekleştirme (KG):
2. Duygusal kararlılık (DK)
3. Nevrotik eğilimler (NE)
4. Psikotik belirtiler (PB)

Sosyal uyum (SU) alt ölçekleri

1. Aile ilişkileri (Aİ)
2. Sosyal ilişkiler (Sİ)
3. Sosyal normlar (SN)
4. Antisosyal eğilimler (AE)

Ölçeğin değerlendirilmesi “kaba kontrol” ve “puanlama” olarak iki aşamada yapılmaktadır. Kaba kontrol aşamasında maddelerde “evet” ve “hayır” cevaplarının her ikisi de işaretlenmiş olanlar puanlamada boş bırakılmış sayılır. Daha sonra cevap kâğıdında belirlenmiş olan ilgili ölçeklerin maddeleri cevap anahtarı üzerinde belirlenen şekilde 0-1 olarak puanlanır ve toplam puanlar ile boş bırakılan soru sayıları alt ölçek puanların sembolleri ile gösterilen alanlara yazılır. Boş bırakılan yanıtlar B puanını oluşturur. Cevap kâğıdının en altında bireylerin envanteri cevaplandırma davranışına ilişkin bir “geçerlik (G)” puanının yazılacağı alan bulunur. Geçerlik puanının elde edilmesinde eşleştirilmiş olan 21-167, 42-143, 63-120, 84-95, 105-71, 126-48, 147-25 ve 168-1 numaralı sorulardan aynı cevap verilmiş olanlara 1'er puan verilir ve bu puan toplandığında 0-8 arasında değer alabilen G puanı ilgili yere yazılır (Özgüven, 1992).

Elde edilen (B) ve (G) puanları cevap kâğıdının geçerliliğini vermektedir. B geçerlilik puanı, bireyin envanteri cevaplandırırken gerçek olarak kendi yaşantıları doğrultusunda cevap verip vermediğini ve savunucu bir tutum içinde olup olmadığını ifade eder. B puanının artması olumsuz bir durumdur. Cevap kâğıdındaki B puanının her bir alt ölçekte en az 2 puan değerinde ve 8 alt ölçek toplamında en az 8 puan değerinde olması halinde cevap kâğıdı geçersiz sayılır ve puanlamaya dâhil edilmez. G puanının ise 5 puan ve daha aşağı olması halinde yine cevap kâğıdı geçersiz sayılır (Özgüven, 1992).

Puanlama işlemi tamamlandığında, geçerlik puanları olan G ve B ve Kişisel Uyum alt ölçeklerine ilişkin KG, DK, NE ve PB puanları ile Sosyal Uyum alt ölçeklerine ilişkin Aİ, Sİ, SN ve AE puanları elde edilir. HKE toplam puanları olan, KU, SU ve GU

puanlarını elde etmek için, KG, DK, NE ve PB puanları toplanarak kişisel uyum, Aİ, Sİ, SN ve AE puanları toplanarak sosyal uyum ve 8 alt ölçeğe ilişkin puanların toplamı alınarak “genel uyum” puanları elde edilir. Böylece, HKE’den 2 geçerlik, 8 alt ölçek ve 3 toplam ölçek puanı olmak üzere 13 farklı puan elde edilir (Özgüven, 1992).

3.3.4. Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI):

Cloninger’in kişilik kuramını temel alarak geliştirilmiş olan TCI İsveççe, Hollandaca, Çekçe, Almanca, Fransızca (Pelissolo ve Lepine 2000), Japonca (Kijima vd., 2000), İspanyolca, Polonyaca, Korece, Çince gibi çeşitli dillere çevrilmiş, versiyonları geliştirilmiş ve psikometrik özellikleri bildirilmiştir. TCI’nin Türkçeye uyarlanmasıyla ilgili çalışmalar ilk olarak 2001 yılında Köse ve Sayar tarafından gerçekleştirilmiştir. Cloninger tarafından da onaylanan bu versiyon “Türkçe TCI” olarak adlandırılmıştır (Köse vd., 2004). Daha sonra 2004 yılında Köse ve arkadaşları tarafından Türkçe TCI’nın iç tutarlılık, geçerlik-güvenirlik ve faktör yapısı çalışması yapılmış olan ölçek; “Doğru” ya da “Yanlış” şeklinde yanıtlanan 240 maddeden oluşan bir kendini değerlendirme ölçeğidir. TCI, yedi üst-sıra (higher order) ölçekten oluşur.

Mizaç boyutunu oluşturan **Yenilik Arayışı** alt boyutu (NS, 40 madde), NS1 (*Keşfetmekten heyecan duyma*, 11 madde), NS2 (*Dürtüsellik*, 10 madde), NS3 (*Savurganlık*, 9 madde) ve NS4 (*Düzensizlik*, 10 madde) olmak üzere **4 alt ölçekten**; **Zarardan Kaçınma** alt boyutu (HA, 35 madde), HA1 (*Beklenti endişesi*, 11 madde), HA2 (*Belirsizlik korkusu*, 7 madde), HA3 (*Yabancılardan çekinme*, 8 madde) ve HA4 (*Çabuk yorulma ve dermansızlık*, 9 madde) olmak üzere **4 alt ölçekten** ve **Ödül Bağımlılığı** alt boyutu (RD, 24 madde), RD1 (*Duygusallık*, 10 madde), RD3 (*Bağlanma*, 8 madde) ve RD4 (*Bağımlılık*, 6 madde) olmak üzere **3 alt ölçekten** oluşmaktadır. **Sebat Etme** alt boyutu (P, 8 madde) ise alt ölçeği olmayan tek mizaç ölçeğidir (Köse vd., 2004).

Karakter boyutunu oluşturan **Kendini Yönetme** alt boyutu (SD, 44 madde), SD1 (*Sorumluluk alma*, 8 madde), SD2 (*Amaçlılık*, 8 madde), SD3 (*Beceriklilik*, 5 madde), SD4 (*Kendini kabullenme*, 11 madde) ve SD5 (*Uyumlu ikincil huylar*, 12 madde) olmak üzere **5 alt ölçekten**; **İş Birliği Yapma** alt boyutu (C, 42 madde), C1 (*Sosyal onaylama*, 8 madde), C2 (*Empati duyma*, 7 madde), C3 (*Yardıms severlik*, 8 madde), C4 (*Acıma*, 10

madde) ve C5 (*Erdemlilik-vicdanlılık*, 9 madde) olmak üzere **5 alt ölçekten** ve ***Kendini Aşma*** alt boyutu (ST, 33 madde), ST1 (*Kendilik kaybı*, 11 madde), ST2 (*Kişiler ötesi özdeşim*, 9 madde) ve ST3 (*Manevi kabullenme*, 13 madde) olmak üzere **3 alt ölçekten** oluşmaktadır (Köse vd., 2004).

Hangi puanların hangi alt ölçek puanına dahil edileceği ile ilgili olarak derecelendirme anahtarı kullanılır. Doğru olarak işaretlenmiş cevaplar 1 puan, Yanlış olarak işaretlenmiş cevaplar 0 puan olarak hesaplanır ancak derecelendirme anahtarında altı çizili olarak gösterilen bazı maddeler tersine puanlanmalıdır. Ayrıca 69., 75., 101., 111., 118., 134., 140., 170., 176., 190., 213., 230., 239. ve 240. maddeler TCI içinde yer almasına rağmen puanlanmaya dahil edilmemektedir (Köse vd., 2004).

Türkçe TCI ölçeklerinin Cronbach alfa değerleri mizaç boyutunda Yenilik Arayışı (NS) 0,74, Zarardan Kaçınma (HA) 0,85, Ödül Bağımlılığı (RD) 0,60 ve Sebat Etme (P) 0,62 ile karakter boyutunda Kendini Yönetme (SD) 0,83, İş Birliği Yapma (C) 0,82 ve Kendini Aşma (ST) 0,82 olarak bulunmuştur (Köse vd., 2004).

3.4. Verilerin Toplanması

Üsküdar Üniversitesi Girişimsel Olmayan Araştırmalar Etik Kurul Başkanlığından 23.02.2023 tarihinde alınan etik kurul onayı ve İstanbul İl Sağlık Müdürlüğünden alınan 10.04.2023 tarihli izin belgesinden sonra 2023 yılı Nisan ayında İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü Halk Sağlığı Başkanlığı Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Biriminde eğitime katılan ve dört haftalık online eğitim sürecinin sonunda yapılan sınavla eğitim döneminde başarılı sayılarak 2023 yılı Mayıs ayında izleme değerlendirme görüşmesine dahil edilen 162 sürücüye anket formu verilmiştir.

Anket uygulama öncesinde araştırmacı tarafından kişilere bilgilendirme yapılmış ve çalışmanın önemi anlatılmıştır.

Anket formu verilen sürücülerden 67 kişi çalışmaya katılmaya gönüllü olmuştur. Ancak 15 form ölçek ve envanterlerin kesme puanında olması nedeniyle bu araştırmaya dâhil edilmemiş olup; değerlendirme 52 gönüllünün formu üzerinden yapılmıştır.

3.5. Araştırmada Kullanılan İstatistiksel Analizler

Bu çalışmada yer alan demografik özellikler (kategorik değişkenler) için değerlendirilen tanımlayıcı istatistikler frekans ve yüzde şeklinde sunulmuştur. Nümerik değişkenlerin normal dağılıma uygunluğu “Shapiro-Wilk Testi” ile kontrolü edilmiştir. Nümerik değişkenlerin tanımlayıcı istatistiklerinde normal dağılım gösteren veriler için ortalama±standart sapma ($\bar{X} \pm SS$), normal dağılım göstermeyen veriler için ise medyan (min-max) değerleri verilmiştir.

Normal dağılıma sahip olan bağımsız iki grubun karşılaştırılması için “Bağımsız Örneklem T Testi”, normal dağılıma sahip olmayan bağımsız iki grup karşılaştırması için ise “Mann-Whitney U Testi” kullanılmıştır. Normal dağılıma sahip olan ikiden fazla bağımsız grubun karşılaştırılmasında “Tek Yönlü ANOVA Testi” kullanılmış olup; normal dağılıma sahip olmayan ikiden fazla bağımsız grubun karşılaştırılmasında ise “Kruskal-Wallis H Testi” kullanılmıştır. Çoklu karşılaştırma testlerinin sonuçları ortalamaların hemen yanında harfli gösterim ile ifade edilmiştir.

Ölçekler arasındaki ilişkiler normal dağılım göstermeyen veriler için “Spearman’s Sıra Farkları Korelasyon Katsayısı” ile belirlenmiştir. Korelasyon katsayıları yorumlanırken değerler $<0,2$ ise “*çok zayıf derecede korelasyon*”, $0,2-0,4$ arasında ise “*zayıf derecede korelasyon*”, $0,4-0,6$ arasında ise “*orta derecede korelasyon*”, $0,6-0,8$ arasında ise “*yüksek derecede korelasyon*”, $0,8>$ ise çok “*yüksek derecede korelasyon*” kriterleri kullanılmıştır (Choi, Peters ve Mueller., 2010).

Çalışmadaki tüm hesaplamalarda ve yorumlamalarda istatistik anlamlılık düzeyleri “ $p<0,05$, $p<0,01$, $p<0,001$ ” olarak baz alınmış ve hipotezler çift yönlü kurulmuştur. Verilerin istatistiksel analizi SPSS v26 (IBM Inc., Chicago, IL, USA) paket programı kullanılarak yapılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR

Bu bölümde çalışmaya dâhil edilme kriterlerine uygun 52 kişiye ait verilerle yapılan araştırmanın problem durumuna göre oluşturulan alt problemlerine ilişkin elde edilen bulgular ve yorumlar değerlendirilmiştir.

4.1. Çalışmaya Katılan Bireylerin Tanıtıcı Bulguları

Çalışmaya katılan bireylerin cinsiyetlerine göre demografik özelliklerine ilişkin bulguların özet istatistikleri Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1: Bireylerin demografik bulgularının tanımlayıcı istatistikleri

Yaş Grup	n	%
18-25	1	1,9
26-33	6	11,6
34-41	13	25,0
42-49	17	32,7
50 yaş ve üzeri	15	28,8
Yaş (yıl) ($\bar{X} \pm SS$)	44,19±8,96	
Medeni Durum		
Evli	26	50,0
Bekar	26	50,0
Eğitim Durumu		
İlkokul	10	19,2
Ortaokul	10	19,2
Lise	13	25,0
Ön Lisans	5	9,6
Lisans	9	17,4
Lisans Üstü	5	9,6
Meslek		
Özel Sektör/Kobi	36	69,2
Kamu Görevlisi	10	19,2
Emekli	3	5,8
Şoför	3	5,8
İkamet Durumu		
Köy	1	1,9
İlçe	2	3,8
İl	8	15,5
Büyükşehir	41	78,8

Çalışmaya katılan bireylerin demografik bulgularının tanımlayıcı istatistikleri incelendiğinde, yaş gruplarına göre %1,9’unun (1 kişi) 18-25 yaş arası, %11,6’sının (6 kişi) 26-33 yaş arası, %25’inin (13 kişi) 34-41 yaş arası, %32,7’sinin (17 kişi) 42-49 yaş arası, %28,8’inin (15 kişi) 50 yaş ve üzeri olduğu, yaş ortalamalarının 44,19±8,96 yıl

olduğu, medeni durumlarına göre %50'sinin (26 kişi) evli ve %50'sinin (26 kişi) bekâr olduğu, eğitim durumlarına göre %19,2'sinin (10 kişi) ilkokul, %19,2'sinin (10 kişi) ortaokul, %25'inin (13 kişi) lise, %9,6'sının (5 kişi) ön lisans, %17,4'ünün (9 kişi) lisans ve %9,6'sının (5 kişi) lisansüstü eğitim düzeyine sahip olduğu, mesleklerine göre %69,2'sinin (36 kişi) özel sektör / kobi, %19,2'sinin (10 kişi) kamu görevlisi, %5,8'inin (3 kişi) emekli ve %5,8'inin (3 kişi) şoför olduğu, ikamet durumlarına göre %1,9'unun (1 kişi) köyde, %3,8'inin (2 kişi) ilçede, %15,5'inin (8 kişi) ilde ve %78,8'inin (41 kişi) büyükşehirde ikamet ettiği bulunmuştur (Tablo 1).

Çalışmaya katılan bireylerin alkol kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2: Bireylerin alkol kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri

Hanede Alkol Kullanan Birey Durumu	n	%
Hayır	32	61,5
Ebeveyn	8	15,4
Kardeş	4	7,7
Eş	5	9,6
Çocuklar	1	1,9
Diğer	2	3,8
Hanede Alkol Kullanan Farklı Kişi Olma Durumu		
Hayır	32	61,5
Evet	20	38,5
Alkol Kullanmaya Devam Etme Durumu		
Evet	29	55,8
1 yıldan az süredir kullanmıyor	6	11,5
1-3 yıldır kullanmıyor	10	19,2
4-6 yıldır kullanmıyor	5	9,6
7 yıldan uzun süredir kullanmıyor	2	3,8
Alkol Bırakma Durumu		
Hayır	51	98,1
Evet	1	1,9
Alkol Kullanma Sıklığı		
Haftada 4-6	1	1,9
Haftada 1-3	19	36,5
Ayda 9-12	1	1,9
Ayda 5-8	1	1,9
Ayda 1-4	23	44,2
Yılda 5-8	1	1,9
Yılda 1-4	6	11,5
Alkol Almaya Başlama Yaşı (yıl) ($\bar{X} \pm SS$)	23,27±6,87	
Alkol Tüketim Sayısı (kadeh) ($\bar{X} \pm SS$)	3,02±1,00	
Alkol Alınan Yer Durumu		
Bar	9	17,3
Restoran / Kafe	21	40,4
Ev	15	28,8
Piknik/Park/Açık alan	1	1,9
Fark etmiyor	6	11,5

Çalışmaya katılan bireylerin alkol kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri incelendiğinde, hanede kendisi dışında alkol kullanan bireyin bulunması durumlarına göre %61,5'inin (32 kişi) hanesinde başka alkol kullanan birey olmadığı, %15,4'ünün (8 kişi) ebeveynlerinin, %7,7'sinin (4 kişi) kardeşinin, %9,6'sının (5 kişi) eşlerinin, %1,9'unun (1 kişi) çocuklarının ve %3,8'inin (2 kişi) aile dışındaki diğer bireylerin hane içerisinde alkol kullandığı; hanede alkol kullanan farklı bir kişinin olması durumlarına göre %61,5'inin (32 kişi) hanede alkol kullanan başka birey olmadığı ve %38,5'inin (20 kişi) hanede alkol kullanan başka birey olduğu; alkol kullanmaya devam etme durumlarına göre %55,8'inin (29 kişi) alkol almaya devam ettiği, %11,5'inin (6 kişi) 1 yıldan az süredir alkol kullanmadığı, %19,2'sinin (10 kişi) 1-3 yıl arası süredir kullanmadığı, %9,6'sının (5 kişi) 4-6 yıl arası süredir kullanmadığı ve %3,8'inin (2 kişi) 7 yıl ve daha uzun süredir alkol kullanmadığı; alkol bırakma durumlarına göre %98,1'inin (51 kişi) alkol kullanmak için tıbbi bir destek almadığı ve %1,9'unun (1 kişi) tıbbi bir destek ile alkol kullanmayı bıraktığı; alkol kullanma sıklıklarına göre %1,9'unun (1 kişi) haftada 4-6 kez, %36,5'inin (19 kişi) haftada 1-3 kez, %1,9'unun (1 kişi) ayda 9-12 kez, %1,9'unun (1 kişi) ayda 5-8 kez, %44,2'sinin (25 kişi) ayda 1-4 kez, %1,9'unun (1 kişi) yılda 5-8 kez ve %11,5'inin (6 kişi) yılda 1-4 kez tükettiği; grubun alkol kullanmaya başlama yaş ortalamalarının $23,27 \pm 6,87$ yıl olduğu; alkol tüketim sayısı ortalamalarının $3,02 \pm 1,00$ kadeh olduğu; alkol almayı tercih ettikleri yer durumlarına göre %17,3'ünün (9 kişi) barda, %40,4'ünün (21 kişi) restoranda/kafede, %28,8'inin (15 kişi) evde, %1,9'unun piknikte/parkta/açık alanda alkol tüketmeyi tercih ettiği ve %11,5'inin (6 kişi) ise alkol tüketmek için herhangi bir yerde tercihi olmadığı uygun olan her ortamda alkol tükettiği bulunmuştur (Tablo 2).

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri

Tablo 3’de verilmiştir.

Tablo 3: Bireylerin araç kullanma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri

Araç Kullanma Süresi	n	%
6-10 yıl	4	7,7
11-15 yıl	5	9,6
16-20 yıl	9	17,3
21-25 yıl	5	9,6
25 yıl üstü	29	55,8
Araç Kullanma Süresi (yıl) ($\bar{X} \pm SS$)	24,06±7,95	
Ehliyet Alma Süresi		
1-5 yıl	1	1,9
6-10 yıl	5	9,6
11-15 yıl	7	13,5
16-20 yıl	9	17,3
21-25 yıl	3	5,8
25 yıl üstü	27	51,9
Ehliyet Sahibi Olma Süresi (yıl) ($\bar{X} \pm SS$)	22,83±9,02	
Ehliyetli/Ehliyetsiz Araç Kullanma Süresi		
Ehliyet almadan 7 yıl ve daha fazla süre önce başladım	7	13,5
Ehliyet almadan 4-6 yıl önce başladım	4	7,7
Ehliyet almadan 1-3 yıl önce başladım	11	21,2
Ehliyet aldığımda başladım	15	28,8
Ehliyet aldıktan 1-3 yıl sonra başladım	11	21,2
Ehliyet aldıktan 7 yıl ve daha fazla zaman sonra başladım	4	7,7
Kullanılan Araç Türü		
Motosiklet/Motorlu Bisiklet/Mobilet vb.	1	1,9
Otomobil (Şahsi)	40	76,9
Otomobil (Ticari)/Şirket vb.	4	7,7
Minibüs/Servis aracı vb.	1	1,9
Otobüs	1	1,9
Kamyon/tır vb.	1	1,9
Yerine göre otomobil veya motosiklet	4	7,7
Günlük Ortalama Araç Kullanma Süresi		
8 saatten fazla	3	5,8
4-7 saat	7	13,5
1-3 saat	33	63,5
1 saatten az	9	17,3
Araç Kullanma Nedeni		
Keyif aldığım için	6	11,8
Konforlu olduğu için	10	19,6
Bakmakla yükümlü olduğum hasta/engelli olduğu için	2	3,9
İşim gereği	24	47,1
Ailemi işe/okula vb. bırakmak için	6	11,8
Diğer	3	5,9

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma verilerine ilişkin bulguların tanımlayıcı istatistikleri incelendiğinde, araç kullanma sürelerine göre %7,7’sinin (4 kişi) 6-10 yıl arası, %9,6’sının (5 kişi) 11-15 yıl arası, %17,3’ünün (9 kişi) 16-20 yıl arası, %9,6’sının (5 kişi) 21-25 yıl arası ve %55,8’inin (29 kişi) 25 yıl üzeri süredir araç kullandığı; araç kullanma süresi ortalamalarının 24,06±7,95 yıl olduğu; ehliyet alama sürelerine göre %1,9’unun (1 kişi) 1-5 yıl arası, %9,6’sının (5 kişi) 6-10 yıl arası,

%13,5'inin (7 kişi) 11-15 yıl arası, %17,3'ünün (9 kişi) 16-20 yıl arası, %5,8'inin (3 kişi) 21-25 yıl arası ve %51,9'unun (27 kişi) 25 yıl üzeri süredir ehliyet sahibi olduğu; ehliyet alma süresi ortalamalarının $22,83 \pm 9,02$ yıl olduğu; ehliyetli/ehliyetsiz araç kullanma sürelerine göre %13,5'inin (7 kişi) ehliyet almadan 7 yıl ve daha fazla süre önce araç kullanmaya başladığı, %7,7'sinin (4 kişi) ehliyet almadan 4-6 yıl önce araç kullanmaya başladığı, %21,2'sinin (11 kişi) ehliyet almadan 1-3 yıl önce araç kullanmaya başladığı, %28,8'inin (15 kişi) ehliyet aldığından araç kullanmaya başladığı, %21,2'sinin (11 kişi) ehliyet aldıktan 1-3 yıl sonra araç kullanmaya başladığı ve %7,7'sinin (4 kişi) ehliyet aldıktan 7 yıl ve daha fazla zaman sonra araç kullanmaya başladığı; kullanılan araç türlerine göre %1,9'unun (1 kişi) motosiklet/motorlu bisiklet/mobilet vb., %76,9'unun (40 kişi) otomobil (şahsi), %7,7'sinin (4 kişi) otomobil (ticari)/şirket vb., %1,9'unun (1 kişi) minibüs/servis aracı vb., %1,9'unun (1 kişi) otobüs, %1,9'unun (1 kişi) kamyon/tır vb. ve %7,7'sinin (4 kişi) yerine göre otomobil veya motosiklet kullandığı; günlük ortalama araç kullanma sürelerine göre %5,8'inin (3 kişi) 8 saat ve daha fazla süre, %13,5'inin (7 kişi) 4-7 saat arası, %63,5'inin (33 kişi) 1-3 saat arası ve %17,3'ünün (9 kişi) 1 saatten daha az süre araç kullandığı; araç kullanma nedenlerine göre %11,8'inin (6 kişi) keyif aldığı için, %19,6'sının (10 kişi) konforlu olduğu için, %3,9'unun (2 kişi) bakmakla yükümlü olduğu hasta/engelli olduğu için, %47,1'inin (24 kişi) işi gereği, %11,8'inin (6 kişi) ailesini işe/okula vb. bırakmak için ve %5,9'unun (3 kişi) diğer nedenler için araç kullandığı bulunmuştur (Tablo 3).

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanma, ceza alma ve kaza yapma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri Tablo 4’de verilmiştir.

Tablo 4: Bireylerin alkollü araç kullanma, ceza alma ve kaza yapma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri

Alkollü Araç Kullanma Sayısı	n	%
2'den az	1	1,9
2-3	25	48,1
4-5	14	26,9
7-9	1	1,9
10 ve üzeri	11	21,2
Alkollü Araç Kullanmadan Dolayı Ceza Alma Sayısı		
2	38	73,1
3	7	13,5
4	4	7,7
5	2	3,8
6 ve üzeri	1	1,9
Ehliyetsiz Araç Kullanmadan Dolayı Ceza Alma Sayısı		
Yok	37	71,2
1-2	12	23,1
3-4	3	5,8
Hız Sınırına Uymama Durumundan Ceza Alma Sayısı		
Yok	40	76,9
1-2	9	17,3
3-4	1	1,9
5-6	1	1,9
7'den fazla	1	1,9
Kırmızı Işık veya Görevlinin Dur İşaretinde Durmama Durumundan Ceza Alma Sayısı		
Yok	50	96,2
1-2	2	3,8
100 Ceza Puanını Doldurma Sayısı		
Yok	48	92,3
1-2	1	1,9
3-4	1	1,9
5-6	1	1,9
7'den fazla	1	1,9
Trafik Güvenliği ile İlgili Diğer Kurallara Uymama Durumundan Ceza Alma Sayısı		
Yok	49	94,2
1-2	3	5,8
Alkollü Araç Kullanırken Kaza Yapma Durumu		
Hiç yapmadım	44	84,6
1 kez yaptım	8	15,4

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanma, ceza alma ve kaza yapma bulgularının tanımlayıcı istatistikleri incelendiğinde, alkollü araç kullanma sayılarına göre %1,9’unun (1 kişi) 2’den az, %48,1’inin (25 kişi) 2-3 arası, %26,9’unun (14 kişi) 4-5 arası, %1,9’unun (1 kişi) 7-9 arası, %21,2’inin (11 kişi) 10 ve üzerinde ceza almamış bile olsa alkollü araç kullandığı; alkollü araç kullanmadan dolayı ceza alma sayılarına göre %73,1’inin (38 kişi) 2 kez, %13,5’inin (7 kişi) 3 kez, %7,7’sinin (4 kişi) 4 kez, %3,8’inin (2 kişi) 5 kez, %1,9’unun (1 kişi) 6 kez ve üzeri ceza aldığı; ehliyetsiz araç

kullanmadan dolayı ceza alma sayılarına göre %71,2'sinin (37 kişi) ceza almadığı, %23,1'inin (12 kişi) 1-2 kez ve %5,8'inin (3 kişi) 3-4 kez ceza aldığı; hız sınırına uymama durumundan ceza alma sayılarına göre %76,9'unun (40 kişi) hiç ceza almadığı, %17,3'ünün (9 kişi) 1-2 kez, %1,9'unun (1 kişi) 3-4 kez, %1,9'unun (1 kişi) 5-6 kez, %1,9'unun (1 kişi) 7 ve daha fazla kez ceza aldığı; kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmama durumundan ceza alma sayılarına göre %96,2'sinin (50 kişi) ceza almadığı ve %3,8'inin (2 kişi) 1-2 kez ceza aldığı; 100 ceza puanını doldurma sayılarına göre %92,3'ünün (48 kişi) doldurmadığı, %1,9'unun (1 kişi) 1-2 kez, %1,9'unun (1 kişi) 3-4 kez, %1,9'unun (1 kişi) 5-6 kez ve %1,9'unun (1 kişi) 7 ve fazla kez 100 ceza puanını doldurduğu için ceza aldığı; trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymama nedeniyle ceza alma sayılarına göre %94,2'sinin (49 kişi) ceza almadığı ve %5,8'inin (3 kişi) 1-2 kez ceza aldığı; alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre %84,6'sının (44 kişi) kaza yapmadığı ve %15,4'ünün (8 kişi) 1 kez kaza yaptığı bulunmuştur (Tablo 4).

4.2. Çalışmaya Katılan Bireylerin Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI) Bulguları

Çalışmaya katılan bireylerin TCI alt faktör puanlarının özet istatistikleri Tablo 5'de verilmiştir.

Tablo 5: Bireylerin TCI alt faktör puanlarının özet istatistikleri

	Medyan (min-max)	$\bar{X} \pm SS$
Yenilik Arayışı	18 (11-29)	18,67±3,63
Zarardan Kaçınma	12,5 (2-27)	12,94±5,13
Ödül Bağımlılığı	13 (5-18)	12,48±2,82
Sebat Etme	5 (1-8)	5,23±1,57
Kendini Yönetme	29 (11-38)	27,92±6,04
İşbirliği Yapma	30,5 (9-39)	28,83±6,46
Kendini Aşma	18 (3-29)	17,83±5,93

Çalışmaya katılan bireylerin TCI alt faktör puanlarının özet istatistikleri incelendiğinde, “Yenilik Arayışı” alt faktör puanlarının 11-29 arasında değiştiği ve ortalamalarının 18,67±3,63 olduğu, “Zarardan Kaçınma” alt faktör puanlarının 2-27 arasında değiştiği ve ortalamalarının 12,94±5,13 olduğu, “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanlarının 5-18 arasında değiştiği ve ortalamalarının 12,48±2,82 olduğu, “Sebat Etme” alt faktör puanlarının 1-8 arasında değiştiği ve ortalamalarının 5,23±1,57 olduğu, “Kendini Yönetme” alt faktör puanlarının 11-38 arasında değiştiği ve ortalamalarının

27,92±6,04 olduğu, “İşbirliği Yapma” alt faktör puanlarının 9-39 arasında değiştiği ve ortalamalarının 28,83±6,46 olduğu ve “Kendini Aşma” alt faktör puanlarının da 3-29 arasında değiştiği ve ortalamalarının 17,83±5,93 olduğu bulunmuştur (Tablo 5).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 6’da verilmiştir.

Tablo 6: Bireylerin yaş gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Yaş Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	F-H	p
Yenilik Arayışı	41 yaş ve altı	19,80±3,17	18 (17-29)	H=2,167	0,338
	42-49 yaş arası	17,53±3,06	19 (11-22)		
	50 yaş ve üzeri	18,47±4,50	18 (11-28)		
Zarardan Kaçınma	41 yaş ve altı	13,05±6,30	12 (2-27)	F=0,281	0,756
	42-49 yaş arası	12,24±4,78	12 (5-21)		
	50 yaş ve üzeri	13,60±3,85	13 (8-22)		
Ödül Bağımlılığı	41 yaş ve altı	11,10±3,23 ^a	12 (5-16)	F=4,676	0,014*
	42-49 yaş arası	13,06±2,41 ^b	13 (8-18)		
	50 yaş ve üzeri	13,67±1,88 ^b	14 (11-18)		
Sebat Etme	41 yaş ve altı	4,90±1,45	5 (2-7)	H=1,608	0,448
	42-49 yaş arası	5,59±1,54	5 (3-8)		
	50 yaş ve üzeri	5,27±1,75	6 (1-7)		
Kendini Yönetme	41 yaş ve altı	27,50±6,01	29 (11-37)	H=4,054	0,132
	42-49 yaş arası	30,00±6,23	31 (17-38)		
	50 yaş ve üzeri	26,13±5,53	26 (19-38)		
İşbirliği Yapma	41 yaş ve altı	26,85±7,56	28 (9-37)	F=1,974	0,150
	42-49 yaş arası	31,00±4,97	33 (20-39)		
	50 yaş ve üzeri	29,00±5,92	29 (21-39)		
Kendini Aşma	41 yaş ve altı	15,05±6,01 ^a	14 (3-23)	F=4,057	0,023*
	42-49 yaş arası	19,24±5,40 ^b	19 (9-29)		
	50 yaş ve üzeri	19,93±5,23 ^b	20 (12-29)		

F: Tek Yönlü ANOVA Testi; H: Kruskal-Wallis H Testi

*p<0,05

a, b: Ortak harfe sahip olmayan ortalamalar arasındaki fark anlamlıdır (p<0,05)

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanları arasında (F=4,676; p<0,05) ve “Kendini Aşma” alt faktör puanları arasında (F=4,057; p<0,05) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm alt faktör puanları arasında anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanlarında 50 yaş ve üzeri olan bireylerin (13,67±1,88) ortalaması ve 42-49 yaş arası olan bireylerin (13,06±2,41) ortalaması, 41 yaş ve altı olan bireylerin (11,10±3,23)

ortalamasına göre, “Kendini Aşma” alt faktör puanlarında 50 yaş ve üzeri olan bireylerin (19,93±5,23) ortalaması ve 42-49 yaş arası olan bireylerin (19,24±5,40) ortalaması, 41 yaş ve altı olan bireylerin (15,05±6,01) ortalamasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 6).

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 7’de verilmiştir.

Tablo 7: Bireylerin medeni durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Medeni Durum	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Yenilik Arayışı	Evli	18,50±3,72	19 (11-28)	U=329,5	0,875
	Bekar	18,85±3,61	18 (11-29)		
Zarardan Kaçınma	Evli	13,08±4,47	13 (4-22)	t=0,187	0,852
	Bekar	12,81±5,80	12 (2-27)		
Ödül Bağımlılığı	Evli	12,58±2,80	13 (5-18)	t=0,244	0,808
	Bekar	12,38±2,89	13 (5-18)		
Sebat Etme	Evli	5,42±1,63	5 (2-8)	U=284	0,310
	Bekar	5,04±1,51	5 (1-8)		
Kendini Yönetme	Evli	27,54±6,19	29 (17-38)	t=-0,455	0,651
	Bekar	28,31±5,99	29 (11-38)		
İşbirliği Yapma	Evli	28,46±6,80	29 (9-39)	t=-0,404	0,688
	Bekar	29,19±6,22	31 (12-37)		
Kendini Aşma	Evli	20,08±5,15	21,5 (10-29)	t=2,935	0,005**
	Bekar	15,58±5,89	16 (3-26)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

**p<0,01

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Kendini Aşma” alt faktör puanları arasında (t=2,935; p<0,01) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm alt faktör puanları arasında anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Kendini Aşma” alt faktör puanlarında evli bireylerin (20,08±5,15) ortalaması, bekâr bireylerin (15,58±5,89) ortalamasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 7).

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 8’de verilmiştir.

Tablo 8: Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Hanede Alkol Alan Farklı Kişi Olma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Yenilik Arayışı	Hayır	18,25±3,37	18 (11-25)	U=286	0,519
	Evet	19,35±4,02	18,5 (14-29)		
Zarardan Kaçınma	Hayır	13,69±4,66	13 (6-27)	t=1,335	0,188
	Evet	11,75±5,73	11,5 (2-22)		
Ödül Bağımlılığı	Hayır	11,94±2,83	13 (5-16)	U=245,5	0,157
	Evet	13,35±2,64	13,5 (8-18)		
Sebat Etme	Hayır	5,22±1,70	5 (1-8)	t=-0,069	0,945
	Evet	5,25±1,37	5 (2-8)		
Kendini Yönetme	Hayır	26,94±6,09	211-389	t=-1,506	0,138
	Evet	29,50±5,76	29 (19-38)		
İşbirliği Yapma	Hayır	28,00±7,19	28 (9-39)	t=-1,171	0,247
	Evet	30,15±4,99	31 (23-39)		
Kendini Aşma	Hayır	17,44±6,12	18 (3-29)	t=-0,596	0,554
	Evet	18,45±5,71	18,5 (8-29)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm TCI alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 8).

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 9’da verilmiştir.

Tablo 9: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Araç Kullanma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Yenilik Arayışı	20 yıl ve altı	19,17±3,81	18 (13-29)	t=0,709	0,481
	21 yıl ve üzeri	18,41±3,57	18,5 (11-28)		
Zarardan Kaçınma	20 yıl ve altı	13,83±5,86	14 (2-27)	t=0,910	0,357
	21 yıl ve üzeri	12,47±4,72	12 (4-22)		
Ödül Bağımlılığı	20 yıl ve altı	11,33±2,72	12 (5-15)	t=-2,217	0,031*
	21 yıl ve üzeri	13,09±2,71	13,5 (5-18)		
Sebat Etme	20 yıl ve altı	5,06±1,35	5 (3-7)	U=269,5	0,471
	21 yıl ve üzeri	5,32±1,68	5 (1-8)		
Kendini Yönetme	20 yıl ve altı	25,94±6,28	27 (11-36)	t=-1,753	0,086
	21 yıl ve üzeri	28,97±5,73	30 (19-38)		
İşbirliği Yapma	20 yıl ve altı	27,00±6,08	27 (12-37)	U=223	0,110
	21 yıl ve üzeri	29,79±6,54	31 (9-39)		
Kendini Aşma	20 yıl ve altı	17,06±6,90	19,5 (3-29)	t=-0,679	0,500
	21 yıl ve üzeri	18,24±5,41	18 (9-29)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

* $p<0,05$

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanları

arasında ($t=-2,217$; $p<0,05$) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm alt faktör puanları arasında anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanlarında 21 yıl ve üzeri süredir araç kullanan bireylerin ($13,09\pm2,71$) ortalaması, 20 yıl ve altı süredir araç kullanan bireylerin ($11,33\pm2,72$) ortalamasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 9).

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 10’da verilmiştir.

Tablo 10: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Ehliyet Sahibi Olma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Yenilik Arayışı	20 yıl ve altı	$19,23\pm3,78$	18 (11-29)	$t=0,941$	0,351
	21 yıl ve üzeri	$18,27\pm3,53$	18 (11-28)		
Zarardan Kaçınma	20 yıl ve altı	$12,73\pm6,13$	12 (2-27)	$t=-0,256$	0,799
	21 yıl ve üzeri	$13,10\pm4,36$	13 (5-22)		
Ödül Bağımlılığı	20 yıl ve altı	$11,73\pm2,60$	12 (5-16)	$U=225,5$	0,051
	21 yıl ve üzeri	$13,03\pm2,88$	14 (5-18)		
Sebat Etme	20 yıl ve altı	$5,14\pm1,36$	5 (3-8)	$U=298$	0,543
	21 yıl ve üzeri	$5,30\pm1,73$	5 (1-8)		
Kendini Yönetme	20 yıl ve altı	$28,36\pm6,57$	29 (11-38)	$t=0,447$	0,657
	21 yıl ve üzeri	$27,60\pm5,72$	29 (17-38)		
İşbirliği Yapma	20 yıl ve altı	$28,68\pm6,41$	30,5 (12-37)	$t=-0,137$	0,891
	21 yıl ve üzeri	$28,93\pm6,61$	30 (9-39)		
Kendini Aşma	20 yıl ve altı	$16,18\pm6,17$	16 (3-29)	$t=-1,748$	0,087
	21 yıl ve üzeri	$19,03\pm5,54$	19 (8-29)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm TCI alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 10).

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 11’de verilmiştir.

Tablo 11: *Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması*

	Günlük Araç Kullanma Süresi	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	F-H	p
Yenilik Arayışı	4 saat ve üzeri	18,60±3,72	19 (11-24)	H=0,560	0,756
	1-3 saat arası	19,06±3,64	18 (13-29)		
	1 saatten az	17,33±3,61	18 (11-22)		
Zarardan Kaçınma	4 saat ve üzeri	11,60±2,41	12 (8-14)	H=1,259	0,533
	1-3 saat arası	13,58±5,74	13 (2-27)		
	1 saatten az	12,11±4,99	12 (6-18)		
Ödül Bağımlılığı	4 saat ve üzeri	12,90±2,13	12,5 (9-16)	H=0,458	0,795
	1-3 saat arası	12,39±3,04	13 (5-18)		
	1 saatten az	12,33±2,87	18-182		
Sebat Etme	4 saat ve üzeri	5,60±1,07	6 (4-7)	H=0,778	0,678
	1-3 saat arası	5,12±1,80	5 (1-8)		
	1 saatten az	5,22±1,09	5 (4-7)		
Kendini Yönetme	4 saat ve üzeri	27,00±5,10 ^a	27,5 (19-33)	F=5,327	0,008**
	1-3 saat arası	26,70±6,13 ^a	29 (11-37)		
	1 saatten az	33,44±3,40 ^b	33 (29-38)		
İşbirliği Yapma	4 saat ve üzeri	29,80±5,35	30,5 (21-37)	F=1,266	0,291
	1-3 saat arası	27,82±6,69	28 (9-39)		
	1 saatten az	31,44±6,48	33 (19-39)		
Kendini Aşma	4 saat ve üzeri	18,40±4,99	18,5 (12-26)	H=2,642	0,267
	1-3 saat arası	18,33±6,25	19 (3-29)		
	1 saatten az	15,33±5,59	14 (10-28)		

F: Tek Yönlü ANOVA Testi; H: Kruskal-Wallis H Testi

**p<0,01

a, b: Ortak harfe sahip olmayan ortalamalar arasındaki fark anlamlıdır (p<0,05)

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Kendini Yönetme” alt faktör puanları arasında (F=5,327; p<0,01) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm alt faktör puanları arasında anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Kendini Yönetme” alt faktör puanlarında 1 saatten az süre araç kullanan bireylerin (33,44±3,40) ortalaması, 4 saat ve üzeri süre araç kullanan bireylerin (27,00±5,10) ortalamasına ve 1-3 saat arası süre araç kullanan bireylerin (26,70±6,13) ortalamasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 11).

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 12’de verilmiştir.

Tablo 12: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Alkollü Araç Kullanırken Kaza Yapma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Yenilik Arayışı	Hiç yapmadım	18,25±3,51	18 (11-28)	t=-2,028	0,048*
	1 kez yaptım	21,00±3,63	20 (17-29)		
Zarardan Kaçınma	Hiç yapmadım	13,52±4,84	13 (4-27)	t=1,966	0,055
	1 kez yaptım	9,75±5,82	9 (2-20)		
Ödül Bağımlılığı	Hiç yapmadım	12,66±2,49	13 (5-18)	t=1,072	0,289
	1 kez yaptım	11,50±4,31	12,5 (5-16)		
Sebat Etme	Hiç yapmadım	5,16±1,48	5 (1-8)	U=148	0,466
	1 kez yaptım	5,63±2,07	5,5 (2-8)		
Kendini Yönetme	Hiç yapmadım	27,73±5,93	29 (11-38)	t=-0,544	0,589
	1 kez yaptım	29,00±6,97	30 (17-36)		
İşbirliği Yapma	Hiç yapmadım	28,82±5,94	29,5 (12-39)	t=-0,023	0,982
	1 kez yaptım	28,88±9,36	31 (9-39)		
Kendini Aşma	Hiç yapmadım	18,14±5,85	18 (3-29)	t=0,881	0,383
	1 kez yaptım	16,13±6,49	18 (8-23)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

*p<0,05

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre TCI alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Yenilik Arayışı” alt faktör puanları arasında (t=-2,028; p<0,05) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm alt faktör puanları arasında anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Yenilik Arayışı” alt faktör puanlarında 1 kez kaza yapan bireylerin (21,00±3,63) ortalaması, hiç kaza yapmayan bireylerin (18,25±3,51) ortalamasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 12).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle TCI alt faktör puanları arasındaki ilişki incelenmiş ve sonuçları Tablo 13’de verilmiştir.

Tablo 13: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle TCI alt faktör puanları arasındaki korelasyon katsayıları

		Yaş	Alkol Kullanma Yaşı	Alkol Tüketim Sayısı	Araç Kullanma Süresi	Ehliyet Sahibi Olma Süresi
Yenilik Arayışı	s	-0,119	-0,330	0,308	-0,099	-0,076
	p	0,400	0,017*	0,026*	0,483	0,590
Zarardan Kaçınma	s	0,070	-0,008	-0,006	-0,072	0,093
	p	0,620	0,955	0,965	0,610	0,511
Ödül Bağımlılığı	s	0,296	0,163	0,219	0,368	0,289
	p	0,033*	0,249	0,118	0,007**	0,038*
Sebat Etme	s	0,123	0,183	0,156	0,055	0,080
	p	0,384	0,195	0,269	0,696	0,572
Kendini Yönetme	s	-0,121	-0,166	0,023	0,108	-0,139
	p	0,394	0,240	0,873	0,445	0,326
İşbirliği Yapma	s	0,095	0,079	0,009	0,092	0,003
	p	0,501	0,577	0,952	0,517	0,984
Kendini Aşma	s	0,313	0,244	-0,009	0,120	0,298
	p	0,024*	0,082	0,947	0,397	0,032*

s: Spearman Sıra Farkları Korelasyon Katsayısı

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

Bireylerin yaşları ile TCI’nin “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf (s=0,296; p<0,05) ve “Kendini Aşma” alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf (s=0,313; p<0,05) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, bireylerin yaşları arttıkça TCI’nin “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanlarında %29,6’lık artma ve “Kendini Aşma” alt faktör puanlarında %31,3’lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 13).

Bireylerin alkol kullanma yaşları ile TCI’nin “Yenilik Arayışı” alt faktör puanları arasında anlamlı negatif zayıf (s=-0,330; p<0,05) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, bireylerin alkol kullanma yaşları arttıkça TCI’nin “Yenilik Arayışı” alt faktör puanlarında %33’lük azalma olduğu bulunmuştur (Tablo 13).

Bireylerin alkol tüketim sayıları ile TCI’nin “Yenilik Arayışı” alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf (s=0,308; p<0,05) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, bireylerin alkol tüketim sayıları arttıkça TCI’nin “Yenilik Arayışı” alt faktör puanlarında %30,8’lik artma olduğu bulunmuştur (Tablo 13).

Bireylerin araç kullanma süreleri ile TCI’nin “Ödül Bağımlılığı” alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf (s=0,368; p<0,01) korelasyon olduğu bulunmuştur.

Sonuç incelendiğinde, bireylerin araç kullanma süreleri arttıkça TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanlarında %36,8'lik artma olduğu bulunmuştur (Tablo 13).

Bireylerin ehliyet sahibi olma süreleri ile TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf ($s=0,289$; $p<0,05$) ve "Kendini Aşma" alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf ($s=0,298$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, bireylerin ehliyet sahibi olma süreleri arttıkça TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanlarında %28,9'luk artma ve "Kendini Aşma" alt faktör puanlarında %29,8'lik artma olduğu bulunmuştur (Tablo 13).

4.3. Çalışmaya Katılan Bireylerin Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) Bulguları

Çalışmaya katılan bireylerin HKE alt faktör puanlarının özet istatistikleri Tablo 14'de verilmiştir.

Tablo 14: Bireylerin HKE alt faktör puanlarının özet istatistikleri

	Medyan (min-max)	$\bar{X} \pm SS$
Kişisel Uyum	51,5 (21-74)	48,12 $\pm$ 12,95
Sosyal Uyum	43 (25-72)	42,58 $\pm$ 8,42

Çalışmaya katılan bireylerin HKE alt faktör puanlarının özet istatistikleri incelendiğinde, "Kişisel Uyum" alt faktör puanlarının 21-74 arası değiştiği ve ortalamalarının 48,12 $\pm$ 12,95" ve "Sosyal Uyum" alt faktör puanlarının 25-72 arası değiştiği ve ortalamalarının 42,58 $\pm$ 8,42 bulunmuştur (Tablo 14).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 15'de verilmiştir.

Tablo 15: Bireylerin yaş gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Yaş Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	F-H	p
Kişisel Uyum	41 yaş ve altı	47,50 $\pm$ 14,72	49,5 (21-74)	H=1,281	0,527
	42-49 yaş arası	50,82 $\pm$ 11,09	53 (26-64)		
	50 yaş ve üzeri	45,87 $\pm$ 12,69	45 (25-61)		
Sosyal Uyum	41 yaş ve altı	43,25 $\pm$ 11,39	42,5 (25-72)	F=0,160	0,852
	42-49 yaş arası	42,65 $\pm$ 6,40	44 (28-52)		
	50 yaş ve üzeri	41,60 $\pm$ 5,79	43 (29-50)		

F: Tek Yönlü ANOVA Testi; H: Kruskal-Wallis H Testi

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 15).

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 16’da verilmiştir.

Tablo 16: Bireylerin medeni durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Medeni Durum	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Kişisel Uyum	Evli	45,42±11,62	46 (25-62)	t=-1,519	0,135
	Bekar	50,81±13,85	53,5 (21-74)		
Sosyal Uyum	Evli	40,77±6,59	43 (25-50)	U=271,5	0,223
	Bekar	44,38±9,71	44 (26-72)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 16).

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 17’de verilmiştir.

Tablo 17: Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Hanede Alkol Alan Farklı Kişi Olma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Kişisel Uyum	Hayır	48,09±14,14	51,5 (21-74)	t=-0,015	0,988
	Evet	48,15±11,13	52 (25-62)		
Sosyal Uyum	Hayır	42,22±10,07	42 (25-72)	U=280	0,451
	Evet	43,15±4,90	44 (29-49)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 17).

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 18’de verilmiştir.

Tablo 18: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Araç Kullanma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	U	p
Kişisel Uyum	20 yıl ve altı	46,33±15,11	49,5 (21-74)	258	0,356
	21 yıl ve üzeri	49,06±11,78	53 (25-64)		
Sosyal Uyum	20 yıl ve altı	43,22±11,30	42 (26-72)	284	0,672
	21 yıl ve üzeri	42,24±6,58	43,5 (25-52)		

U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 18).

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 19’da verilmiştir.

Tablo 19: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Ehliyet Sahibi Olma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	U	p
Kişisel Uyum	20 yıl ve altı	48,82±14,53	51,5 (21-74)	314,5	0,774
	21 yıl ve üzeri	47,60±11,89	49,5 (25-64)		
Sosyal Uyum	20 yıl ve altı	43,68±10,90	42,5 (25-72)	310,5	0,717
	21 yıl ve üzeri	41,77±6,08	43 (28-50)		

U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 19).

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 20’de verilmiştir.

Tablo 20: Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Günlük Araç Kullanma Süresi	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	F-H	p
Kişisel Uyum	4 saat ve üzeri	47,30±11,75	46 (31-61)	F=1,092	0,344
	1-3 saat arası	46,79±13,09	51 (21-71)		
	1 saatten az	53,89±13,50	58 (26-74)		
Sosyal Uyum	4 saat ve üzeri	41,40±7,40	43,5 (26-50)	H=0,974	0,614
	1-3 saat arası	42,24±8,24	43 (25-72)		
	1 saatten az	45,11±10,45	48 (28-65)		

F: Tek Yönlü ANOVA Testi; H: Kruskal-Wallis H Testi

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 20).

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması Tablo 21’de verilmiştir.

Tablo 21: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması

	Alkollü Araç Kullanırken Kaza Yapma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Kişisel Uyum	Hiç yapmadım	47,55±13,37	49,5 (21-74)	t=-0,741	0,462
	1 kez yaptım	51,25±10,50	54 (28-63)		
Sosyal Uyum	Hiç yapmadım	42,64±8,72	43 (25-72)	U=172,5	0,929
	1 kez yaptım	42,25±6,98	43 (30-52)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre HKE alt faktör puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm HKE alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 21).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle HKE alt faktör puanları arasındaki ilişki incelenmiş ve sonuçları Tablo 22’de verilmiştir.

Tablo 22: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle HKE alt faktör puanları arasındaki korelasyon katsayıları

		Yaş	Alkol Kullanma Yaşı	Alkol Tüketim Sayısı	Araç Kullanma Süresi	Ehliyet Sahibi Olma Süresi
Kişisel Uyum	s	-0,060	0,033	-0,113	0,079	-0,143
	p	0,674	0,815	0,426	0,575	0,311
Sosyal Uyum	s	-0,085	-0,036	-0,201	0,049	-0,151
	p	0,550	0,801	0,154	0,729	0,287

s: Spearman Sıra Farkları Korelasyon Katsayısı

* $p<0,05$; ** $p<0,01$

Çalışmaya katılan bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları ile HKE alt faktör puanları arasındaki istatistiksel olarak anlamlı korelasyon olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 22).

4.4. Çalışmaya Katılan Bireylerin Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28) Bulguları

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının özet istatistikleri Tablo 23’de verilmiştir.

Tablo 23: Bireylerin CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının özet istatistikleri

	Medyan (min-max)	$\bar{X} \pm SS$
Duygusal İhmal	21 (15-24)	20,46±1,80
Duygusal İstismar	12 (7-17)	11,69±2,14
Fiziksel İhmal	19 (11-23)	18,40±2,77
Fiziksel İstismar	17 (5-26)	15,17±3,52
Cinsel İstismar	13 (4-18)	11,81±2,44
CTQ-28 Toplam	79,5 (57-90)	77,54±8,03

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının özet istatistikleri incelendiğinde, “Duygusal İhmal” alt faktör puanlarının 15-24 arasında değiştiği ve ortalamalarının 20,46±1,80 olduğu, “Duygusal İstismar” alt faktör puanlarının 7-17 arasında değiştiği ve ortalamalarının 11,69±2,14 olduğu, “Fiziksel İhmal” alt faktör puanlarının 11-23 arasında değiştiği ve ortalamalarının 18,40±2,77 olduğu, “Fiziksel İstismar” alt faktör puanlarının 5-26 arasında değiştiği ve ortalamalarının 15,17±3,52 olduğu, “Cinsel İstismar” alt faktör puanlarının 4-18 arasında değiştiği ve ortalamalarının 11,81±2,44 olduğu, “CTQ-28 Toplam” puanlarının 57-90 arasında değiştiği ve ortalamalarının 77,54±8,03 olduğu bulunmuştur (Tablo 23).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 24’de verilmiştir.

Tablo 24: Bireylerin yaş gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması

	Yaş Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	H	p
Duygusal İhmal	41 yaş ve altı	20,25±2,00	21 (15-23)	0,336	0,845
	42-49 yaş arası	20,59±1,54	21 (17-24)		
	50 yaş ve üzeri	20,60±1,88	21 (16-23)		
Duygusal İstismar	41 yaş ve altı	11,85±2,28	12 (9-16)	0,017	0,992
	42-49 yaş arası	11,53±1,74	12 (9-13)		
	50 yaş ve üzeri	11,67±2,47	12 (7-17)		
Fiziksel İhmal	41 yaş ve altı	17,45±2,95	18 (11-22)	4,190	0,123
	42-49 yaş arası	19,24±2,36	215-220		
	50 yaş ve üzeri	18,73±2,74	19 (14-23)		
Fiziksel İstismar	41 yaş ve altı	14,85±3,54	16,5 (5-19)	3,615	0,164
	42-49 yaş arası	16,59±3,04	17 (11-26)		
	50 yaş ve üzeri	14,00±3,68	15 (5-17)		
Cinsel İstismar	41 yaş ve altı	12,40±2,72	13 (7-18)	4,259	0,119
	42-49 yaş arası	12,12±1,80	13 (8-15)		
	50 yaş ve üzeri	10,67±2,44	11 (4-13)		
CTQ-28 Toplam	41 yaş ve altı	76,80±8,64	78,5 (57-90)	3,225	0,199
	42-49 yaş arası	80,06±6,50	82 (69-90)		
	50 yaş ve üzeri	75,67±8,55	77 (61-89)		

H: Kruskal-Wallis H Testi

Çalışmaya katılan bireylerin yaş gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 24).

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 25’de verilmiştir.

Tablo 25: *Bireylerin medeni durumlarına göre CTQ-28 alt faktör puanlarının karşılaştırılması*

	Medeni Durum	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Duygusal İhmal	Evli	20,46±1,84	21 (17-24)	U=334	0,935
	Bekar	20,46±1,79	21 (15-23)		
Duygusal İstismar	Evli	11,77±2,64	12 (7-17)	U=329,5	0,873
	Bekar	11,62±1,53	12 (9-13)		
Fiziksel İhmal	Evli	18,35±2,80	19 (13-23)	U=332	0,912
	Bekar	18,46±2,79	19 (11-22)		
Fiziksel İstismar	Evli	14,58±3,78	17 (5-19)	U=311	0,594
	Bekar	15,77±3,22	17 (8-26)		
Cinsel İstismar	Evli	11,15±2,71	11,5 (4-16)	U=261	0,142
	Bekar	12,46±1,98	13 (8-18)		
CTQ-28 Toplam	Evli	76,31±9,11	80 (57-89)	t=-1,107	0,274
	Bekar	78,77±6,75	79 (63-90)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin medeni durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 25).

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 26’da verilmiştir.

Tablo 26: *Bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması*

	Hanede Alkol Alan Farklı Kişi Olma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Duygusal İhmal	Hayır	20,50±2,00	21 (15-24)	U=290	0,530
	Evet	20,40±1,47	21 (17-23)		
Duygusal İstismar	Hayır	11,69±2,16	12 (7-17)	U=314	0,908
	Evet	11,70±2,15	12 (8-16)		
Fiziksel İhmal	Hayır	18,19±2,86	19 (11-23)	t=-0,710	0,481
	Evet	18,75±2,65	19 (13-22)		
Fiziksel İstismar	Hayır	14,75±3,27	17 (5-19)	U=278	0,394
	Evet	15,85±3,88	17 (5-26)		
Cinsel İstismar	Hayır	11,78±2,77	12,5 (4-18)	U=314	0,906
	Evet	11,85±1,87	13 (8-15)		
CTQ-28 Toplam	Hayır	76,91±8,03	78,5 (61-90)	U=272	0,366
	Evet	78,55±8,13	81 (57-90)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin hanede alkol alan farklı kişi olma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 26).

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 27’de verilmiştir.

Tablo 27: Bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması

	Araç Kullanma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	U	p
Duygusal	20 yıl ve altı	20,11±1,94	21 (15-23)	258	0,304
İhmal	21 yıl ve üzeri	20,65±1,72	21 (16-24)		
Duygusal	20 yıl ve altı	11,61±2,43	12 (9-16)	279,5	0,601
İstismar	21 yıl ve üzeri	11,74±2,00	12 (7-17)		
Fiziksel İhmal	20 yıl ve altı	17,22±3,10	18 (11-22)	198,5	0,037*
	21 yıl ve üzeri	19,03±2,39	19,5 (14-23)		
Fiziksel	20 yıl ve altı	14,94±3,61	15-197	305	0,983
İstismar	21 yıl ve üzeri	15,29±3,53	17 (5-26)		
Cinsel İstismar	20 yıl ve altı	12,61±2,52	13 (8-18)	249	0,253
	21 yıl ve üzeri	11,38±2,32	12,5 (4-15)		
CTQ-28	20 yıl ve altı	76,50±8,23	77,5 (57-90)	255	0,326
Toplam	21 yıl ve üzeri	78,09±8,00	81 (61-90)		

U: Mann-Whitney U Testi

*p<0,05

Çalışmaya katılan bireylerin araç kullanma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Fiziksel İhmal” alt faktör puanları arasında (U=198,5; p<0,05) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Fiziksel İhmal” alt faktör puanlarında 21 yıl ve üzeri süredir araç kullanan bireylerin [19,5 (14-23)] ortancası, 20 yıl ve altı süredir araç kullanan bireylerin [18 (11-22)] ortancasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 27).

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 28’de verilmiştir.

Tablo 28: Bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması

	Ehliyet Sahibi Olma Süresi Grup	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	t-U	p
Duygusal	20 yıl ve altı	20,50±1,85	21 (15-23)	U=303,5	0,585
İhmal	21 yıl ve üzeri	20,43±1,79	21 (16-24)		
Duygusal	20 yıl ve altı	12,14±2,10	12 (9-16)	U=269	0,246
İstismar	21 yıl ve üzeri	11,37±2,14	12 (7-17)		
Fiziksel İhmal	20 yıl ve altı	17,77±3,05	18,5 (11-22)	t=-1,422	0,161
	21 yıl ve üzeri	18,87±2,49	19 (14-23)		
Fiziksel	20 yıl ve altı	15,32±3,33	17 (5-19)	U=297,5	0,516
İstismar	21 yıl ve üzeri	15,07±3,71	17 (5-26)		
Cinsel İstismar	20 yıl ve altı	12,77±2,29	13 (8-18)	U=207,5	0,018*
	21 yıl ve üzeri	11,10±2,34	12 (4-15)		
CTQ-28	20 yıl ve altı	78,50±7,73	80,5 (57-90)	t=0,736	0,465
Toplam	21 yıl ve üzeri	76,83±8,30	78,5 (61-90)		

t: Bağımsız Örneklem T Testi; U: Mann-Whitney U Testi

*p<0,05

Çalışmaya katılan bireylerin ehliyet sahibi olma süresi gruplarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, “Cinsel İstismar” alt faktör puanları arasında (U=207,5; p<0,05) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu, diğer tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı (p>0,05) bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, “Cinsel İstismar” alt faktör puanlarında 20 yıl ve altı süredir ehliyet sahibi olan bireylerin [13 (8-18)] ortancası, 21 yıl ve üzeri süredir ehliyet sahibi olan bireylerin [12 (4-15)] ortancasına göre istatistiksel olarak yüksek bulunmuştur (Tablo 28).

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 29’da verilmiştir.

Tablo 29: Bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması

	Günlük Araç Kullanma Süresi	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	H	p
Duygusal İhmal	4 saat ve üzeri	21,00±1,70	21 (17-23)	2,033	0,362
	1-3 saat arası	20,24±1,89	21 (15-24)		
	1 saatten az	20,67±1,58	21 (17-23)		
Duygusal İstismar	4 saat ve üzeri	11,30±2,91	11,5 (7-17)	0,506	0,777
	1-3 saat arası	11,76±2,08	12 (8-16)		
	1 saatten az	11,89±1,45	19-132		
Fiziksel İhmal	4 saat ve üzeri	19,10±2,92	19 (13-23)	0,591	0,744
	1-3 saat arası	18,21±2,71	19 (11-22)		
	1 saatten az	18,33±3,00	19 (14-22)		
Fiziksel İstismar	4 saat ve üzeri	13,90±5,04	17 (5-17)	0,409	0,815
	1-3 saat arası	15,52±2,36	17 (10-19)		
	1 saatten az	15,33±5,07	15 (8-26)		
Cinsel İstismar	4 saat ve üzeri	10,90±3,38	11 (4-17)	1,870	0,393
	1-3 saat arası	12,03±2,27	13 (7-18)		
	1 saatten az	12,00±1,80	13 (8-13)		
CTQ-28 Toplam	4 saat ve üzeri	76,20±10,48	78,5 (57-90)	0,408	0,816
	1-3 saat arası	77,76±7,29	80 (61-80)		
	1 saatten az	78,22±8,51	82 (66-90)		

H: Kruskal-Wallis H Testi

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma sürelerine göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 29).

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması Tablo 30’da verilmiştir.

Tablo 30: Bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması

	Alkollü Araç Kullanırken Kaza Yapma Durumu	$\bar{X} \pm SS$	Medyan (min-max)	U	p
Duygusal İhmal	Hiç yapmadım	20,50±1,89	21 (15-24)	143,5	0,358
	1 kez yaptım	20,25±1,28	20,5 (18-22)		
Duygusal İstismar	Hiç yapmadım	11,61±2,07	12 (7-16)	158,5	0,649
	1 kez yaptım	12,12±2,59	12,5 (9-17)		
Fiziksel İhmal	Hiç yapmadım	18,20±2,80	19 (11-23)	126	0,201
	1 kez yaptım	19,50±2,45	20 (16-22)		
Fiziksel İstismar	Hiç yapmadım	15,11±3,74	17 (5-26)	172	0,913
	1 kez yaptım	15,50±2,07	16 (11-17)		
Cinsel İstismar	Hiç yapmadım	11,89±2,52	13 (4-18)	150,5	0,500
	1 kez yaptım	11,38±2,07	12 (7-13)		
CTQ-28 Toplam	Hiç yapmadım	77,32±7,82	79,5 (57-90)	114	0,416
	1 kez yaptım	78,75±9,63	81,5 (61-89)		

U: Mann-Whitney U Testi

Çalışmaya katılan bireylerin alkollü araç kullanırken kaza yapma durumlarına göre CTQ-28 alt faktör ve toplam puanlarının karşılaştırılması incelendiğinde, tüm CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasında anlamlı fark olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 30).

Çalışmaya katılan bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasındaki ilişki incelenmiş ve sonuçları Tablo 31’de verilmiştir.

Tablo 31: Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, alkol tüketim sayısı, araç kullanım süresi ve ehliyet sahibi olma süresi bulguları işle CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasındaki korelasyon katsayıları

		Yaş	Alkol Kullanma Yaşı	Alkol Tüketim Sayısı	Araç Kullanma Süresi	Ehliyet Sahibi Olma Süresi
Duygusal İhmal	s	0,085	0,193	-0,196	0,009	-0,030
	p	0,548	0,170	0,164	0,948	0,831
Duygusal İstismar	s	-0,006	0,044	0,304	0,126	-0,051
	p	0,966	0,756	0,029*	0,373	0,721
Fiziksel İhmal	s	0,213	0,230	0,200	0,243	0,171
	p	0,129	0,102	0,155	0,083	0,227
Fiziksel İstismar	s	-0,097	0,019	0,205	0,061	-0,092
	p	0,495	0,893	0,145	0,665	0,518
Cinsel İstismar	s	-0,249	0,038	0,098	-0,134	-0,256
	p	0,075	0,787	0,490	0,343	0,067
CTQ-28	s	-0,018	0,062	0,251	0,137	-0,043
Toplam	p	0,899	0,661	0,072	0,332	0,760

s: Spearman Sıra Farkları Korelasyon Katsayısı

* $p<0,05$

Bireylerin alkol tüketim sayıları ile CTQ-28’in “Duygusal İstismar” alt faktör puanları arasında anlamlı pozitif zayıf ($s=0,304$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, bireylerin alkol tüketim sayıları arttıkça CTQ-28’in “Duygusal İstismar” alt faktör puanlarında %30,4’lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 31).

Bireylerin yaş, alkol kullanma yaşı, araç kullanma süreleri ve ehliyet sahibi olma süreleri ile CTQ-28’in tüm alt faktör ve toplam puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı korelasyon olmadığı ($p>0,05$) bulunmuştur (Tablo 31).

4.5. Çalışmaya Katılan Bireylerin Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI), Hacettepe Kişilik Envanteri (HKE) ve Çocukluk Çağı Travma Ölçeği (CTQ-28) Puanları Arasındaki İlişki Bulguları

Tablo 32: Bireylerin TCI, HKE alt faktör puanları ve CTQ-28 alt faktör ve toplam puanları arasındaki korelasyon katsayıları

		HKE-1	HKE-2	TCI-1	TCI-2	TCI-3	TCI-4	TCI-5	TCI-6	TCI-7	CTQ-28-1	CTQ-28-2	CTQ-28-3	CTQ-28-4	CTQ-28-5
HKE-2	s	0,848***													
TCI-1	s	-0,132	-0,120												
TCI-2	s	-0,434***	-0,438***	-0,010											
TCI-3	s	0,268	0,323*	0,005	-0,369**										
TCI-4	s	0,230	0,117	-0,298*	-0,502***	0,185									
TCI-5	s	0,540***	0,539***	0,030	-0,583***	0,313*	0,302*								
TCI-6	s	0,417**	0,439**	-0,169	-0,667***	0,409**	0,390**	0,670***							
TCI-7	s	-0,563***	-0,408**	-0,212	0,088	0,170	0,196	-0,245	0,047						
CTQ-28-1	s	0,283*	0,353*	-0,031	-0,296*	0,129	0,226	0,172	0,287*	0,115					
CTQ-28-2	s	-0,079	-0,112	0,067	-0,127	0,326*	0,072	0,164	0,111	0,059	-0,182				
CTQ-28-3	s	0,240	0,153	-0,014	-0,402**	0,543***	0,236	0,376**	0,555***	0,084	0,145	0,341*			
CTQ-28-4	s	0,211	0,142	-0,198	-0,126	0,352*	0,137	0,176	0,197	0,045	-0,085	0,586***	0,505***		
CTQ-28-5	s	0,191	0,146	-0,168	-0,027	0,173	-0,101	0,135	0,129	-0,166	-0,223	0,508***	0,256	0,638***	
CTQ-28-T	s	0,224	0,147	-0,065	-0,335*	0,504***	0,138	0,354*	0,412**	0,014	0,054	0,728***	0,746***	0,849***	0,640***

HKE-1: Kişisel Uyum; HKE-2: Sosyal Uyum; TCI-1: Yenilik Arayışı; TCI-2: Zarardan Kaçınma; TCI-3: Ödül Bağımlılığı; TCI-4: Sebat Etme; TCI-5: Kendini Yönetme; TCI-6: İşbirliği Yapma; TCI-7: Kendini Aşma; CTQ-28-1: Duygusal İhmal; CTQ-28-2: Duygusal İstismar; CTQ-28-3: Fiziksel İhmal; CTQ-28-4: Fiziksel İstismar; CTQ-28-5: Cinsel İstismar; CTQ-28-T: Çocukluk Çağı Travma Ölçeği Toplam Puan
s: Spearman Sıra Farkları Korelasyon Katsayısı

*p<0,05; **p<0,01; ***p<0,001

Çalışmaya katılan bireylerin HKE'nin "Kişisel Uyum" alt faktör puanları ile HKE'nin "Sosyal Uyum" alt faktör puanları arasında pozitif çok yüksek ($s=0,848$; $p<0,001$), TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,434$; $p<0,001$), "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,540$; $p<0,001$), "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,417$; $p<0,01$), "Kendini Aşma" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,563$; $p<0,001$) ve CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,283$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, HKE'nin "Kişisel Uyum" alt faktör puanları arttıkça HKE'nin "Sosyal Uyum" alt faktör puanlarında %84,8'lik artma, TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanlarında %43,4'lük azalma, "Kendini Yönetme" alt faktör puanlarında %54'lük artma, "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %41,7'lik artma, "Kendini Aşma" alt faktör puanlarında %56,3'lük azalma ve CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanlarında %28,3'lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin HKE'nin "Sosyal Uyum" alt faktör puanları ile TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,438$; $p<0,001$), "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,539$; $p<0,001$), "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,439$; $p<0,01$), "Kendini Aşma" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,408$; $p<0,001$) ve CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,353$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, HKE'nin "Sosyal Uyum" alt faktör puanları arttıkça TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanlarında %43,8'lik azalma, "Kendini Yönetme" alt faktör puanlarında %53,9'luk artma, "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %43,9'luk artma, "Kendini Aşma" alt faktör puanlarında %40,8'lik azalma ve CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanlarında %35,3'lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "Yenilik Arayışı" alt faktör puanları ile TCI'nin "Sebat Etme" alt faktör puanları arasında negatif zayıf ($s=-0,298$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, TCI'nin "Yenilik Arayışı" alt faktör puanları arttıkça TCI'nin "Sebat Etme" alt faktör puanlarında %29,8'lik azalma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanları ile TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanları arasında negatif zayıf ($s=-0,369$; $p<0,01$), "Sebat Etme" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,502$; $p<0,001$), "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,583$; $p<0,001$), "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında negatif yüksek ($s=-0,667$; $p<0,001$), CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanları arasında negatif zayıf ($s=-0,296$; $p<0,05$), "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arasında negatif orta ($s=-0,402$; $p<0,01$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında negatif zayıf ($s=-0,335$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, TCI'nin "Zarardan Kaçınma" alt faktör puanları arttıkça TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanlarında %36,9'luk azalma, "Sebat Etme" alt faktör puanlarında %50,2'lik azalma, "Kendini Yönetme" alt faktör puanlarında %58,3'lük azalma, "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %66,7'lik azalma, CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanlarında %29,6'lık azalma, "Fiziksel İhmal" alt faktör puanlarında %40,2'lik azalma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %33,5'lik azalma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanları ile TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,313$; $p<0,05$), "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,409$; $p<0,001$), CTQ-28'in "Duygusal İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,326$; $p<0,05$), "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,543$; $p<0,001$), "Fiziksel İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,352$; $p<0,05$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif orta ($s=0,504$; $p<0,001$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, TCI'nin "Ödül Bağımlılığı" alt faktör puanları arttıkça TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanlarında %31,3'lük artma, "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %40,9'luk artma, CTQ-28'in "Duygusal İstismar" alt faktör puanlarında %32,6'lık artma, "Fiziksel İhmal" alt faktör puanlarında %54,3'lük artma, "Fiziksel İstismar" alt faktör puanlarında %35,2'lik artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %50,4'lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "Sebat Etme" alt faktör puanları ile TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,302$; $p<0,05$) ve "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,390$; $p<0,01$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, TCI'nin "Sebat Etme" alt

faktör puanları arttıkça TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanlarında %30,2'lik artma ve "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %39'luk artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanları ile TCI'nin "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arasında pozitif yüksek ($s=0,670$; $p<0,001$), CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,376$; $p<0,01$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,354$; $p<0,05$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, TCI'nin "Kendini Yönetme" alt faktör puanları arttıkça TCI'nin "İşbirliği Yapma" alt faktör puanlarında %67'lik artma, CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanlarında %37,6'lık artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %35,4'lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin TCI'nin "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları ile CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,287$; $p<0,05$), "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,555$; $p<0,001$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif orta ($s=0,412$; $p<0,01$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, TCI'nin "İşbirliği Yapma" alt faktör puanları arttıkça CTQ-28'in "Duygusal İhmal" alt faktör puanlarında %28,7'lik artma, "Fiziksel İhmal" alt faktör puanlarında %55,5'lik artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %41,2'lik artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28'in "Duygusal İstismar" alt faktör puanları ile CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arasında pozitif zayıf ($s=0,341$; $p<0,05$), "Fiziksel İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,586$; $p<0,001$), "Cinsel İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,508$; $p<0,001$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif yüksek ($s=0,728$; $p<0,001$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, CTQ-28'in "Duygusal İstismar" alt faktör puanları arttıkça CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanlarında %34,1'lik artma, "Fiziksel İstismar" alt faktör puanlarında %58,6'lık artma, "Cinsel İstismar" alt faktör puanlarında %50,8'lik artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %72,8'lik artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları ile CTQ-28'in "Fiziksel İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif orta ($s=0,505$; $p<0,001$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif yüksek ($s=0,746$; $p<0,001$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, CTQ-28'in "Fiziksel İhmal" alt faktör puanları arttıkça CTQ-28'in "Fiziksel İstismar" alt faktör puanlarında %50,5'lik artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %74,6'lık artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28'in "Fiziksel İstismar" alt faktör puanları ile CTQ-28'in "Cinsel İstismar" alt faktör puanları arasında pozitif yüksek ($s=0,638$; $p<0,001$) ve "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif çok yüksek ($s=0,849$; $p<0,001$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuçlar incelendiğinde, CTQ-28'in "Fiziksel İstismar" alt faktör puanları arttıkça CTQ-28'in "Cinsel İstismar" alt faktör puanlarında %63,8'lik artma ve "CTQ-28 Toplam" puanlarında %84,9'luk artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28'in "Cinsel İstismar" alt faktör puanları ile CTQ-28'in "CTQ-28 Toplam" puanları arasında pozitif yüksek ($s=0,640$; $p<0,001$) korelasyon olduğu bulunmuştur. Sonuç incelendiğinde, CTQ-28'in "Cinsel İstismar" alt faktör puanları arttıkça CTQ-28'in "CTQ-28 Toplam" puanlarında %64'lük artma olduğu bulunmuştur (Tablo 32).

BEŞİNCİ BÖLÜM

TARTIŞMA

Çalışmanın amacı doğrultusunda 2023 yılı Nisan ayında İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü Halk Sağlığı Başkanlığı Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Biriminde eğitime katılan ve eğitim döneminde başarılı sayılarak 2023 yılı Mayıs ayında izleme değerlendirme görüşmesine dahil edilen 162 sürücüye anket formu verilmiş olup, 67 kişi çalışmaya katılmaya gönüllü olmuştur. Ancak 15 form ölçek ve envanterlerin kesme puanında olması nedeniyle bu araştırmaya dahil edilmemiş ve değerlendirme 52 gönüllünün formu üzerinden yapılmıştır.

Adler'e göre çocukluk çağındaki yaşantılarıyla ilişkili olarak geliştiği için bireyler bazı kişilik özellikleriyle ilgili bilgi vermek istememektedir (Aydın, 2005; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007). Ayrıca Adler duygusal ihmal ve istismara uğramış çocukların soğuk ve şüpheli olduklarını ve kendileriyle ilgili bilgileri ve duygularını paylaşmaktan hoşlanmadıklarını söylemektedir (Aydın, 2005; Burger, 2020; Schultz ve Schultz, 2007). Buna ek olarak istismar ve ihmal davranışları çocukta utanç duygusu yaratmakla birlikte kronik bir korku ve çaresizlik hissine de sebep olabilmekte ve çoğunlukla mağdur tarafından gizlenir (Chasan, 2010; Yönet Kudu, 2021). Bazen de ihmal ve istismar anıları o kadar çok acı verir ki kişi bunları hatırlamaz. Alan yazında bildirilen bu bulgular bağlamında değerlendirilecek olursa ankete hiç katılmak istemeyen 95 kişi ile formu eksik ve yanlış dolduran 15 kişinin yanıtları verilere dahil edilememiş olmasına rağmen kendini gizleme çabası ya da acı veren bir anıyı hatırlamaktan kaçma eğilimleri açısından anlamlı olabileceği düşünülmektedir. Buna göre çalışmaya katılanların %64,8'inin kendini gizleme eğilimine olduğu söylenebilir.

Alan yazın incelendiğinde benzer şekilde SÜDGE eğitimi alan sürücülerin yaş, cinsiyet, eğitim durumu, alkol kullanma süresi, araç kullanma ve ehliyet alma süresi, trafik ihlallerini tekrarlama gibi özellikleri alkollü araç kullanma davranışıyla anlamlı olduğu görülmüştür, benzer şekilde çocukluk çağı travmalarının ve kişilik özelliklerinin de alkollü araç kullanma davranışıyla ilişkili olduğunu gösteren çalışmalarla da alan yazın taramalarında karşılaşılmıştır.

Ceza almadıkları zamanlar da dahil olmak üzere alkollü araç kullanma sayıları incelendiğinde: çalışmaya katılan sürücülerin %23,1'i 3 defadan daha fazla alkol etkisi altında araç kullandığını belirtmiştir olmasına karşı sürücülerin sadece %13,4'ü 3 defadan daha fazla alkollü araç kullanma cezası almıştır. Alan yazın çalışmalarının birçoğunda (Çelik, 2014; Delice, 2012; Kayacı, 2014) denetimlerin alkollü araç kullanımını engelleyici olduğu söylenmesine rağmen denetimlerde tespit edilemeyen alkollü araç kullanımı oldukça önemli bir orandadır ve bireyler ceza alma riskine rağmen bu davranışı defalarca gerçekleştirebilmektedir.

Alkollü araç kullanmaları nedeniyle SÜDGE eğitimine katılan sürücülerle yapılan çalışmalarda yaş ortalaması 38.90 ± 9.35 (N=60) (Taymur, Duyan, Özdel, Budak ve Güngör, 2014), $40,86 \pm 9,44$ (N=393) (Tellioğlu vd., 2019), $40,86 \pm 9,44$ (N=106) (Yılbaş, 2021), $40,47 \pm 10,46$, (N=295) (Yeşil, 2018) olarak bildirilmiştir. Bu çalışmada da yaş ortalaması $44,19 \pm 8,96$ (N=52) olarak tespit edilmiştir. Ayrıca Esirgen ve Şavlı Emiroğlu (2019) tarafından yapılan çalışmada SÜDGE eğitimi alanların %50,4 ünün 40-65 yaş arası, %48,9'unu da 18-39 yaş arası sürücüler oluşturmaktadır. Bu çalışmadan elde edilen verilerden sürücülerin yaş gruplarına bakıldığında ise %1,9'unun 18-25 yaş arası, %11,6'sının, 26-33 yaş arası, %25'inin 34-41 yaş arası, %32,7'sinin, 42-49 yaş arası, %28,8'inin 50 yaş üstü olduğu tespit edilmiştir. 42 yaş ve üzeri sürücülerin oranı %61,5'tir. Yaş verilerine baktığımızda benzer çalışmalara oranla yaş düzeyi daha yüksek bir grup bu çalışmaya katılmıştır. Ancak gençlerin SÜDGE'ye katılım oranının düşük olması onların daha az alkol etkisi altında araç kullandığını göstermemektedir. DSÖ verilerine bakıldığında gençlerin alkolle birlikte ya da alkolden bağımsız olarak alkol dışı keyif verici madde kullanım riskleri orta yaş ve üzerine göre daha fazladır. Gençler rutin kontrollerde tespit edilmemek için alkol dışı madde etkisiyle de araç kullanıyor olabileceği göz önünde bulundurularak bu alandaki çalışmalarına artması bu sonucun daha sağlıklı yorumlanması için önemlidir.

Sürücülerin mezuniyet durumuna bakıldığında %27'sinin en az lisans mezunu olduğu tespit edilmiştir. Diğer çalışmalar incelendiğinde 39,4'ü (n:155) lise ve üstü eğitilmiş olduğu (Tellioğlu vd., 2019), %75,3'ünün lise ve daha düşük eğitim düzeyi olduğu (Yılbaş, 2021), %17,1'inin en az lisans ve üstü mezuniyete sahip olduğu (Yeşil, 2018), % 43,1'ini ilköğretim mezunu olduğu (Esirgen ve Şavlı Emiroğlu; 2019) yönünde çalışmalar bildirilmiştir. Bu bulgu eğitim düzeyi yükseldikçe alkol etkisi altında araç

kullanma davranışının azaldığını düşündürmektedir. Meslek grubuna bakıldığında katılımcıların %5,8'inin şoför olduğu görülmektedir. Bu oran diğer meslek gruplarına göre düşük olmasına rağmen alkol etkisi altında araç kullanan kişilerin bu oranda meslek olarak şoförlük yapan kişilerden oluşuyor olması ciddi bir sorun teşkil etmektedir.

Budak ve Taymur (2015) tarafından yapılan çalışmada alkol etkisi altında araç kullanan sürücülerde riskli sürüş davranışları, emniyet kemeri kullanımı, aşırı hızlı araç kullanımı ve heyecan arayışı arasında ilişki olduğu bildirilmektedir. Bu çalışmada ise sürücülerin çoğunluğu hız sınırına uymamaktan (%76,9), kırmızı ışıktaki durmamaktan (%96,2), 100 ceza puanını doldurmaktan (%92,3) ya da trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamaktan (%94,2) dolayı ceza almadığını bildirmiştir. Esirgen ve Şavlı Emiroğlu (2019) tarafından yapılan çalışmada sürücülerin %38,5'inin ehliyeti olmamasına rağmen araç kullanmaya devam ettikleri için ceza aldığı görülmekte olup çalışmamıza katılan sürücülerde bu oran %28,8 olarak bulunmuştur. Ancak ceza almış olmamaları bu ihlalleri gerçekleştirip gerçekleştirilmeme konusunda doğru bir bulgu sağlamamaktadır. Zira Tellioğlu vd. (2019) tarafından yapılan çalışmada sürücülerin %51,9'unun ehliyetleri olmadığı halde araç kullanmaya devam ettiklerini beyan ettiği bildirilmektedir. Yine Tellioğlu vd. (2019) tarafından yapılan çalışmada sürücülerin %47,62'sinin alkol etkisi altında araç kullanırken kaza yaptığını bildirmesine karşın bu çalışmadaki oran %15,4'tür.

Benzer çalışmalarda sürücülerin ehliyet sahibi olma sürelerine (yıl) baktığımızda 17.96 ± 8.40 (Taymur vd., 2014) ve 16.20 ± 9.37 (Yılbaş, 2021) gibi değerler karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmanın bulgularına göre ise ehliyet sahibi olma süreleri ortalama $22,83 \pm 9,02$ yıl olarak bulunmuştur. Tellioğlu vd. (2019) çalışmasında sürücülerin %58,3'ü 10 yıldan uzun süredir ehliyeti olduğu bildirilmiştir. Bu çalışmada ise sürücülerin %88,5'i 10 yılın üzerinde ehliyet sahibidir. Örneklemin %51,9'u 25 yıldan fazla süredir ehliyetli olarak araç kullanmaktadır. Buna göre çalışmaya katılan sürücülerin ehliyet almadan öncesinde de araç kullanımı olduğu görülmektedir. Sürücülerin %13,5'i ehliyet almadan 7 yıldan daha uzun bir süre önce araç kullanmaya başlamasında karşın ehliyet aldıktan sonra uzun bir süre araç kullanmamış sürücüler de vardır. Sürücülerin %28,9'unun ehliyetini aldıktan en az bir yıl sonra araç kullanmaya başladığı görülmektedir.

Çalışmaya katılan sürücülerin %76,9'u şahsi otomobil kullanmakta olup, çoğunlukla günde 1-3 saat arasında (%63,5) ve işi gereği (%47,1) araç kullanmaktadır. Tellioglu ve arkadaşları (2019) tarafından yapılan çalışmada ise katılımcıların %32.1'si işini yapabilmek için sürücü belgesine ihtiyaç duymakta olduğu bildirilmiştir.

Yaş gruplarına göre TCI alt ölçek puanlarından sadece ödül bağımlılığı alt faktör puanları ve kendini aşma alt faktör puanları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu bulunmuştur. Buna göre kişide aşırı duygusal eğilimler, sosyal çevreye bağlı olma ve vereceği kararlarda başkalarının onaylamasına bağımlı olma davranışlarıyla karakterize olan ödül bağımlılığı alt faktör puanları ve kendilik kaybı, kişilerarası özdeşim ve manevi kabul ile karakterize olan kendini aşma alt faktör puanları (Cloninger, 1987; Cloninger, 2008; Köse, 2003; Köse vd., 2004) yaşla birlikte artmaktadır. Ödül bağımlılığı alt faktör puanları ile araç kullanma süreleri ve ehliyet sahibi olma süreleri arasında da pozitif yönlü ilişki olduğu görülmektedir. Buna ek olarak ehliyet sahibi olma süresi arttıkça bireylerin kendini aşma puanlarının da arttığı görülmektedir. Çalışmaya katılan bireylerin yaşları ve araç tecrübeleri arttıkça sosyal çevreye daha duyarlı, çevrelerinden kabul görmeye daha eğilimli ve kişilerle özdeşim kurma konusunda daha yatkın oldukları söylenebilir. Ayrıca TCI kendini aşma alt faktör puanları evli bireylerde de daha yüksek bulunmuştur. Buna göre evli bireyler daha yüksek düzeyde kişilerarası özdeşim kurma ve manevi kabul eğilimindedirler.

Çalışmaya katılan bireylerin günlük araç kullanma süreleri ile kendini yönetme alt faktör puanları arasında negatif ilişki olduğu görülmektedir. Buna göre kişilerin gün içinde araç kullanma süresi arttıkça kendi tercihleri konusunda sorumluluğunu kabul etme ve tek başına sorunları çözme becerilerinin düştüğü söylenebilir.

Çalışma bulgularına göre alkollü araç kullanırken kaza yapan bireylerin TCI yenilik arayışı alt faktör puanları daha yüksektir. Yenilik arayışı, davranışsal aktivasyon sistemi ile bağlantılıdır ve yeni bir uyarana yanıtta keşfedici bir etkinliğe doğru kalıtsal bir yatkınlık, dürtüsel karar verme, ödül ipuçlarına yaklaşımda aşırıya kaçma, çabucak öfkelenme ile engellenmeden aktif kaçınmayı içerir (Cloninger, 1987; Köse, 2003; Köse vd., 2004). Yapılan bazı çalışmalara göre dürtüsel karar verme, aşırıya kaçma, çabuk öfkelenme, engellenmekten kaçma davranışları riskli sürücülük özellikleriyle ilişkili olup; heyecan arama, gerilim arama, dürtüsellik, saldırganlığın düşük baskılanması, düşük sorumluluk ve dışadönüklük gibi kişilik özellikleri de alkol kullanımı ile ilişkilidir

(Berbercuma, 2019). Alkole bağı risk alma davranışlarının sonucunda kontrolün zayıflaması riskli araç kullanma ile ilişkili olduğu da alan yazın çalışmalarında görülmekte ve çalışmalarda alkolün araç kullanma becerisini bozduğu, riskli sürüşü artırdığı bildirilmektedir (Korkmazer vd., 2021; Laude ve Fillmore, 2015). Tüm bu bulgular alkollü kaza yapan sürücülerin kişilik özelliklerin alkollü araç kullanımını ve kazaya sebep olma nedenlerini göstermektedir. Bireylerin alkol kullanmaya başladıkları yaş azaldıkça ve tükettiği alkol miktarı arttıkça da yenilik arayışı alt faktör puanlarında artma olduğu görülmektedir. Yenilik arayışı mizaç özelliği yüksek olan bireylerin alkol kullanmaya daha genç yaşta başlamaya daha eğilimli olduğu, alkol kullanım bozuklukları açısından sorun yaşama ihtimalinin daha yüksek olduğu, riskli sürücülük özelliklerine daha yatkın, alkollü araç kullanımı ve kazaya karışma açısından daha riskli olduğu söylenebilir.

Çalışmaya katılan bireylerin CTQ-28 puanlarına bakıldığında 20 yıldan daha uzun süre araç kullananların fiziksel ihmal puanlarının daha yüksek olduğu, 20 yıldan daha uzun süredir ehliyet sahibi olanların cinsel istismar puanlarının daha düşük olduğu ve alkol tüketim miktarı arttıkça duygusal istismar alt faktör puanlarının arttığı görülmüştür. ÇTQ alt puanları doğrudan alkollü araç kullanma, riskli araç kullanma, kaza yapma vb. değişkenlerle anlamlı sonuçlar vermemiş olmasına karşın bu analiz sonuçlarına göre çocukluk çağında duygusal istismara maruz kalanların alkol tüketim miktarını daha yüksek olmasının tolerans geliştirme ve alkol kötüye kullanımı açısından daha riskli olduğu düşünülebilir. Buna ek olarak yapılan çalışmalar da, çocukluk çağında duygusal istismara maruz kalanların yetişkinlikte yaşanan psikolojik semptomlar arasında güçlü bir ilişki olduğunu göstermektedir (Kocaoğlu, 2018; ; Yönet Kudu, 2021). Psikolojik sorunlar arasında TSSB, kişilik bozuklukları, depresyon, alkol ve alkol dışı madde bağımlılığı gibi pek çok eksen I ve eksen II bozuklular sayılmaktadır (Mercandağı, 2020; Şahiner, 2012; Şar vd., 2012).

Çalışmaya katılan bireylerin HKE alt faktör puanları demografik değişkenler ile istatistiksel olarak anlamlı bulgular vermemiş olmakla birlikte ölçek kendi alt puanları ile TCI alt ölçek ve CTQ alt ölçek puanlarıyla karşılaştırıldığında anlamlı sonuçlar elde edilmiştir. Buna göre HKE kişisel uyum alt faktör puanları sosyal uyum alt faktör puanları arasında pozitif yönde bir ilişki bulunmuştur. Kişisel uyumları yüksek olan bireyler sosyal uyum da göstermektedir. HKE kişisel uyum alt faktör puanı ile TCI zarardan kaçınma alt

faktör puanları arasında negatif, kendini yönetme alt faktör puanları arasında pozitif, işbirliği yapma alt faktör puanları arasında pozitif ve kendini aşma alt faktör puanları arasında negatif yönlü bir ilişki olduğu görülmektedir. Çalışmaya katılan bireylerden kişisel uyumu yüksek olanların TCI alt puanlarına göre sonuçları değerlendirilecek olursa (Cloninger, 1987; Köse, 2003; Köse vd., 2004; Türkçapar, 2009) kendisine gelecek sorunlara karşı daha az karamsar ve daha az endişeli, pasif kaçınma davranışı göstermeyen, kendi tercihleri konusunda sorumluluğunu kabul eden, sorunları çözmede becerikli, otonom, kabul edici, görev duygusu olan, hoş görülmesi, empati yeteneği olan, sevecen ve erdemli bireyler olmasına karşın çalışma sonuçlarına göre daha bencil ve manevi duyguları daha düşük olarak yansımaktadır. Ayrıca çalışmaya katılan bireylerden duygusal ihmal travması olanların kişisel uyumları daha yüksektir. HKE sosyal uyum alt faktör puanları ile TCI zarardan kaçınma alt faktör puanları arasında negatif, kendini yönetme alt faktör puanları arasında pozitif, işbirliği yapma alt faktör puanları arasında pozitif ve kendini aşma alt faktör puanları arasında negatif yönlü bir ilişki olduğu görülmektedir. Buna göre çalışmaya katılan bireylerde sosyal uyumu yüksek olanlar TCI alt puanlarına göre (Cloninger, 1987; Köse, 2003; Köse vd., 2004; Türkçapar, 2009) kendisine gelecek sorunlara karşı daha az karamsar ve endişeli, belirsizlik korkusu yaşamaya, pasif kaçınma davranışı göstermeyen, kendi tercihleri konusunda sorumluluğu kabul eden, sorunları çözmede yüksek beceri gösteren, otonom, becerikli, kabul edici, görev duygusu yüksek, hoşgörülü, empati yeteneği olan, sevecen, erdemli özellikler göstermesine karşın kişilerarası özdeşim kurmakta zorlanan, bencil ve manevi duyguları daha düşüktür. Buna ek olarak çalışmaya katılan bireylerden sosyal uyum düzeyi yüksek olanların çocukluklarında daha fazla duygusal olarak ihmal edilmiş kişiler olduğu görülmektedir.

Çalışmada ayrıca ya TCI yenilik arayışı alt faktör puanları ile sebat etme alt faktör puanları arasında negatif yönlü; zarardan kaçınma alt faktör puanları ile ödül bağımlılığı alt faktör puanları arasında negatif, sebat etme alt faktör puanları arasında negatif, kendini yönetme alt faktör puanları arasında negatif ve işbirliği yapma alt faktör puanları arasında negatif; ödül bağımlılığı alt faktör puanları ile kendini yönetme alt faktör puanları arasında pozitif, işbirliği yapma alt faktör puanları arasında pozitif; sebat etme alt faktör puanları ile kendini yönetme alt faktör puanları ve işbirliği yapma alt faktör puanları arasında pozitif ve kendini yönetme alt faktör puanları ile işbirliği yapma alt faktör puanları arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu görülmüştür. Bu bağlamda ve

alan yazın çalışmaları (Cloninger, 1987; Köse, 2003; Köse vd., 2004; Türkçapar, 2009) doğrultusunda değerlendirildiğinde bu çalışmaya gönüllü olan SÜDGE katılımcılarının mizaç ve karakter özelliklerine göre dürtüsel olanların ödül arayışı içinde olmadıkları, sorunlara karşı karamsar olmayan ve pasif kaçınma davranışı göstermeyenlerin başkalarının onayına daha az ihtiyaç duyduğu, ödülün olmadığı hallerde davranışın sönmesine dirençli olmadıkları, kendi tercihleri konusunda sorumluluğu kabul etmedikleri, empati kurmakta zorlandıkları, başkalarının onayına ihtiyaç duyan ve duygusal özellik gösterenlerin kendini kabullenmelerinin daha yüksek olduğu, daha otonom bireyler oldukları, sorumluluk aldıkları, empati kurabildikleri, hoş görülü oldukları, vicdanlı oldukları, ödül ihtiyacı yüksek ve ödül olmadığında davranışsal değişime kapalı bireylerin kendi tercihlerinin sorumluluğunu almaya daha eğilimli olduğu, sorunlarını çözmede daha başarılı olduğu, empati kurabilen ve vicdanlı bireyler oldukları, kendi tercihlerinin sorumluluğunu alan bireylerin ise empati kurabilen ve vicdanlı bireyler oldukları görülmektedir. Buradan anlaşılabileceği üzere bazı mizaç ve karakter özellikleri diğer özellikleri etkilemekte ve kişinin özellikleri doğrultusunda davranışları ve davranışsal değişikliğe yatkınlıkları değişmektedir.

Çalışmaya katılan bireylerin TCI zarardan kaçınma alt faktör puanları yüksek olanların CTQ-28 duygusal ihmal ve fiziksel ihmal alt faktör puanlarıyla CTQ toplam travma puanlarının daha düşük; ödül bağımlılığı alt faktör puanları yüksek olanların duygusal istismar alt faktör puanları ve fiziksel ihmal alt faktör puanlarıyla CTQ toplam travma puanlarının daha yüksek, kendini yönetme alt faktör puanları yüksek olanların fiziksel ihmal alt faktör puanlarıyla CTQ toplam travma puanlarının daha yüksek, işbirliği yapma alt faktör puanları yüksek olanların duygusal ihmal alt faktör puanları ve fiziksel ihmal alt faktör puanlarıyla CTQ toplam travma puanlarının daha yüksek olduğu görülmektedir. Alan yazın çalışmaları doğrultusunda (Cloninger, 1987; Köse, 2003; Köse vd., 2004; Türkçapar, 2009) bulgular değerlendirildiğinde çalışmaya katılanlardan çocukluğunda duygusal ihmale ve istismara maruz kalmış olan bireylerin daha az belirsizlik korkusu yaşadığı, riskli hallerden pasif kaçınma davranışlarının daha az olduğu, sosyal kabul görmeye daha eğilimli olduğu, daha vicdanlı ve empatik oldukları, duygusal istismara maruz kalanların sosyal bağlanmaya daha çok ihtiyaç duyduğu ve başkalarının onayına daha bağımlı olduğu, fiziksel ihmale uğrayanların daha az belirsizlik korkusu yaşadığı, riskli hallerden pasif kaçınma davranışlarının daha az olduğu, sosyal bağlanmaya daha çok ihtiyaç duyduğu ve başkalarının onayına daha bağımlı olduğu, daha

otonom özellikler gösterdiği, sorunlarını çözmede daha başarılı olduğu, sosyal kabul görmeye daha eğilimli olduğu, daha vicdanlı ve empatik oldukları düşünülmektedir. Travmatik olaylar yaşamak bireyin kendisine, çevresindeki diğer bireylere ve hatta dünyaya ilişkin düşüncelerini ve duygularını olumsuz etkiler ve bireyin güven duygusunu bozarak kontrol sağlama becerisini azaltır (Yağcı Yetkiner, 2010). Çocukluk döneminde maruz kalınan travma kişiliğin gelişimini de etkilemektedir (Yeşil vd., 2020). Bu çalışmaya göre elde edilen sonuçlara göre ise SÜDGE katılımcılarından duygusal ihmal, duygusal istismar ve fiziksel ihmale maruz kalan bireylerin başkalarının onayına daha bağımlı olduklarını ve başkalarıyla daha fazla empati kurabildiklerini buna karşın daha bağımsız hareket ettiğini, kendi sorunlarını çözmede ve davranışsal sorumluluklarını almada daha istekli olduğunu ve riskli davranışlara daha eğilimli olduğunu göstermektedir. Alan yazın incelendiğinde de benzer şekilde geçmiş travmatik yaşantılarıyla risk alma davranışlarının pozitif yönlü bir ilişkide olduğunu bildirilmektedir (Eker ve Yılmaz, 2016; Yeşil vd., 2020). Çalışmalar hızlı ve alkol etkisi altında araç kullanma davranışı ile fiziksel, duygusal ve cinsel istismara uğrama arasında yüksek düzeyde anlamlı bir ilişki bildirmektedir (Erel ve Gölge, 2015). Bazı çalışmalarda da çocuklukta istismara uğrayanların ergenlikte aşırı alkol kullanımı için riskli olduğunu göstermektedir (Shin vd., 2009). Çalışma bulgularının tamamı değerlendirildiğinde ihmal ve istismar yaşantıları ile kişilerin bu yaşantılara bağlı olarak şekillenen karakter ve mizaç özellikleri riskli davranışlara yatkınlık, alkol kullanımıyla ilgili sorunlar, riskli sürücülük davranışları ve kaza yapmaya meyilli olma gibi sonuçlara sebep olabileceği görülmektedir. Çocukluk çağı travmaları her zaman tek başına görülmeyebilir zaman zaman fiziksel istismara duygusal ihmal ve istismarın da eşlik ettiği görülmekte, ya da cinsel istismar davranışına maruz kalan çocukların fiziksel istismar ve duygusal ihmal ve istismara da maruz kaldığını bildiren çalışmalar bulunmakta hatta, bazı çalışmalar fiziksel ve cinsel istismarın fiziksel izleri yok olduktan sonra bile duygusal istismarın etkilerinin devam ettiğini göstermektedir (Chasan, 2010; Yönet Kudu, 2021). Bu çalışma bulgularına göre katılımcıların CTQ-28 duygusal istismar alt faktör puanları ile fiziksel ihmal alt faktör puanları, fiziksel istismar alt faktör puanları ve cinsel istismar alt faktör puanları arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu bulunmuş ve katılımcıların duygusal istismar alt puanları arttıkça CTQ-28 toplam travma puanlarının arttığı görülmüştür. Fiziksel ihmal alt faktör puanları arttıkça fiziksel istismar alt faktör puanlarıyla CTQ-28 toplam travma puanlarının da arttığı, fiziksel istismar alt faktör puanları arttıkça cinsel istismar alt faktör puanlarıyla CTQ-28 toplam travma puanlarının da arttığı ve fiziksel

istismar alt faktör puanları arttıkça CTQ-28 toplam travma puanlarının da arttığı görülmektedir. Alan yazında bildirilen sonuçlara benzer şekilde katılımcılardan çocukluklarında duygusal istismara maruz kalanların aynı zamanda fiziksel ihmale, fiziksel istismara ve cinsel istismara da maruz kalma durumları bulunmakta, çocukluklarında fiziksel ihmale uğrayanların aynı zamanda fiziksel istismara da uğradıkları, ihmal ve/veya istismara uğrayan bireylerin bu travmalarına farklı türlerde (duygusal, fiziksel, cinsel) istismar ve ihmal yaşantılarının da eşlik ettiği anlaşılmaktadır.



ALTINCI BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1.Sonuç

Sonuç olarak SÜDGE katılımcısı gönüllülerin ödül bağımlılığı alt faktör puanları ve kendini aşma alt faktör puanları yaşla birlikte artmaktadır. Benzer şekilde ödül bağımlılığı alt faktör puanları araç kullanma süreleri ve ehliyet sahibi olma süreleriyle artmakta, kendini aşma puanları da ehliyet sahibi olma süreleriyle artmaktadır. Buna göre çalışmaya katılan bireyler yaşları ve araç tecrübeleri arttıkça sosyal çevreye daha duyarlı, çevrelerinden kabul görmeye daha eğilimli ve kişilerle özdeşim kurma konusunda daha yatkın olmaktadır. Çalışmanın başında ortaya koyduğumuz “SÜDGE’ye katılan sürücülerin yaşları arttıkça iş birliği yapma, kendini aşma ve kendini yönetme puanlarının artacağı” yönündeki hipoteziyle ilgili olarak yalnızca kendini aşma puanıyla yaş arasında anlamlı bir ilişki bulunmuş ancak işbirliği yapma ve kendini yönetme puanlarıyla yaş değişkeni arasında anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Yaş ortalaması yaklaşık 44 olan ve yaklaşık 22 yıldır yasal olarak araç kullanma ehliyetine sahip sürücülerden oluşan çalışma grubunun oldukça önemli bir kısmının ehliyet almadan daha önce araç kullanmaya başladığı, buna karşın alkol etkisi altında araç kullanmaktan dolayı ehliyetleri geri alındıktan sonra çoğunluğunun ehliyetsizken araç kullanmaktan ceza almadığı, sürücülerin dörtte birinin iki seferden daha fazla kez alkol etkisi altında araç kullandığı halde yalnızca iki kez ceza aldığı, üçte birinin de sürücü belgeleri geri alınma işlemi sürecinde ehliyetsiz araç kullanma cezası almadıkları diğer cezalarının ise yok denecek düzeyde olduğu görülmektedir. Çalışmaya katılan bireylerin denetimlere ya da ceza alma ihtimallerine göre kural ihlali yapmaya eğilimli olduğu ancak buna rağmen ehliyetlerine yapılan işlemin gerçek ihlallerini yansıtmadığı anlaşılmaktadır. Ne yazık ki ceza uygulayıcıların olmadığı zamanlarda hatalı davranışlar azalmamakta, bu nedenle bireyleri riski sürücülük davranışlarından uzaklaştıracak farklı yöntemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Alkol etkisinde araç kullanımından kaynaklı kaza yapan bireylerin TCI yenilik arayışı alt faktör puanları anlamı olarak daha yüksektir. Çalışmanın başında ortaya koymuş olduğumuz “SÜDGE’ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olmasının riskli araç kullanma davranışını arttırdığı; zarardan kaçınma, sebat etme, kendini yönetme, iş birliği yapma, kendini aşma puanları yüksek olanların ise araç kullanırken kurallara uymaya daha eğilimli olacağı”

yönündeki hipoteze yönelik olarak çalışma bulgularımız yalnızca yenilik arayışı ve kaza yapma arasında anlamlı bir ilişki bulunduğunu göstermekte olup, kaza yapma durumuyla diğer alt ölçekler arasında veya riskli sürücülükle ilgili diğer demografik değişkenler ile TCI alt ölçekleri arasında herhangi bir anlamlı ilişki saptanmamıştır. Ek olarak bu yönde herhangi bir hipotez ortaya koymamış olmamıza rağmen çalışma bulguları katılımcıların gün içinde araç kullanma süresi arttıkça kendini yönetme alt faktör puanlarının düştüğünü göstermektedir. CTQ-28 puanlarıyla araç kullanma davranışları arasındaki ilişkilere bakıldığında araç kullanma süreleriyle fiziksel ihmal puanları arasında pozitif, ehliyet sahibi oldukları süre ile cinsel istismar puanları arasında negatif yönlü ilişki vardır. Sürücülerin araç kullanma davranışlarına ilişkin demografik değişkenlerin diğerleri ile CTQ-28 alt faktörleri arasında başkaca anlamlı ilişki saptanmamış olup, “SÜDGE’ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalması durumunda riskli sürücülük davranışının artacağına” ilişkin hipotezimizle ilgili herhangi bir bulgu elde edilmemiştir.

Alkol kullanmaya başla yaşı ortalama yaklaşık 23 olan çalışma grubundaki sürücülerin, son cezai işleme tabi tutuldukları dönemde %44,2’si ayda 1-4 kez, %38,4’ü ise haftada 1’den daha sık alkol kullandığını bildirmiştir. Bu sürücüler tek seferde ortalama 3 standart kadeh alkol tüketmekte, alkol tüketmek için de daha çok bar, restoran, kafe gibi sosyal ortamları tercih etmekte olup, yaklaşık yarısı kadar alkol kullanmayı bıraktığını belirtmiştir. Kişilerin beyan ettikleri cevaplara bakıldığında sık ve fazla miktarda alkol kullanmalarına rağmen alkol kullanımıyla ilgili sorunları bulunmamaktadır. Bireylerin alkole başlama yaşları azaldıkça TCI yenilik arayışı alt faktör puanları artmaktadır. Ayrıca tükettikleri alkol miktarları arttıkça da yenilik arayışı alt faktör puanları artmaktadır. Bu sonuçlar doğrultusunda “SÜDGE’ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olmasının alkole başlama yaşını düşürdüğüne” ilişkin hipotez değerlendirilecek olursa yalnızca sürücülerin yenilik arayışı puanlarının yüksek olması ile alkole başlama yaşını düşük olması yönünde bir ilişki olduğu görülmüştür. Ödül bağımlılığı puanı ile alkole başlama yaşı arasında anlamlı bir ilişki saptanmamıştır. “SÜDGE’ye katılan sürücülerin yenilik arayışı ve ödül bağımlılığı puanının yüksek olmasının alkol kullanım sıklığını arttırdığına” ilişkin hipotezi ile ise anlamlı sonuçlar elde edilmemekle birlikte tek seferde tüketilen alkol miktarı ile yenilik arayışı puanları arasında anlamlı bir ilişki saptanmış olup, bununla ilgili ortaya attığımız bir hipotez bulunmamaktadır. Ayrıca CTQ-28 ve alkol kullanma

davranışlarına ilişkin ortaya koymuş olduğumuz “SÜDGE’ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalmasının alkol kullanım sıklığını ve miktarını arttırdığı” ve “SÜDGE’ye katılan sürücülerin çocukluk çağında herhangi bir ihmale ya da istismara maruz kalmasının alkole başlama yaşını düşüreceği” yönündeki hipotezler bağlamında yalnızca sürücülerin tek seferde tükettikleri alkol miktarı arttıkça CTQ-28 duygusal istismar puanlarının da arttığı saptanmış, CTQ-28 ile alkol kullanma davranışına ilişkin diğer demografik değişkenler arasında ise anlamlı ilişkiler bulunmamıştır.

Çalışma bulgularında HKE alt faktör puanlarıyla demografik değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bulgulara rastlanmamış olduğundan, “SÜDGE’ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olmasının alkole başlama yaşını düşürdüğü”, “SÜDGE’ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olmasının alkol kullanım sıklığını ve miktarını arttırdığı” ve “SÜDGE’ye katılan sürücülerin sosyal uyum ve kişisel uyum düzeyinin düşük olmasının riskli sürücülük davranışını arttırdığı” hipotezlerimize ilişkin herhangi bir sonuç elde edilmemiştir. HKE alt faktör puanları ile TCI alt ölçek ve CTQ alt ölçek puanları karşılaştırıldığında anlamlı sonuçlar olduğu görülmekte ise de bu sonuçlara yönelik hipotezimiz bulunmamaktadır. HKE kişisel uyum alt faktör puanları arttıkça TCI zarardan kaçınma alt faktör puanları ve kendini aşma alt faktör puanları düşmekte, kendini yönetme alt faktör puanları ve işbirliği yapma alt faktör puanları ise artmaktadır ve CTQ-28 duygusal ihmal puanı yüksek olanların HKE kişisel uyum puanları daha yüksektir. Benze şekilde HKE sosyal uyum alt faktör puanları arttıkça TCI zarardan kaçınma alt faktör puanları ve kendini aşma alt faktör puanları azalmakta, kendini yönetme alt faktör puanları ve işbirliği yapma alt faktör artmakta olup, HKE sosyal uyum puanı yüksek olanların CTQ-28 duygusal ihmal alt puanları daha yüksektir. Ayrıca HKE kişisel uyum ve sosyal uyum alt ölçekleri arsında da pozitif yönlü bir ilişki saptanmıştır. TCI alt ölçeklerinin birbiriyle korelasyonlara göre yenilik arayışı puanı arttıkça sebat etme azalmakta, zarardan kaçınma puanı arttıkça ödül bağımlılığı, sebat etme, kendini yönetme ve iş birliğinde alt faktör puanları azalmakta, ödül bağımlılığı puanı arttıkça kendini yönetme ve iş birliği yapma alt faktör puanları artmakta, sebat etme puanı arttıkça kendini yönetme ve iş birliği yapma alt puanı artmakta ve kendini yönetme arttıkça iş birliği yapma alt puanı artmaktadır. TCI alt ölçek puanlarıyla CTQ-28 alt ölçek puanları arasındaki korelasyona göre zarardan kaçınma puanı yüksek olanların duygusal

ihmal ve fiziksel ihmal puanları ile travma toplam puanlarının daha düşük, ödöl bağımlılığı alt faktör puanları yüksek olanların duygusal istismar, fiziksel istismar ve travma toplam puanlarının daha yüksek, kendini yönetme puanı yüksek olanların fiziksel ihmal ve travma toplam puanlarının daha yüksek ve işbirliği yapma puanı yüksek olanların duygusal istismar, fiziksel ihmal ve travma toplam puanlarının daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır. CTQ-28 alt ölçek puanlarının diğer alt ölçek puanlarıyla olan korelasyonuna göre duygusal istismar puanı arttıkça fiziksel ihmal, fiziksel istismar, cinsel istismar ve travma toplam puanları da artmakta, fiziksel ihmal puanı arttıkça fiziksel istismar ve toplam travma puanları artmakta, fiziksel istismar puanı arttıkça, cinsel istismar ve toplam travma puanları da artmakta, cinsel istismar puanı arttıkça toplam travma puanı artmaktadır.

6.2.Öneriler

Bu çalışma bulguları doğrultusunda rutin denetimleri arttırmak ve yakın aralıklarla uygulamak alkollü araç kullanma davranışını bir nebze de olsa azaltmakla birlikte sürücülerin bunu farklı yollarda denemeye devam ettiği görülmektedir. Bu nedenle SÜDGE eğitim içeriğinde daha bilişsel-davranışçı tekniklerle kişilerin alkollü araç kullanma tutumlarını değiştirecek yöntemler geliştirilmelidir. Ayrıca çalışma sonuçlarına bakıldığında bazı mizaç ve karakter özellikleri doğrultusunda bireylerin davranışlarının ve davranışsal değişikliğe yatkınlıklarının değiştiği düşünülmektedir. Dolayısıyla SÜDGE gibi davranışsal farkındalık ve tutum-davranış geliştirme eğitimi programlarına tabi tutulacak kişilerin kişilik özelliklerine göre bu çalışmadan fayda görme düzeyleri de farklılık gösterecektir. Bu nedenle SÜDGE eğitiminin içeriğinde bilgilendirme çalışmalarına ek olarak farkındalıklarını arttıracak bilişsel-davranışçı yöntemlerin ve ödevlerin çeşitlendirilmesi önemlidir.

Çalışma bulgularının tamamı değerlendirildiğinde ihmal ve istismar yaşantıları ile kişilerin bu yaşantılara bağlı olarak şekillenen karakter ve mizaç özellikleri riskli davranışlara yatkınlık, alkol kullanımıyla ilgili sorunlar, riskli sürücülük davranışları ve kaza yapmaya meyilli olma gibi sonuçlara sebep olabileceği görülmektedir. Bu bağlamda çocukluk döneminde yaşanan travmatik olayların zamanında fark edilerek çocuğa destek olunması yetişkinlik döneminde ortaya çıkabilecek kişilik sorunlarının ve trafikteki riskli

davranışlarının önlenmesi açısından çok önemlidir. Alkol etkisi altında araç kullanmayla ilgili temel sorunu çözmek için ise sürücüleri alkollü araç kullandıktan sonra cezalandırmak ve eğitmek yerine riskli araç kullanımına neden olan özelliklerin tespitine ve bireylere bu yönde destek vermeye yönelik süreçlerin sürücü belgesi sağlık raporu iş akışına dahil edilmesi önemlidir. Bunun yanı sıra daha erken dönemlerde alkol etkisi altında araç kullanmanın sonuçları ve yasaklanmasının nedenleri hakkında farkındalık geliştirmek adına gerek okullarda gerekse sürücü kurslarında verilen trafik eğitimi müfredatının düzenlenmesinin de ayrı bir öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

Yasa koyucular ve yetkili kurumlar tarafından bu ve benzeri çalışmaların yapılacak olan düzenlemeler için kaynaklık edeceği düşünüldüğünde ve alandaki bu gibi çalışmaların sayısının az olması nedeniyle araştırmacıların bu konuya yönelmesi yapılacak olan düzenlemelerin de hız kazanmasını sağlayacaktır. Bu çalışmada sürenin kısıtlı olması nedeniyle örneklem grubunun sayısı kısıtlı tutulmak durumunda kalınmıştır. Ancak daha destekleyici sonuçlar elde edilmesi için farklı illerde ve daha büyük bir örneklem grubuyla alkollü araç kullanma davranışı gösteren sürücülerin bu davranışlarının nedenleri ve kişilik özellikleri revize edilmiş ve güncel ölçme araçları kullanılarak daha detaylı araştırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Akdur, R. (2012). Türkiye’de trafik kazalarının epidemiyolojik ilkeler ışığında değerlendirilmesi. *Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi*, 1-17.
- Aktaş, A. & Akgür, S.A. (2014). İzmir örnekleminde profesyonel araç sürücülerinde sürücü davranışları ve becerileri ile alkol madde ve ilaç kullanımı yaygınlığı arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), 5. *Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (232-236). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Aktaş, A., Döğer, R. & Akgür, S.A. (2019). Profesyonel araç sürücülerinde sürücü davranışları ve becerileri ile alkol, madde ve ilaç kullanımının değerlendirilmesi. *Adli Tıp Bülteni*, 24(2), 100-107. <https://dx.doi.org/10.17986/blm.2019250193>
- Akto, A. (2011). Kişilik oluşumunda dinin rolü. *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 52(2), 191-217.
- Akvardarlar, Y., Arıkan, Z., Berkman, K., Dilbaz, N., Oral, G. & Uluğ, B. (2011). *Madde Bağımlılığı Tanı ve Tedavi Kılavuzu El Kitabı*. T.C. Sağlık Bakanlığı Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü.
- Amerikan Psikiyatri Birliği. (2013). *Ruhsal Bozuklukların Tanısal ve Sayımsal El Kitabı*, (5. Baskı) (DSM-5), Tanı Ölçütleri El Kitabı’ndan. (Çev. Köroğlu, E.), Hekimler Yayın Birliği.
- Aydın, B. (2005). *Çocuk ve Ergen Psikolojisi* (2. Baskı). Atlas Yayın Dağıtım.
- Aydın, H. (2008). *Ergenlerin kişilik özelliklerinin stresle başa çıkma ve bazı özellik niteliklerine göre karşılaştırmalı olarak incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Konya:Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ayvaşık, H.B. (2002). Alkol, öğrenme süreçleri ve trafik kazaları. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5(9-10), 83-103.

- Azık, D. & Biçer, D.Ö. (2014). Emniyet kemeri kullanımı ve hız arasındaki iki yönlü ilişki: Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde bir gözlemsel çalışma. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), 5. *Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (115-126). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Baltaş, Z. (2007). *Sağlık Psikolojisi* (3. Baskı). Remzi Kitapevi.
- Başay, Ö. (2010). *Alkol madde kullanım bozuklukları olan ergenlerde mizaç ve kişilik özellikleri*. Uzmanlık Tezi. İzmir:Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi.
- Berbercuma, E. (2019). *Üniversite öğrencilerinde alkol kullanım bozuklukları ve kişilik özellikleri ile ilişkisi ve risk faktörleri: Depresyon ve sosyal kaygı bozukluğu*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Üsküdar Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Biçer, R. (2011). Kişilik ve bir Kur'an terimi olarak Şâkile. *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 31(2), 399-418
- Bilgin, H.B. (2016). *Sürücülerin risk algısı, kişilik ve trafik güvenliği unsurlarına karşı tutumlarının riskli sürüş davranışları-kaza riski üzerine etkisi*. Uzmanlık Tezi. Ankara:Başkent Üniversitesi Tıp Fakültesi.
- Bozkurt, M. (2012). *Alkol ve eroin bağımlılığı olan iki ayrı grupta dürtüsellik ve agresyonun kişilik özellikleri ile ilişkisi*. Tıpta Uzmanlık Tezi. İstanbul:Sağlık Bakanlığı Bakırköy Prof. Dr. Mazhar Osman Ruh Sağlığı ve Sinir Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesi.
- Budak, E. & Taymur, İ. (2015). Alkol ve madde etkisi altında araç kullanımı ile ilişkili psikolojik faktörler. *Psikiyatride Güncel Yaklaşımlar*, 7(3), 333-347.
- Burger, J.M. (2020). *Kişilik* (7. Baskı). (Çev. Erguvan Sarıoğlu, İ.D.). Kaknüs Yayınları.

- Bülbül, T., Erdem, A., Ilgaz, G., Uludağ, M. & Bülbül Ece, N. (2014). İlkokul öğrencilerinin trafik ve trafik polisine ilişkin metaforik algıları. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), 5. *Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (387-397). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Chamberlain, E. & Solomon, R. (2002). The case for a 0.05% criminal law blood alcohol concentration limit for driving. *Injury prevention*, 8(III), iii1-iii17.
- Chasan, N. (2010). *Alkol bağımlılığı ile çocukluk çağı travmaları ilişkisi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Choi, J., Peters, M., & Mueller, R. O. (2010). Correlational analysis of ordinal data: from Pearson'sr to Bayesian polychoric correlation. *Asia Pacific education review*, 11(4), 459-466.
- Cloninger, C.R. (1987). A systematic method for clinical description and classification of personality variance: a proposal. *Archives of General Psychiatry*, 44, 573-588.
- Cloninger, C.R. (2008). The psychobiological theory of temperament and character: Comment on Farmer and Goldberg. *Psychological Assessment*, 20(3), 292-299. <https://doi.org/10.1037/a0012933>
- Cloninger, C.R., Przybeck, T.R. & Svrakic, D.M. (1991). The Tridimensional Personality Questionnaire: U.S. normative data. *Psychological Reports*, 69(3), 1047-1057. <https://doi.org/10.2466/pr0.1991.69.3.1047>
- Cüceloğlu, D. (2006). *İnsan ve Davranışı*. Remzi Kitabevi.
- Çelik, A. (2004). *Dini değerler bağlamında kişilik gelişimi*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara:Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çelik, İ.H. (2014). *Sürücü davranışı ve sürücü kişiliği arasındaki ilişki analizi*. Yüksek Lisans Tezi. Gümüşhane:Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Dağlı Çırak, T. (2016). *Psikolojik dayanıklılık ve kişilik özelliklerinin alkol kullanımına etkisi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Delice, M. (2012). Hız, alkol ve genel trafik denetimlerinin trafik kazaları üzerindeki etkilerinin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16 (2), 27-44.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü öfkeliendiren davranışların ve sürücülerin bu davranışlara verdiği tepkilerin incelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17 (2), 251-273.
- Demir Bayram, S. (2021). Alkollü araç kullanma nedeniyle uygulanan idari ve cezai yaptırımlar. *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 18(2), 1711-1746.
- Demir, M.N. (2017). *Alkollü araç kullanımına bağlı ehliyetlerine el konulan sürücülerde alkol içme davranışının devamının öfke, dürtüsellik ve mizaç özellikleri ile ilişkisi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Demirbaş, H., İlhan, İ.Ö., Yıldırım, F. & Doğan, Y.B. (2016). Psychological factors related with substance use among regularly drinking university students with low income. *Education and Science*, 41(183), 101-109. <http://dx.doi.org/10.15390/EB.2016.1370>
- Doğan, E. (2015). *Alkol bağımlıları ile bağımlılığı olmayan bireylerin savunma mekanizmaları açısından karşılaştırılması*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Arel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dünya Sağlık Örgütü. (2018a). *World health statistics 2018: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dünya Sağlık Örgütü. (2018b). *Global status report on road safety 2018*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Dünya Sağlık Örgütü. (2019). *World health statistics 2019: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*.
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/324835/9789241565707-eng.pdf?sequence=9&isAllowed=y>
- Dünya Sağlık Örgütü. (2020). *World health statistics 2020: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*.
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332070/9789240005105-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dünya Sağlık Örgütü. (2021). *World health statistics 2021: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*.
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/342703/9789240027053-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dünya Sağlık Örgütü. (2022a). *World health statistics 2022: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals*.
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/356584/9789240051140-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Dünya Sağlık Örgütü. (2022b). *Road traffic injuries*. https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1
- 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(2), 140-146. <https://doi.org/10.1093/alcalc/agh135>
- Eker, İ, & Yılmaz, B. (2016). Risk alma davranışı: Çocukluk çağı travmaları ve benlik saygısı temelinde bir değerlendirme. *Klinik Psikiyatri*, 19, 27-36. <http://dx.doi.org/10.5505/kpd.2016.02996>

- Emniyet Genel Müdürlüğü. (2011). *Alkollüyen araç kullanma: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı*. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkezi: Çev.: Köksal, Ş. http://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/Arsiv/SiteAssets/Yayinlar/Kitaplar/Alkolluyken_Arac_Kullanma.pdf
- Emniyet Genel Müdürlüğü. (2023). *Trafik Başkanlığı, Trafik İstatistik Bülteni, Ülke Geneli, 2022-Aralık*. [Basın Bülteni]. <http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylık/aralik22.pdf>
- Erel, Ö. & Gölge, Z.B. (2015). Üniversite öğrencilerinde riskli davranışlar ile çocukluk çağı istismar, dürtüsellik ve riskli davranışlar arasındaki ilişki. *Anadolu Psikiyatri Dergisi*, 16(3), 189-197. <http://dx.doi.org/10.5455/apd.167082>
- Esirgen, L. & Şavlı Emiroğlu, P. (2019). 2018 yılı İstanbul Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine katılan sürücülerin başarılarının değerlendirilmesi. *3.International 21.National Public Health Congress*, (26-30.11.2019). <https://2019.uhsk.org/ocs236/index.php/UHsk21/UHsk/paper/view/582>
- Eşiyok, B., Korkusuz, I., Cantürk, G., Alkurt, A.H., Karaman, A.G. & Hancı, I.H. (2005). Road traffic accidents and disability: A cross-section study from. *Disability And Rehabilitation*, 27(21), 1333-1338. <http://dx.doi.org/10.1080/09638280500164867>
- Eurocare. (Haziran, 2012). *Eurocare recommendations for a future EU alcohol strategy*. https://www.drugsandalcohol.ie/17966/1/Eurocare_recommendations_for_future_EU_alcohol_strategy.pdf
- Evren, C. & Ögel, K. (2003). Alkol/madde bağımlılarında dissosiyatif belirtiler ve çocukluk çağı travması, depresyon, anksiyete ve alkol/madde kullanımı ile ilişkisi. *Anadolu Psikiyatri Dergisi*, 4, 30-37.
- Eysenck, H.J. & Wilson, W. (1995). *Kişiliğinizi Tanıyın*. Remzi Kitapevi.
- Gençoğlu, C. (2006). *Üniversite öğrencilerinin iyimserlik düzeyleri ile kişilik özellikleri arasındaki ilişkinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Samsun:Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Gençtan, E. (2006). *Psikodinamik Psikiyatri ve Normal Dışı Davranışlar* (18. Baskı). Metis Yayınları.
- Gül, A. (2019). *İstanbul ili Bağcılar ilçesinde alkolden sürücü belgesine birinci kez el konulan sürücülerin psiko-teknik değerlendirmesi ile alkol kullanım risk ve sorunlarının araştırılması*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:İstanbul Üniversitesi Adli Tıp Enstitüsü.
- Hasanhanoğlu, C. (2008). *Trafikte sürücü kişilik yapısının kaza yapma olasılığı üzerine etkisinin istatistiksel incelenmesi*. Doktora Tezi. Ankara:Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Jandarma Genel Komutanlığı. (2023, Ocak, 10). *Trafik Daire Başkanlığı, Trafik İstatistik Bülteni* 2022. [Basın Bülteni]. <https://www.jandarma.gov.tr/kurumlar/jandarma.gov.tr/veriler/2022/2022-Aralik-Trafik-Istatistikleri.pdf>
- Kalyoncu, A. & Mırsal, H. (2000). Alkol kullanım bozuklukları. *Psikiyatri Dünyası*, 4(1), 22-30.
- Kaplan, H.I. & Sadock, B.J. (2004) *Klinik Psikiyatri*. (Çev. Edt. Abay, E.) Nobel Tıp Kitapevi.
- Karabulut, Y. (2007). *Yeni kişilik teorisi enneagram ve din psikolojisi açısından kullanım alanları*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karancı, N., Dirik, G. & Yorulmaz, O. (2007). Eysenck Kişilik Anketi-Gözden Geçirilmiş Kısaltılmış Formu'nun (EKA-GGK) Türkiye'de geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 18(3), 254-261.
- Karayolları Trafik Kanunu. (2918 Sayılı Kanun). *T.C. Resmi Gazete*, 18195, 18 Ekim 1983.

- Kayacı, K. (2014). Trafik güvenliği önlemleri, etkinlik düzeyleri ve Pogse Yöntemi. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), 5. *Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (368-381). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Kijima, N., Tanaka, E., Suzuki, N., Higuchi, H. & Kitamura, T. (2000). Rellability and validity of the Japanese version of the Temperament and Character Inventory. *Prychological Reports*, 86, 1050-1058. <https://doi.org/10.2466/pr0.2000.86.3.1050>
- Kocaoğlu, M. (2018). *Alkol ve madde kullanım bozukluğu nedeniyle ayaktan tedavi gören hastaların çocukluk çağı travmaları, bağlanma stilleri ve mizaç özellikleri açısından karşılaştırılması*. Yüksek Lisans Tezi. Gaziantep:Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Koç, M., Ayancı, M., Çolak, T.S. & Düşünceli, B. (2014). Kaza sayılarına göre kişilik profili: kazaya yatkınlık. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), 5. *Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (314-324). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Korkmazer, B., Dönmez, B. & Şahin, E.M. (2021). Üniversite öğrencilerinde alkollü araç kullanma davranışı ve ilişkili riskli davranışlar. *The Journal of Turkish Family Physician*, 12(3), 135-141.
- Köse, S. 2003. A Psychobiological model of Temperament and Character: TCI. *Yeni Symposium*, 41(2), 86-97.
- Köse, S., Sayar, K., Ak, İ., Aydın, N., Kalelioğlu, Ü., Kırpınar, İ., Reeves, R.A., Przybeck, T.R. & Cloninger, C.R. (2004). Mizaç ve Karakter Envanteri (Türkçe TCI): geçerlik, güvenirliği ve faktör yapısı. *Klinik Psikofarmakoloji Bülteni*, 14, 107-131.
- Laude, J.R. & Fillmore, M.T. (2015). Simulated driving performance under alcohol: effects on driver-risk versus driver-skill. *Drug Alcohol Depend*, 154, 271-277.
- Maden, A. (1991). Alkolizm psikosomatiği ve kültürel nitelikleri. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 35(2), 196-205.

- Mann, R. E., Smart, R. G., Stoduto, G., Adlaf, E. M. & Ialomiteanu, A. (2004). Alcohol consumption and problems among road rage victims and perpetrators. *Journal of Studies on Alcohol*, 65(2), 161-168. <https://doi.org/10.15288/jsa.2004.65.161>
- Mercandağı, E. (2020). *Alkol ve madde kullanım bozukluğunda travma belirtileri ve ilişkili etmenler*. Uzmanlık Tezi. Sakarya Üniversitesi Tıp Fakültesi.
- Mutlu, E., Okudan, M. & Aşıcıoğlu, F. (2022). Alkol etkisi altında araç kullanımı: tanımlayıcı araştırma. *Türkiye Klinikleri*, 19(1), 1-10. <http://dx.doi.org/10.5336/forensic.2021-84198>
- Ozan, C., Başkan, Ö., Haldenbilen, S. & Derici, E. (2010). Trafik kazalarının tehlike indeksi metodu ile analizi: Denizli örneği. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 16(3), 325-333.
- Öncü, F., Ögel, K. & Çakmak, D. (2001). Alkol kültürü-1: tarihsel süreç ve meyhane kültürü. *Bağımlılık Dergisi*, 2(3), 133-138.
- Öz, C. (2016). *The relationship between traumatic life experiences, locus of control and driver behaviors*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara:Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özçetinkaya, S. (2011). *Erkek alkol ve eroin bağımlılarında çocukluk çağı travmasının kişilik boyutları ile ilişkisi*. Tıpta Uzmanlık Tezi. İstanbul: Sağlık Bakanlığı Bakırköy Prof Dr. Mazhar Osman Ruh Sağlığı ve Sinir Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesi.
- Özen, E., Genç, E. & Kaya Z. (2013). Trafik kazalarının nedenlerine ilişkin düşünceler ve trafikte farkındalık: Uşak ili örneği. *Optimum Journal of Economics and Management Sciences*, 1(1), 1-19.
- Özgüven, İ.E. (1992). *Hacettepe Kişilik Envanteri El Kitabı-İkinci Revizyon*. Psikolojik Danışma Rehberlik ve Eğitim Merkezi Yayınları.

- Öztürk, M. (2019). *Üniversite öğrencilerinde travmatik yaşam olayları ile alkol madde kullanımı arasındaki ilişkide duygu düzenleme güçlüğü ve dürtüselliğin aracı rolünün incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara:Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Öztürk, O. & Uluşahin, A. (2015). *Ruh Sağlığı ve Bozuklukları* (13. Baskı). Nobel Tıp Kitapevi.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. G. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F*, 1, 11-24.
- Pelissolo, A. & Lepine, J.P. (2000). Normative data and factor structure of the Temperament and Character Inventory (TCI) in the French version. *Psychiatry Research*, 94, 67-76.
- Plomin, R., Hapke, F. & Caspi, A. (2009). Bölüm 4-Kişilik ve Bilişsel Yetiler. (Eds. McGuffin, P., Owen, M.J. ve Gottesman, I.I.) (Çev. Edt. Abay, E. & Görgülü, Y.) *Psikiyatri Genetiği ve Genomiği içinde* (77-112). Nobel Tıp Kitap Evi.
- Polis Akademisi Başkanlığı, (2021). *Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri, 2011-2020 Raporu*.https://www.pa.edu.tr/Upload/editor/files/Trafik_Kaza_ve_Denetim_%C4%B0statistikleri.pdf
- Sağlık Bakanlığı. (1998). *Türkiye Ruh Sağlığı Profili Raporu*.
<https://doczz.biz.tr/doc/51570/turkiye-ruh-sagligi-profil-raporu>
- Saplıoğlu, M. & Karaşahin, M. (2006). Coğrafi bilgi sistemi yardımı ile Isparta ili kent içi trafik kaza analizi. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 12(3), 321-332.
- Schultz, D.P. & Schultz, S.E. (2007). *Modern Psikoloji Tarihi* (8. Baskı). (Çev. Aslay, Y). Kaknüs Yayınları.

- Sevi, E.S. (2009). *Psikobiyolojik Kişilik Modeli ve Beş Faktör Kişilik Kuramı: Mizaç ve Karakter Envanteri (TCI) ile Beş Faktör Kişilik Envanterinin (5FKE) karşılaştırılması*. Yüksel Lisans Tezi. İzmir:Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Shin, S.H., Edwards, E.M. & Heeren, T. (2009). Child abuse and neglect: Relations to adolescent binge drinking in the national longitudinal study of Adolescent Health (AddHealth) Study. *Addictive Behaviors*, 34(3), 277-280. <http://dx.doi.org/10.1016/j.addbeh.2008.10.023>
- Sungur, İ., Akdur, R. & Piyal, B. (2014). Türkiye’deki trafik kazalarının analizi. *Ankara Medical Journal*, 14(3), 114-124.
- Sümer, N. & Özkan, T. (2002), Sürücü davranışları, becerileri, kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17 (50), 1-22.
- Sümer, N. (2002). Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre. *Türk Psikoloji Yazıları*, 5(9-10), 1-36.
- Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi Yönetmeliği. (2004). *T.C. Resmi Gazete*, 25583, 14 Eylül 2004.
- Şahiner, Ş.Y. (2012). *Alkol ve madde bağımlılarının sosyodemografik özellikler çocukluk çağı travmaları başa çıkma yöntemleri ve kişilik özellikleri açısından karşılaştırılması*. Uzmanlık Tezi. Ankara:Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi.
- Şar, V., Öztürk, E. & İkikardeş, E. (2012). Çocukluk Çağı Ruhsal Travma Ölçeğinin Türkçe uyarlamasının geçerlilik ve güvenilirliği. *Türkiye Klinikleri*, 32(4), 1054-63. <http://dx.doi.org/10.5336/medsci.2011-26947>
- Şendağ, E.Z. (2010). *Yaş, eğitim düzeyi, heyecan arayışı, iç-dış denetim odağı ve saldırganlık ile trafik kuralı ihlali yapma ve trafik kazasına karışma arasındaki ilişkiler*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara:Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Taymur, İ., Duyan, V., Özdel, K., Budak, E. & Güngör, B.B. (2014). Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi'nin alkollü araç kullanan bireylerin özdenetimlerine etkisi. *Bilişsel Davranışçı Psikoterapi ve Araştırmalar Dergisi*, 3, 182-190.
- Tekeş, B. & Şener, Ö. (2020). Ağır vasıta sürücülerinin güvenli sürüşlerini etkileyen faktörler: bir derleme çalışması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22(1), 263-282. <http://dx.doi.org/10.16953/deusosbil.549325>
- Tellioglu, M., Tekin, Ö.F. & Arıkan, İ. (2019). Bir Toplum Sağlığı Merkezi'nde Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimlerine katılan sürücülerin tanımlayıcı özellikleri. *ESTÜDAM Halk Sağlığı Dergisi*, 4(2), 176-83. <https://doi.org/10.35232/estudamhsd.511917>
- Topbaş, M. (2004). İnsanlığın büyük ayıbı: çocuk istismarı. *TSK Koruyucu Hekimlik Bülteni*, 3(4), 76-80.
- Turan, G. (2012). *Alkol bağımlılığı sendromunda antisosyal kişilik özellikleri ve bağımlılık süreci ile ilişkisi*. Tıpta Uzmanlık Tezi. Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi.
- Türk Ceza Kanunu. (5237 Sayılı Kanun). *T.C. Resmi Gazete*, 25611, 12 Ekim 2004.
- Türkçapar, M. H. (2008). *Kişilikle ilgili inanç ve saygıtların kültürel etkenlerle ilişkisi*. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2022, Mayıs, 18). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2021*. [Basın Bülteni]. 02.03.2023 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Traffic-Accident-Statistics-2021-45658> adresinden erişildi.
- Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı. (2022). *Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti 2021*. Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı. <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2021.pdf>

- Yağcı Yetkiner, D. (2010). *Travma Sonrası Bilişler Ölçeği (Posttraumatic Cognitions Inventory) Türkçe uyarlama ve üniversite öğrencileri üzerinde geçerlik güvenirlik çalışması*. Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Yasak, Y. & Kılıç, N. (2014). Psikolojik değerlendirme için psikoteknik değerlendirme merkezine başvuran sürücülerin trafiğe ilişkin kişilik özellikleri ve tutumları. Durna, T., Tosun, H. & Yüksel, Y. (Ed.), *5. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Seçilmiş Bildiriler-1 Kitabı* içinde (28-33). Ankara:Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Yasak, Y. (2002). *Trafik kazaları ile ilgili sürücü tutum ve davranışları*. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yeşil, A. (2018). *Ruhsal travmanın alkol etkisi altında araç kullanma riskine etkileri*. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Adli Tıp Enstitüsü.
- Yeşil, A., Demircan, Y.T. & Aker, A.T. (2020). Ruhsal travmanın alkol etkisi altında araç kullanma riskine ve alkol içme nedenlerine etkileri. *Türkiye Klinikleri*, 17(3), 217-231. <http://dx.doi.org/10.5336/forensic.2020-75003>
- Yılbaş, B. (2021). Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine katılan erkek sürücülerin sosyodemografik özellikleri ve verilen eğitimin bireylerin özdenetimi üzerine etkisinin değerlendirilmesi. *Bağımlılık Dergisi*, 22(2), 139-147. <http://dx.doi.org/10.51982/bagimli.852403>
- Yıldırım, E., Sokullu, D.A., & Köknel, Ö. (2012). Alkol bağımlılığında içselleştirilmiş damgalanma: depresif belirtilerle ilişki. *Psikoloji Çalışmaları Dergisi*, 32(1), 1-12.
- Yıldız, S., Boz, İ.T. & Yıldırım, B.F. (2012). Kişilik tipi ile olumlu sosyal davranış arasındaki ilişki: Marmara Üniversitesi öğrencileri üzerinde bir araştırma. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 26(1), 215-233.
- Yılmaz, Ö. (2012). *Alkol bağımlısı olan erkeklerde kişilik özellikleri, stresle başa çıkma tarzları, intihar olasılığı ve depresif belirti düzeyinin incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Ankara:Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yiğit, İ. & Erden, G. (2015). Çocukluk çağı istismar yaşantıları ile genel psikolojik sağlık arasındaki ilişkide erken dönem uyum bozucu şemaların aracı rolü. *Türk Psikoloji Dergisi*, 30(75), 47-59.

Yönet Kudu, E. (2021). *Psikiyatri kliniğinde yatarak tedavi gören alkol-madde bağımlılarında kendine zarar verme davranışı, travmatik ve disosiyatif yaşantıların incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul:Haliç Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

Yüksel, İ. (2002). Sürücü davranışlarının stres oluşturuu değişkenlere bağlı olarak öngörölmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakóltesi Dergisi*, Sayı: 19(2), 173-182.

EKLER

Ek-1:



BİLGİLENDİRİLMİŞ GÖNÜLLÜ OLUR FORMU (BGOF)

Sayın Katılımcı,

Katıldığınız bu çalışma T.C. Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programında yürütülmekte olan bilimsel nitelikte bir araştırma olup araştırmacı *Psk.Sema Karabulut*'un “*Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimine Katılan Sürücülerin Alkollü Araç Kullanma Davranışlarının Travmatik Yaşantılar ve Kişilik Boyutları ile İlişkisi*” konulu yüksek lisans tezi kapsamında yapılmaktadır

Bu formun amacı katılmanız rica edilen araştırma ile ilgili olarak sizi bilgilendirmek ve katılmanız ile ilgili izin almaktır.

Aşağıdaki alanda belirtmiş olduğunuz elektronik posta adresiniz üzerinden size gönderilecek anketler aracılığıyla toplanan veriler *alkollü araç kullanma davranışı ile kişilik özellikleri ve geçmiş travmatik yaşantılar arasındaki ilişkiyi* anlamamız için kullanılacaktır. Araştırma da bireysel sonuçlar değil grup sonuçları değerlendirilecektir.

Sizlere sorulan soruların doğru ya da yanlış cevapları yoktur. Soruları cevaplarken, hepsini okuyarak, boş bırakmadan cevaplandırmanız, samimi ve dürüst olmanız araştırma sonuçları için oldukça önemlidir ve araştırmanın güvenilir olmasına katkıda bulunacaktır. Bu araştırmaya katılmak tamamen gönüllülük esasına dayalı olup, araştırmaya katılıp katılmamanız ve çalışmadaki cevaplarınız hiçbir şekilde notlarınızı ve SÜDGE eğitim sürecinizi etkilemeyecektir. Çalışmaya katıldığınız için size herhangi bir ödeme yapılmayacak ya da sizden herhangi bir maddi katkı/malzeme katkısı istenmeyecektir.

Anketlere vermiş olduğunuz yanıtlar sadece araştırma ekibi ile paylaşılacak ve kişisel bilgileriniz gizli tutulacak olup; sadece araştırma amaçlı kullanılacağından anketlerde adınızı yazmanıza gerek yoktur. Araştırma sürecinde konu ile ilgili her türlü soru ve görüşleriniz için aşağıda iletişim bilgisi bulunan araştırmacıyla görüşebilirsiniz. Bu araştırmaya **katılmama** hakkınız bulunmaktadır. Aynı zamanda çalışmaya katıldıktan çalışmadan **çıkabilirsiniz**. Bu formu onaylamanız, **araştırmaya katılım için onam verdiğiniz** anlamına gelecektir.

Çalışmama katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Psk. Sema Karabulut

Ek-2:

SOSYODEMOGRAFİK BİLGİ FORMU

1. Yaşınız: _____
 2. Cinsiyetiniz: ☐ Kadın ☐ Erkek
 3. Medeni durumunuz: ☐ Evli ☐ Bekar ☐ Boşanmış ☐ Dul
 4. Öğrenim durumunuz
☐ İlkokul ☐ Ortaokul ☐ Lise ☐ Önlisans ☐ Lisans ☐ Lisans Üstü
 5. Mesleğiniz: _____
 6. Yaşamınızın büyük çoğunluğunda yaşadığınız yer:
☐ Köy ☐ Kasaba ☐ İlçe ☐ İl ☐ Büyük şehir ☐ Diğer
(Belirtiniz): _____
 7. Hanede sizin dışınızda alkol kullanan var mı?
☐ Evet (Belirtiniz): _____

☐ Hayır
 8. Kaç yaşında alkol kullanmaya başladınız? _____
 9. Alkol kullanmaya devam ediyor musunuz?
☐ Evet ☐ Hayır (Ne kadar süredir): _____
 10. Daha önce alkol kullanmayı bırakmaya yönelik tedavi deneyiminiz oldu mu?
☐ Evet (ne kadar sürdüğünü belirtiniz): _____
☐ Hayır
- (11-13 soruları alkolü bıraktıysanız ehliyetinize el konulduğu dönemi düşünerek yanıtlayınız).
11. Alkollü içecekleri ne sıklıkla alıyorsunuz?
☐ Her gün
☐ Haftada _____ kez

☐ Ayda _____ kez

☐ Yılda _____ kez

12. Bir oturuşta ortalama kaç kadeh (tek) alkol kullanıyorsunuz? _____

13. Daha çok Hangi Ortamlarda Alkol Almayı tercih edersiniz?

☐ Bar ☐ Restaurant/Cafe ☐ Ev ☐ Diğer: _____

14. Ne kadar süredir araç kullanıyorsunuz? (Ehliyet almadan önceki dönemlerde kullanılıyorsa onu da dahil ederek cevaplayınız):

15. Ehliyet alma tarihiniz nedir? (Yıl belirtmeniz yeterlidir):

16. Kullandığınız araç türü

☐ Motosiklet/Motorlu Bisiklet/Mobilet vb.

☐ Otomobil (Şahsi)

☐ Otomobil (Ticari)

☐ Minibüs/Servis aracı vb.

☐ Otobüs

☐ Kamyon/tır vb.

☐ Diğer _____

17. Günde ortalama kaç saat araç kullanıyorsunuz?

18. Araç kullanma nedeniniz?

☐ Keyif aldığım için

☐ Konforlu olduğu için

☐ Hasta/engelli olduğum için

☐ Bakmakla yükümlü olduğum hasta/engelli olduğu için

☐ İşim gereği

☐ Ailemi işe/okula vb. bırakmak için

☐ Diğer _____

19. Daha önce kaç kez alkollü araç kullandınız? (Ceza **almamış** olduğunuz kullanımlarınızı da dahil ederek cevaplayınız):

20. Sürücülük cezalarınız (yaklaşık sayı belirtiniz)

☐ Alkollü araç kullanma _____

☐ Ehliyetsiz araç kullanma _____

☐ Hız sınırına uymama _____

☐ Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmama _____

☐ 100 ceza puanını doldurma _____

☐ Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymama (hatalı sollama/takip mesafesine uymama vb) _____

21. Alkollü araç kullanırken trafik kazası yaptınız?

☐ Hiç yapmadım

☐ _____ kez kaza yaptım

Ek-3:**CHILDHOOD TRAUMA QUESTIONNAIRE (CTQ-28)****ÇOCUKLUK ÇAĞI TRAVMALARI ÖLÇEĞİ**

Bu sorular **çocukluğunuzda ve ilk gençliğinizde (20 yaşından önce)** başınıza gelmiş olabilecek bazı olaylar hakkındadır. Her bir soru için sizin durumunuza uyan rakamı daire içerisine alarak işaretleyiniz. Sorulardan bazıları özel yaşamınızla ilgilidir; lütfen elinizden geldiğince gerçeğe uygun yanıt veriniz. Yanıtlarınız gizli tutulacaktır.

Çocukluğumda ya da ilk gençliğimde...	Hiçbir zaman	Nadiren	Zaman zaman	Sıklıkla	Çok sık
1. Yeterli yemek bulamazdım.	1	2	3	4	5
2. Ailemdelikler bana “salak”, “beceriksiz” ya da “tıpsız” gibi sıfatlarla seslenirlerdi.	1	2	3	4	5
3. Anne ve babam ailelerine bakamayacak kadar sıklıkla sarhoş olur ya da uyuşturucu alırlardı.	1	2	3	4	5
4. Ailemde önemli ve özel biri olduğum duygusunu hissetmeme yardımcı olan birisi vardı.	1	2	3	4	5
5. Kirli giysiler içerisinde dolaşmak zorunda kalırdım.	1	2	3	4	5
6. Sevdiğimi hissediyordum.	1	2	3	4	5
7. Anababamın benim doğmuş olmamı istemediklerini düşünüyordum.	1	2	3	4	5
8. Ailemden birisi bana öyle kötü vurmuştu ki doktora ya da hastaneye gitmem gerekmişti.	1	2	3	4	5
9. Ailemdelikler bana o kadar şiddetle vuruyorlardı ki vücudumda morartı ya da sıyrıklar oluyordu.	1	2	3	4	5
10. Kayış, sopa, kordon ya da başka sert bir cisimle vurularak cezalandırılıyordum.	1	2	3	4	5
11. Ailemden tam olarak memnundum.	1	2	3	4	5
12. Ailemdelikler birbirlerine ilgi gösterirlerdi.	1	2	3	4	5
13. Ailemdelikler bana kırıcı ya da saldırganca sözler söylerlerdi.	1	2	3	4	5
14. Vücutça kötüye kullanılmış olduğuma inanıyorum.	1	2	3	4	5
15. Ailemdelikler beni her türlü kötülükten korumaya çalışırlardı.	1	2	3	4	5
16. Bana o kadar kötü vuruluyor ya da dövülüyordum ki öğretmen, komşu ya da bir doktorun bunu fark ettiği oluyordu	1	2	3	4	5
17. Ailemde birisi benden nefret ederdi.	1	2	3	4	5

Çocukluğumda ya da ilk gençliğimde...	Hiçbir zaman	Nadiren	Zaman zaman	Sıklıkla	Çok sık
18.Ailedekiler kendilerini birbirlerine yakın hissederlerdi.	1	2	3	4	5
19.Birisi bana cinsel amaçla dokundu ya da kendisine dokunmamı istedi.	1	2	3	4	5
20.Kendisi ile cinsel temas kurmadığım takdirde beni yaralamakla ya da benim hakkımda yalanlar söylemekle tehdit eden birisi vardı.	1	2	3	4	5
21.Çocukluğum mükemmeldi.	1	2	3	4	5
22.Birisi beni cinsel şeyler yapmaya ya da cinsel şeylere bakmaya zorladı.	1	2	3	4	5
23.Birisi bana cinsel tacizde bulundu.	1	2	3	4	5
24.Duygusal bakımdan kötüye kullanılmış olduğuma inanıyorum.	1	2	3	4	5
25.Benim ailem dünyanın en iyisiydi.	1	2	3	4	5
26.Cinsel bakımdan kötüye kullanılmış olduğuma inanıyorum.	1	2	3	4	5
27.Ailem benim için bir güç ve destek kaynağı idi.	1	2	3	4	5
28.İhtiyacım olduğunda beni doktora götürecek birisi vardı.	1	2	3	4	5

Ek-4:**HACETTEPE KİŞİLİK ENVANTERİ (HKE)**

Envanter için “Evet” ya da “Hayır” şeklinde cevaplandırabilecek sorular vardır. Bu sorular çeşitli durumlarda sizin genellikle ne düşündüğünüz, nasıl uygulandığınız ve ne şekilde davranışta bulunduğunuz ile ilgilidir.

Her soruya cevaplandırırken önce sizin için cevabın *Evet* mi yoksa *Hayır* mı olduğunu kararlaştırınız. Cevaplandırırken bir kişi olarak sadece kendi gerçek durumumuzu ifade ediniz. Bir soru üzerinde fazla zaman harcamayınız. İlk aklınıza gelen cevabı işaretleyiniz. Atlamadan soruların hepsini cevaplandırınız.

	Evet	Hayır
1. Başkaları sizinle tartışmaya kalkınca hemen rahatsız olur musunuz?	E	H
2. Zıt görüşte olanlara rağmen planınızı genellikle uygulayabilir misiniz?	E	H
3. Yaptıklarınıza üzüldüğünüz zamanlar çok oluyor mu?	E	H
4. Bazı anlamsız düşünceler zihninizi meşgul edip sizi rahatsız eder mi?	E	H
5. Bir şanssızlığa uğrayacağınızdan korkuyor musunuz?	E	H
6. Oturduğunuz yerde duramaz hale geldiğiniz zamanlar olur mu?	E	H
7. Sık sık önemsiz şeyleri kendinize dert ediniz misiniz?	E	H
8. Diğer insanlarla tanışmakta zorluk çeker misiniz?	E	H
9. Çözemediğiniz ve cesaretinizi kıran sorunlarınız ve sorumluluklarınız var mı?	E	H
10. Bazen hiç kimsenin sizi iyi anlayamadığını düşündüğünüz olur mu?	E	H
11. Arkadaşlarınızla dışarıda çok fazla zaman harcadığınız için ailenizin sizden şikayet ettiği olur mu?	E	H
12. Aile içinde kararlar alınırken sizin de fikrinizi alırlar mı?	E	H
13. İnsanları birbirleri ile tanıştırmak size kolay gelir mi?	E	H
14. Olabildiğince kalabalıktan uzak kalma eğiliminiz var mı?	E	H
15. Arkadaşlarınız sosyal ilişkilerinizi istenilen düzeyde bulurlar mı?	E	H
16. Tanışmadığınız yeni birisine de dostça davranmak gerekir mi?	E	H
17. Yasalara uymayan davranışları için insanlar haklı görülebilir mi?	E	H
18. Başkalarına sır vermek size güç gelir mi?	E	H
19. Saygısız oluşlarından dolayı gençlerden öç almak istediğiniz zamanlar oluyor mu?	E	H
20. Çoğu zaman yanlış veya kötü bir şey yapacağınızdan kaygılanır mısınız?	E	H
21. Size kötü davrandıkları için öç almayı istediğiniz kişiler olur mu?	E	H
22. Fikirlerinizi başkalarına kabul ettirmenin güç olduğu kanısında mısınız?	E	H
23. Çoğu zaman başkalarının aynı konuda ne karar verdiklerini öğrenme zorluğu duyar mısınız?	E	H
24. Hoş olmadığı için sizi uzun zamandır üzen bir yaşantınız var mı?	E	H
25. Duygularınızı kontrol altında tutabiliyor musunuz?	E	H
26. Güç bir durumda karşılaşacağınızı düşününce heyecanlanır ve terler misiniz?	E	H
27. Görme gücünüzdeki bozukluklardan sık sık yakınır mısınız?	E	H
28. Aileniz bireyleri ile sık sık tartışmalarınız olur mu?	E	H
29. Beklentinizin üstünde dostluk gösteren insanlara karşı dikkatli olmaya çalışır mısınız?	E	H
30. Dikkatinizi bir konu üzerinde toplamada çok güçlük çeker misiniz?	E	H

	Evet	Hayır
31.Çoğu zaman tüm vücudunuzda bir kırıklık, halsizlik hissedersiniz mi?	E	H
32.Aileniz, onlara karşı düşünceli davrandığınız kanısında mıdır?	E	H
33.Aileniz bireyleri genellikle birbirlerine karşı sakin davranırlar mı?	E	H
34.Birbirleri ile şakalaşan kimseler arasında olmak ister misiniz?	E	H
35.Diğer insanlarla ilişki kurmada sizi yetenekli bulurlar mı?	E	H
36.Genellikle karşı cinsten birisi ile çalışmaktan hoşlanır mısınız?	E	H
37.Sahibine haber vermeden bazı şeyleri ödünç almak doğru sayılabilir mi?	E	H
38.Kişinin toplumdaki adet ve geleneklere uyması sizce önemli midir?	E	H
39.Kendini beğenmiş oldukları için çevrenizdeki çoğu kişileri uyarmak zorunda kaldığınız oluyor mu?	E	H
40.Hakkınızda dedikodu yapacaklarından kuşkulunur mısınız?	E	H
41.Zararsız yalanlar söyleyerek zor durumlardan kurtulmak size kolay gelir mi?	E	H
42.Arkadaşlarınız sizi, “eğriye eğri doğruya doğru” diyen bir kişi olarak mı bilirler?	E	H
43.Çevrenizdeki kişiler önemli konularda sizin görüşünüzü de öğrenmek isterler mi?	E	H
44.Arkadaşlarınızın çoğu kadar siz de güçlü ve sağlıklı mısınız?	E	H
45.Çevrenizdeki kişilerden kolayca hastalık kapam bir yaradılıştasınız mı?	E	H
46.“Başaramadım” gibi bir duygudan rahatsız mısınız?	E	H
47.Sağlığınıza çok dikkat etmek ihtiyacında mısınız?	E	H
48.İçinde bulunduğunuz koşullardan dolayı sık sık sinirlendiğiniz olur mu?	E	H
49.Belli etmeseniz bile çevrenizdekilere sık sık darıldığınız olur mu?	E	H
50.Moralinizin bozulduğu ve bundan kurtulmanın çok zor olduğu zamanlar oluyor mu?	E	H
51.Çevrenizdeki kişilerin çoğu ile arkadaşlık etmek yerine yalnız olmayı tercih edersiniz mi?	E	H
52.Tanıdıkların bulunmadığı bir çevrede sıkılganlık çeker misiniz?	E	H
53.Ailenizdeki kişilerin bazıları size karşı çok cimri davranıyor mu?	E	H
54.Ailenizin çoğu kez her şeye itaat etmenizi beklemeleri sizi kızdırır mı?	E	H
55.Mutlu olacağınız sayıda ve nitelikte arkadaşlarınız var mı?	E	H
56.Gürültülü eğlencelere katılmaktan hoşlanır mısınız?	E	H
57.Sosyal etkinlikler sırasında başkalarını eğlendirmek size zor gelir mi?	E	H
58.İş ve sorumluluklardan kaçmak her zaman hatalı mıdır?	E	H
59.İnsan verdiği sözü her zaman yerine getirmeli midir?	E	H
60.Kapılarını açık bırakan kişilerin eşyalarının çalınmasını hak ettikleri görüşüne katılır mısınız?	E	H
61.Karşıt cinsten birisi ile birlikte olunca genellikle onun cinsiyeti ile ilgili şeyler mi düşünürsünüz?	E	H
62.Bulduğunuz çevrede çok fazla konu-komşu dedikoduları yapılıyor mu?	E	H
63.İnsan ilişkilerinde utangaç bir kişi misiniz?	E	H
64.Kişileri birbirine tanıştırmak ve başkalarına tanıştırmak size kolay gelir mi?	E	H
65.Başkaları sizi yetenekli ve cesur bulur mu?	E	H
66.Alınan bir kişi misiniz?	E	H

	Evet	Hayır
67.Fiziki görünüşünüzden dolayı duygusal bir hassasiyetiniz var mı?	E	H
68.Duygularınıza olan güveninizden dolayı görüşlerinizin esnek olduğu kanısında mısınız?	E	H
69.Sık sık kabızlıktan ve mide ağrılarından şikayetiniz olur mu?	E	H
70.Ara sıra zihninizin ağır işlediğini hisseder misiniz?	E	H
71.Başkalarının mutluluğunu kıskandığınız zamanlar oluyor mu?	E	H
72.Başarmayı arzu ettiğiniz şeyleri düşünmek, onları yapmaktan daha çok haz veriyor mu?	E	H
73.Size açık olan avantajlı durumlardan bazı kişilerin yararlanma çabasında oldukları kanısında mısınız?	E	H
74.İstekli olduğunuz toplantı veya etkinliklere katılmanız genellikle engellenir mi?	E	H
75.En az anlayış gördüğünüz yerin aileniz olduğunu düşündüğünüz oluyor mu?	E	H
76.Koşulsuz olarak her insana yardım eder misiniz?	E	H
77.Sönük geçmekte olan bir toplantıya öncülük edip canlandırmak size kolay gelir mi?	E	H
78.Çabuk arkadaş edinen bir kişi misiniz?	E	H
79.Ortaya çıkan fırsatlarda otobüse ücret ödmeden binmek bir şerefsizlik midir?	E	H
80.İşlerini düze çıkarmak için pek çok kişinin yalan söylediği kanısında mısınız?	E	H
81.Sosyal kurallardan oldukça bağımsız bir yaşantı içinde misiniz?	E	H
82.Çevrenizdeki çoğu kişilerin politik görüşleri sizinkine ters düşer mi?	E	H
83.Başkalarının saflığını kendi çıkarlarına kullanan kimseleri ayıplar mısınız?	E	H
84.Aileniz, sizin başarılı olduğunuz kanısında mıdır?	E	H
85.İsteddiğiniz bir işe veya mesleğe girmenizin engellendiği oldu mu?	E	H
86.Önemli olmayan konular yüzünden sık sık eleştirildiğiniz olur mu?	E	H
87.Yaptığınız bir yanlış kabul etmek size zor gelir mi?	E	H
88.Ailenizin düşündüğü gibi olmama duygusu sizi rahatsız ediyor mu?	E	H
89.Belirli bir nedeni olmadan duygularınız kolayca neşeden üzüntüye, üzüntüden neşeye dönüşür mü?	E	H
90.Çevrenizdeki insanlara gerçeği kabul ettirmenin güç olduğu zamanlar olur mu?	E	H
91.Zihninizi dolduran türlü düşünceler uykunuzu kaçırır mı?	E	H
92.Genellikle sakın ve meseleleri soğukkanlı olarak ele alan bir kişi misiniz?	E	H
93.Zaman zaman aleyhinize çalışan insanların varlığından şüphelendiğiniz olur mu?	E	H
94.İnsanların içinde iken bile kendinizi yalnız hissedersiniz?	E	H
95.Aileniz yeterli düzeyde başarılı olduğunuz kanısında mıdır?	E	H
96.Akşamları eve dönüş sizi kaygılandırır mı?	E	H
97.Ailenizdeki kişilerden bazılarının yakınlık ve sevginize yeterince karşılık vermediği oluyor mu?	E	H
98. Yeni tanıştığınız bir kimse ile konuşmaktan çekinir misiniz?	E	H
99. Çevrenizdeki insanlar çoğu zaman sizi hayal kırıklığına uğrattırlar mı?	E	H
100.Sizce geçinilmesi güç kişilere de nazik davranılmalı mıdır?	E	H
101.Davranışınızın çevredekilere aykırı düşmesi sizi rahatsız eder mi?	E	H

	Evet	Hayır
102.Söz dinlemeyip kendisini problemin içine atmakta ısrar eden kişiler cezalarını çekmeli midir?	E	H
103.Bazı konularda kendi kendinizle kavga içinde misiniz?	E	H
104.İnatçı kişilere biraz zor kullanmanın onları ikna etmede yararlı olacağı kanısında mısınız?	E	H
105.Başkalarının mutluluğunu kıskandığınız zamanlar oluyor mu?	E	H
106.Başkalarının sizden hoşlandığı duygusu içinde misiniz?	E	H
107.Yeteneğinizi küçümseyip başladığınız bazı işleri yarım bıraktığınız oluyor mu?	E	H
108.Kafesleri içinde olsa da vahşi hayvan görmekten heyecanlanır mısınız?	E	H
109.Sizi eleştirdikleri zaman sakın kalabiliyor musunuz?	E	H
110.Kendinizi sinirli bir kişi olarak mı görüyorsunuz?	E	H
111.Üzüntülü veya heyecanlı olduğunuz zaman konuşmanızda kekemelik olur mu?	E	H
112.Sonradan pişman olacağınız çok şeyi yaptığınız oluyor mu?	E	H
113.Kaslarınızda bazen asabi hareketler veya tikler olur mu?	E	H
114.Belirli bir neden yokken kendinizi son derece neşeli veya üzüntülü hissettiğiniz zamanlar olur mu?	E	H
115.Yaşı sizden küçük olanların daha rahat bir yaşam sürdürdükleri kanısında mısınız?	E	H
116.Hoşlanmadıkları için ailenizin evde misafir etmek istemedikleri arkadaşlarınız var mı?	E	H
117.Ailenizle aranızdaki değer yargıları ve inanç farkları nedeniyle önemli sorunlarla karşılaştığınız oluyor mu?	E	H
118.Aileniz sizden çok fazla şeyler mi bekliyor?	E	H
119.Kız ve erkeklerin birlikte bulunduğu durumlarda kendinizi rahat hisseder misiniz?	E	H
120.İnsan ilişkilerinde utangaç bir kişi misiniz?	E	H
121.Çıkarlarını korumak için pek doğru olmayan yollara sapanları ayıplar mısınız?	E	H
122.Bir şeyi bulan kişiye onu saklama hakkı verilmeli midir?	E	H
123.İnsanların inançlarında kusur etmeleri, bir diğerine bunu başkalarına yayma hakkı verir mi?	E	H
124.Yaptığınız şeylerin yanlış anlaşılacağı kaygısı içinde misiniz?	E	H
125.İnsanların koşulsuz olarak serbest davranmalarına izin verilse toplumun daha iyi olacağı kanısında mısınız?	E	H
126.İçinde bulunduğunuz koşullardan dolayı sık sık sinirlendiğiniz olur mu?	E	H
127.Arkadaşlarınız istemediğiniz bir davranışta bulunduğu zaman, çoğunlukla bunu, çekinmeden kendisine söyleyebilir misiniz?	E	H
128.Gerçek yeteneklerinizi gösterebildiğiniz kanısında mısınız?	E	H
129.Kendinize özgü bir plan yapmaktansa arkadaşlarınızın önerilerini uygulamak size daha kolay gelir mi?	E	H
130.Açlık hissi duymadan yemek yediğiniz zamanlar oluyor mu?	E	H
131.Akşama doğru ya da sabahları kendinizi çok yorgun hisseder misiniz?	E	H
132.Ne okuduğunuzun farkında olmadan bir süre okuyup sonra dikkatinizi topladığınız olur mu?	E	H
133.Çoğu zaman kendinizi yorgun ve halsiz hisseder misiniz?	E	H

	Evet	Hayır
134.Eleştirilmek sizi çok kırar mı?	E	H
135.Hoşlanmadığınız birisi ile karşılaşmamak için yolunuzu sık sık değiştirdiğiniz oluyor mu?	E	H
136.Cinsel konularda kendinizi rahat hisseders misiniz?	E	H
137.Başka bir aile veya grubun üyesi olmayı istediğiniz zamanlar olur mu?	E	H
138.Aile bireylerinin kişisel meselelerinizi bilmek istemelerinden şikayetçi misiniz?	E	H
139.Aileniz karşı cinsten olan arkadaşlarınızı genellikle reddeder mi?	E	H
140.Bulunduğunuz çevrede halk tarafından seilmeyen çok kişi var mı?	E	H
141.Topluluk içinde tanıştığınız insanlarla çabucak kaynaşabiliyor musunuz?	E	H
142.Uzlaşma kabul etmeyen kişilere nazik davranır mısınız?	E	H
143.Arkadaşlarınız sizi, eğriye eğri doğruya doğru diyen bir kişi olarak mı bilirler?	E	H
144.Saygısızlık gösterenlere aynı şekilde cevap verir misiniz?	E	H
145.Onlara aldırmamak yerine öç almanın daha iyi olduğu kanısında mısınız?	E	H
146.Yasalara aykırı davranmadan yasanın bir açığından yararlanmada bir sakınca görür müsünüz?	E	H
147.Duygularınızı kontrol altında tutabiliyor musunuz?	E	H
148.Arkadaş edinmede zorluk çekiyor musunuz?	E	H
149.Doğru yargılarınızı bile, değerli bulmadıkları olur mu?	E	H
150.Cesaret verilmediği zaman işlerinize devam etmek size zor gelir mi?	E	H
151.Heyecanlı olaylar sizi karamsarlıktan kurtarır mı?	E	H
152.İşler kötü gittiği zaman çabuk heyecanlanan bir kişi misiniz?	E	H
153.Bazen içinizden insanlara küfretmek gelir mi?	E	H
154.Sık sık başınız ağrır mı?	E	H
155.Ayrıntılı konuşmadıkları için sık sık kişilerin sözlerini tekrarlatmak zorunda kalır mısınız?	E	H
156.Bazen sevdiğiniz kişiyi kırmaktan hoşlandığınız olur mu?	E	H
157.Sizden gelen bir neden yokken işlerinizin ter gittiği zamanlar oluyor mu?	E	H
158.Evden kaçıp başka bir yere gitmeyi düşündüğünüz zamanlar oluyor mu?	E	H
159.Aileniz bireylerinin hepsini denk ölçüler içinde seviyor musunuz?	E	H
160.Evde sakin olmak için ya susmak ya da dışarı çıkmak zorunda olduğunuz zamanlar oluyor mu?	E	H
161.Taşıdığınız sorumlulukların ağırlığı sizi fazlaca hareketsiz hale getiriyor mu?	E	H
162.Neşeli arkadaşlar arasına katılınca üzüntülerinizi untabiliyor musunuz?	E	H
163.Sıkışık durumlardan kurtulmak için gerçeği söylemediğiniz zamanlar olur mu?	E	H
164.Bulunmuş olan bir eşyayı her zaman iade etmek gerekli midir?	E	H
165.Yaşamının bir döneminde her insanın bir şeyler çalmış olabileceği görüşüne katılır mısınız?	E	H
166.Bazı insanların mal ve mülklerini tahrip etmeyi hak ettiklerini düşündüğünüz olur mu?	E	H
167.Size kötü davrandıkları için öç almayı istediğiniz kişiler oldu mu?	E	H
168.Başkaları sizinle tartışmaya kalkınca hemen rahatsız olur musunuz?	E	H

Ek-5:

MİZAÇ VE KARAKTER ENVANTERİ (TÜRKÇE TCI)

Bu anket formunda kişilerin kendi tutumlarını, görüşlerini, ilgilerini ya da kişisel duygularını tanımlarken kullanabilecekleri ifadeleri bulacaksınız.

Her ifade “**Doğru**” ya da “**Yanlış**” olarak yanıtlanabilir. İfadeleri okuyunuz ve hangi seçeneğin sizi en iyi tanımladığına karar veriniz. Sadece şu anda nasıl hissettiğiniz değil, **çoğu kez** ya da **genellikle** nasıl davrandığınız ve hissettiğinizi tanımlamaya çalışınız.

Bu anket formunu kendi başınıza doldurunuz. Lütfen tüm soruları yanıtlayınız.

Her ifadeyi dikkatlice okuyunuz, ancak yanıtlarken çok zaman harcamayınız.

Lütfen bütünüyle yanıttan emin olmasanız bile, her ifadeyi yanıtlayınız.

Doğru ya da yanlış yanıtlar olmadığını unutmayınız ve sadece kendi kişisel görüş ve duygularınızı belirtiniz.

	Doğru	Yanlış
1.Çoğu kimse zaman kaybı olduğunu düşünse bile, sırf eğlence ya da heyecan olsun diye çoğu kez yeni şeyler denerim.	D	Y
2.Çoğu kimseyi kaygılandıran durumlarda bile, genellikle her şeyin iyiye gideceğine güvenirim.	D	Y
3.Çoğu kez güzel bir konuşma ya da şiiirden derinden etkilenirim.	D	Y
4.Çoğu kez koşulların kurbanı olduğumu düşünürüm.	D	Y
5.Benden çok farklı olsalar bile, genellikle başkalarını olduğu gibi kabul ederim.	D	Y
6.Mucizelerin olabileceğine inanırım.	D	Y
7.Beni inciten kimselerden intikam almak hoşuma gider.	D	Y
8.Bir şeye yoğunlaştığımda, çoğu kez zamanın nasıl geçtiğinin farkına varmam.	D	Y
9.Çoğu kez yaşamımın, pek az bir amacı ya da anlamı olduğunu düşünürüm.	D	Y
10. Herkesin karşısına çıkabilecek sorunlara çözüm bulmakta, yardımcı olmak isterim.	D	Y
11. Belki de yaptığımdan daha fazlasını başarabilirim, ancak bir şeye ulaşmak için kendimi gereğinden fazla zorlamada bir yarar görmüyorum.	D	Y
12. Başkaları endişelenecek bir şey olmadığını düşünse bile, tanıdık olmayan ortamlarda çoğu kez gergin ve endişeli hissederim.	D	Y
13. İşleri yaparken geçmişte nasıl yapıldığını düşünmeksizin, çoğu kez o anda nasıl hissettiğimi temel alarak yaparım.	D	Y
14. İşleri başkalarının arzularına bırakmaktansa, genellikle kendi tarzıma göre yaparım.	D	Y
15. Çoğu kez çevremdeki kimselerle öylesine bağlantılı olduğumu düşünürüm ki, sanki aramızda bir ayrılık yokmuş gibi gelir.	D	Y
16. Benden farklı düşünceleri olan kimselerden, genellikle hoşlanmam.	D	Y

	Doğru	Yanlış
17. Çoğu durumda doğal tepkilerim, geliştirmiş olduğum iyi alışkanlıklara dayanır.	D	Y
18. Birçok eski arkadaşımın güvenini kaybedecek olsam bile, zengin ve ünlü olmak için, yasal olan hemen her şeyi yapardım.	D	Y
19. Çoğu kimseden daha çok tedbirli ve denetimliyimdir.	D	Y
20. Bir şeylerin yanlış gidebileceğinden endişelendiğim için, çoğu kez yapmakta olduğum işi bırakmak zorunda kalırım.	D	Y
21. Yaşantı ve duygularımı kendime saklamak yerine, arkadaşlarımla açıkça tartışmaktan hoşlanırım.	D	Y
22. Çoğu kimseden daha az enerjiye sahibim ve daha çabuk yorulurum.	D	Y
23. Yapmakta olduğum işe kendimi fazla kaptırıp başka her şeyi unuttuğumdan, çoğu kez “dalgın” olarak adlandırılırım.	D	Y
24. Ne yapmak istediğimi seçmede kendimi nadiren serbest hissederim.	D	Y
25. Bir başkasının duygularını, çoğu kez kendiminkiler kadar dikkate alırım.	D	Y
26. Birkaç saat sessiz ve hareketsiz kalmaktansa, çoğu zaman biraz riskli şeyler (sarp tepeler ve keskin virajlar üzerinde araba kullanmak gibi) yapmayı tercih ederim.	D	Y
27. Tanımadığım kimselere güven duymadığım için, çoğu kez yabancılarla tanışmaktan kaçınırım.	D	Y
28. Başkalarını edebileceğim kadar çok memnun etmekten hoşlanırım.	D	Y
29. Bir iş yaparken “yeni ve geliştirilmiş” yollardan çok, eski “denenmiş ve doğru” yolları tercih ederim.	D	Y
30. Zaman yokluğu nedeniyle, genellikle işleri önemlilik sırasına göre yapamam.	D	Y
31. Çoğu kez hayvanları ve bitkileri yok olmaktan korumaya yarayacak işler yaparım.	D	Y
32. Çoğu kez başka herkesten daha zeki olmayı dilerim.	D	Y
33. Düşmanlarımdan acı çektiğini görmek bana hoşnutluk verir.	D	Y
34. Her ne zaman olursa olsun, çok düzenli olmak ve kişiler için kurallar koymaktan hoşlanırım.	D	Y
35. Dikkatim çoğu kez başka bir şeye kaydığı için, uzunca bir süre aynı ilgilerimi sürdürmem güçtür.	D	Y
36. Tekrarlanmış uygulamalar bana, çoğu anlık dürtüler ya da telkinlerden daha güçlü olan, iyi alışkanlıklar kazandırdı.	D	Y
37. Genellikle o kadar kararlıyım ki, başkaları vazgeçtikten sonra bile çalışmaya devam ederim.	D	Y
38. Yaşamda, bilimsel olarak açıklanamayan birçok şeye hayran olurum.	D	Y
39. Bırakabilmeyi dilediğim birçok kötü alışkanlığım var.	D	Y
40. Sorunlarıma çoğu kez bir başkasının çözüm sağlamasını beklerim.	D	Y
41. Çoğu kez nakit param bitinceye ya da aşırı kredi kullanıp borçlanıncaya değin para harcarım.	D	Y
42. Gelecekte bir hayli şanslı olacağımı düşünürüm.	D	Y

	Doğru	Yanlış
43. Hafif rahatsızlık ya da gerginlikten çoğu kimseye göre daha geç kurtulurum.	D	Y
44. Yalnız olmak beni her zaman rahatsız etmez.	D	Y
45. Gevşemekteyken, çoğu kez beklenmedik içgörü ya da anlayış parıltıları yaşarım.	D	Y
46. Başkalarının benden ya da işleri yapma tarzımdan hoşlanıp hoşlanmadıklarına pek aldırman.	D	Y
47. Herkesi memnun etmek mümkün olmadığı için, genellikle kendim için ne istiyorsam sadece onu edinmeye çalışırım.	D	Y
48. Görüşlerimi kabul etmeyen kimselere karşı sabırlı değilimdir.	D	Y
49. Çoğu kimseyi pek de iyi anladığım söylenemez.	D	Y
50. Ticarete başarılı olmak için sahtekar olmak zorunda değilsiniz.	D	Y
51. Bazen kendimi doğayla öylesine bağlantılı hissedirim ki, her şey tek bir canlı organizmanın parçasıymış gibi görünür.	D	Y
52. Konuşmalarda konuşmacı olmaktan çok, iyi bir dinleyiciyimdir.	D	Y
53. Çoğu kimseden daha çabuk öfkelenirim.	D	Y
54. Bir grup yabancıyla tanışmak zorunda olduğumda, çoğu kimseden daha sıkılganımdır.	D	Y
55. Çoğu kimseden daha duygusalımdır.	D	Y
56. Bazen neler olacağını sezmeme olanak veren, bir “altıncı his”e sahipmişim gibi gelir.	D	Y
57. Birisi beni bir şekilde incitti mi, genellikle acısını çıkartmaya çalışırım.	D	Y
58. Tutumlarımı, büyük ölçüde denetimim dışındaki etkiler belirler.	D	Y
59. Her gün amaçlarıma doğru bir adım daha atmaya çalışırım.	D	Y
60. Çoğu kez başka herkesten daha güçlü olmayı dilerim.	D	Y
61. Karar vermeden önce işler konusunda uzunca süre düşünmeyi tercih ederim.	D	Y
62. Çoğu kimseden daha çok çalışırım.	D	Y
63. Çok kolay yorulduğumdan, çoğu kez kısa uykulara ya da ek dinlenme dönemlerine gereksinim duyarım.	D	Y
64. Başkalarının hizmetinde olmaktan hoşlanırım.	D	Y
65. Üstesinden gelmem gereken geçici sorunlara aldırmaksızın, daima her şeyin yolunda gideceğini düşünürüm.	D	Y
66. Çok miktarda para biriktirmiş olsam bile, kendim için para harcamaktan hoşlanmakta güçlük çekerim.	D	Y
67. Çoğu kimsenin bedensel olarak tehlike hissettiği durumlarda, genellikle sakin ve güvenli kalırım.	D	Y
68. Sorunlarımı kendime saklamaktan hoşlanırım.	D	Y
69. Kişisel sorunlarımı, çok az ya da kısa bir süre tanıdığım kişilerle tartışmakta sakınca görmem.	D	Y
70. Seyahat etmek ya da yeni yerler araştırmaktansa, evde oturmaktan hoşlanırım.	D	Y

	Doğru	Yanlış
71. Kendilerine yardımı dokunamayan zayıf kimselere yardım etmenin zekice olduğunu düşünmüyorum.	D	Y
72. Bana haksız davranmış olsalar bile, başkalarına haksızca davranırsam, zihinsel huzurum kalmaz.	D	Y
73. İnsanlar genellikle bana nasıl hissettiklerini anlatırlar.	D	Y
74. Çoğu kez sonsuza değin genç kalabilmeyi dilerim.	D	Y
75. Yakın bir arkadaşı kaybedince, genellikle çoğu kimseden daha çok üzüntü duyarım.	D	Y
76. Bazen sanki zaman ve mekanda sonu ve sınırı olmayan bir nesnenin parçasıymışım hissine kapılırım.	D	Y
77. Bazen başkalarına karşı sözcüklerle açıklayamadığım bir bağlantı hissedirim.	D	Y
78. Bana geçmişte haksızlık yapmış olsalar bile, başka kimselerin duygularını dikkate almaya çalışırım.	D	Y
79. Katı kurallar ve düzenlemeler olmaksızın, insanların her istediklerini yapabilmeleri hoşuma gider.	D	Y
80. Bir grup yabancıyla buluşunca, bana dostça davranmadıkları söylenmiş olsa bile, rahat ve açık sözlü olmayı sürdürürdüm.	D	Y
81. Gelecekte bir şeylerin kötüye gideceği konusunda, genellikle çoğu kimseden daha endişeliyimdir.	D	Y
82. Bir karara varmadan önce genellikle her olguyu etraflıca düşünürüm.	D	Y
83. Başkalarına karşı sempatik ve anlayışlı olmanın, pratik ve katı düşünceli olmaktan daha önemli olduğunu düşünürüm.	D	Y
84. Çoğu kez etrafımdaki tüm nesnelere karşı güçlü bir bütünlük duygusu hissedirim.	D	Y
85. Çoğu zaman “Süperman” gibi özel güçlerimin olmasını dilerim.	D	Y
86. Başkaları beni çok fazla denetliyor.	D	Y
87. Öğrendiklerimi başkalarıyla paylaşmaktan hoşlanırım.	D	Y
88. Dinsel yaşantılar, yaşamımın gerçek amacını anlamamda bana yardımcı olmuştur.	D	Y
89. Çoğu kez başkalarından çok şey öğrenirim.	D	Y
90. Tekrarlanmış uygulamalar, başarılı olmamda bana yardımı olan, pek çok şeyde iyi olmama olanak vermiştir.	D	Y
91. Söylediğimin abartılı ve gerçek olmadığını bilmeme rağmen, genellikle başkalarının bana inanmalarını sağlayabilirim.	D	Y
92. Hafif rahatsızlık ya da gerginlikten kurtulmak için daha fazla dinlenme, destek ya da güvenceye gereksinim duyarım.	D	Y
93. Yaşamak için ilkeler olduğunu ve hiç kimsenin sonunda acı çekmeksizin bunları çığneyemeyeceğini bilirim.	D	Y
94. Başka herkesten daha çok zengin olmak istemem.	D	Y

	Doğru	Yanlış
95. Dünyayı daha iyi bir yer haline getirmek için, kendi yaşamımı severek riske ederdim.	D	Y
96. Bir şey hakkında uzunca süre düşündükten sonra bile, mantıksal nedenlerimden çok duygularıma güvenmeyi öğrendim.	D	Y
97. Bazen yaşamımın, herhangi bir insandan daha büyük bir manevi güç tarafından yönetildiğini düşünürüm.	D	Y
98. Bana adice davranan birisine, genellikle adice davranmaktan hoşlanırım.	D	Y
99. Son derece pratik ve duygularına göre hareket etmeyen birisi olarak tanınırım.	D	Y
100. Benim için, birisiyle konuşurken düşüncelerimi düzenlemek kolaydır.	D	Y
101. Beklenmedik haberlere çoğu kez öylesine güçlü tepki veririm ki, pişmanlık duyduğum şeyler söyler ya da yaparım.	D	Y
102. Duygusal yakarışlardan (kötürüm kalmış çocuklara yardım istendiğindeki gibi) oldukça çok etkilenirim.	D	Y
103. Yapabileceğimin en iyisini yapmak istediğim için, genellikle kendimi çoğu kimseden daha çok zorlarım.	D	Y
104. Öyle çok kusurluyum ki, bu yüzden kendimi pek de sevmem.	D	Y
105. Sorunlarıma uzun vadeli çözümler aramak için çok az zamanım var.	D	Y
106. Sırf ne yapılacağını bilmediğim için, çoğu kez sorunların gereğine bakamam.	D	Y
107. Çoğu kez zamanın akışını durdurabilmeyi dilerim.	D	Y
108. Yalnızca ilk izlenimlerime dayanarak karar vermekten nefret ederim.	D	Y
109. Biriktirmektense, para harcamayı yeğlerim.	D	Y
110. Bir öyküyü daha gülünç hale getirmek ya da birisine şaka yapmak için, doğruları eğip bükmeyi genellikle iyi beceririm.	D	Y
111. Sorunlar olsa bile, bir arkadaşlığın hemen her zaman sürüp gitmesine çalışırım.	D	Y
112. Utandırılır ya da aşağılanırsam, çok çabuk atlatırım.	D	Y
113. Çok gergin, yorgun ya da endişeli olacağım için, işleri genelde yürütme tarzımdaki değişmelere uyum sağlamam son derece güçtür.	D	Y
114. İşleri eski yapış tarzımda değişiklik yapmayı istemeden önce, genellikle çok iyi gerçekçi nedenler talep ederim.	D	Y
115. İyi alışkanlıklar edinebilmem için, beni eğiten kişilerden çok fazla yardıma gereksinim duyarım.	D	Y
116. Duygu-dışı algılamamın (telepati ya da önceden bilme gibi), gerçekten de mümkün olduğuna inanırım.	D	Y
117. Candan ve yakın arkadaşlarımdan çoğu zaman benimle birlikte olmasını isterim.	D	Y
118. Uzun zaman pek başarılı olmasam bile, çoğu kez aynı şeyi defalarca yeniden denemeyi sürdürürüm.	D	Y

	Doğru	Yanlış
119. Hemen herkes korku dolu olsa bile, ben hemen her zaman rahat ve tasasız kalırım.	D	Y
120. Hüzünlü şarkı ve filmleri epeyce sıkıcı bulurum.	D	Y
121. Koşullar çoğu kez beni irademe karşı bir şeyler yapmaya zorlar.	D	Y
122. Benim için, benden farklı olan insanlara katlanmak güçtür.	D	Y
123. Mucize denilen çoğu şeyin, sadece şans eseri olduğunu düşünürüm.	D	Y
124. Birisi beni incitirse, intikam almaktansa kibar davranmayı yeğlerim.	D	Y
125. Çoğu kez yaptığım işin o kadar etkisinde kalırım ki, zaman ve mekandan kopmuş gibi o an içinde kaybolurum.	D	Y
126. Yaşamımın gerçek bir amacı ve önemi olduğunu sanmıyorum.	D	Y
127. Başkalarıyla olabildiğince iş birliği yapmaya çalışırım.	D	Y
128. Başarılarımdan dolayı içim rahattır ve daha iyisini yapmak için pek istekli değilimdir.	D	Y
129. Başkaları pek tehlike olmadığını düşünse de tanıdık olmayan ortamlarda çoğu kez gergin ve endişeli hissederim.	D	Y
130. Tüm ayrıntıları bütünüyle düşünmeksizin, çoğu kez iç güdülerimi, önsezi ve sezgilerimi izlerim.	D	Y
131. Başkaları, benden istediklerini yapmayacağım için, çoğu kez benim aşırı bağımsız olduğumu düşünürler.	D	Y
132. Çoğu kez etrafımdaki tüm kişilerle güçlü manevi ve duygusal bağlantım olduğunu hissederim.	D	Y
133. Benden farklı değer yargıları olan insanları sevmek, genellikle benim için kolaydır.	D	Y
134. Başkaları benden daha çoğunu beklese bile, olabildiğince az iş yapmaya çalışırım.	D	Y
135. İyi alışkanlıklar benim için “ikinci mizaç” olmuştur ve hemen her zaman otomatik ve kendiliğinden davranışlardır.	D	Y
136. Başkalarının bir şey hakkında benden daha çok bilmesi gerçeğinden, çoğu zaman rahatsızlık duymam.	D	Y
137. Genellikle kendimi başkalarının yerinde hayal etmeye çalışır, böylece onları gerçekten anlayabilirim.	D	Y
138. Tarafsızlık ve dürüstlük gibi ilkeler yaşamımın bazı yönlerinde pek az rol oynarlar.	D	Y
139. Para biriktirmede çoğu kimseden daha iyiyimdir.	D	Y
140. Kendimi nadiren öfkelenmiş ve engellenmiş hisseder, işler yolunda gitmediğinde hemen başka etkinliklere dalarım.	D	Y
141. Çoğu kimse önemli olmadığını düşünse bile, çoğu kez işlerin değişmez ve düzenli biçimde yapılmasında ısrar ederim.	D	Y
142. Hemen her sosyal durumda, kendimi oldukça güvenli ve emin hissederim.	D	Y
143. Özel düşüncelerimden nadiren söz ettiğimden, arkadaşlarım duygularımı anlamakta güçlük çekerler.	D	Y

	Doğru	Yanlış
144. Çoğu kimse bana yeni ve daha iyi bir yol olduğunu söylese bile, işleri yapış tarzımı değiştirmekten nefret ederim.	D	Y
145. Bilimsel olarak açıklanamayan şeylere inanmanın, akıllıca olmadığını düşünürüm.	D	Y
146. Düşmanlarımın acı çektiğini hayal etmekten hoşlanırım.	D	Y
147. Çoğu kimseden daha fazla enerjim var ve daha geç yorulurum.	D	Y
148. Yaptığım her işte ayrıntılara dikkat etmekten hoşlanırım.	D	Y
149. Endişeye kapıldığımdan, arkadaşlarım her şeyin yolunda gideceğini söyleseler bile, yapmakta olduğum işi bırakırım.	D	Y
150. Çoğu kez başka herkesten daha güçlü olmayı dilerim.	D	Y
151. Genellikle ne yapacağımı seçmede serbestimdir.	D	Y
152. Çoğu kez kendimi yapmakta olduğum işe o kadar kaptırırım ki, bir an nerede olduğumu unuturum.	D	Y
153. Bir ekibin üyeleri, paylarını nadiren dürüstçe alırlar.	D	Y
154. Bir kaç saat sessiz ve hareketsiz kalmaktansa, çoğu zaman riskli şeyler (planörle uçmak ya da paraşütle atlamak gibi) yapmayı tercih ederim.	D	Y
155. Çoğu zaman dürtüsel olarak o kadar çok para harcarım ki, tatil yapmak gibi özel planlar için bile para biriktirmek bana güç gelir.	D	Y
156. Başkalarını memnun etmek için kendi bildiğimden şaşmam.	D	Y
157. Yabancılarla birlikteyken hiç sıkılman değilimdir.	D	Y
158. Çoğu kez arkadaşlarımın arzularına boyun eğirim.	D	Y
159. Zamanımın çoğunu, gerekli gibi görünen, ancak benim için gerçekte önemsiz olan şeylere harcarım.	D	Y
160. Ticari kararlarda, neyin doğru neyin yanlış olduğuna ilişkin dinsel ya da ahlaki ilkelerin çok etkili olması gerektiğini düşünmem.	D	Y
161. Çoğu kez başkalarının yaşantılarını daha iyi anlamak için, kendi yargılarımı bir kenara koymaya çalışırım.	D	Y
162. Alışkanlıklarımın çoğu, bana değerli amaçlara ulaşmada zorluk çıkarır.	D	Y
163. Dünyayı daha iyi bir yer yapmak için; savaş, yoksulluk ya da haksızlıkları önlemeye çalışmak gibi gerçekten de kişisel fedakarlıklar yaptım.	D	Y
164. Gelecekte olabilecek kötü şeyler hakkında hiç endişelenmem.	D	Y
165. Kendi denetimimi yitirecek kadar, hemen hiç heyecanlanmam.	D	Y
166. Düşündüğümde daha uzun sürerse, çoğu kez o işi bırakırım.	D	Y
167. Başkalarının benimle konuşmalarını beklemektense, konuşmaları kendim başlatmayı tercih ederim.	D	Y
168. Bana yanlış yapan birisini, çoğu zaman, çabucak bağışlarım.	D	Y
169. Davranışlarımı, büyük ölçüde denetimim dışındaki etkiler belirler.	D	Y
170. Yanlış bir önsezi ya da hatalı bir ilk izlenim nedeniyle, çoğu kez kararlarımı değiştirmek zorunda kalırım.	D	Y

	Doğru	Yanlış
171. İşlerin yapılması için, bir başkasının ön ayak olmasını beklemeyi tercih ederim.	D	Y
172. Genellikle başkalarının görüşlerine saygı duyarım.	D	Y
173. Yaşamdaki rolümün berraklaşmasına yol açan, kendimi çok coşkulu ve mutlu hissettiğim yaşantılarım olmuştur.	D	Y
174. Kendim için bir şeyler satın almak eğlendiricidir.	D	Y
175. Kendimin duygu dışı algılar yaşantıladığıma inanırım.	D	Y
176. Beynimin düzgün çalışmadığına inanırım.	D	Y
177. Davranışlarıma yaşamım için koyduğum belli amaçlar, güçlü şekilde yol gösterir.	D	Y
178. Genellikle başkalarının başarısına ön ayak olmak aptalcadır.	D	Y
179. Çoğu kez sonsuza değin yaşamak isterim.	D	Y
180. Genellikle soğukkanlı ve başkalarından ayrı kalmaktan hoşlanırım.	D	Y
181. Hüzünlü bir film seyrederken, ağlama ihtimalim çoğu kimseden daha fazladır.	D	Y
182. Hafif rahatsızlık ya da gerginlikten çoğu kimseye göre daha çabuk kurtulurum.	D	Y
183. Cezalandırılmayacağımı sandığımda, çoğu kez kuralları ve düzenlemeleri ihlal ederim.	D	Y
184. Çoğu ayartıcı durumda, kendime güvenilemem için iyi alışkanlıklar geliştirmemi sağlayacak, çok sayıda uygulama yapmam gerekir.	D	Y
185. Keşke başkaları bu kadar çok konuşmasalar.	D	Y
186. Önemsiz ya da kötümüş gibi görünseler bile, herkes itibar ve saygı ile muamele görmelidir.	D	Y
187. Yapılması gerekli olan işleri sürdürebilmek için, çabuk kararlar vermekten hoşlanırım.	D	Y
188. Yapmaya çalıştığım her şeyde, genellikle şansım açıktır.	D	Y
189. Çoğu kimsenin tehlikeli nitelendirebileceği şeyleri (ıslak ya da buzlu bir yolda hızlı araba kullanmak gibi), genellikle kolayca yapabileceğime dair kendime güvenirim.	D	Y
190. Başarılı olma şansı olmadıkça, bir şey üzerinde çalışmayı sürdürmede bir yarar görmüyorum.	D	Y
191. İşleri yaparken yeni yollar araştırmaktan hoşlanırım.	D	Y
192. Eğlence ya da heyecan için para harcamaktansa, biriktirmekten zevk alırım.	D	Y
193. Bireysel haklar, herhangi bir grubun gereksinimlerinden daha önemlidir.	D	Y
194. Kendimi, ilahi ve olağanüstü bir manevi güçle temas içinde hissettiğim yaşantılarım oldu.	D	Y
195. İçinde, ansızın var olan her şeyle berrak ve derinden bir aynılık duygusu edindiğim, epeyce coşkulu anlarım oldu.	D	Y
196. İyi alışkanlıklar, işleri istediğim şekilde yapmamı kolaylaştırır.	D	Y
197. Çoğu kimse benden daha çok çare bulucu görünür.	D	Y

	Doğru	Yanlış
198. Sorunlarım için, çoğu kez başkalarını ve koşulları sorumlu tutarım.	D	Y
199. Bana kötü davranmış olsalar bile, başkalarına yardım etmekten hoşnutluk duyarım.	D	Y
200. Çoğu kez, tüm yaşamın kendisine bağlı olduğu manevi bir gücün parçasıymışım hissine kapılırım.	D	Y
201. Arkadaşlarla birlikteyken bile, çok fazla “açılmamayı” tercih ederim.	D	Y
202. Kendimi zorlamaksızın, genellikle tüm gün boyunca bir şeylerle “meşgul” kalabilirim.	D	Y
203. Başkaları çabuk bir karar vermeme isteseler bile, karar vermeden önce hemen her zaman tüm olgular hakkında ayrıntılı düşünürüm.	D	Y
204. Bir şeyi yanlış yaptığımı anladığımda, sıkıntıdan öyle kolayca kurtulamam.	D	Y
205. Çoğu kimseden daha mükemmeliyetçiyimdir.	D	Y
206. Bir şeyin doğru mu yanlış mı olduğu, sadece bir görüş meselesidir.	D	Y
207. Şimdiki doğal tepkilerimin, genellikle ilkelerim ve uzun vadeli amaçlarımla tutarlı olduğunu düşünürüm.	D	Y
208. Tüm yaşamın, bütünüyle açıklanamayacak bir manevi düzen ya da güce bağlı olduğuna inanırım.	D	Y
209. Bana kızgın oldukları söylenmiş olsa bile, yabancılarla tanıştığımda güvenli ve rahat olacağımı düşünürüm.	D	Y
210. İnsanlar yardım, sempati ve sıcak bir anlayış bulmak için bana yaklaşmanın kolay olduğunu söylerler.	D	Y
211. Yeni düşünceler ve etkinliklerden heyecan duymada, çoğu kimseye göre daha geriyimdir.	D	Y
212. Bir başkasının duygularını incitmemek için söylenecek olsa bile, yalan söylemekte sıkıntı yaşarım.	D	Y
213. Hoşlanmadığım bazı insanlar var.	D	Y
214. Başka herkesten daha fazla hayran olunmak istemem.	D	Y
215. Sıradan bir şeye bakarken, çoğu kez olağan üstü bir şey olur ve sanki onu ilk kez görüyormuşum duygusuna kapılırım.	D	Y
216. Tanıdığım çoğu kimse, başka kimin incineceğine aldırmaksızın, yalnızca kendisini düşünür.	D	Y
217. Yeni ve alışılmadık bir şey yapmak zorunda olduğumda, genellikle gergin ve endişeli hissederim.	D	Y
218. Çoğu kez kendimi tükenmişlik sınırına dek zorlar ya da gerçekte yapabileceğimden daha fazlasını yapmaya çalışırım.	D	Y
219. Kimileri para konusunda aşırı cimri ya da eli sıkı olduğumu düşünür.	D	Y
220. Mistik yaşantı söylentileri, muhtemelen sadece birer hüsnü kuruntudan ibarettir.	D	Y
221. Sonucunda acı çekeceğimi bilsem bile, irade gücüm çok güçlü ayartmaları üstesinden gelmeyecek kadar zayıftır.	D	Y

	Doğru	Yanlış
222. Herhangi birisinin acı çektiğini görmekten nefret ederim.	D	Y
223. Yaşamımda ne yapmak istediğimi biliyorum.	D	Y
224. Yaptığım işin doğru mu yanlış mı olduğunu düşünüp taşınmak için, düzenli olarak zaman ayırıyorum.	D	Y
225. Çok dikkatli olmazsam, benim için işler çoğu kez ters gider.	D	Y
226. Kendimi keyifsiz hissettiğimde, yalnız kalmak yerine arkadaşlarla birlikte olduğumda, genellikle daha iyi hissederim.	D	Y
227. Aynı şeyi yaşatılamayan birisiyle duyguları paylaşmanın, mümkün olmadığını düşünürüm.	D	Y
228. Çevremde olup bitenlerden bütünüyle haberdar olmadığım için, başkalarına çoğu kez sanki başka bir dünyadaymışım gibi gelir.	D	Y
229. Keşke başka herkesten daha iyi görünüşlü olsam.	D	Y
230. Bu anket formunda çok yalan söyledim.	D	Y
231. Arkadaş canlısı oldukları söylenmiş olsa bile, genellikle yabancılarla tanışmak zorunda kalacağım sosyal ortamlardan uzak dururum.	D	Y
232. Baharda çiçeklerin açmasını, eski bir arkadaşı yeniden görmek kadar severim.	D	Y
233. Zor durumları, genellikle bir meydan okuma ya da fırsat olarak değerlendiririm.	D	Y
234. Benimle ilgili kimseler, işleri benim tarzıma göre yapmayı öğrenmek zorundadırlar.	D	Y
235. Sahtekar olmak, yalnızca yakalandığınızda sorun yaratır.	D	Y
236. Hafif rahatsızlık ve gerginlikten sonra bile, genellikle çoğu kimseden daha fazla güvenli ve enerjik hissederim.	D	Y
237. Herhangi bir kağıdı imzalamam istendiğinde, her şeyi okumaktan hoşlanırım.	D	Y
238. Yeni bir şeyler olmadığında, genellikle heyecan ya da coşku verici bir şey aramaya başlarım.	D	Y
239. Bazen keyifsiz olurum.	D	Y
240. Ara sıra insanların arkasından konuşurum.	D	Y